

OPSFPR

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A
SOCIETĂȚILOR FEROVIARE PRIVATE
DIN ROMÂNIA

Tel: 021/3124045; 0374 431202

Fax: 0374-090342; 0374 431203

e-mail: secretariat@opfer.ro

e-mail: presedinte@opfer.ro

ANALIZA

SEMESTRUL – I



2020

Transportul feroviar de marfă și de călători

Transportul feroviar constituie un motor important al dezvoltării economice, fapt confirmat de interesul acordat acestui mod de transport de către Uniunea Europeană și de către statele dezvoltate din punct de vedere economic.

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 energetică superioară*. Media la nivel mondial a consumului de energie per unitate de transport (călător-km sau tonă-km) este de 11 ori mai mică decât cea a transportului rutier.
- *Eficiența economică superioară a infrastructurii de transport*. La nivel mondial, infrastructura feroviară transportă anual de 10 ori mai multe unități de transport per km decât infrastructura rutieră.
- *Sustenabilitate superioară în ceea ce privește protecția mediului*. Media la nivel mondial a emisiilor de CO₂ per 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.
- *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.

Este evident că eficiența economică a sistemului național de transport este cu atât mai mare cu cât este mai intens valorificat transportul feroviar. Altfel spus, **eficiența economică a sistemului național de transport este direct proporțională cu cota modală a transportului feroviar pe piața internă a transporturilor de persoane și de mărfuri**.

Transportul pe calea ferată reprezintă un mod de transport mai curat și mai puțin poluant decât transportul rutier, dar și mai eficient și mai sigur, cu o rată a accidentelor considerabil mai scăzută. Acest lucru este esențial pentru strategia comunitară de îmbunătățire a performanței de mediu a sectorului transporturilor, precum și a coeziunii economice și sociale în cadrul statelor membre și a conectivității între acestea.

De aceea, Uniunea Europeană urmărește promovarea sectorului feroviar în sensul utilizării tot mai mult a acestui tip de transport pentru mărfuri și pasageri. După aderarea României la Uniunea Europeană, transportul feroviar nu mai poate fi analizat într-un context separat, fiind necesară o abordare mult mai complexă, determinată de integrarea în spațiul feroviar unic european. În sensul acesta, este important să înțelegem evoluțiile și experiențele celorlalte state membre, precum și măsurile ce urmăresc dezvoltarea acestui sector de activitate, în conformitate cu politicile adoptate de organismele europene abilitate.

Politica europeană în domeniul transporturilor feroviare vizează crearea unui spațiu feroviar unic european. Industria feroviară are, incontestabil, un rol strategic la nivel european.

State mult mai avansate din Uniunea Europeană alocă bugete substanțiale și iau măsuri pentru sprijinirea industriei naționale de transport feroviar (de exemplu, Germania a agreeat recent un plan de investiții de 86 miliarde euro pentru modernizarea căilor ferate, în timp ce Franța a introdus o eco-taxă de 18 euro la biletele de avion, pentru finanțarea unor forme de transport cu impact mai mic asupra mediului, cu precădere a transportului feroviar).

Pactul Ecologic European (*The Green Deal*) prioritizează transferul a 75% din traficul de mărfuri din Uniunea Europeană de pe calea rutieră pe calea ferată și fluvială (datorită emisiilor mai mici prin comparație) și, implicit, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 90%, până în 2050.

Comisarul european pentru Transporturi, doamna Adina Vălean, a subliniat rolul important pe care îl are sectorul feroviar în contextul noului Green Deal, încurajând susținerea regiunilor mai puțin dezvoltate.

Există adeseori tentația de a considera transportul feroviar drept un mod de transport ineficient din punct de vedere economic, care nu poate supraviețui fără compensarea de către stat a pierderilor financiare înregistrate. O astfel de abordare poate fi identificată la nivelul multor state, inclusiv România. Consecința este reticența decidenților politici cu privire la alocarea fondurilor publice necesare transportului feroviar, cu efecte privind limitarea competitivității transportului feroviar și reducerea cotei modale a acestui mod de transport. Încurajarea în mod artificial a transportului rutier în dauna celui feroviar crește costul global al transporturilor, ceea ce limitează posibilitățile de creștere ale economiei. Această creștere a costurilor reprezintă o cotă semnificativă din PIB, ceea ce indică o limitare semnificativă a posibilităților de dezvoltare economică la nivel național.

Practic, neinternalizarea costurilor externe generate de transportul rutier permite operatorilor de transport rutier să ofere prețuri mult mai avantajoase pentru serviciile oferite, deoarece o mare parte a costurilor reale de operare a serviciilor de transport rutier este distribuită către ceilalți actori din economia națională prin sistemul de taxe și impozite. Altfel spus, *la nivel microeconomic se creează aparența că transportul rutier este mai ieftin și mai atractiv pentru clienți*. În fapt, statul finanțează o mare parte din costurile transportului rutier și permite operatorilor rutieri să ofere prețuri mult mai avantajoase în raport cu transportul feroviar.

În consecință, deși la nivel macroeconomic transportul feroviar este în mod evident mai ieftin și mai avantajos decât cel rutier, la nivel microeconomic se creează aparența că transportul rutier este mai ieftin și mai atractiv pentru clienți.

Distorsionarea prețurilor pe piața transporturilor conduce la promovarea unui mod de transport mai scump care provoacă la nivelul economiei costuri substanțial mai mari, cu consecințe privind limitarea posibilităților de creștere economică.

Situația actuală a transportului feroviar în România reprezintă rezultatul aplicării consecvente a unor politici de promovare prioritară a transportului rutier, care au condus la migrarea masivă a clienților către acest mod de transport, generând astfel un declin accentuat al transportului feroviar. Astfel, volumul serviciilor de transport feroviar a scăzut cu cca 86% față de anul 1989 în traficul de călători, respectiv cu peste 80% în traficul de marfă.

Situația transportului feroviar este dramatică inclusiv *din perspectiva pieței serviciilor de transport public terestru*.

Cota de piață globală a transportului feroviar de marfă pe piața transporturilor terestre a suferit la gândul său o scădere dramatică, de la 62,8% în anul 1990 până la 21,9% în prezent. Consecința principală a politicilor de promovare prioritară a transportului rutier o reprezintă pierderea aproape integrală de către calea ferată a clienților interesați de transportul expedițiilor de dimensiuni mici (de dimensiunea unui vagon sau container).

Toți acești clienți au migrat către transportul rutier, în primul rând datorită prețurilor mai atractive oferite de acest mod de transport, consecință a nivelului redus de recuperare a costurilor externe generate de transportul rutier. Una dintre umările acestei migrații a clientelei către transportul rutier

o reprezintă *dispariția aproape completă a transportului intermodal și a transportului în vagoane izolate*, ceea ce a condus inclusiv la degradarea facilităților sistemului feroviar destinate susținerii acestor tipuri de servicii.

La nivel european, ca urmare a politicilor de promovare prioritară a transportului feroviar, s-a înregistrat o tendință de creștere a cotei de piață a transportului feroviar de marfă, evidențiată în tabelul de mai jos (*sursa: date Eurostat*).

Stat membru	Evoluția față de anul 2005 a cotei modale globale a transportului feroviar de marfă
UE-28	+1,1%
Danemarca	+64,1%
Germania	+18,2%
Italia	+55,7%
Austria	+32,9%
Elveția	+19,6%
România	-4,1%

Luând în considerare regresul în care se află căile ferate din România în raport cu evoluția ascendentă a acestui sistem de transport în vestul Europei, este necesară realizarea unor analize aprofundate a activității de transport feroviar de marfă și de călători care să ducă la identificarea resurselor și strategiilor care să reechilibreze balanța dintre modurile de transport, urmărindu-se punerea în aplicare a obiectivelor privind mobilitatea, pe fondul reducerii poluării și a descongestionării traficului rutier în interesul consumatorilor, mai ales în această perioadă de criză medicală și socială profundă, dar și în condițiile intrării într-o criză economică globală.

Și în țara noastră transportul feroviar ar trebui să reprezinte un sector strategic de interes național și un serviciu esențial pentru societate, al cărui rol este acela de a contribui la circulația sigură și eficientă a bunurilor, mărfurilor și persoanelor, în condiții de concurență cu alte moduri de transport.

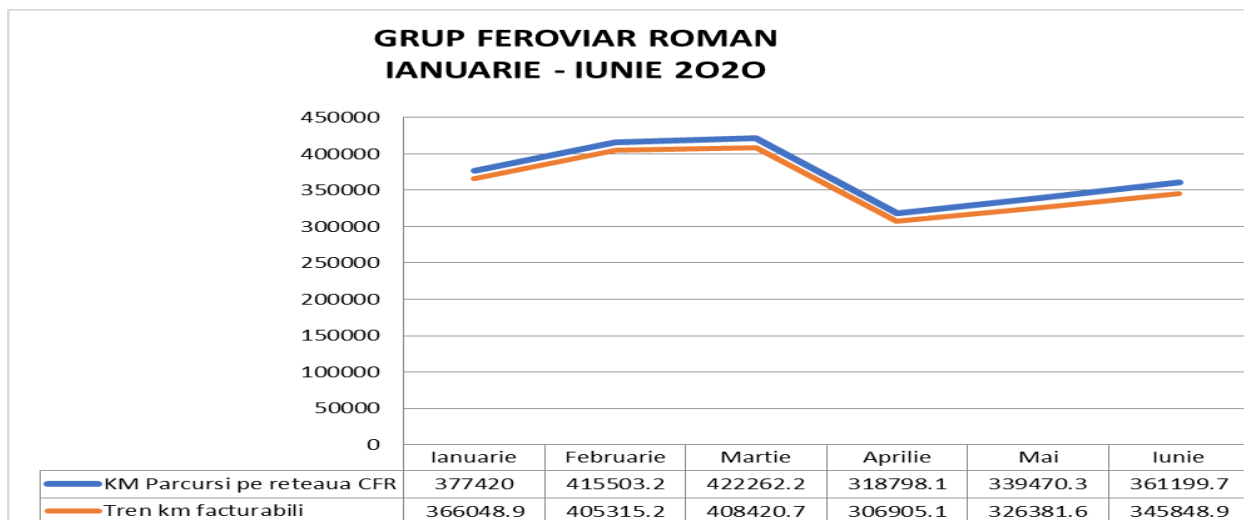
Din studierea graficelor realizate în urma prelucrării situațiilor lunare transmise de Compania Națională CFR-SA cu privire la "Indicatorii de utilizare ai rețelei", se poate constata că în perioada martie-iunie a.c., activitatea de transport de marfă și cea de transport de călători pe calea ferată a suportat o scădere, în ansamblul ei, pe primele patru luni ale anului. Începând cu luna mai, majoritatea operatorilor privați de transport feroviar de marfă au avut creșteri, unii inclusiv în luna aprilie a acestui an, pe perioada de la declararea stării de urgență și până la sfârșitul semestrului I.

Analizând fiecare societate comercială de transport feroviar de marfă, membră a Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România, se pot trage o serie de concluzii.

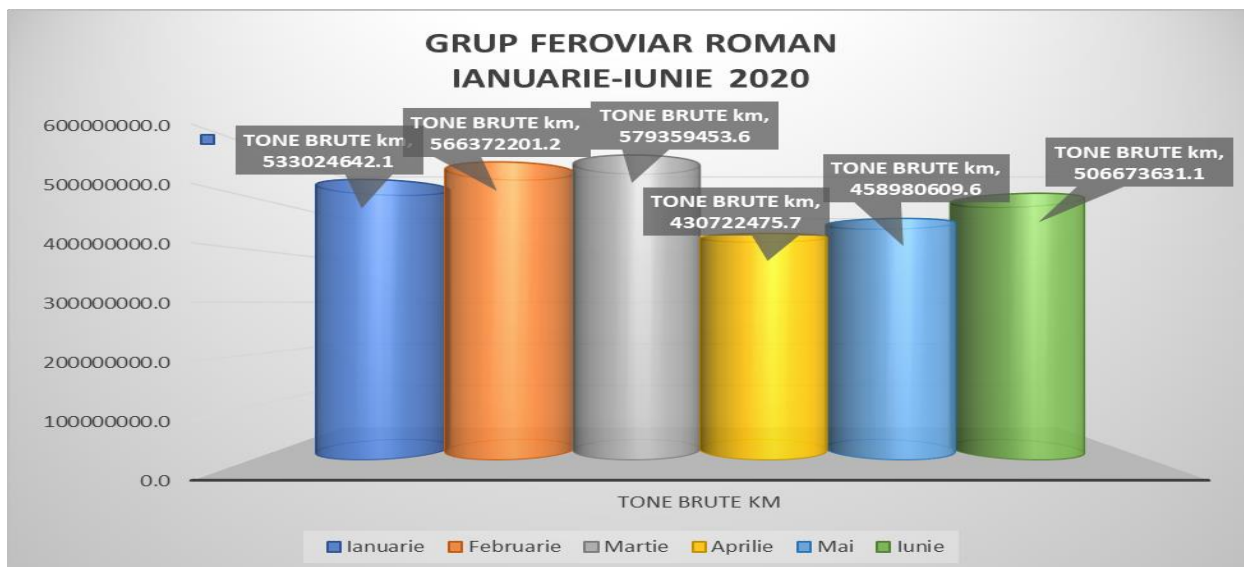
A. Referitor la transportul feroviar de marfă

1. **SC Grup Feroviar Roman SA** - în perioada ianuarie - aprilie a acestui an a avut o evoluție crescătoare în primele trei luni, iar în luna aprilie, la scurt timp după declararea pandemiei și a luării măsurilor de siguranță datorate apariției acesteia, a avut loc o scădere de 24,51% - dacă ne raportăm la indicatorul KM parcurși pe rețeaua CFR (vezi Graficul nr. 1) și de 25,66% din punct de vedere al indicatorului tone brute/Km transportate (conform Graficului nr. 2). Acest lucru demonstrează faptul că în prima lună după declararea pandemiei, după emiterea Decretului de impunere a "Stării de urgență", s-a înregistrat o scădere substanțială a activității, în ansamblul ei. În lunile mai, respectiv iunie, s-a înregistrat o creștere a activității, dar nu s-a revenit la valorile din luna martie nici la Km. parcurși, nici la tone brute/Km. transportate și nici la cele din luna ianuarie. Per ansamblu, în semestrul I, SC GFR SA a înregistrat o scădere a activității datorată crizei apărute.

Graficul nr. 1

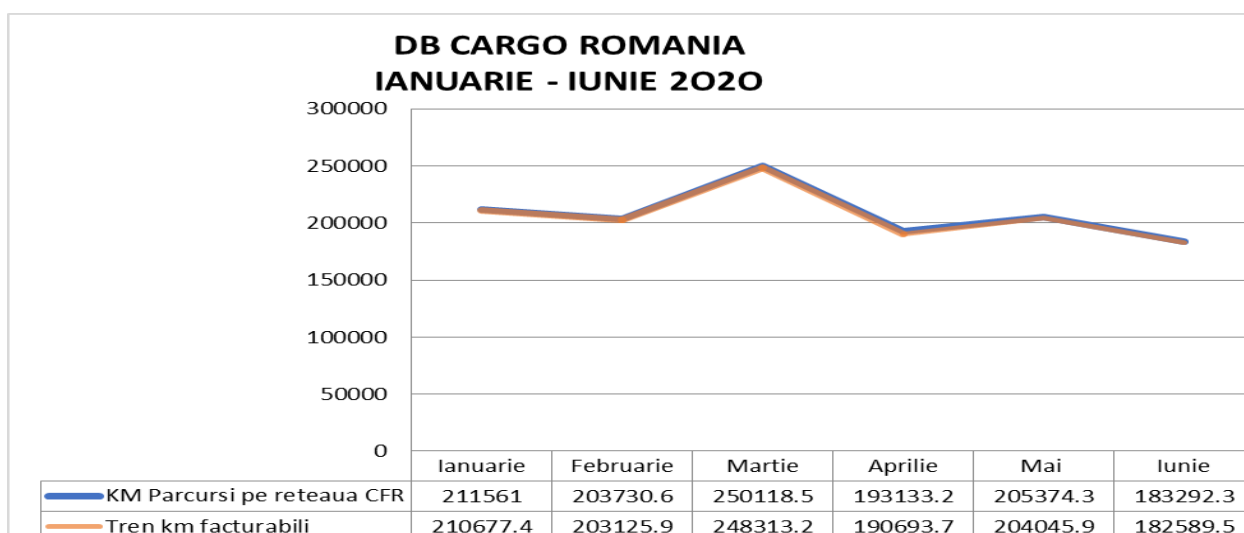


Graficul nr. 2

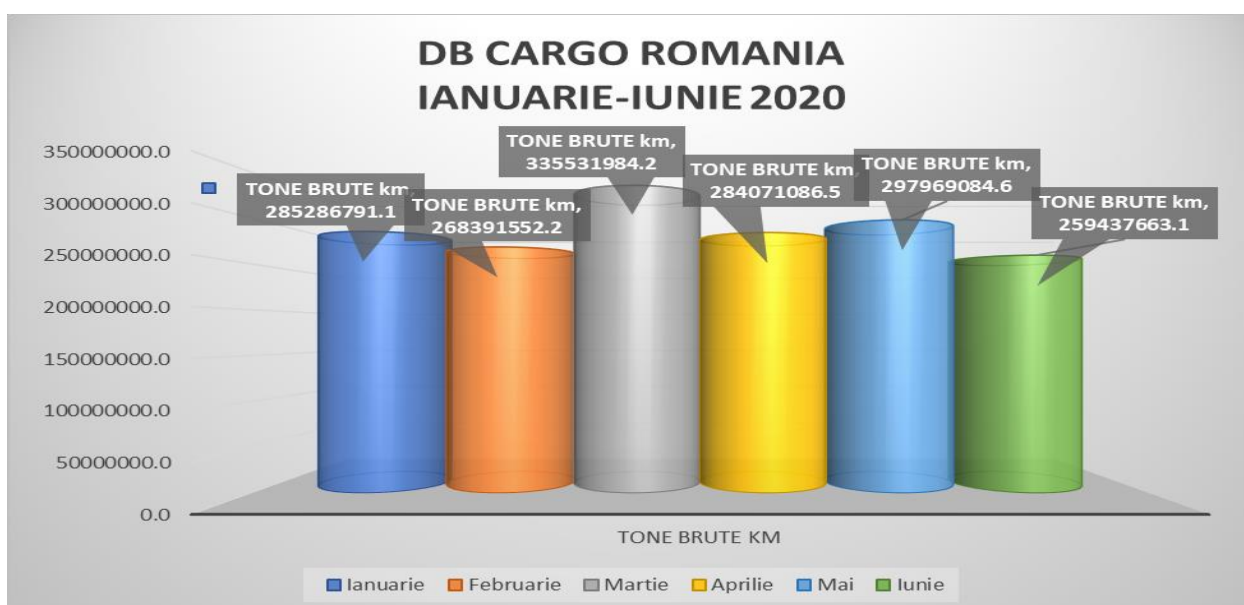


2. **SC DB Cargo Romania Grup SRL** - a avut o evoluție constant crescătoare în lunile ianuarie, februarie și martie, iar în luna aprilie, la scurt timp după declararea pandemiei și a luării măsurilor de restricție, conform Decretului de impunere a "Stării de urgență", a avut până la sfârșitul lunii o scădere de 22,78%, dacă ne raportăm la indicatorul KM parcurși pe rețeaua CFR (vezi Graficul nr. 3) și de 15,34% din punct de vedere al indicatorului tone brute transportate (conform Graficului nr. 4). Acest lucru demonstrează faptul că, în prima lună după declararea pandemiei, societatea a avut o scădere a activității asemănătoare cu cea a operatorului **GFR**, dacă comparăm cei doi operatori din punct de vedere al indicatorului Km parcurși pe rețeaua CFR, și cu peste 10% mai mică din punct de vedere al indicatorului tonelor brute/Km transportate față de luna ianuarie. În lunile mai și iunie **a continuat scăderea**, ajungând la 86,6% Km. parcurși pe rețeaua CFR și respectiv 90,93% tone brute km transportate în iunie față de valoarea din ianuarie 2020.

Graficul nr. 3

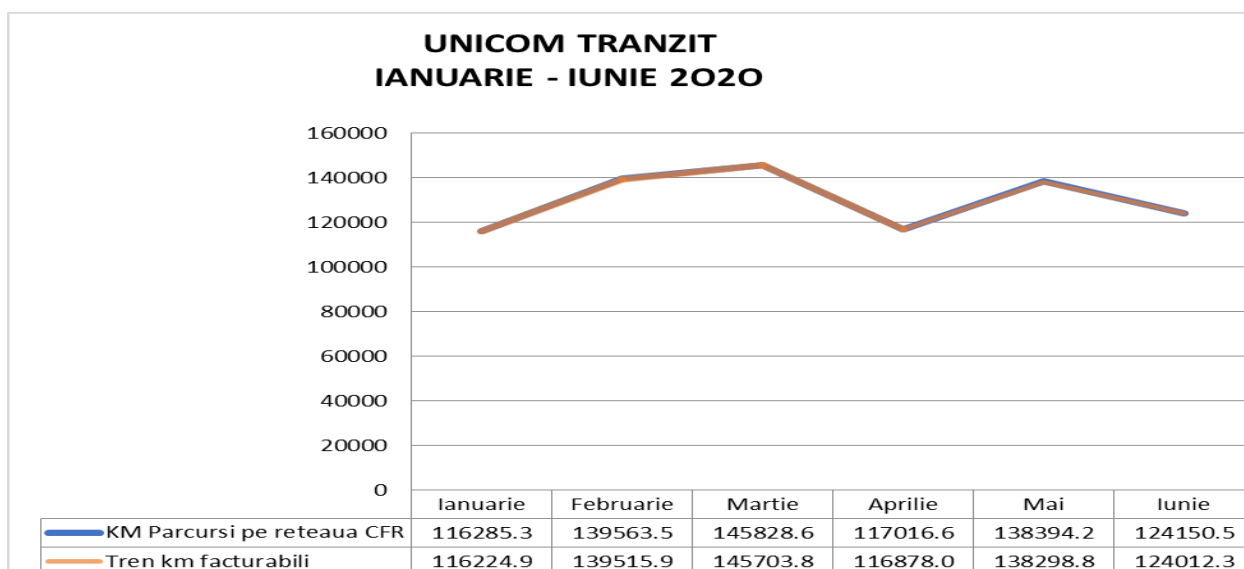


Graficul nr. 4

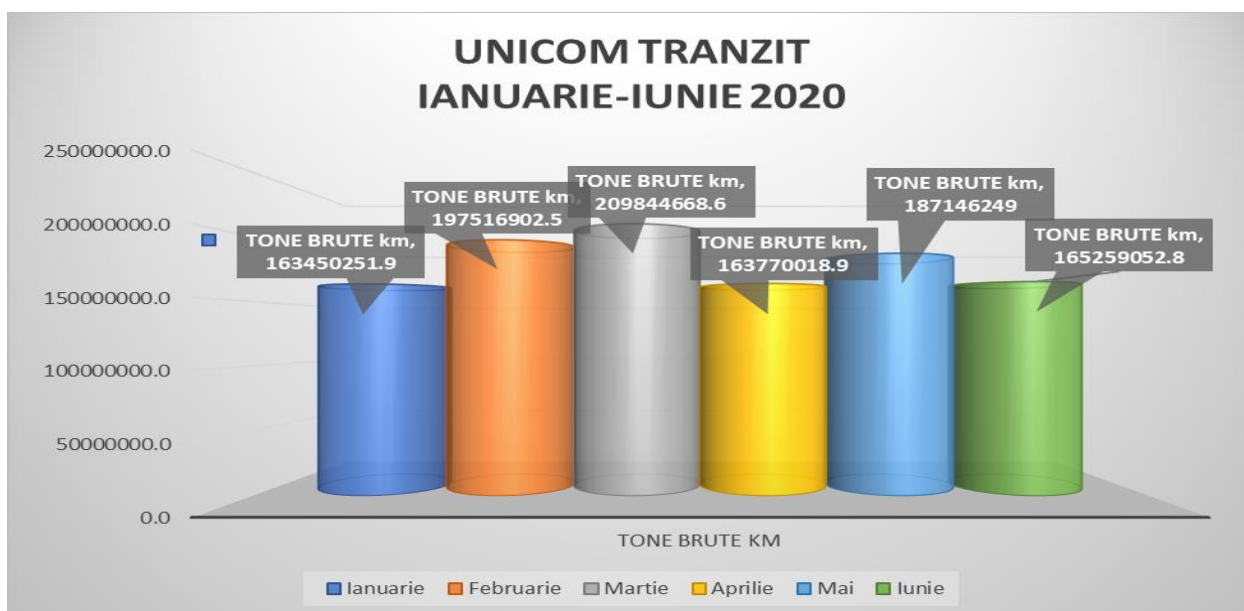


3. **SC Unicom Tranzit SA** - în perioada ianuarie – aprilie a.c., a avut o evoluție crescătoare în primele trei luni, iar în luna a patra, la scurt timp după declararea Pandemiei și a luării măsurilor de restricție, conform Decretului de impunere a “Stării de urgență”, a avut loc o scădere la indicatorul KM parcurși pe rețeaua CFR (vezi Graficul nr.5), de la 145828,6 la 117016,6, ceea ce reprezintă un procent de 19,76% și respectiv, de 21,95%, de la 229844668,6 la 163770018,9 la indicatorul tone brute/km transportate (conform Graficului nr. 6). Acest aspect arată faptul că în luna aprilie a avut loc o scădere a activității operatorului de transport feroviar, la fel ca și la primii doi operatori de marfă. În luna mai a avut loc o creștere a activității, dar în iunie a intrat iar pe o pantă descendentă, ajungând la valori foarte apropiate de cele înregistrate în luna ianuarie. La sfârșitul semestrului I a.c. SC Unicom Tranzit SA a înregistrat, în ansamblu, **o ușoară creștere** față de luna iunie.

Graficul nr.5

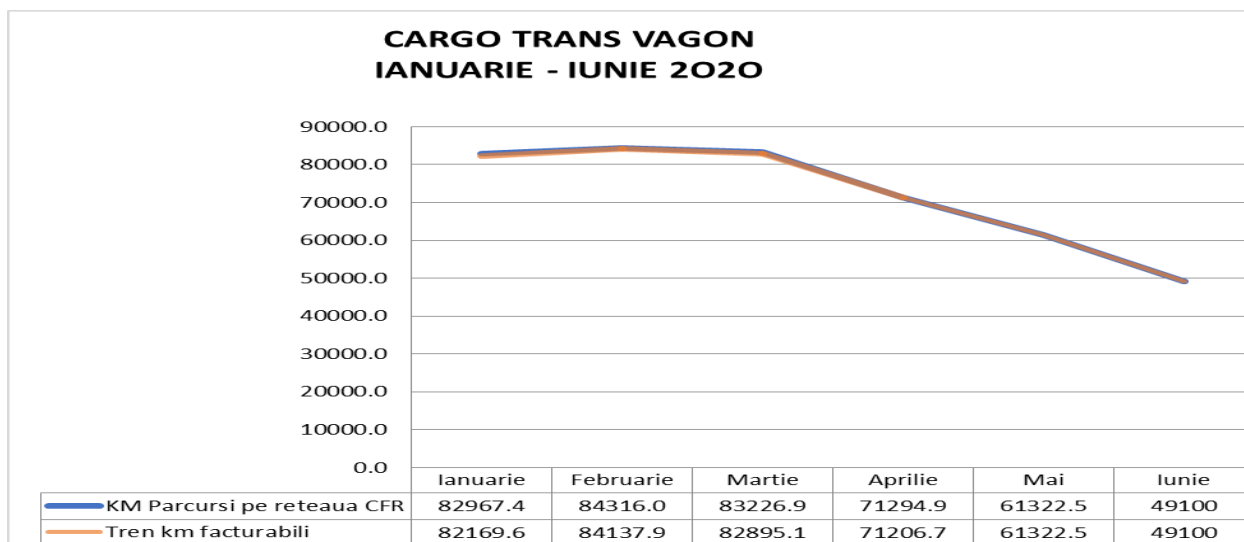


Graficul nr. 6

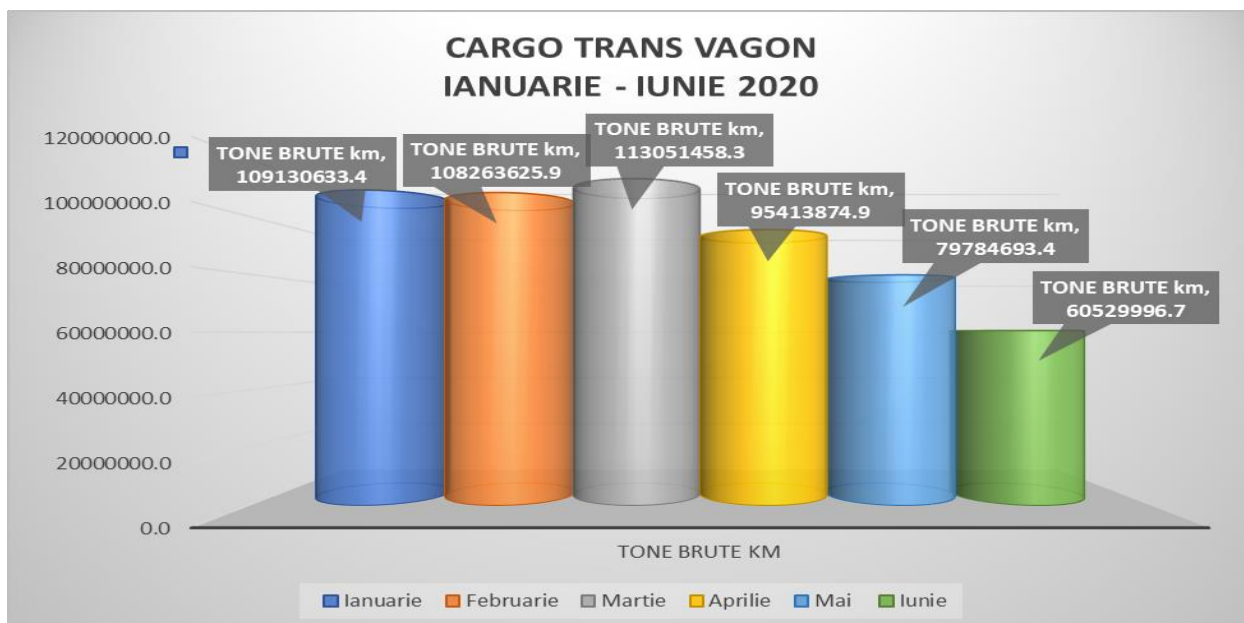


4. **SC Cargo Trans Vagon SA** - a avut o scădere de 15,45% la indicatorul Km parcurși pe rețeaua CFR în aprilie, comparativ cu luna februarie. Se poate observa că această scădere a activității a început încă din luna martie, dar s-a accentuat în luna aprilie (Graficul nr.7). Din punct de vedere al indicatorului tone brute/km., în luna martie a avut loc o creștere cu 4,42% față de luna februarie, iar în luna aprilie a.c. a suferit o scădere importantă de 15,60%, față de luna martie, la acest indicator (vezi graficul nr.8). Scăderea activității a continuat și în lunile mai și iunie, la sfârșitul semestrului I, înregistrându-se valori de 59,18% la Km. parcurși pe rețeaua CFR și 55,46% tone brute transportate Km., față de cele înregistrate în ianuarie. Așadar **scăderea activității** la sfârșitul semestrului I a.c. a fost de 40,82% la Km. parcurși pe rețelele CFR, respectiv 44,56% la tone brute km. Transportate, față de prima luna a anului.

Graficul nr. 7

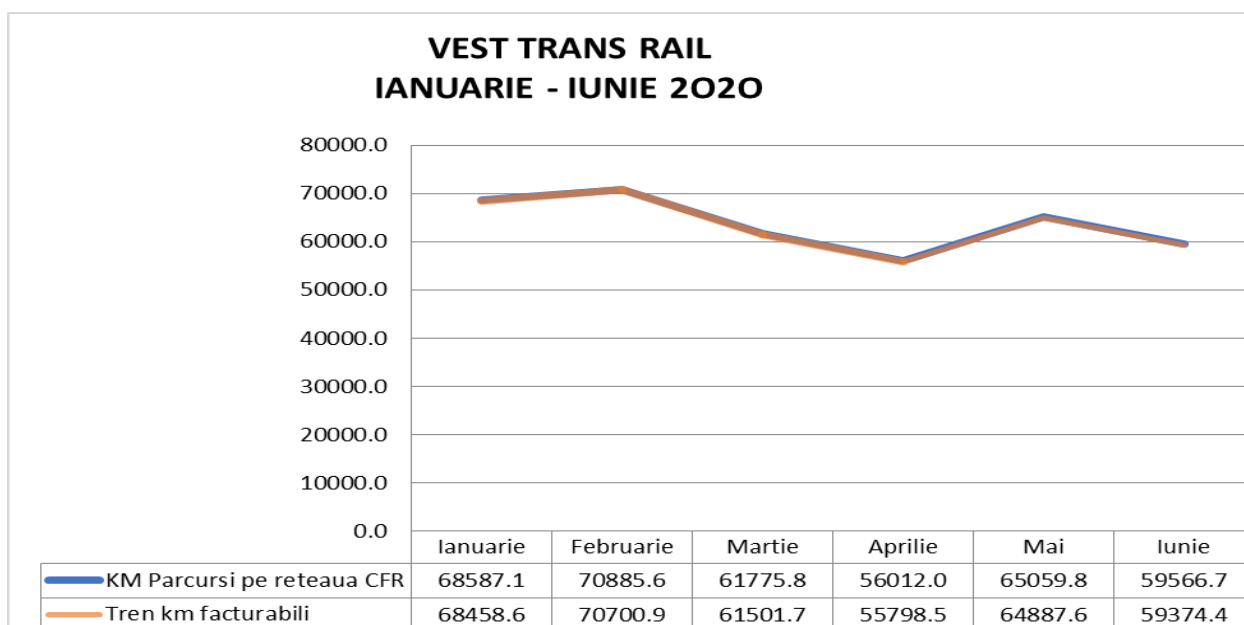


Graficul nr. 8

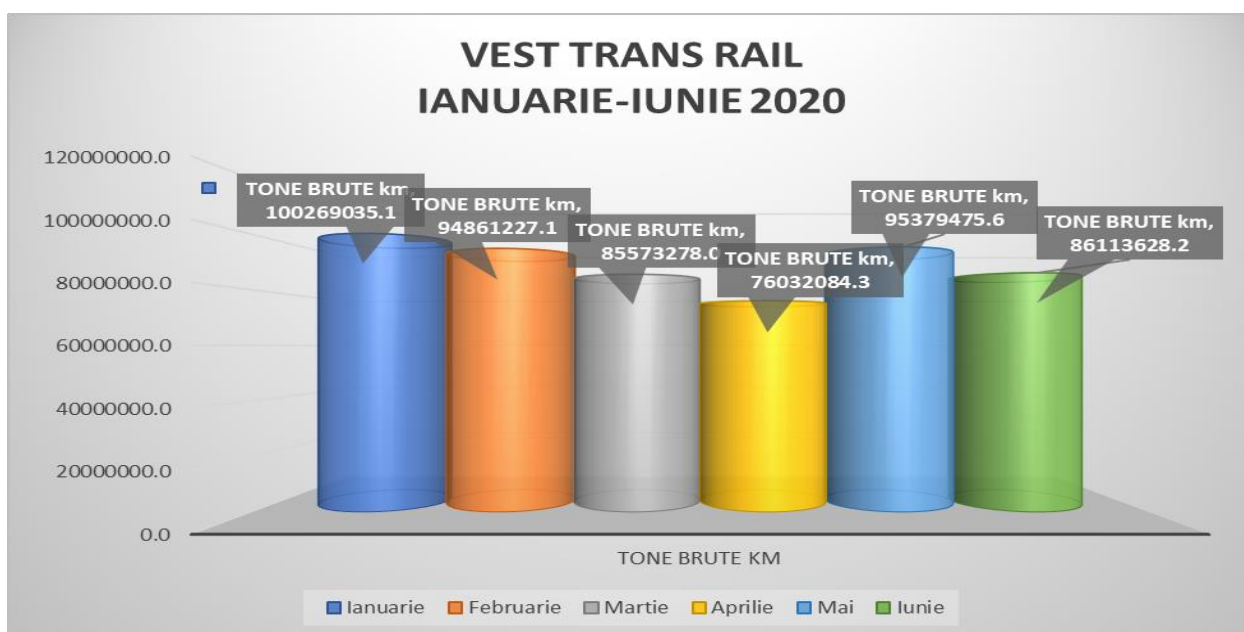


5. **SC Vest Trans Rail SRL** - a avut o scădere a activității de transport de marfă, începând chiar cu luna februarie, scădere aproape liniară, de la 70885,6 la sfârșitul lunii februarie, la 56012,0 Km. parcurși pe rețeaua CFR, la sfârșitul lunii aprilie (Graficul nr. 9), adică o scădere cu 20,98%. Și la indicatorul tone brute/Km. a avut aceeași reducere liniară a activității, ajungând de la 100269035,1 în luna ianuarie, la 76032084,3 (Graficul nr. 10), înregistrând o scădere cu 24,18%. În luna mai a avut o creștere, atât la km. parcurși pe rețeaua CFR, cât și la tone brute km. transportate, față de luna aprilie, iar la sfârșitul semestrului a avut o scădere a activității cu 13,16% la Km. parcurși și cu 14,12% la tone brute km. transportate, față de prima lună a anului în curs.

Graficul nr. 9

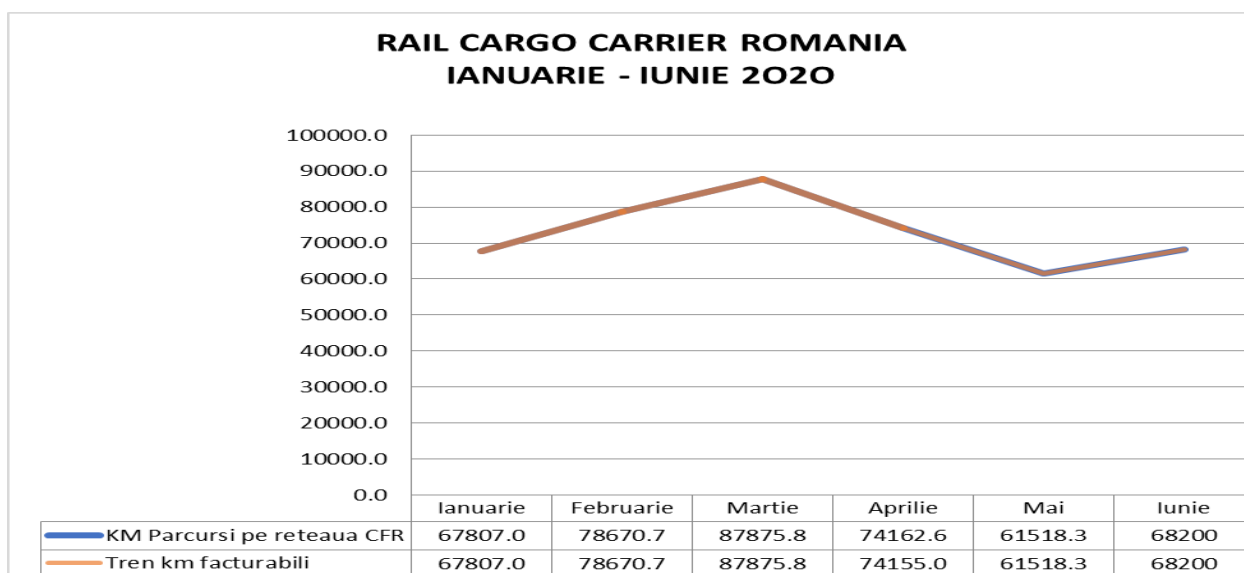


Graficul nr. 10

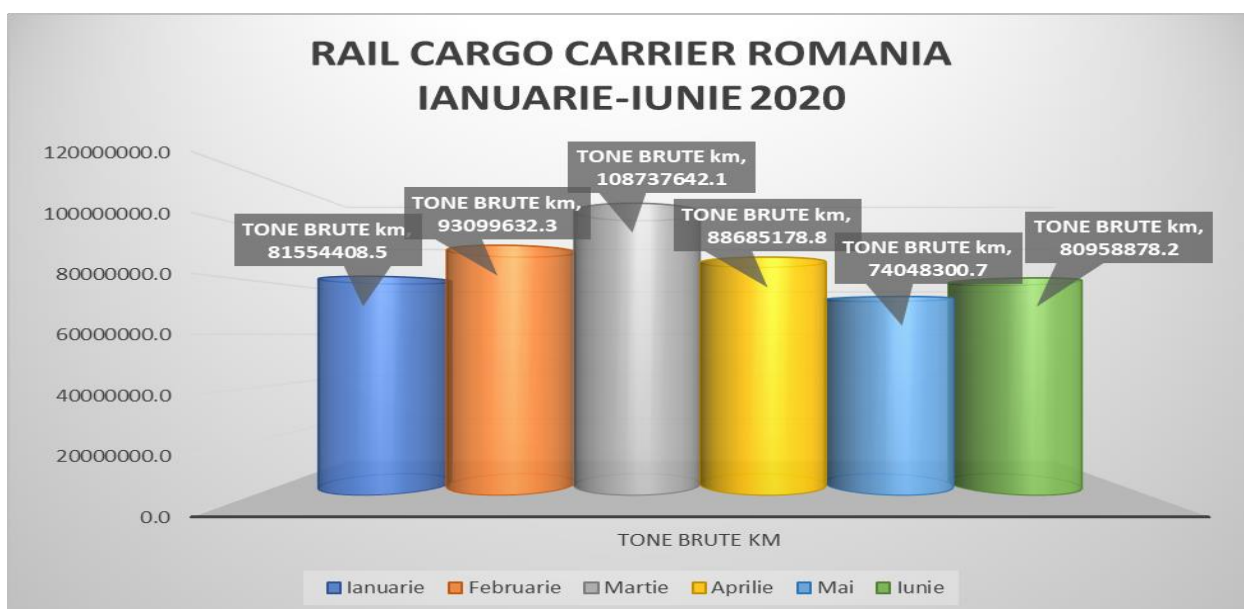


6. **SC Rail Cargo Carrier Romania SRL**- în perioada ianuarie – aprilie a.c., a avut o evoluție crescătoare în primele trei luni, de la 67807.0 Km. parcurși pe rețeaua CFR, la 87875.8 Km., iar în luna a patra a avut o scădere până la 74162,6 KM. parcurși pe rețeaua CFR (vezi Graficul nr.11), ceea ce reprezintă un procent de 15,61% și de 18,46%, de la 108737642,1 la 88685178,8 la indicatorul tone brute/km. transportate (conform Graficului nr. 12), fapt ce arată că în luna aprilie a avut loc o scădere a activității. Această scădere a continuat și în luna mai, ajungând la o valoare de numai 61518,3 km. parcurși și de 74048300,7tone brute km. transportate. La sfârșitul lunii iunie a reușit să recupereze aproape în totalitate pierderile, obținând o ușoară creștere la km. parcurși pe rețeaua CFR (0,58%) și având o scădere nesemnificativă la tone brute km. transportate (cu 0,73%).

Graficul nr.11

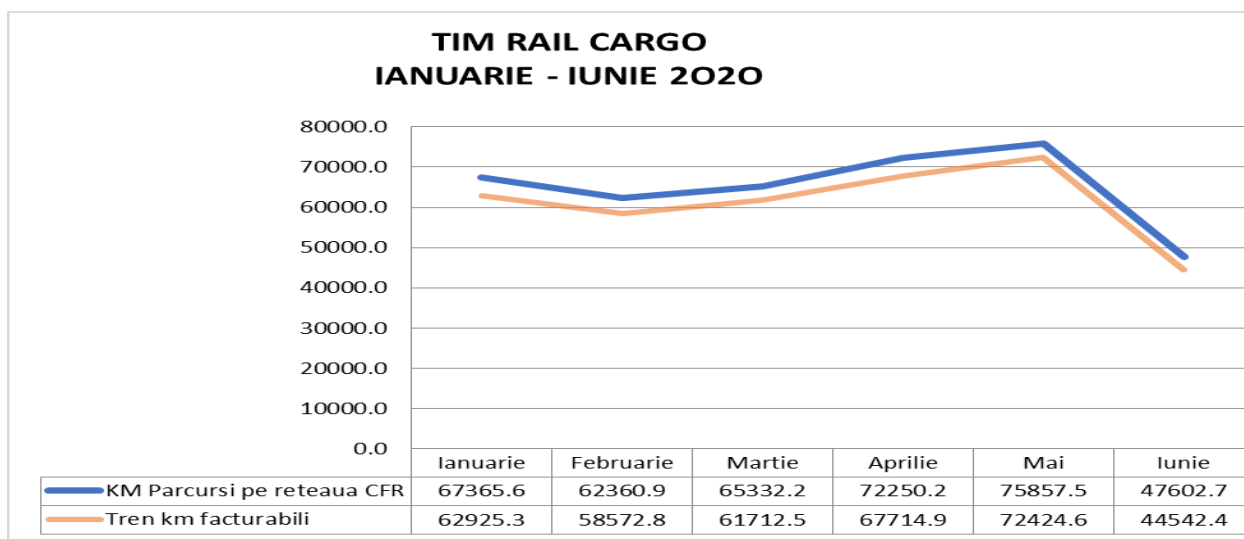


Graficul nr.12

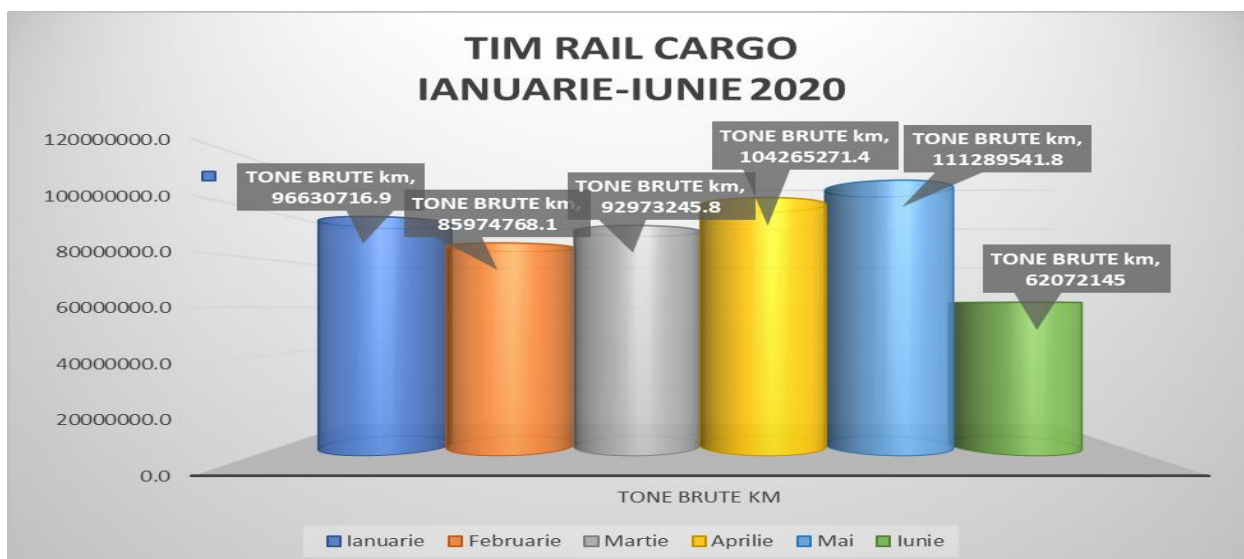


7. **SC Tim Rail Cargo SRL** după o scădere în perioada ianuarie - februarie de la 67365,6 la 62360,9 Km. parcurși pe rețeaua CFR, adică o scădere de 7,43%, și de la 96630716,9 la 85974768,8 la indicatorul tone brute/Km. transportate, reprezentând un procent de scădere de 11,03%, în lunile martie și aprilie a.c. a înregistrat o creștere a activității cu 15,86% pentru indicatorul Km. parcurși pe rețeaua CFR, respectiv cu 21,27% din punct de vedere al indicatorului tone brute/Km. transportate. Acest lucru demonstrează faptul că, de la declararea Pandemiei Covid-19, compania a înregistrat o creștere a activității. (vezi Graficele nr.13, respectiv nr.14). Se observă însă, că după ce în luna mai a continuat creșterea, atingând cele mai mari valori realizate în acest an, atât pentru km.parcurși pe rețeaua CFR (75857,5), cât și pentru tone brute km. transportate (111289541,8), în luna iunie a înregistrat o scădere abruptă ajungând la cele mai mici valori ale celor doi indicatori. Astfel, la sfârșitul semestrului I a **înregistrat o scădere** cu aproape 30% la km. parcurși, respectiv cu 35,76% la tone brute km. transportate.

Graficul nr.13

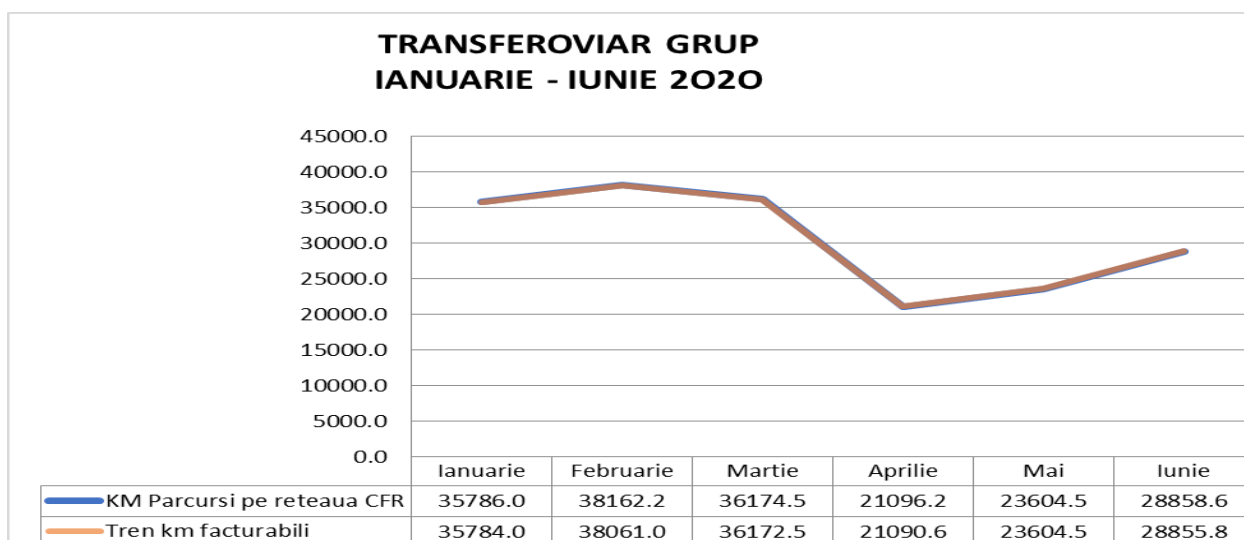


Graficul nr. 14

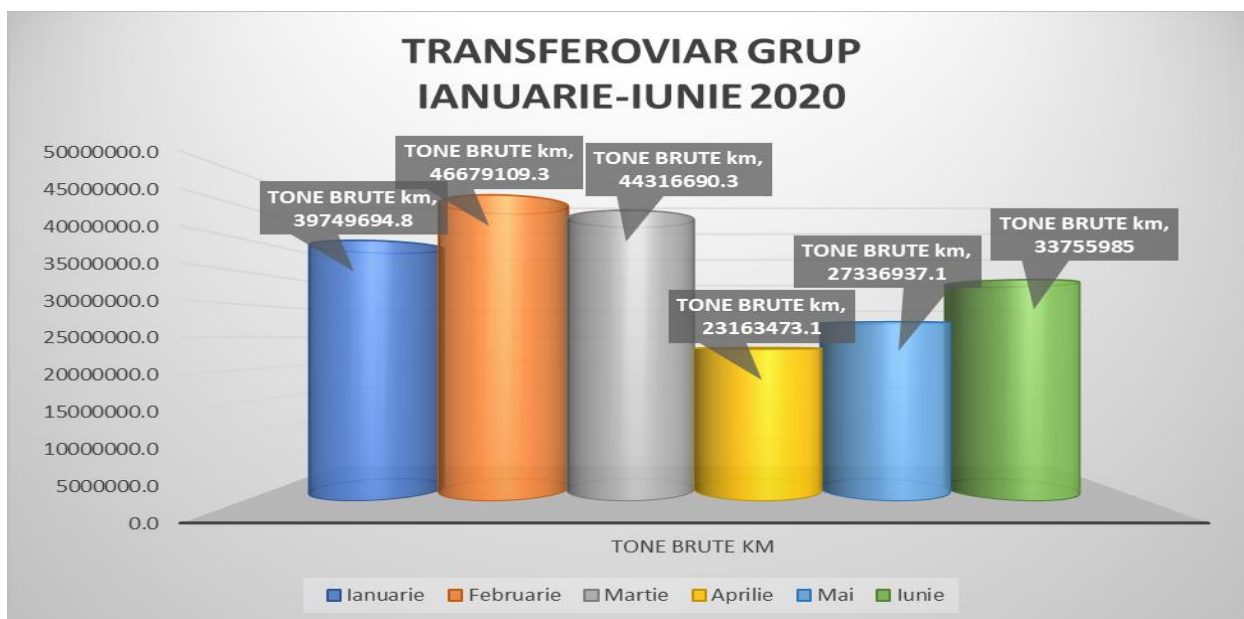


8. **SC Transferoviar Grup SA** după un început pozitiv în primele două luni ale acestui an, când a înregistrat o creștere a activității, în luna martie, de la declanșarea Pandemiei de Covid-19, compania a înregistrat o scădere a kilometrilor parcurși pe rețeaua CFR de la 38162,2 la 36174,5. Aceasta s-a accentuat considerabil în luna aprilie a.c., ajungând la 21096,2 Km. parcurși pe rețeaua CFR, adică o scădere din luna a doua, până la sfârșitul lunii a patra de 44,72% (Graficul nr. 15). Dacă ne raportăm la indicatorul tone brute/Km. transportate (Graficul nr. 18), din februarie până în aprilie s-a înregistrat un procent de scădere a activității de 50,38 % (Graficul nr. 16). În lunile mai și iunie a avut o creștere a activității, înregistrându-se creșteri la ambii indicatori, reușind să recupereze o parte din pierderi. La sfârșitul semestrului a înregistrat o scădere față de luna ianuarie, cu 19,36% la km. parcurși pe rețeaua CFR, respectiv 15,08% la tone brute/km.

Graficul nr. 15

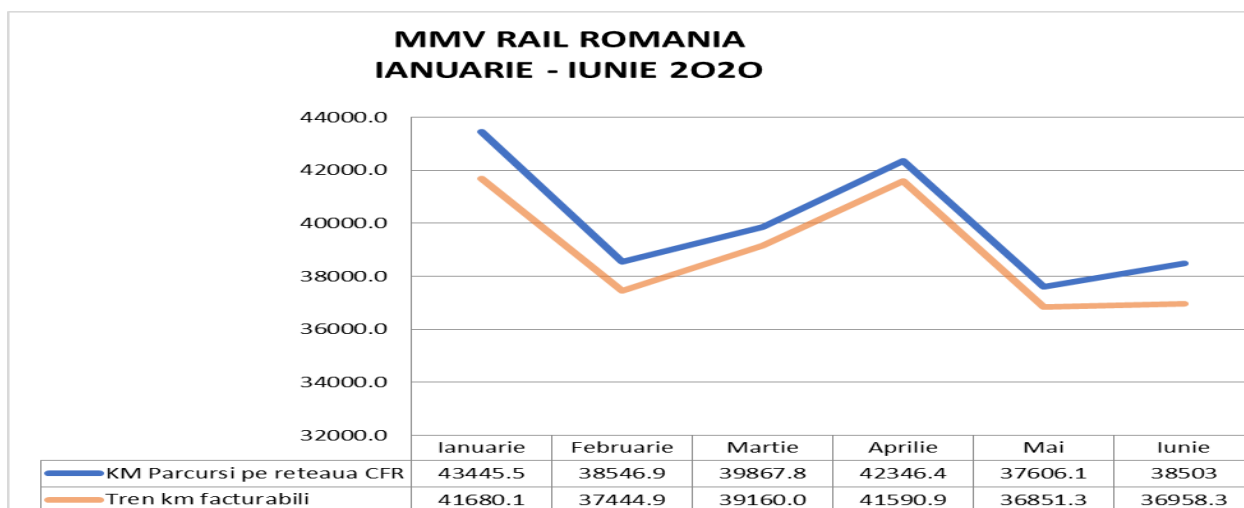


Graficul nr. 16

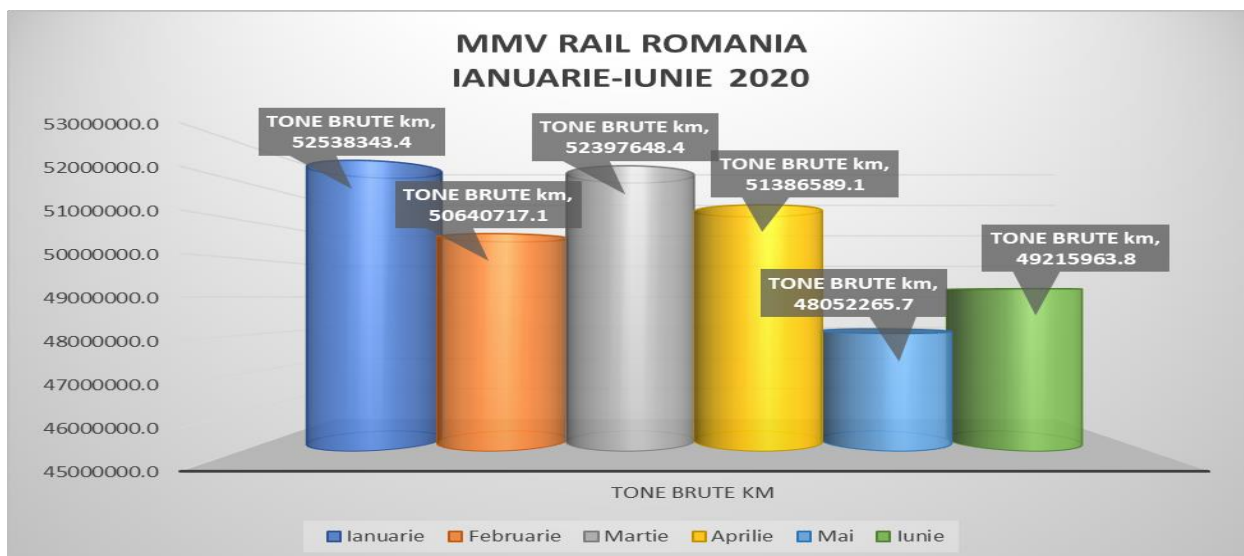


9. **SC MMV Rail Romania SA** - după o scădere abruptă în luna februarie față de luna ianuarie: de la 43445,5 la 38546,9 Km. parcurși pe rețeaua CFR (Graficul nr.17), respectiv de la 52538343,4 la 50640717,1 la indicatorul tone brute/km. (Graficul nr. 18), în lunile martie și aprilie a înregistrat o creștere la Km. parcurși pe rețeaua CFR până aproape de valoarea atinsă în luna ianuarie, ajungând la 42346,4 Km. Astfel, operatorul feroviar a înregistrat din punct de vedere al indicatorului Km. parcurși pe rețeaua CFR, o scădere mică exprimată procentual la 2,53%. Analizând indicatorul tone brute/Km., se constată că după o creștere în luna martie (vezi Graficul nr. 18), MMV Rail România a avut o scădere până la 51386589,1, în perioada celor patru luni ale anului, adică o scădere procentuală de doar 2,20%. În luna mai a continuat scăderea începută încă din aprilie, ajungând la cele mai mici valori înregistrate în acest an la cei doi indicatori. Din luna iunie a început să dea semne de o ușoară revenire a activității, dar valorile s-au pastrat sub cele obținute în prima lună, cu 11,38% mai puțin la km. parcurși pe rețeaua CFR, respectiv cu 6,38% la tone brute km. La sfârșitul semestrului, operatorul a **înregistrat o scădere** a activității.

Graficul nr. 17

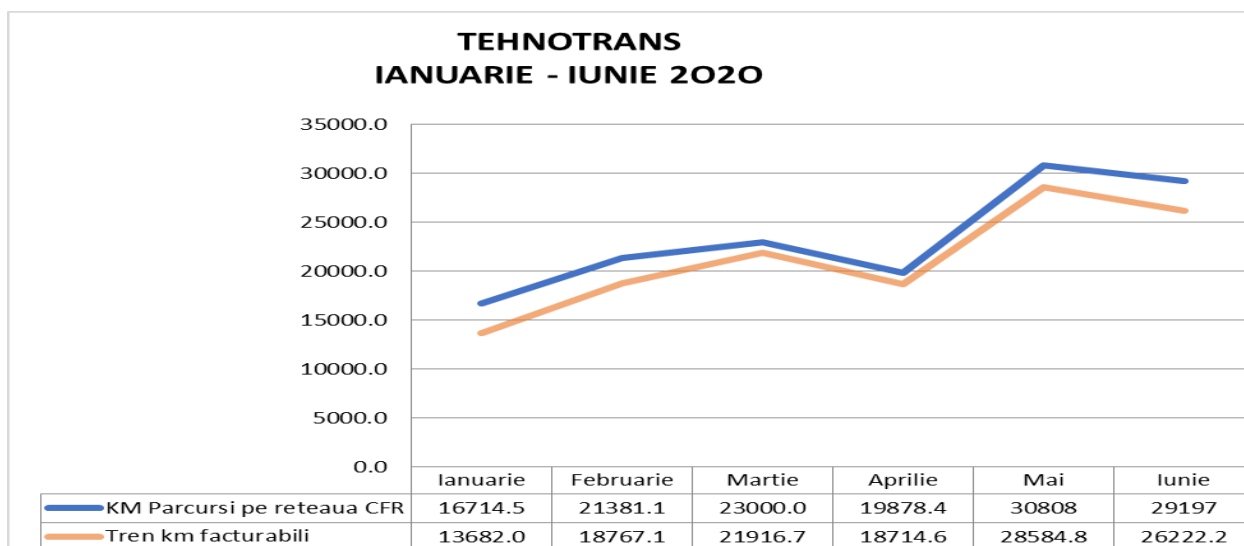


Graficul nr. 18

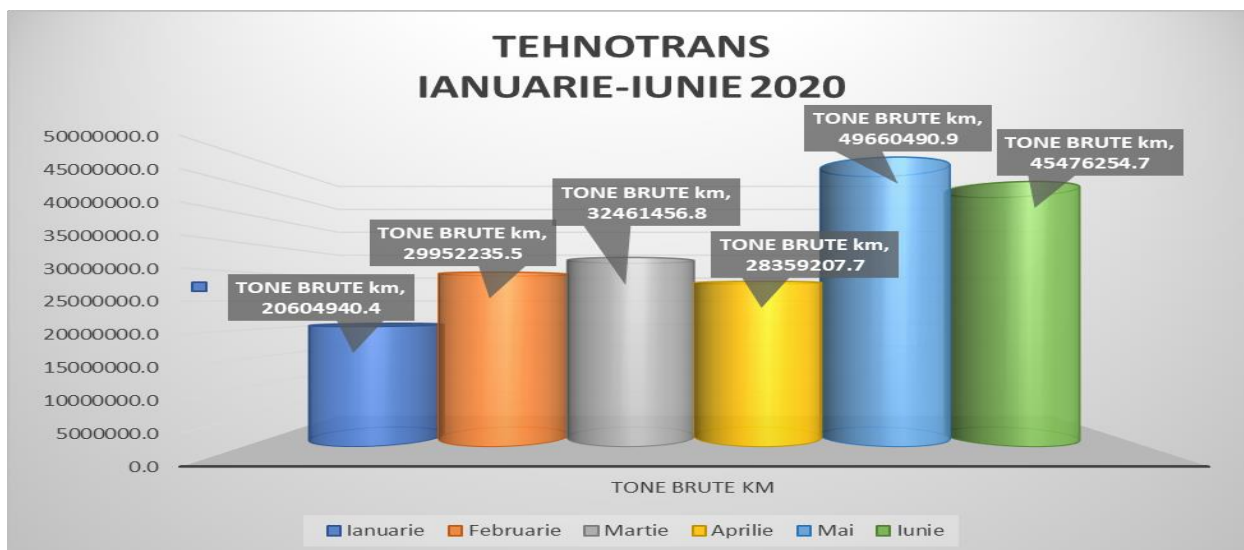


10. SC Tehnotrans Feroviar SRL - în perioada ianuarie – martie a.c. a avut o creștere semnificativă de la 16714,5 la 23000.0 Km. parcurși pe rețeaua CFR, respectiv de la 20604940.4 la 32461456,8 tone brute/Km. transportate (vezi Graficele nr. 19 și nr. 20). Pe parcursul lunii aprilie, a înregistrat o scădere de cca. 13,58% față de realizările lunii martie la indicatorul Km. parcurși pe rețeaua CFR și de 12,64% la indicatorul tone brute/Km. transportate. Pe primele patru luni, a avut o creștere ușoară a activității, exprimată procentual la 18,92% pentru indicatorul Km. parcurși pe rețelele CFR, respectiv o creștere semnificativă de 37,63% la indicatorul tone brute/Km. transportate. După o scădere ușoară în luna aprilie față de martie, în luna mai a avut o creștere spectaculoasă a activității obținând cele mai mari valori ai celor doi indicatori până în prezent, iar în iunie a avut, din nou, o ușoară scădere. La sfârșitul semestrului I, compania **înregistrează o creștere semnificativă** a activității față de luna ianuarie, cu 74,68% la km. parcurși pe rețeaua CFR și 110,70% la tone brute km. transportate.

Graficul nr. 19

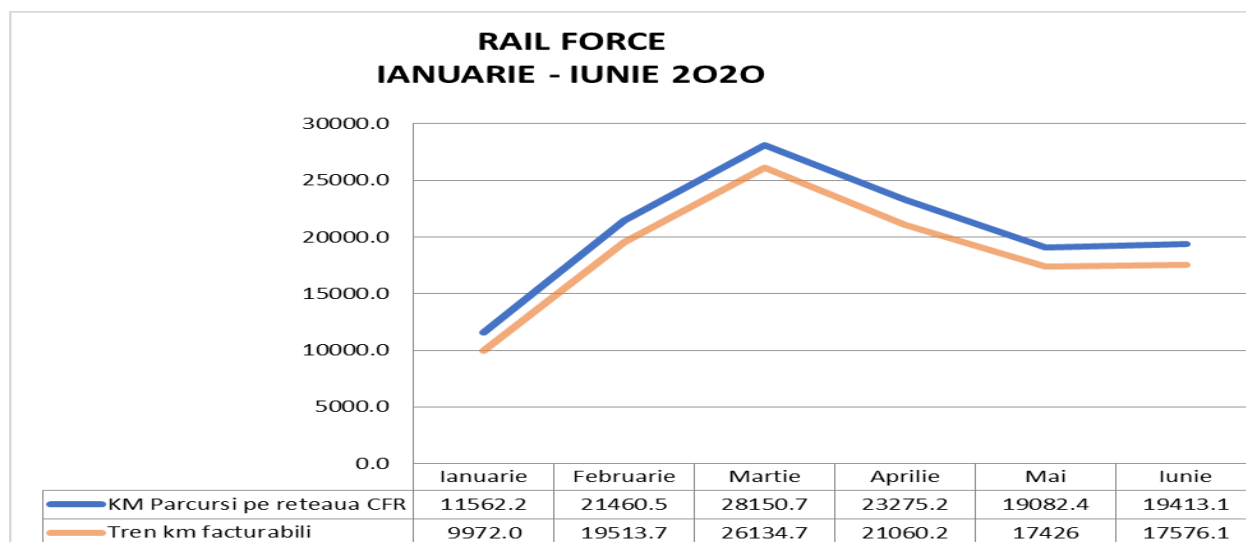


Graficul nr. 20

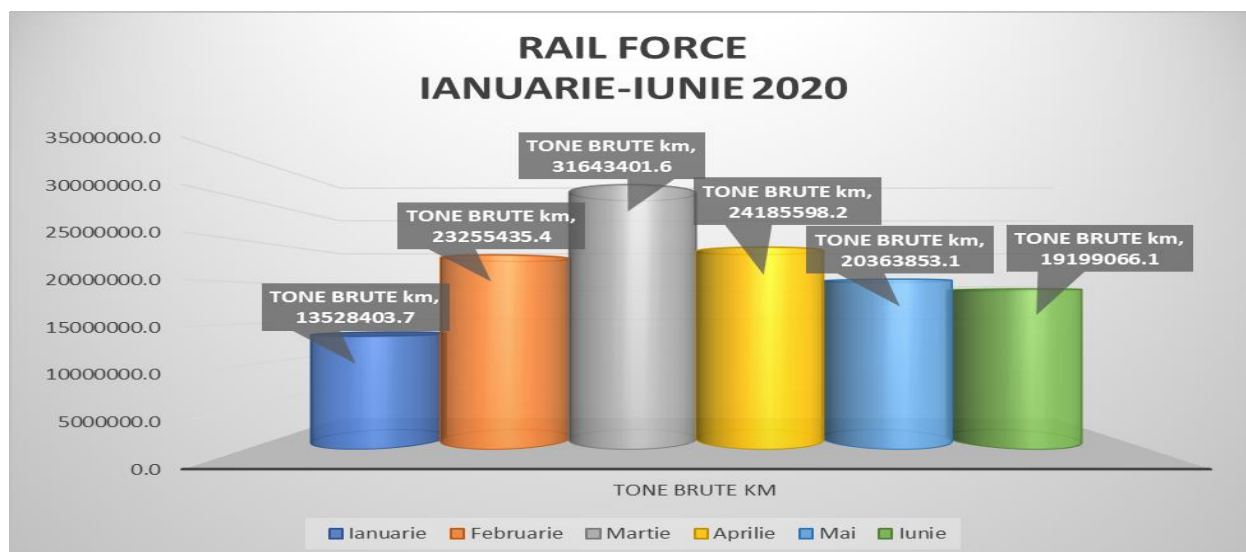


11. SC Rail Force SRL - a realizat la cei doi indicatori - Km. parcurși pe rețeaua CFR și tone brute/Km. transportate, în perioada ianuarie - martie a.c., o creștere semnificativă (vezi Graficele nr. 21, respectiv nr. 22) exprimată procentual într-un plus de 143,47%, respectiv 133,90%. Pe parcursul lunii aprilie această creștere importantă a activității s-a diminuat pentru ambii indicatori, valorile acestora ajungând de la 11562,2 la sfârșitul lunii ianuarie, la 23275,2 la sfârșitul lunii aprilie, la indicatorul Km. parcurși pe rețelele CFR și o creștere de numai 101,30%, respectiv de la 13528403,7 la 24185598,2 la indicatorul tone brute/Km. transportate, deci o creștere de numai 78,77%. În luna aprilie s-a produs o scădere procentuală de 42,17%, respectiv 55,13%, a celor doi indicatori, față de creșterea înregistrată în primele trei luni ale anului în curs. În luna mai SC Rail Force SRL a continuat să își reducă activitatea, în luna iunie înregistrând o ușoară creștere. La sfârșitul primului semestru înregistrează **o creștere a activității** cu 67,9% pentru km. parcurși pe rețeaua CFR, respectiv cu 41,92% pentru tone brute km. față de luna ianuarie.

Graficul nr. 21

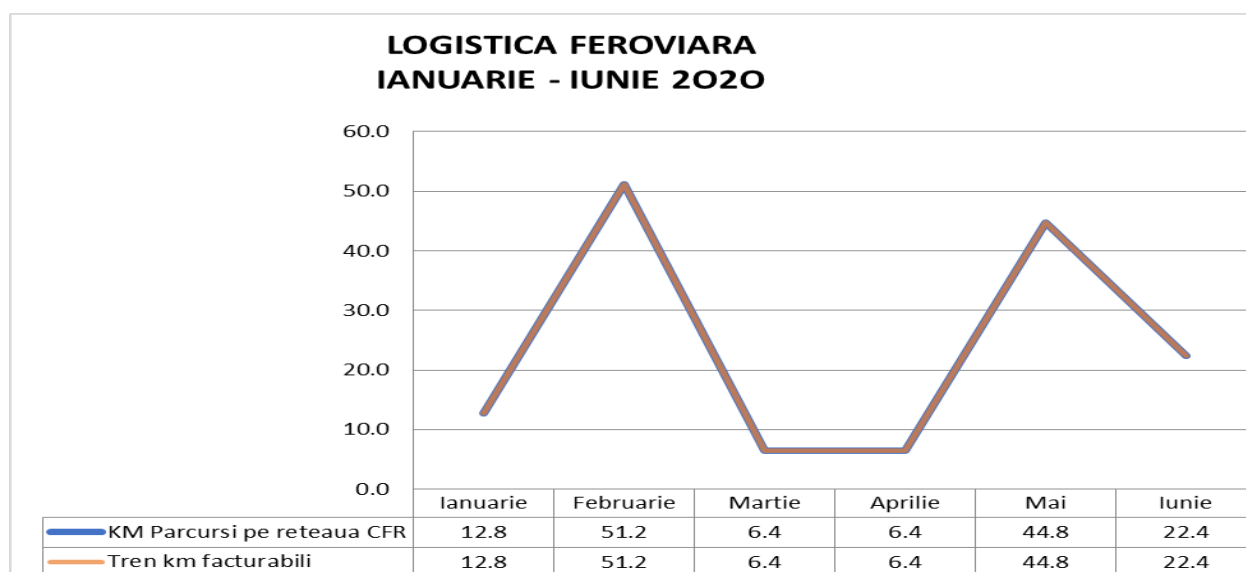


Graficul nr. 22

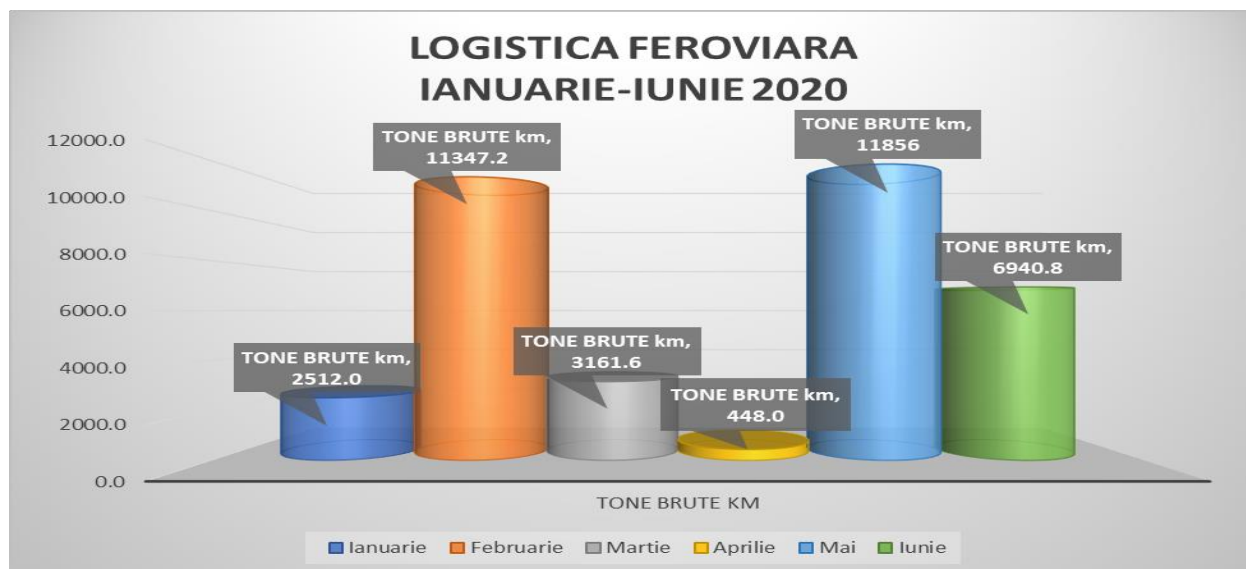


12. SC Logistica Ferroviara SRL - un operator mai nou în acest domeniu, a avut o activitate nesemnificativă în primele patru luni ale anului 2020. După ce în ianuarie a avut doar 12,8 Km. parcurși pe rețeaua CFR, cu 2512,0 tone brute/Km. transportate, în luna februarie a realizat 51,2 Km. parcurși pe rețeaua CFR, transportând 11347,2 tone brute/Km. În lunile martie și aprilie a continuat cu o activitate nesemnificativă, parcurgând 6,4 Km. în fiecare lună, reușind să transporte 3161,6 tone în luna martie și 448 tone brute/Km în aprilie. Din Graficele nr. 23 și nr.24 se poate constata că, odată cu introducerea restricțiilor, activitatea operatorului privat de transport feroviar s-a redus masiv, s-a înjumătățit în raport cu Km. parcurși și s-a redus de 25,33 ori în raport cu tonele brute/Km. transportate. În luna mai a avut cea mai mare creștere a activității, dar în iunie a scăzut din nou. În ansamblul semestrului I, Logistica Ferroviară a avut o **creștere semnificativă a activității** cu 75% la km. parcurși, respectiv cu 176,3% la tone brute km.

Graficul nr. 23

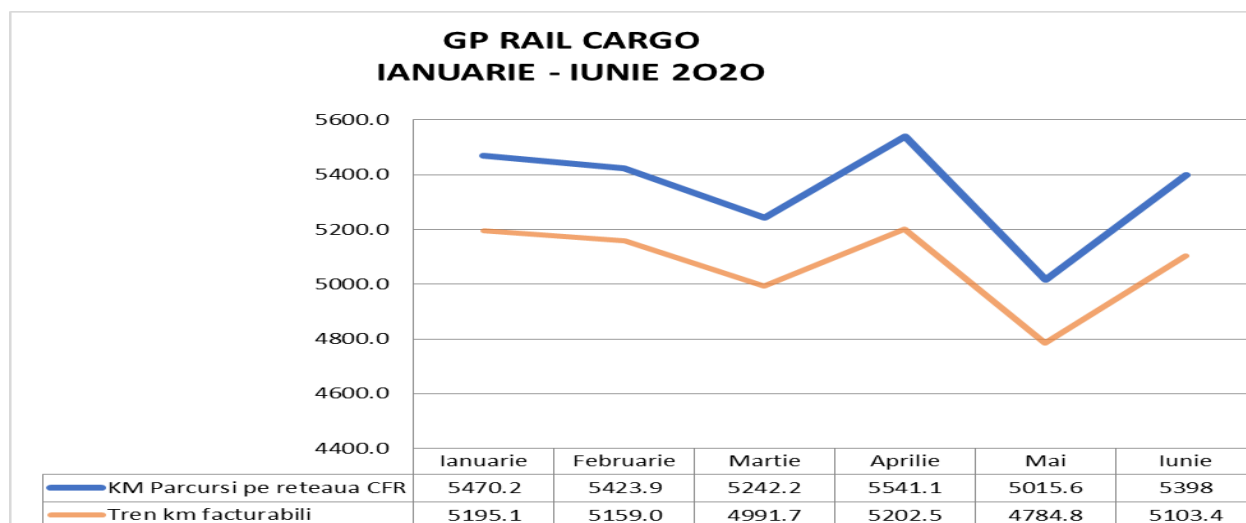


Graficul nr. 24

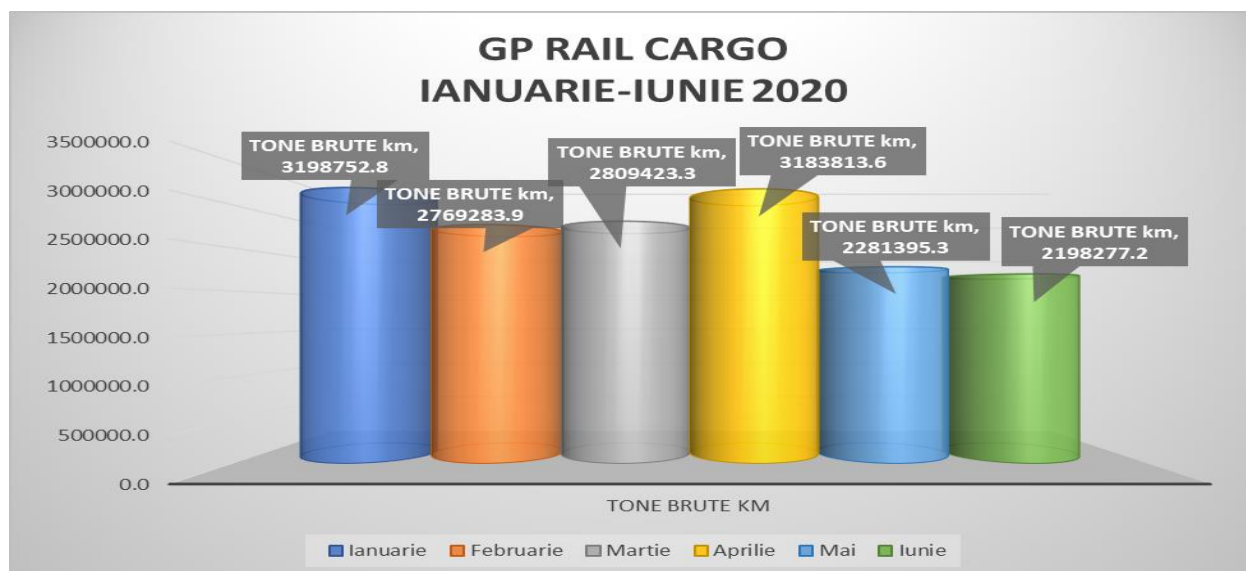


13. SC GP Rail Cargo SRL - a avut o ușoară scădere în primele două luni ale anului, accentuându-se în luna martie la indicatorul Km. parcurși pe rețeaua CFR. Pe parcursul lunii aprilie, a recuperat scăderea și chiar a înregistrat o creștere procentuală de 1,29% la sfârșitul perioadei față de ianuarie 2020 (Graficul nr. 25). Raportat la indicatorul tone brute/Km. transportate, după o scădere în luna februarie față de ianuarie, în următoarele două luni o recuperează, obținând un rezultat la sfârșitul lunii aprilie foarte apropiat de cel obținut în luna ianuarie (vezi Graficul nr. 26). Procentual, scăderea de la sfârșitul perioadei celor patru luni a fost de numai 0,47%. După creșterea înregistrată la sfârșitul lunii aprilie, în luna mai s-a înregistrat o scădere semnificativă la ambii indicatori, iar în luna iunie chiar dacă din punct de vedere al km. parcursi pe rețelele CFR s-a înregistrat o creștere, din punct de vedere tone brute km. transportate s-a înregistrat în continuare o scădere. La sfârșitul semestrului I a.c., GP Rail Cargo a **înregistrat o scădere** cu 1,32% pentru Km. parcurși și cu 31,28% pentru tone brute km. transportate.

Graficul nr.25

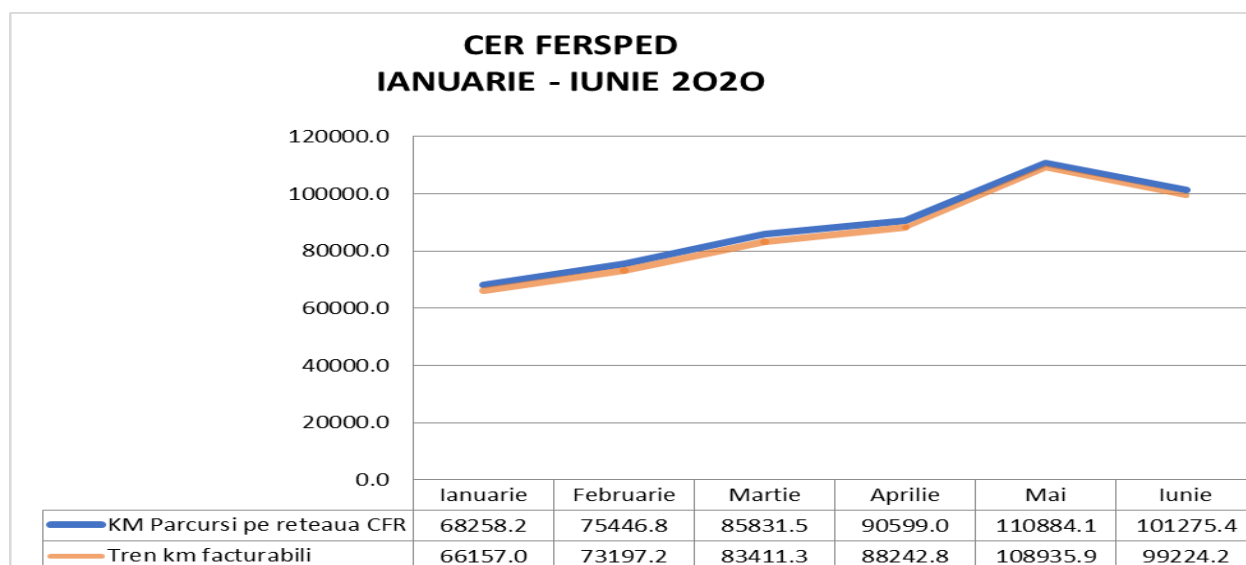


Graficul nr. 26

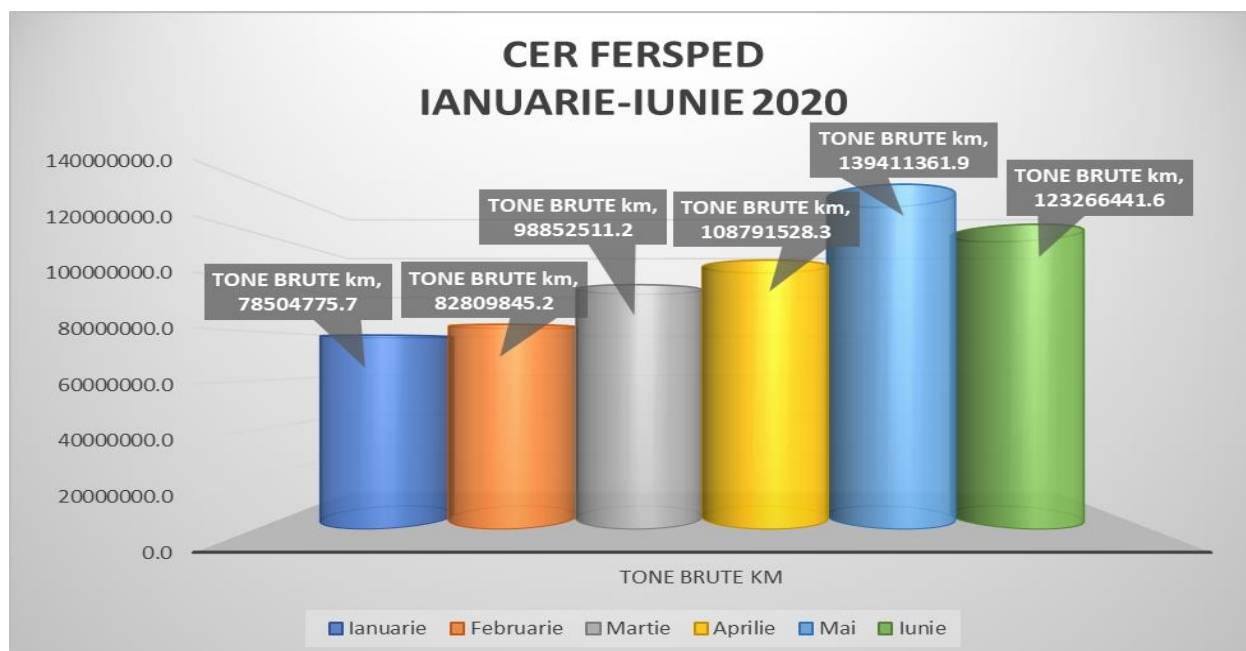


14. SC CER – Fersped SA - în perioada ianuarie – aprilie a.c. a avut o activitate constant crescătoare atât din punct de vedere al indicatorului Km. parcurși pe rețeaua CFR, cât și al indicatorului tone brute/Km. transportate, ajungând de la 68258,2 la 90599.0 Km. parcurși (Graficul nr. 27), adică o creștere cu 32,73% și de la 78504775,7 la 108791528.3 tone brute/Km. transportate, o creștere cu 38,58% (vezi Graficul nr. 28). În luna mai a continuat creșterea, ajungând la 110884,1 km. parcurși pe rețelele CFR, respectiv la 139411361.9 tone brute km. transportate, valori mult mai mari față de cele obținute în prima lună a anului. În luna iunie a avut loc o scădere ușoară, dar la nivelul întregului semestru, CER FERSPED a înregistrat o **creștere semnificativă a activității**, cu 48,37% la km. parcurși pe rețelele CFR și cu 57,02% pentru tone brute km. transportate.

Graficul nr. 27

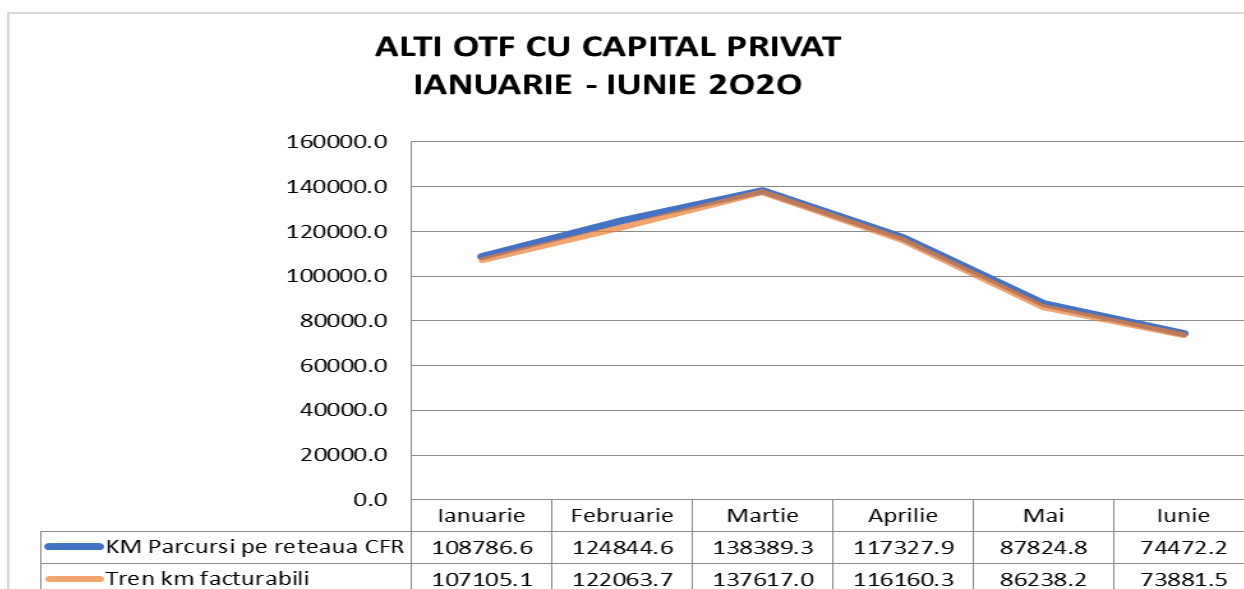


Graficul nr. 28

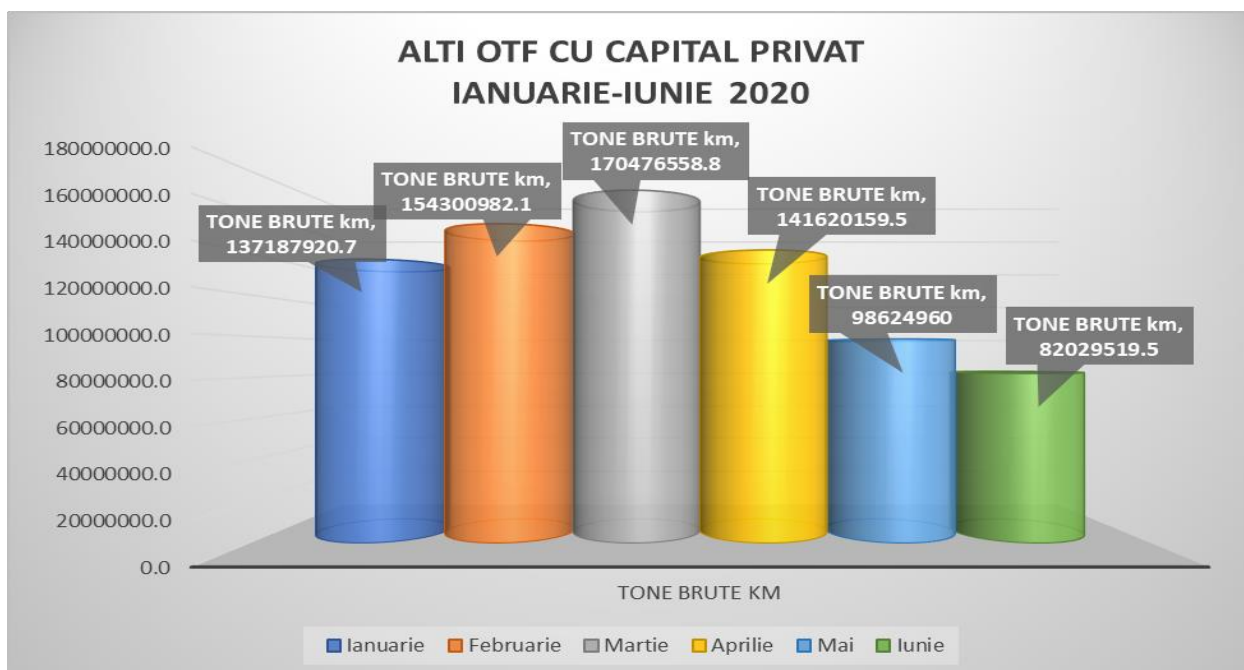


15. Alți operatori de transport feroviar de marfă, privați, au avut un comportament asemănător majorității membrilor OPSFPR, adică o creștere din ianuarie până în martie a.c., urmată de o scădere pe parcursul lunii aprilie atât la indicatorul Km. parcurși pe rețeaua CFR (Graficul nr. 29), cât și pentru indicatorul tone brute/Km. transportate (Graficul nr. 30). Per ansamblu, acești operatori au înregistrat mici creșteri la ambii indicatori cu 7,85%, la Km. parcurși, respectiv 3,23% la tone brute/Km. transportate. La nivelul semestrului I, ceilalți operatori privați au înregistrat în continuare scăderea activității începută cu luna aprilie, **înregistrând o scădere** cu 31,56% la km. parcurși pe rețelele CFR și cu 40,21% la tone brute km. transportate.

Graficul nr. 29



Graficul nr. 30



După analiza făcută cu privire la indicatorul “Km. parcurși pe rețelele CFR” și la cel referitor la “tonele brute Km. transportate” de operatorii de transport de marfă, se pot trage o serie de concluzii cu privire la nivelul obținut privind eficiența tehnico-economică, iar în condițiile în care se analizează acești indicatori, trebuie să se calculeze și anumite tipuri de indicatori derivați care exprimă concret valorile acestui nivel.

În continuarea analizei, în Graficele de la nr. 31 la nr. 45 inclusiv, sunt prezentați indicatorii “Km. parcurși pe rețelele CFR” și “tone brute/Km. transportate” pentru toți operatorii de transport feroviar, comparativ, pentru fiecare lună în parte din cele șase, pentru care s-a făcut analiza.

Astfel, Graficele cu numerele 31, 33, 35, 37, 39 și 41 reflectă, pentru toți operatorii, indicatorii care se referă la “Km. parcurși pe rețeaua CFR”, alături de indicatorii “tren km. facturabili” pentru lunile ianuarie, februarie, martie, aprilie, mai și iunie. Acest lucru permite ca fiecare operator de transport feroviar, membru al OPSFPR, să își poată analiza activitatea proprie comparativ cu ceilalți concurenți din piață și, de asemenea, să ia măsuri concrete de îmbunătățire a rezultatelor activității desfășurate.

Graficele cu numerele 32, 34, 36, 38, 40 și 42 exprimă rezultatele obținute de fiecare operator, analizate prin comparație cu ceilalți operatori de transport feroviar, membrii ai Organizației noastre, din punct de vedere al indicatorului “tone brute/Km. transportate”, pentru fiecare lună în parte din cele șase cuprinse în perioada ianuarie – iunie a.c. Fiecare societate comercială care are ca obiect de activitate transportul feroviar de marfă se poate compara cu ceilalți și își poate calcula cota de piață la nivelul membrilor OPSFPR, sau la nivelul pieței de transport feroviar de marfă privat.

Din studierea celor 12 Grafice se poate constata foarte clar că, atât din punct de vedere al kilometrilor parcurși pe rețelele CFR, ai kilometrilor facturabili, dar și ai indicatorului tone brute km. transportate, liderii pe piața transportului feroviar privat de mărfuri sunt trei operatori care dețin majoritatea din această piață, și anume:

- SC Grup Feroviar Român SA
- SC DB Cargo România SRL
- SC Unicom Tranzit SA

Din cei 14 operatori privați de transport feroviar de marfă, membrii ai organizației noastre, un număr de **patru operatori au obținut creșteri**, unele chiar semnificative, la toți acești indicatori analizați.

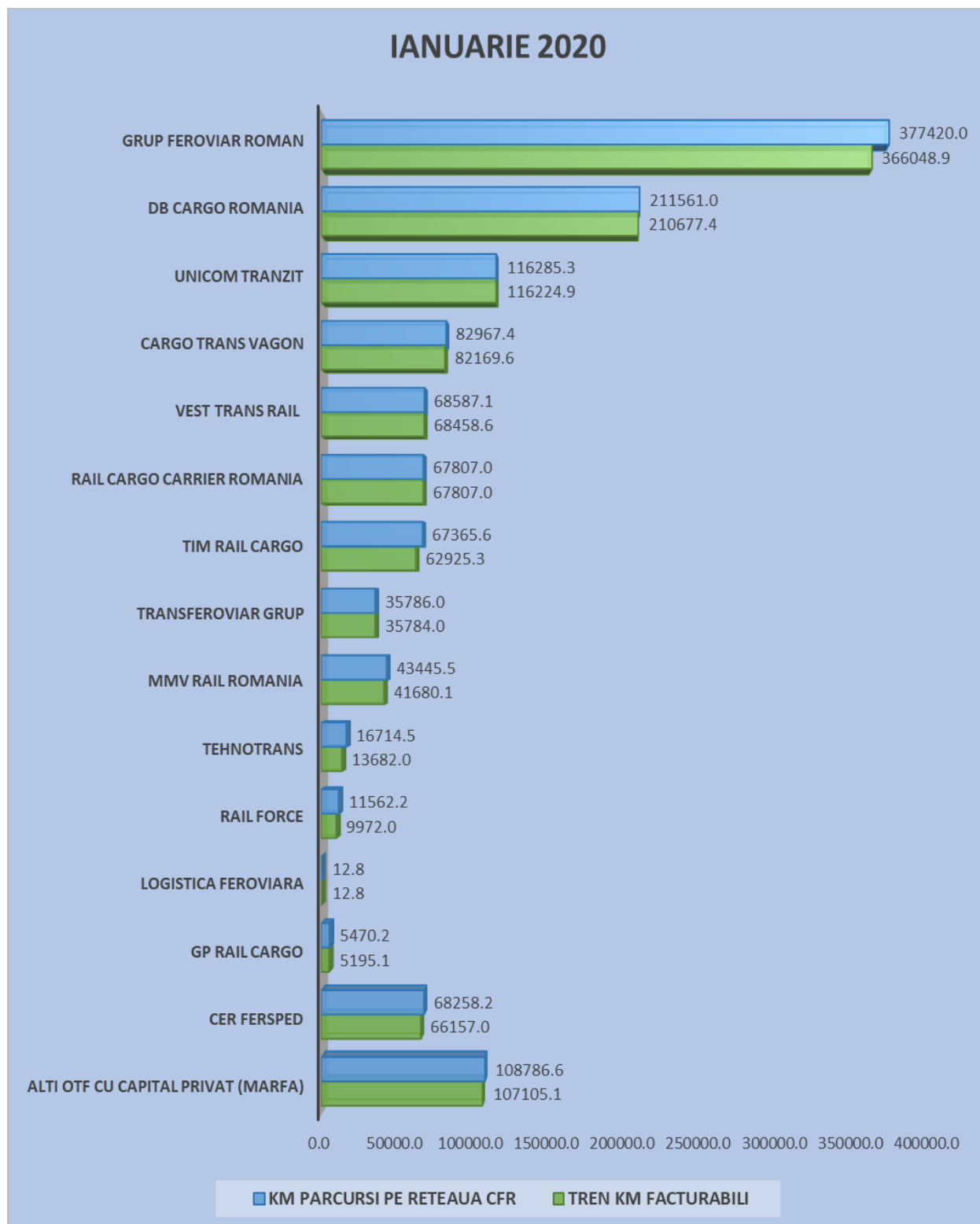
Astfel:

- SC Tehnotrans Feroviar SRL are o creștere cu 74,18% la Km. parcurși și cu 110,70% la tone brute km.
- SC Logistica Feroviară SRL are o creștere cu 75,0% la km. parcurși și cu 176,3% la tone brute km.
- SC Rail Force SRL are o creștere cu 67,9% la km. parcurși și cu 41,92% la tone brute km.
- SC CER- Fersped SA are o creștere 48,37% la km parcurși și cu 57,02% la tone brute km.

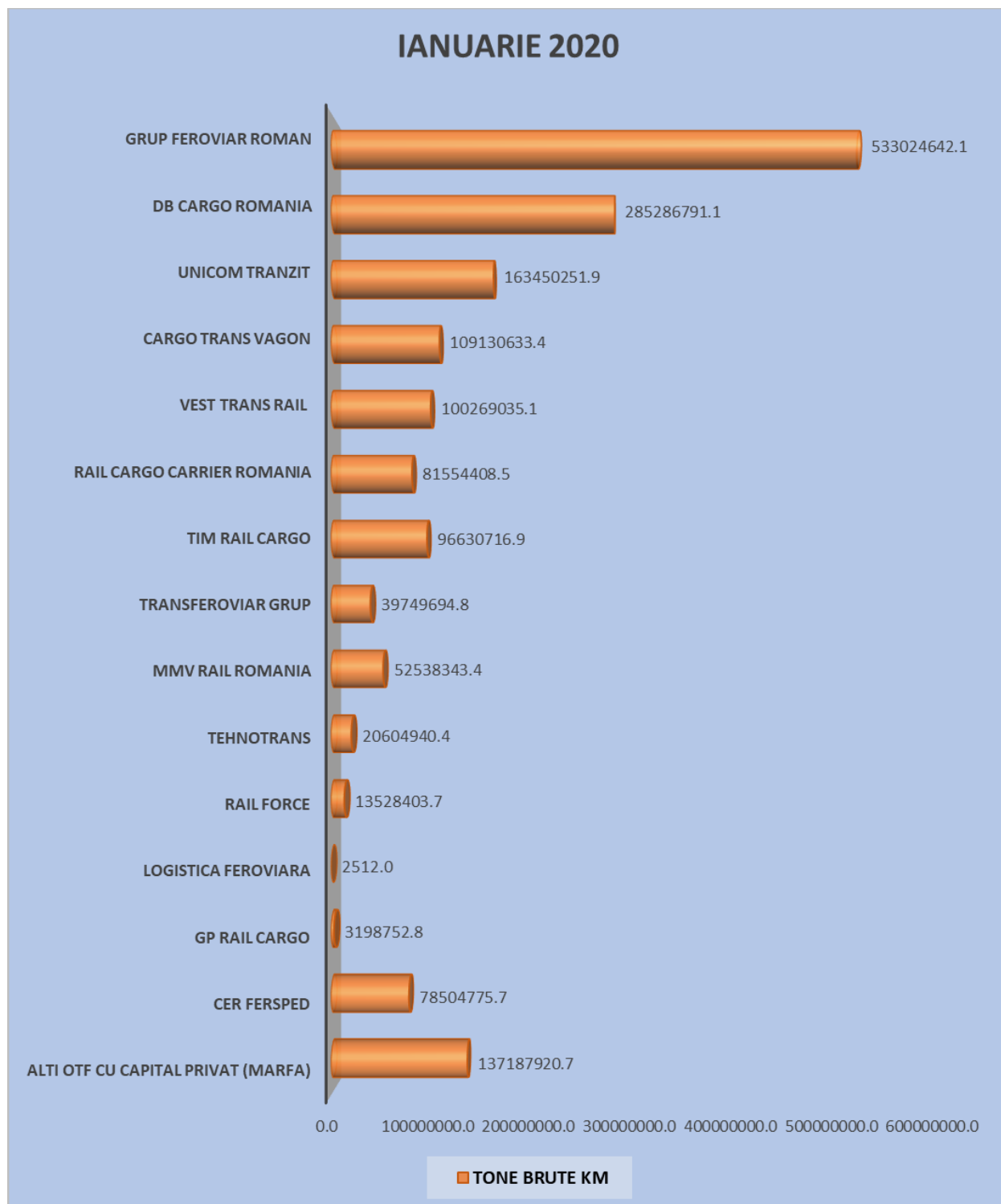
În ansamblu, se poate observa că activitatea de transport feroviar de marfă a operatorilor privați, ca și alte ramuri ale economiei pe perioada pandemiei, în primul trimestru al anului 2020, a înregistrat o scădere semnificativă.

De asemenea, este necesar ca în perioada următoare, **Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor** să acționeze în sensul inițierii unei “Scheme de ajutor de stat” pentru reducerea TUI – ului și pentru înlăturarea discriminărilor care se fac între acest tip de transport și cel rutier.

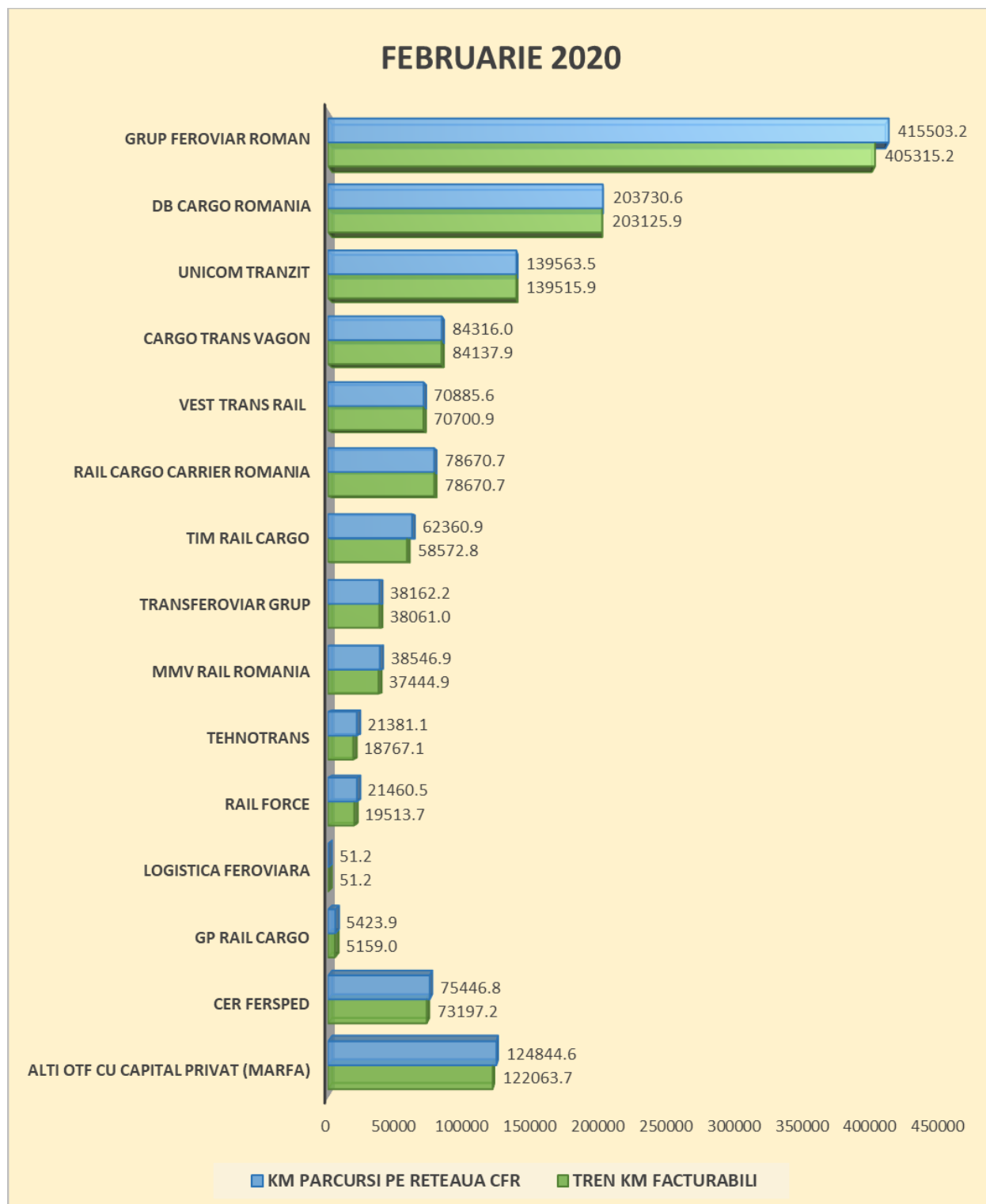
Graficul nr.31



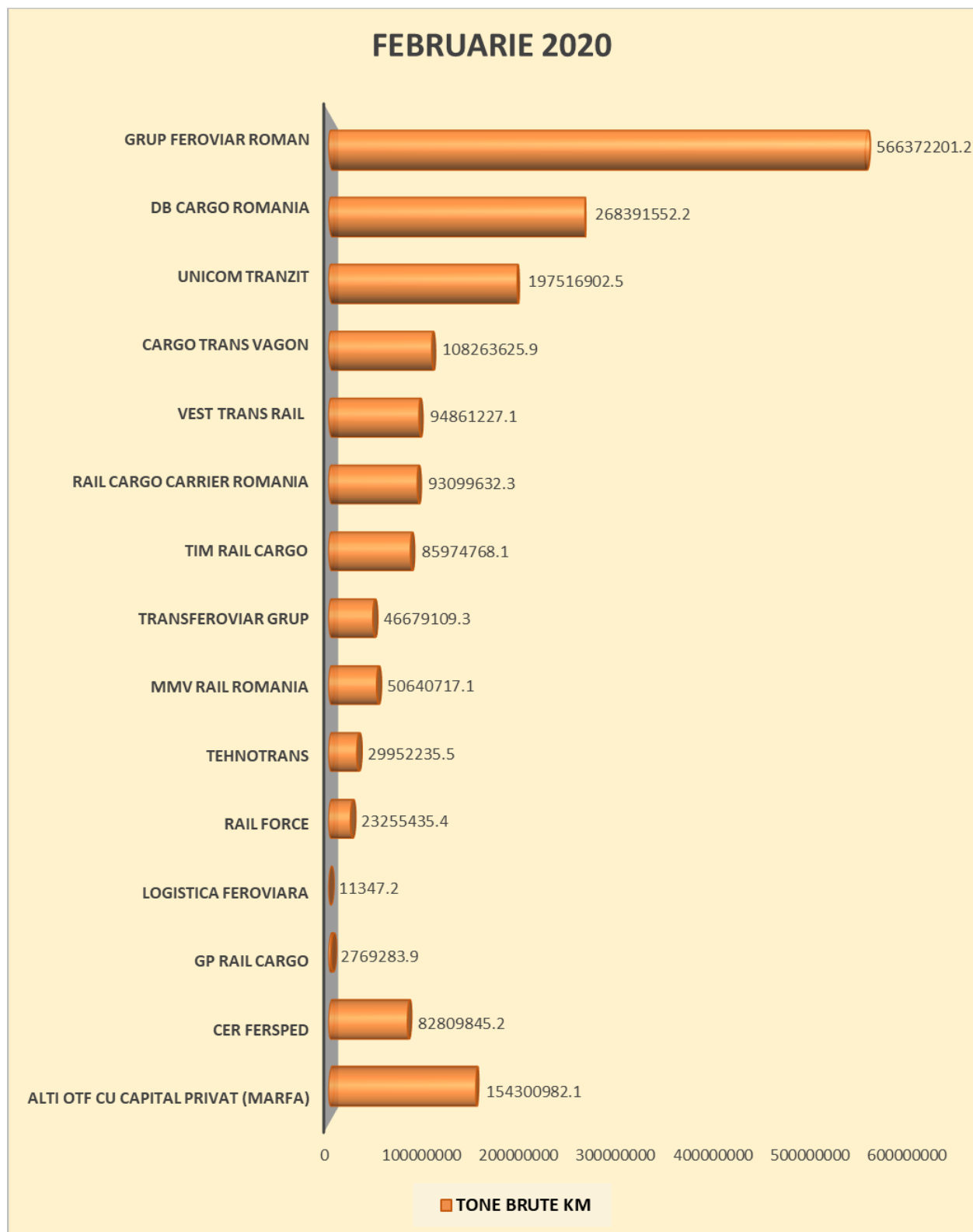
Graficul nr. 32



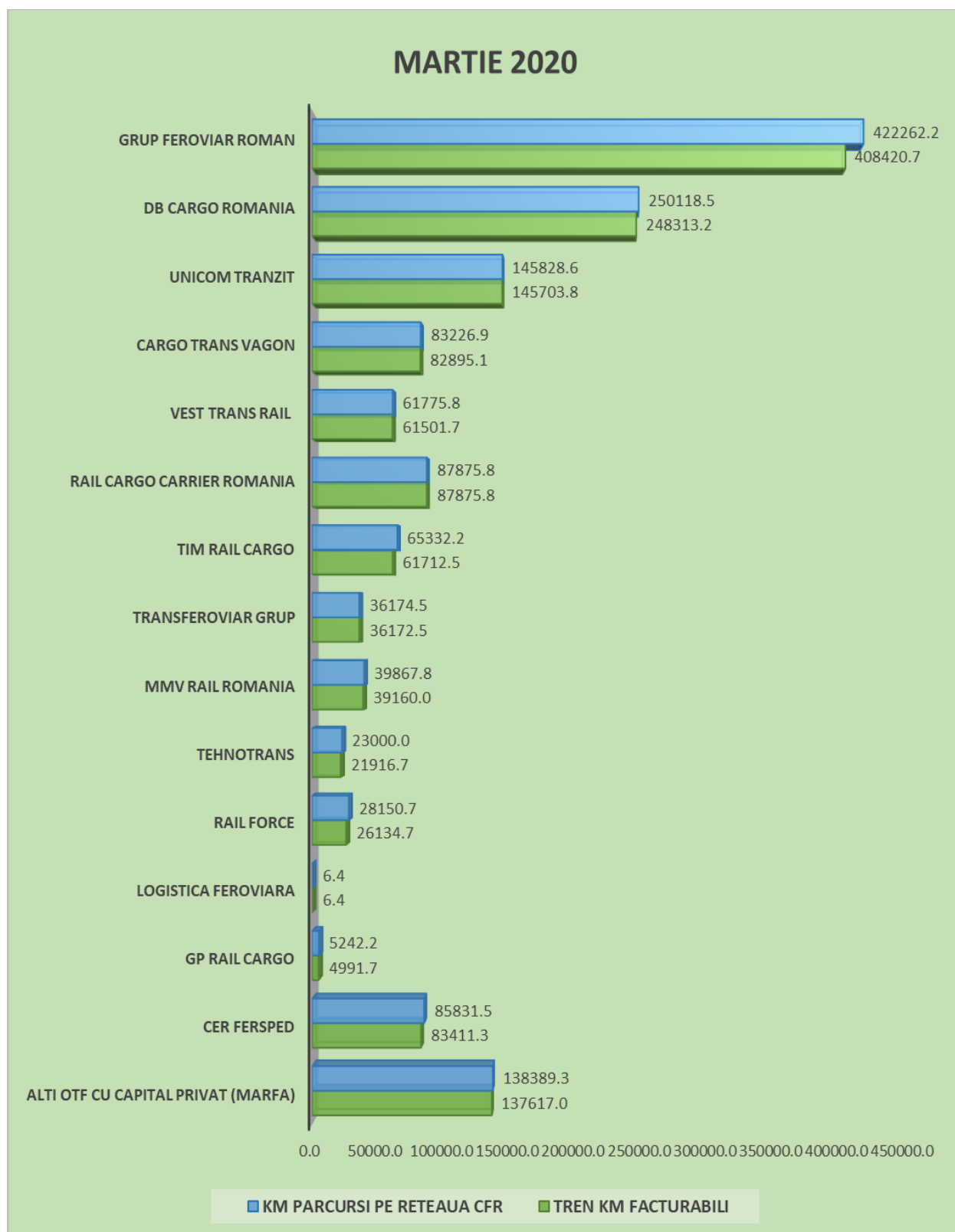
Graficul nr. 33



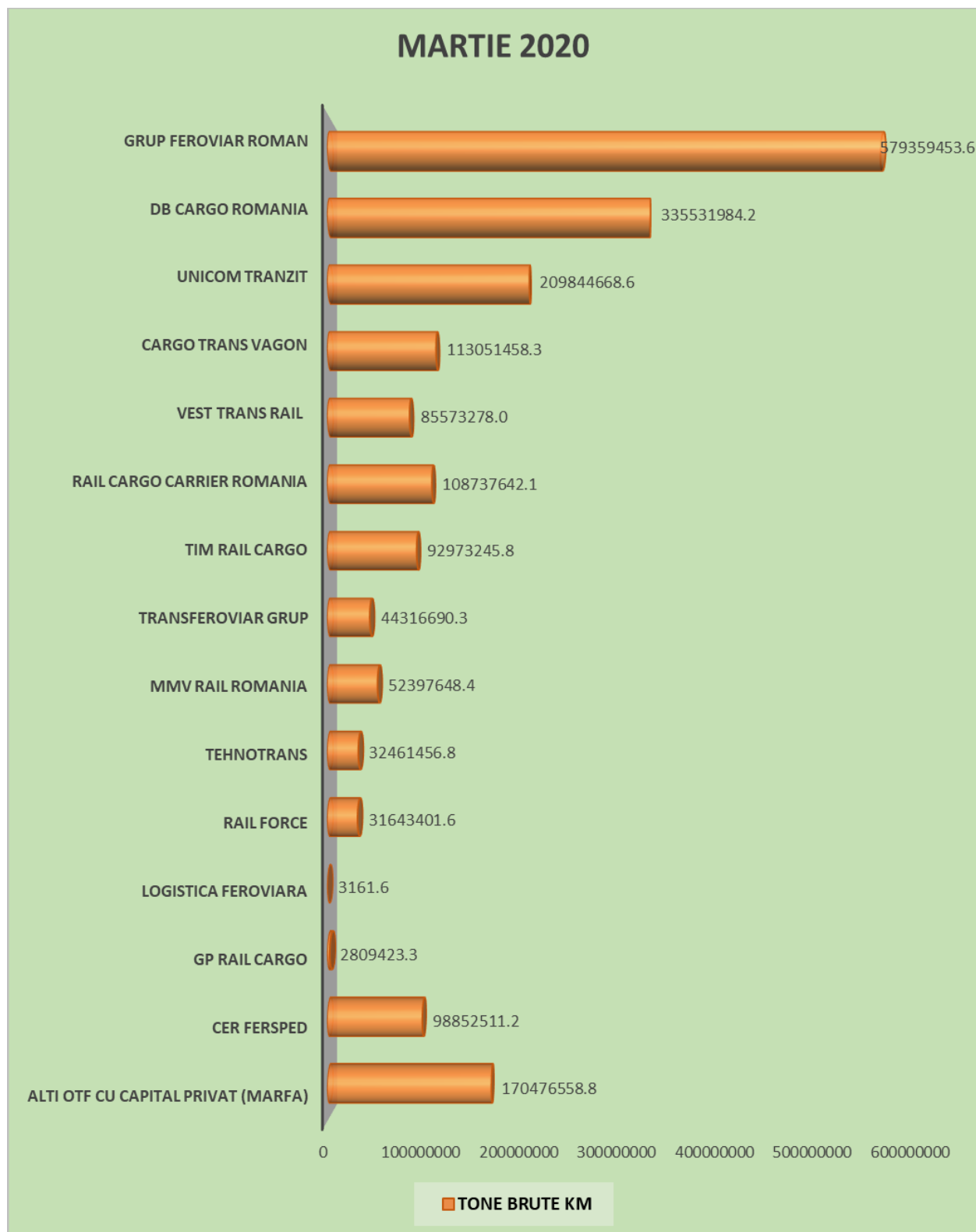
Graficul nr. 34



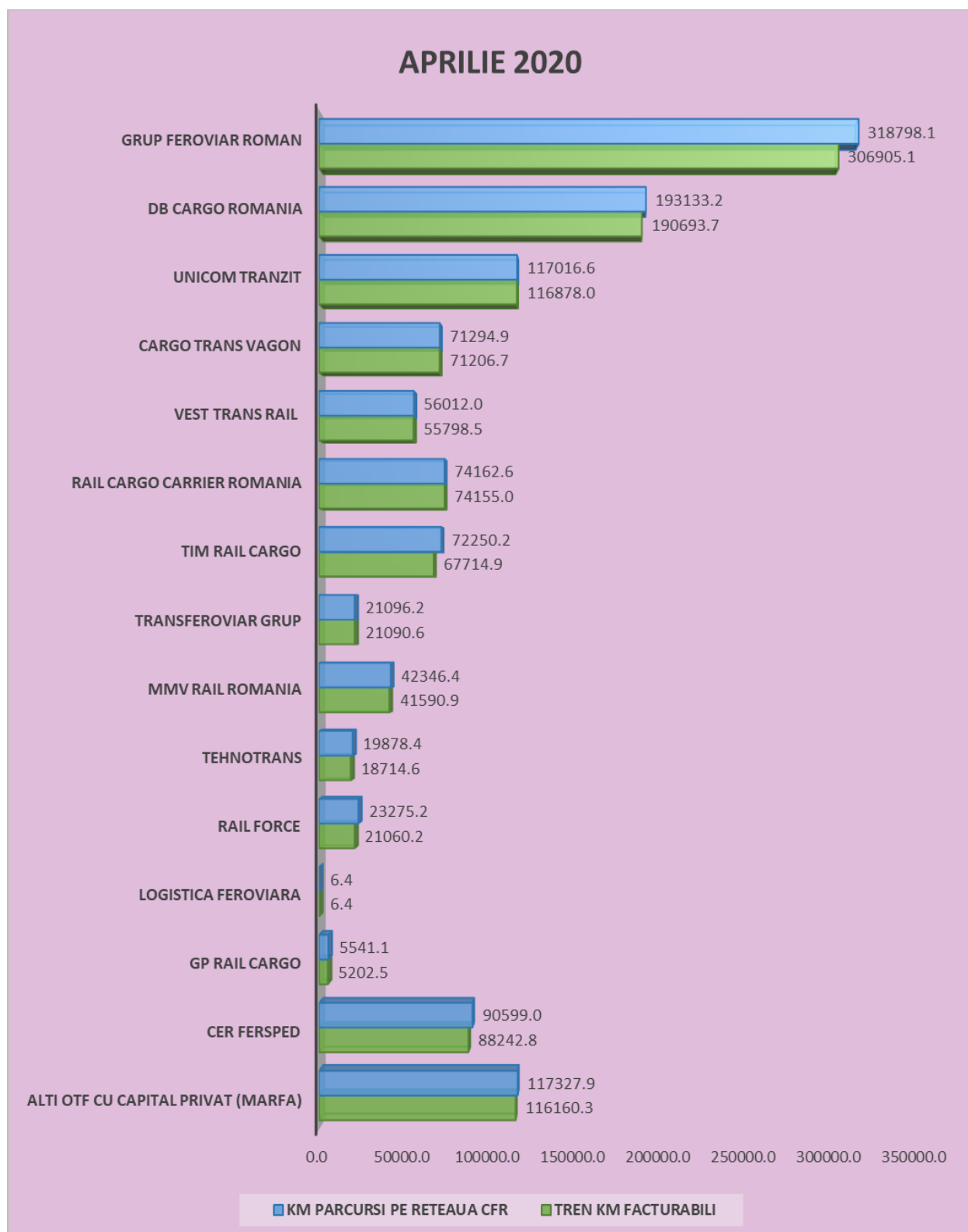
Graficul nr. 35



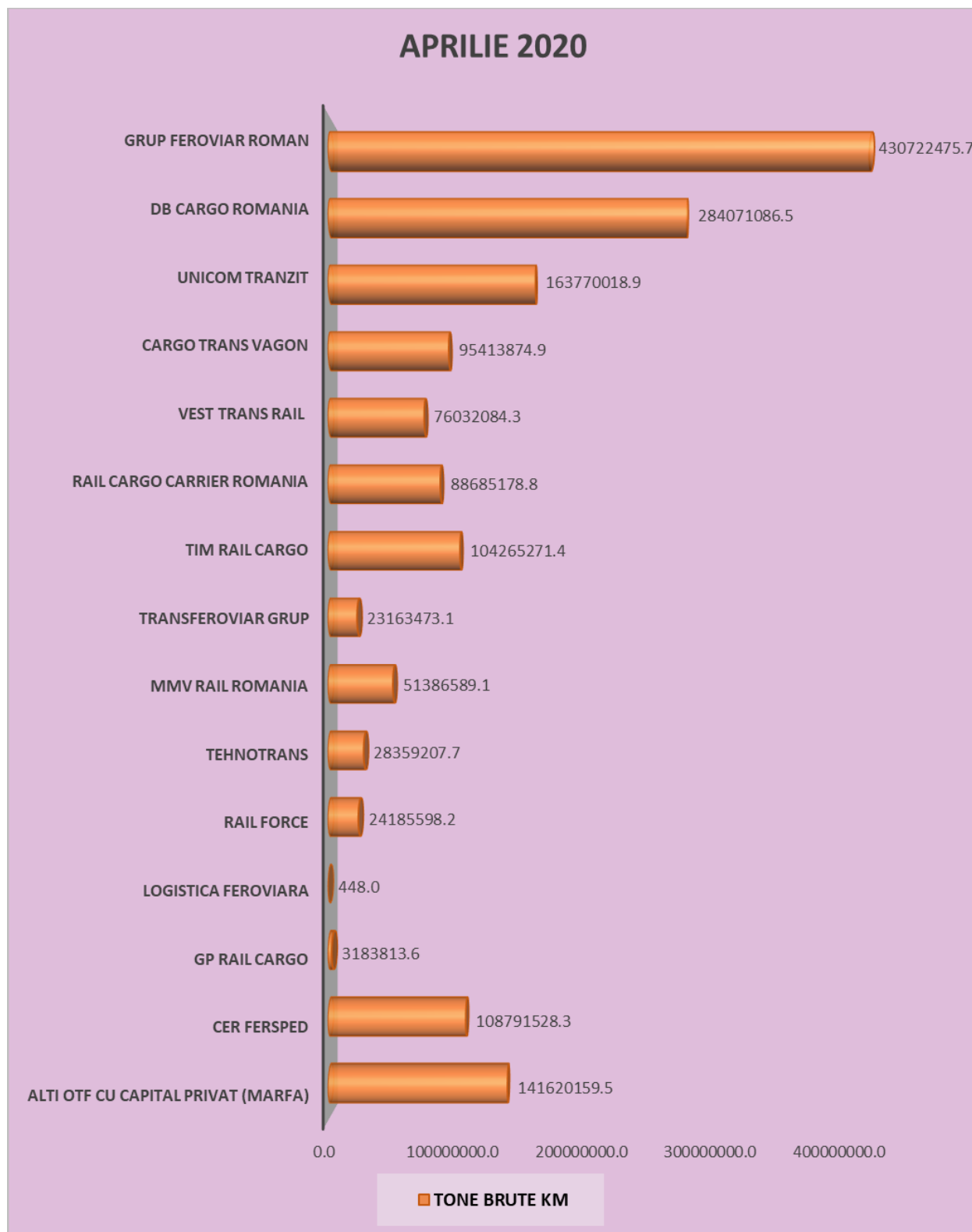
Graficul nr.36



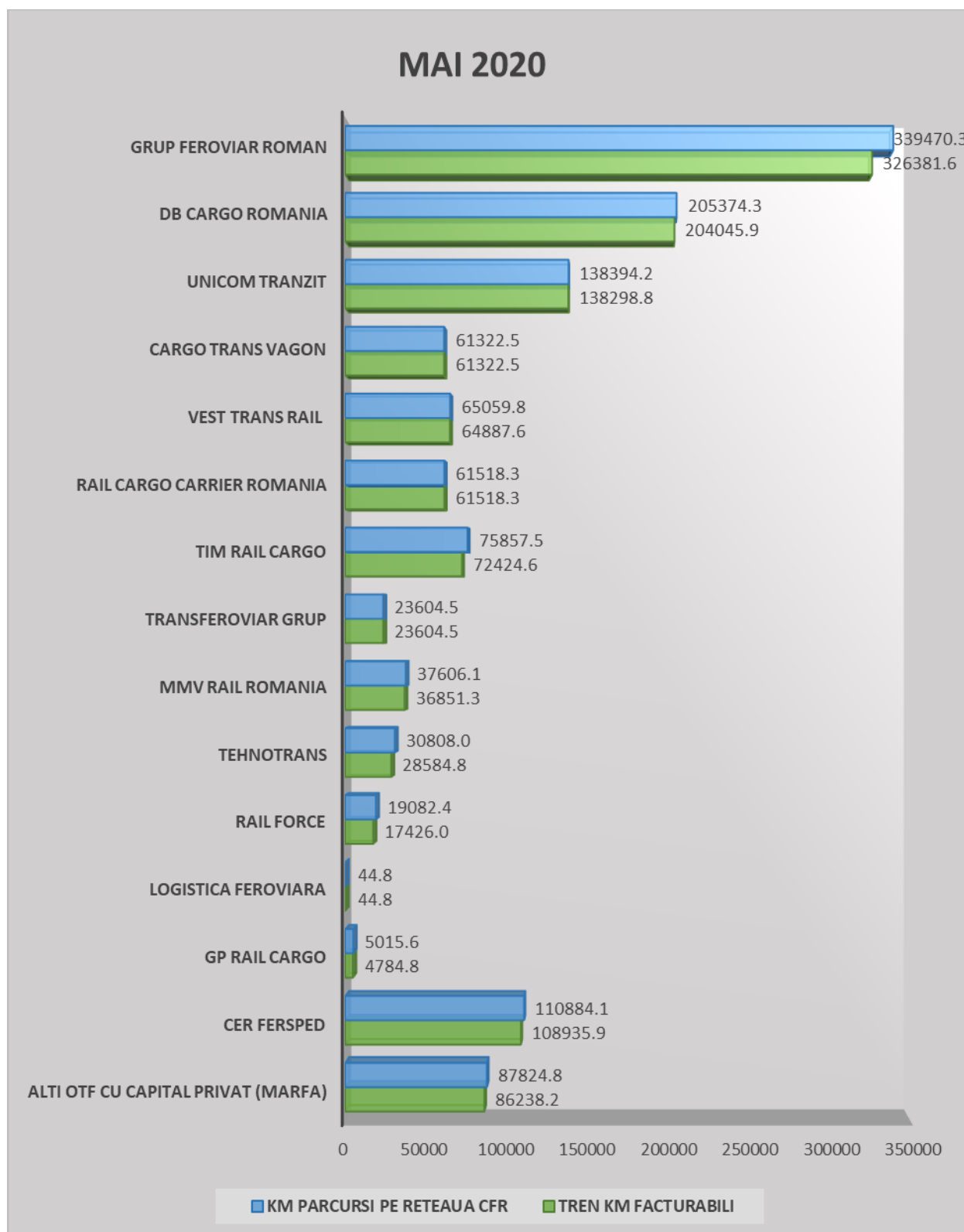
Graficul nr. 37



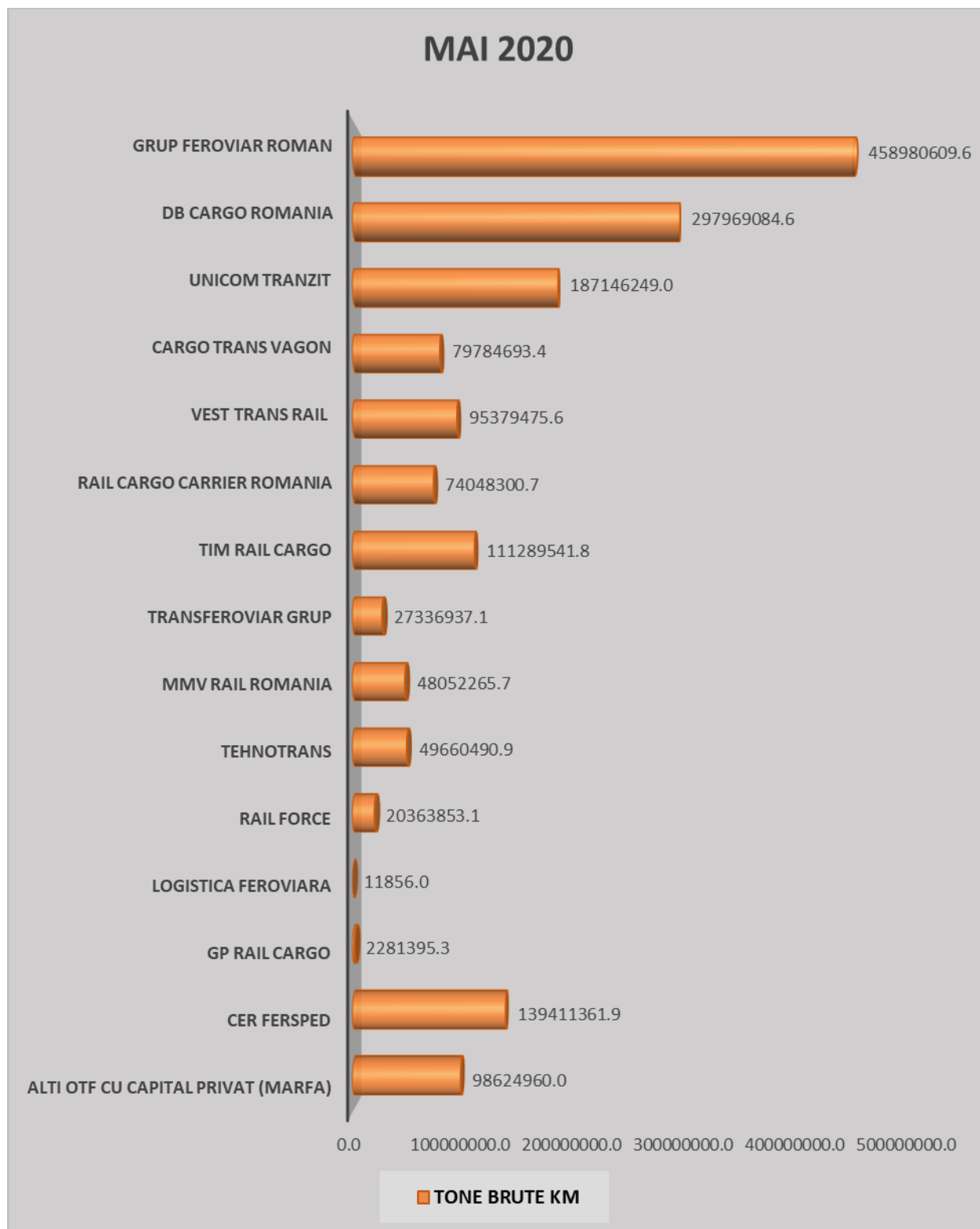
Graficul nr. 38



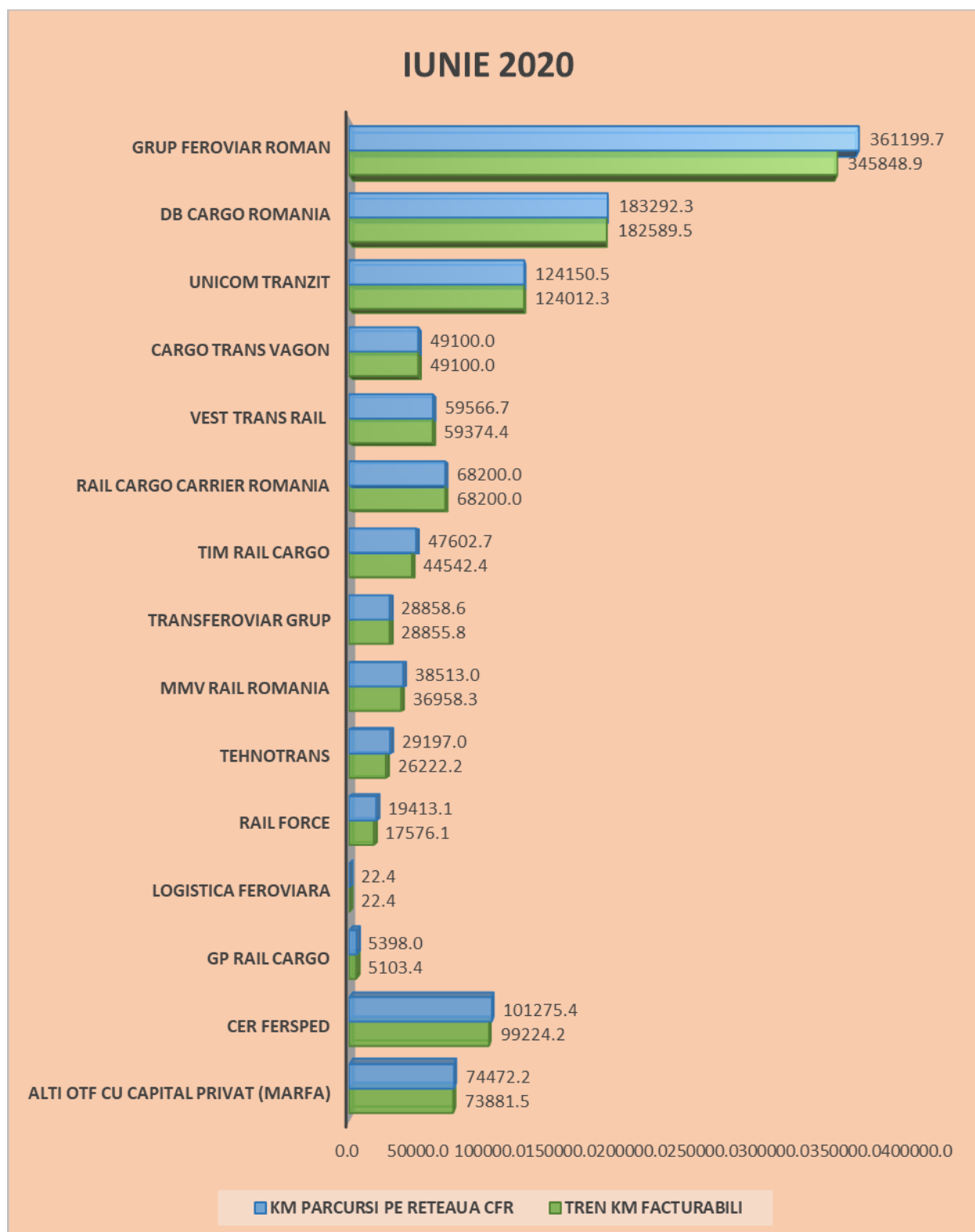
Graficul nr. 39



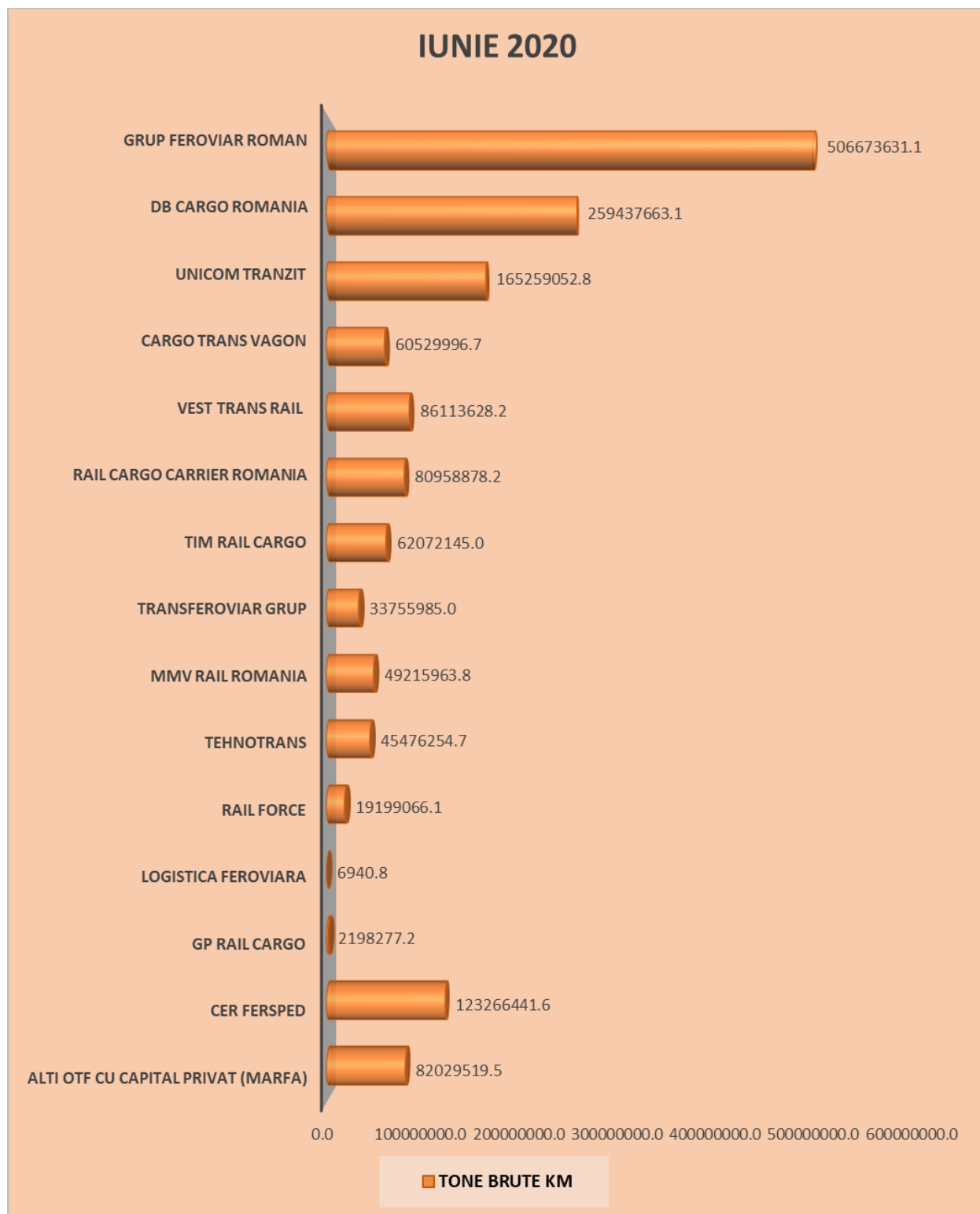
Graficul nr. 40



Graficul nr. 41



Graficul nr. 42



În continuare, Graficele cu numerele 43, 44 și 45, cuprind informațiile comparative pentru toți cei 14 operatori de transport feroviar de marfă, pentru perioada ianuarie – iunie 2020, cu privire la:

- Graficul nr. 43 – Total Km. parcurși pe rețeaua CFR în perioada ianuarie – iunie 2020;
- Graficul nr. 44 – Total Km. facturabili pe rețeaua CFR în perioada ianuarie – iunie 2020;
- Graficul nr. 45 – Total tone brute Km. transportate în perioada ianuarie – iunie 2020.

Aceste trei grafice permit atât citirea ușoară a valorilor numerice realizate de fiecare operator, pentru cei trei indicatori care exprimă performanța companiilor, cât și realizarea unei comparații facile între ei, datorită reprezentării grafice a acestora în același grafic, pentru fiecare lună.

Rezultatele prezentate în cele trei grafice, care exprimă totalurile pentru cele șase luni, realizate pentru fiecare din cei trei indicatori, respectiv: Km. parcurși pe rețelele CFR, Km. facturabili pe rețelele CFR și total tone brute Km. transportate, au fost obținute prin însumarea valorilor din adresele lunare transmise de către CN CFR SA, la cererile OPSFPR făcute prin Adresele nr. 18 din 24.02.2019 și respectiv nr. 19 din 12.03.2019.

Analizând activitatea din punct de vedere a celor trei indicatori, se poate observa că cele mai bune rezultate pe primele șase luni le are **SC GFR SA**, urmată de **SC DB Cargo Romania SRL**, **SC Unicom Tranzit SA** și **SC Cer Fersped SA**, cu toate că, odată cu declararea Pandemiei și luarea unor măsuri severe de restricție, au suferit o scădere a activității și au înregistrat pierderi importante până la sfârșitul lunii aprilie. Practic, prin activitatea din lunile mai și iunie SC Cer Fersped a venit pe locul patru, detronând pe SC Cargo Trans Vagon.

În toate lunile din primul semestru, se poate observa că primii trei lideri de piață au avut o activitate importantă în comparație cu ceilalți operatori:

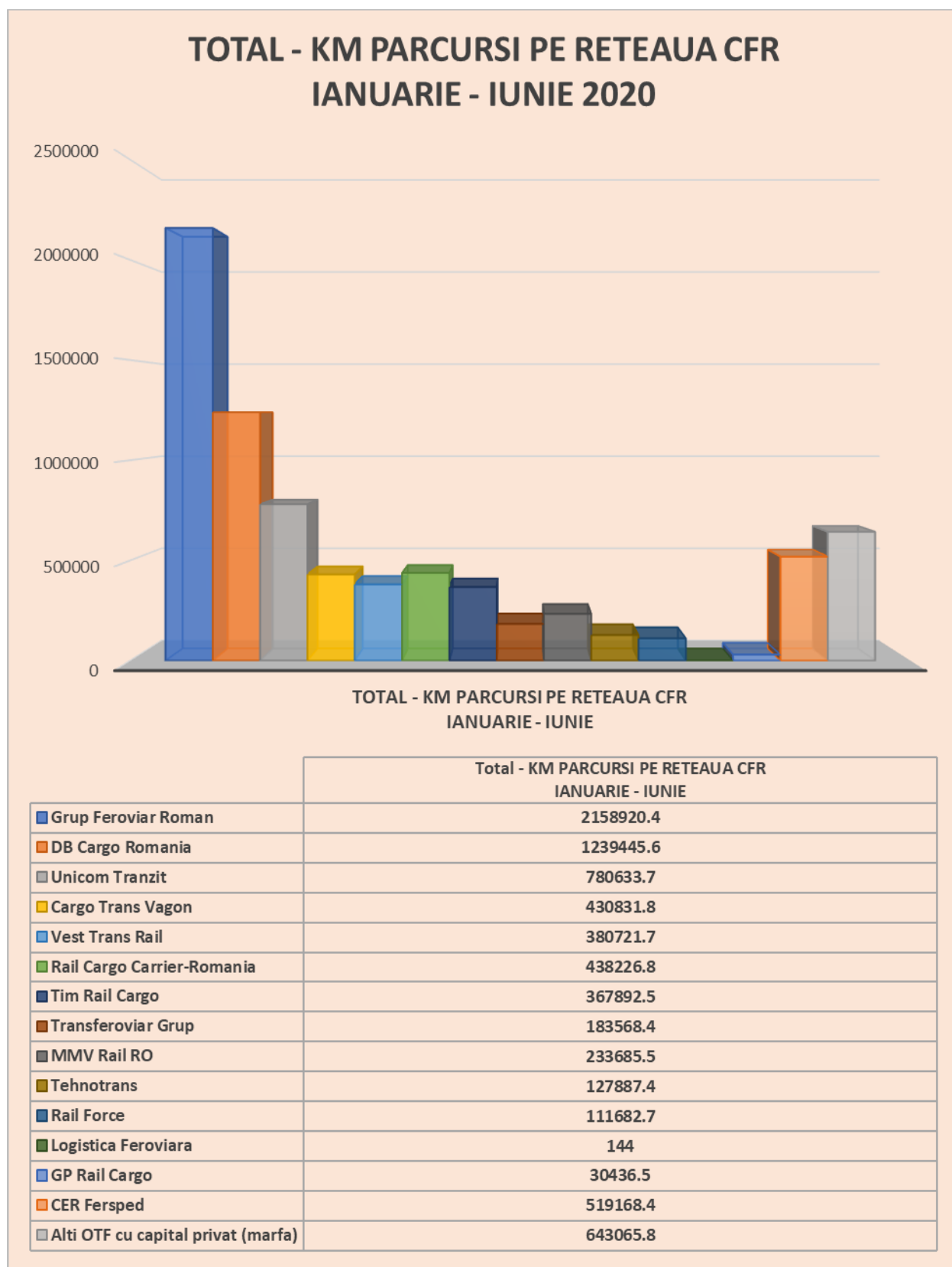
- SC GFR SA a parcurs un total, în toată această perioadă, de 2 158 920,4 km. pe rețelele CFR, care au fost facturați în totalitate și a transportat un număr de 3 075 133 013,3 tone brute km.
- SC Cargo România SRL a parcurs un număr de 1 239 445,6 km pe rețelele CFR care, de asemenea, au fost facturați în integralitate, transportând 1 730 688 161,7 tone brute km.
- SC Unicom Tranzit SA a avut un parcurs pe rețelele CFR de 780 633,7 km., care au fost în totalitate facturați, transportând o cantitate de 1 086 987 143,7 tone brute km.

De reținut este și faptul că în ultima lună a primului semestru al acestui an, parcurgând un număr mai mult decât dublu de kilometri și transportând o cantitate dublă de mărfuri, SC Cer Fersped SA reușește să ocupe un meritos loc 4, în fața operatorului SC Cargo Trans Vagon.

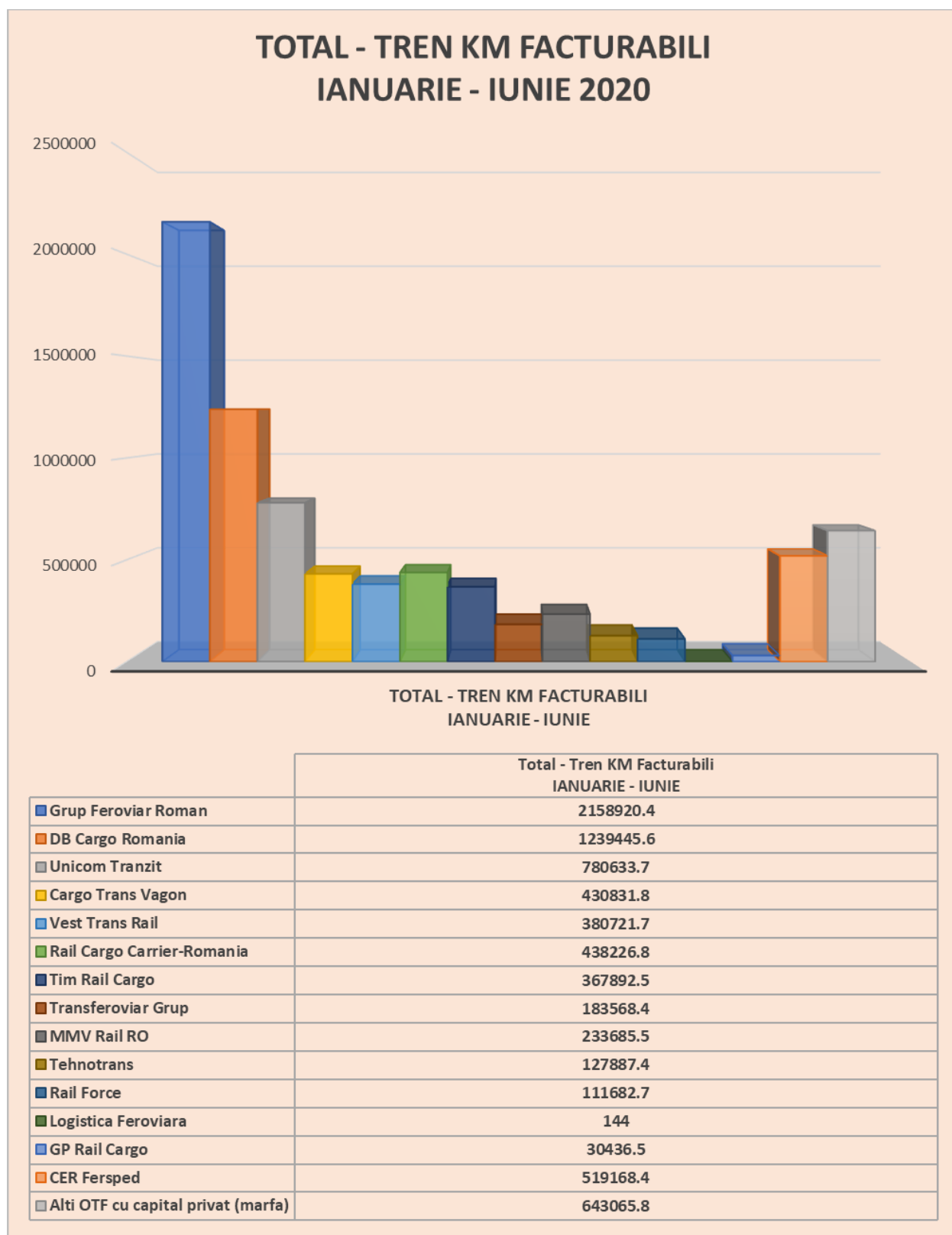
Acest lucru se explică prin faptul că, în timp ce SC Cargo Trans Vagon, odată cu intrarea în starea de urgență, a înregistrat o scădere continuă a activității, până la sfârșitul semestrului, SC Cer Fersped SA a avut o creștere aproape constantă până la sfârșitul lunii mai a semestrului I, înregistrând o ușoară scădere în luna iunie.

O activitate în condiții de eficiență au avut și operatorii feroviari privați SC Vest Trans Rail SRL, SC Tim Rail Cargo SRL și SC Rail Cargo Carrier-România SRL care, analizați la nivelul întregului semestru, au obținut rezultate bune, ținându-se cont și de faptul că începând cu luna martie s-a declarat pandemia de COVID.

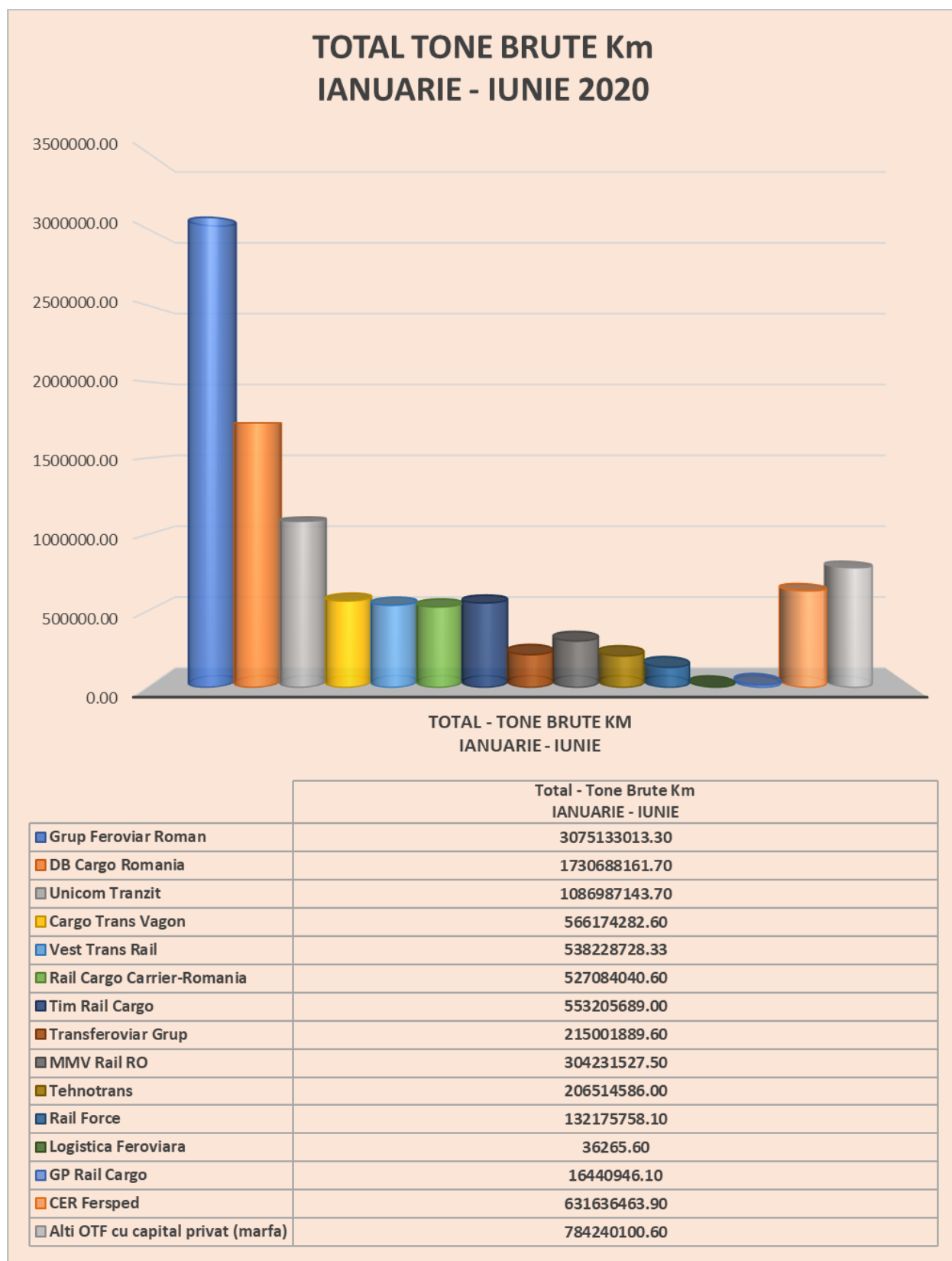
Graficul nr. 43



Graficul nr. 44



Graficul nr. 45



După analiza făcută cu privire la indicatorii absoluți “Kilometri parcurși pe rețelele CFR” și “tone bruteKm. transportate” de către operatorii de transport de marfă, putem trage o serie de concluzii cu privire la nivelul de eficiență tehnico-economică obținut în condițiile în care se calculează anumite tipuri de indicatori de eficiență care exprimă mai clar rezultatul activității de transport.

Plecând de la informațiile lunare transmise de CFR infrastructură pentru indicatorii “Km. parcurși pe rețelele CFR”, respectiv “Tone bruteKm. Transportate” am calculat indicatorul de eficiență (K) ca raport între cei doi indicatori absoluți:

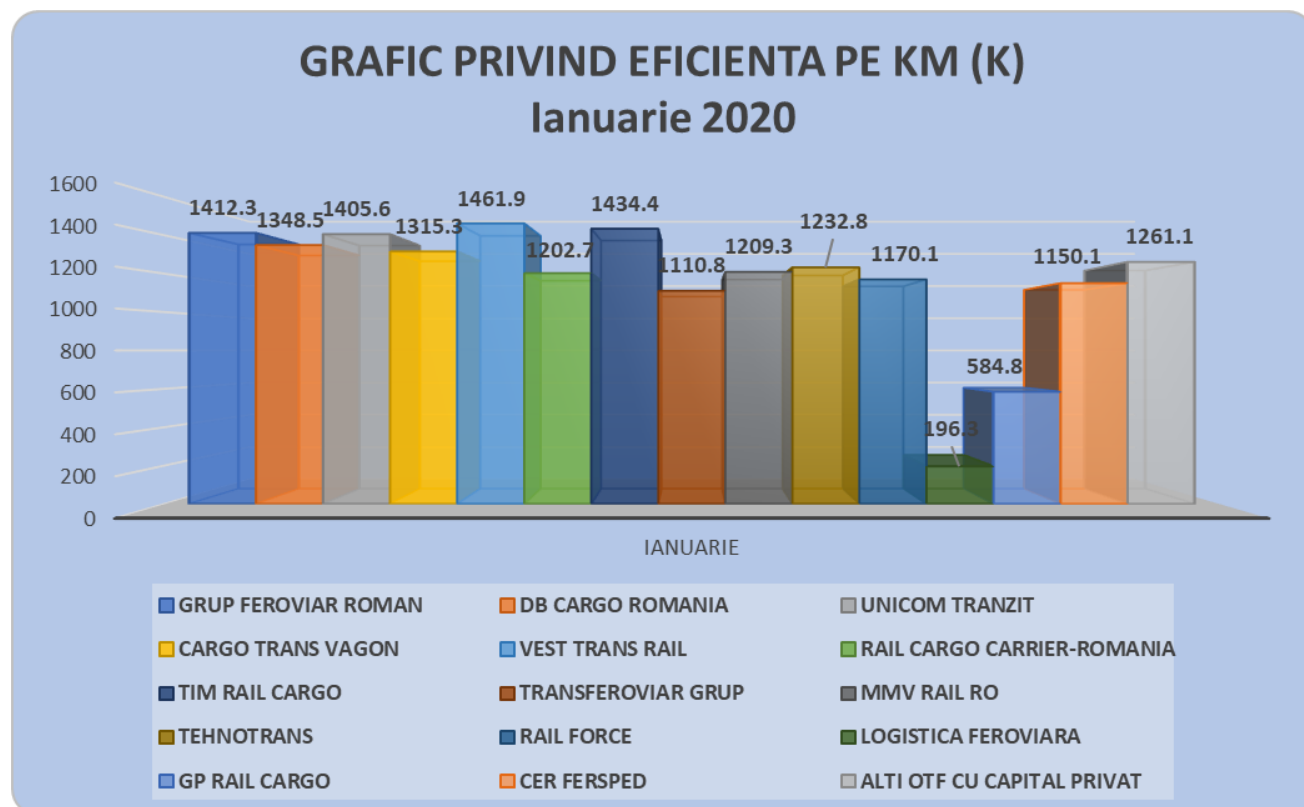
$$K = (\text{Tone bruteKm.}) : (\text{Km. parcurși pe rețele CFR})$$

Acest indicator de eficiență exprimă tonele bruteKm. transportate pe un Kilometru parcurs pe rețelele CFR și este calculat atât pentru fiecare lună din intervalul din ianuarie până în iunie a.c., cât și pentru tot intervalul.

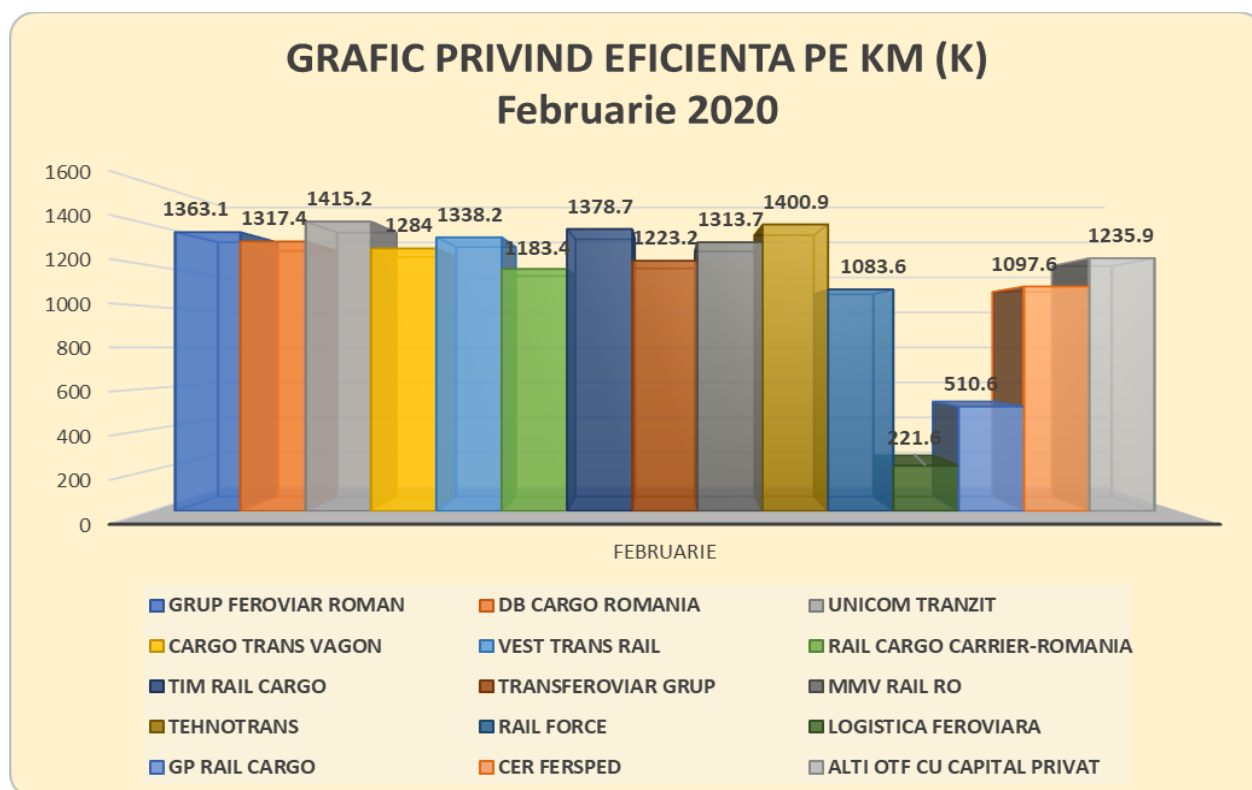
Valorile acestui indicator de eficiență sunt prezentate în:

- Graficul 46 pentru ianuarie;
- Graficul 47 pentru februarie;
- Graficul 48 pentru martie;
- Graficul 49 pentru aprilie;
- Graficul 50 pentru mai;
- Graficul 51 pentru iunie;
- Graficul 52 pentru intreg intervalul ianuarie – iunie a.c.

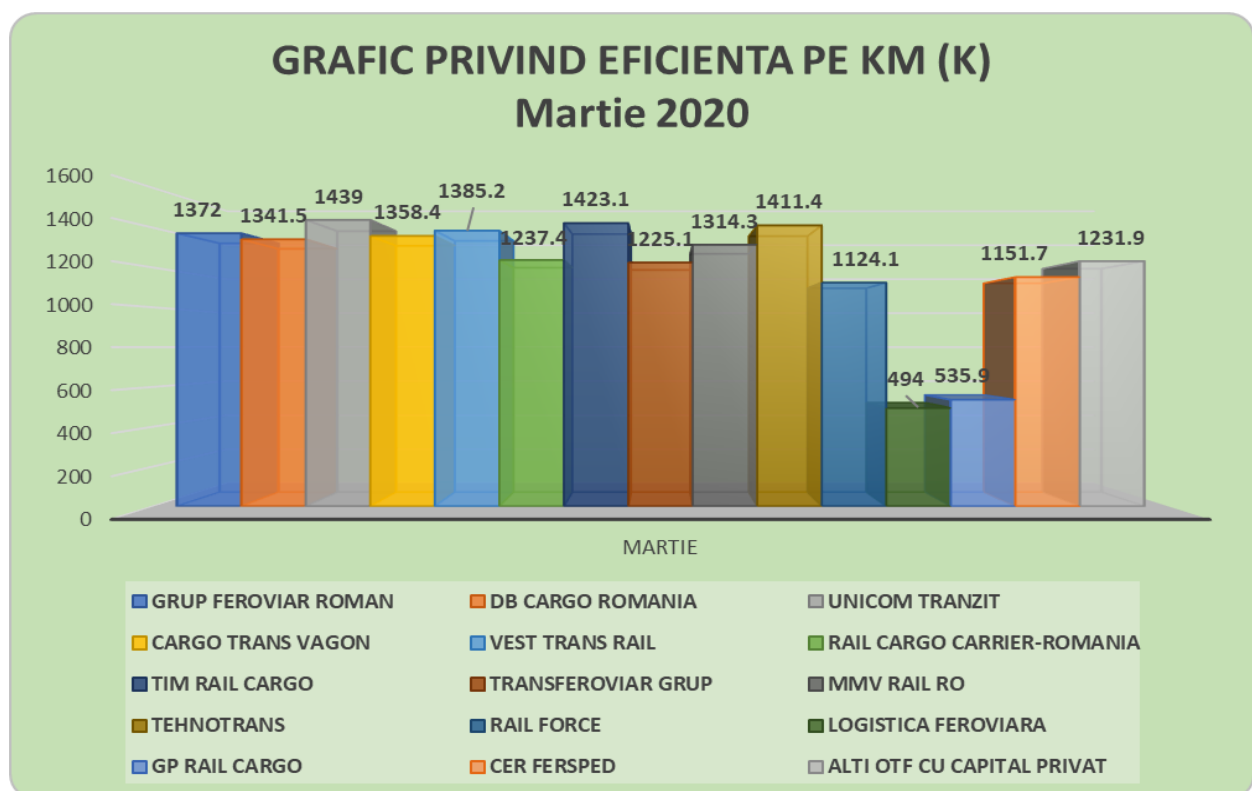
Graficul nr. 46



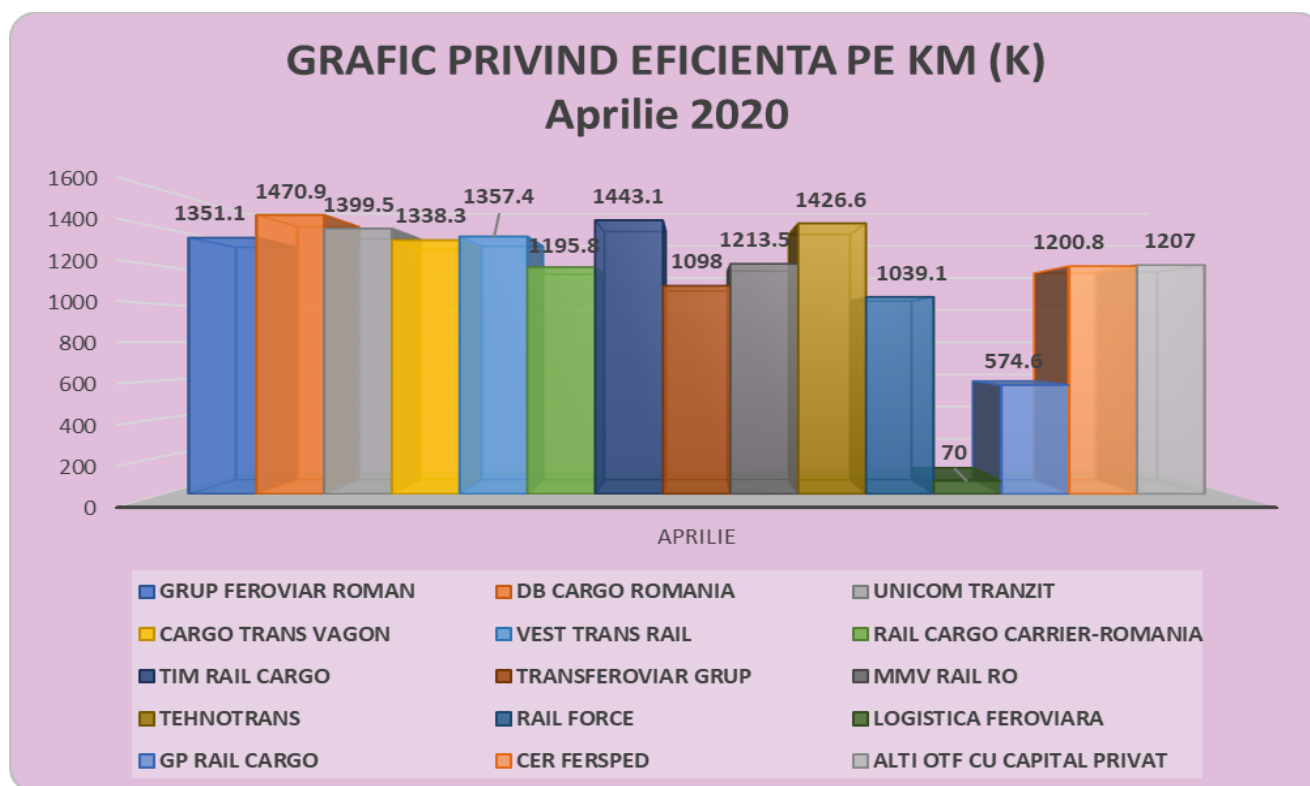
Graficul nr. 47



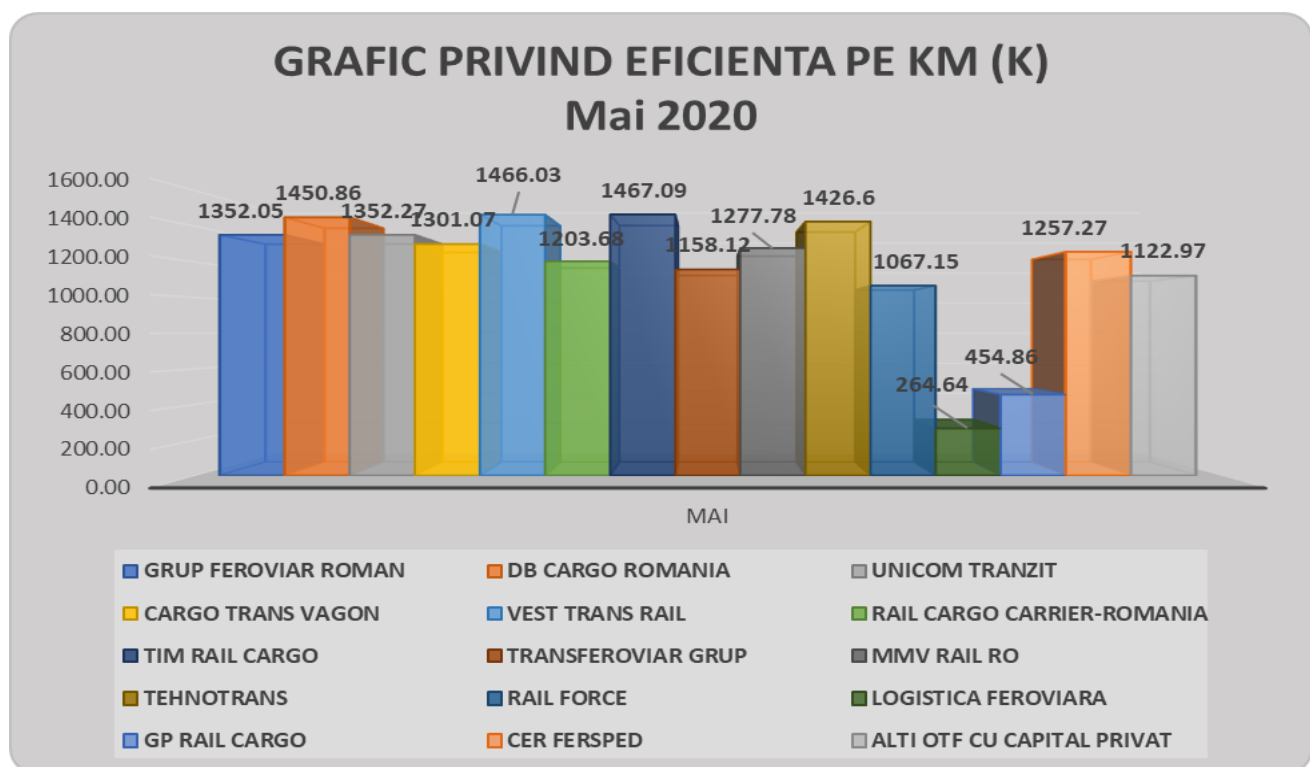
Graficul nr. 48



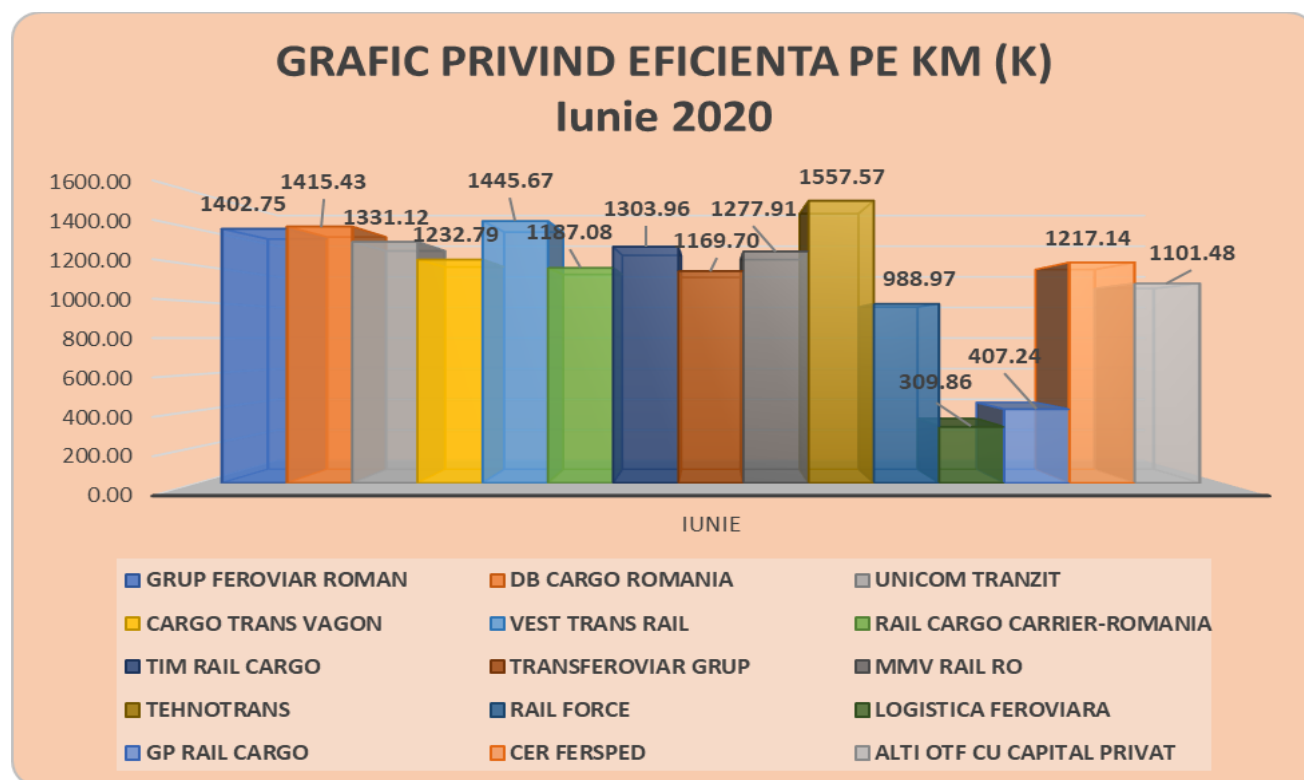
Graficul nr. 49



Graficul nr. 50



Graficul nr. 51



Graficele prezentate pentru fiecare lună a semestrului I, al anului curent, exprimă pentru fiecare operator de transport feroviar, eficiența activității, din punct de vedere al cantității medii de marfă transportată/km. și sunt concepute astfel încât operatorii să se poată compara între ei, pentru fiecare lună în parte, din punct de vedere al eficienței activității desfășurate.

Din analiza graficelor lunare (de la Graficele nr. 46 la 51) se pot desprinde o serie de concluzii privind eficiența obținută de fiecare operator, în fiecare lună din cele șase ale semestrului I. Astfel se poate observa:

- În luna ianuarie primele 5 locuri, din punct de vedere al eficienței, au fost ocupate în ordine de:
 - Vest Trans Rail
 - Tim Rail Cargo
 - Grup Feroviar Român
 - Unicom Tranzit
 - DB Cargo Romania.
- În luna februarie primele 5 locuri, din punct de vedere al eficienței, au fost ocupate în ordine de:
 - Unicom Tranzit
 - Tehnotrans
 - Tim Rail Cargo
 - Grup Feroviar Român
 - Vest Trans Rail.
- În luna martie primele 5 locuri, din punct de vedere al eficienței, au fost ocupate în ordine de:

- Unicom Tranzit
- Tim Rail Cargo
- Tehnotrans
- Vest Trans Rail
- Grup Feroviar Român.
- În luna aprilie primele 5 locuri, din punct de vedere al eficienței, au fost ocupate în ordine de:
 - DB Cargo România
 - Tim Rail Cargo
 - Tehnotrans
 - Unicom Tranzit
 - Vest Trans Rail.
- În luna mai primele 5 locuri, din punct de vedere al eficienței, au fost ocupate în ordine de:
 - Tim Rail Cargo
 - Vest Trans Rail
 - DB Cargo România
 - Tehnotrans
 - Unicom Tranzit și Grup Feroviar Român aproape la egalitate.
- În luna iunie primele 5 locuri, din punct de vedere al eficienței, au fost ocupate în ordine de:
 - Tehnotrans
 - Vest Trans Rail
 - DB Cargo România
 - Grup Feroviar Român
 - Unicom Tranzit.

Analizând Graficul Nr. 52, care exprimă eficiența activității pe toate cele șase luni ale semestrului I al anului în curs, putem trage o concluzie privind eficiența fiecărui operator de transport feroviar din punct de vedere al tonelor brute km. transportate/ Km. pe rețele CFR.

Astfel, graficul respectiv permite inclusiv realizarea unor comparații între operatori și întocmirea unui clasament privind rezultatele obținute la sfârșitul semestrului.

La nivelul semestrului I al anului 2020 putem aprecia, din acest punct de vedere, că pe primele locuri s-au situat următorii transportatori feroviari:

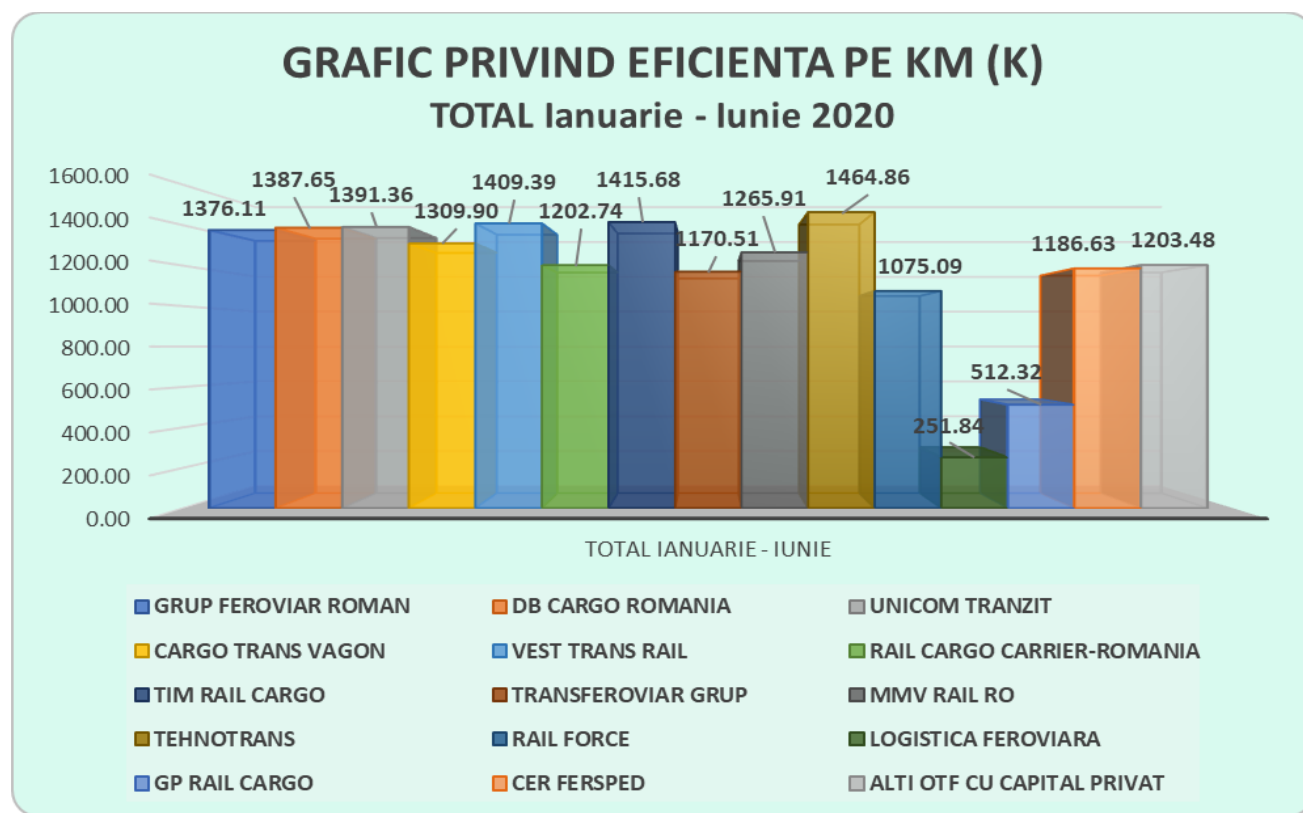
- Tehnotrans
- Tim Rail Cargo
- Vest Trans Rail

Pe următoarele trei locuri s-au situat la valori foarte apropiate, în ordine:

- Unicom Tranzit
- DB Cargo România
- Grup Feroviar Roman.

Graficele lunare, cât și cel privind activitatea pe întregul trimestru, cuprind și rezultatele obținute de alți operatori de transport feroviar privați, care nu sunt membrii ai Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din Romania.

Graficul nr. 52



Plecând de la aceleași informații lunare transmise de CFR infrastructură pentru indicatorul “tone bruteKm transportate” și obținând informația privind numărul de personal angajat al fiecărui operator în parte, am calculat indicatorul de eficiență (Y) ca raport între cei doi indicatori absoluți:

$$Y = (\text{Tone bruteKm transportate}) : (\text{Număr de angajați/operator})$$

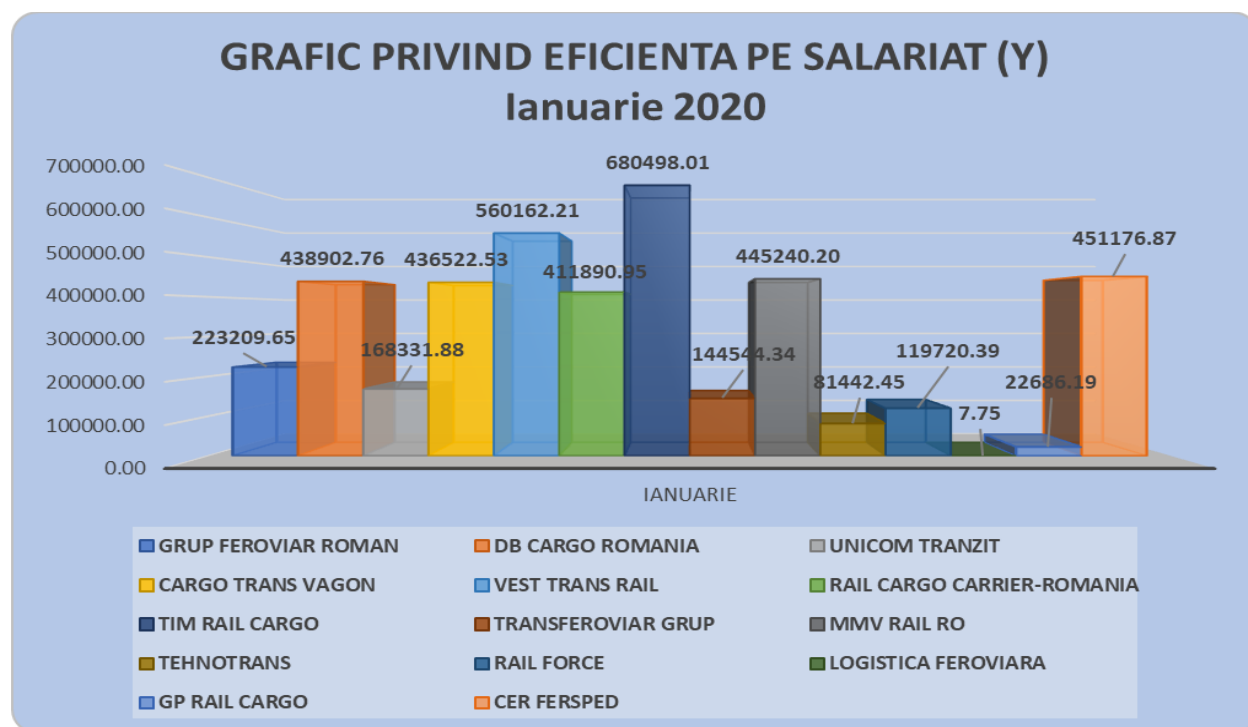
Acest indicator de eficiență exprimă eficiența activității în funcție de numărul de angajați folosiți și este calculat atât pentru fiecare lună din intervalul ianuarie - iunie a.c., cât și pentru tot intervalul (toate cele șase luni ale semestrului I).

Valorile acestui indicator de eficiență sunt prezentate în:

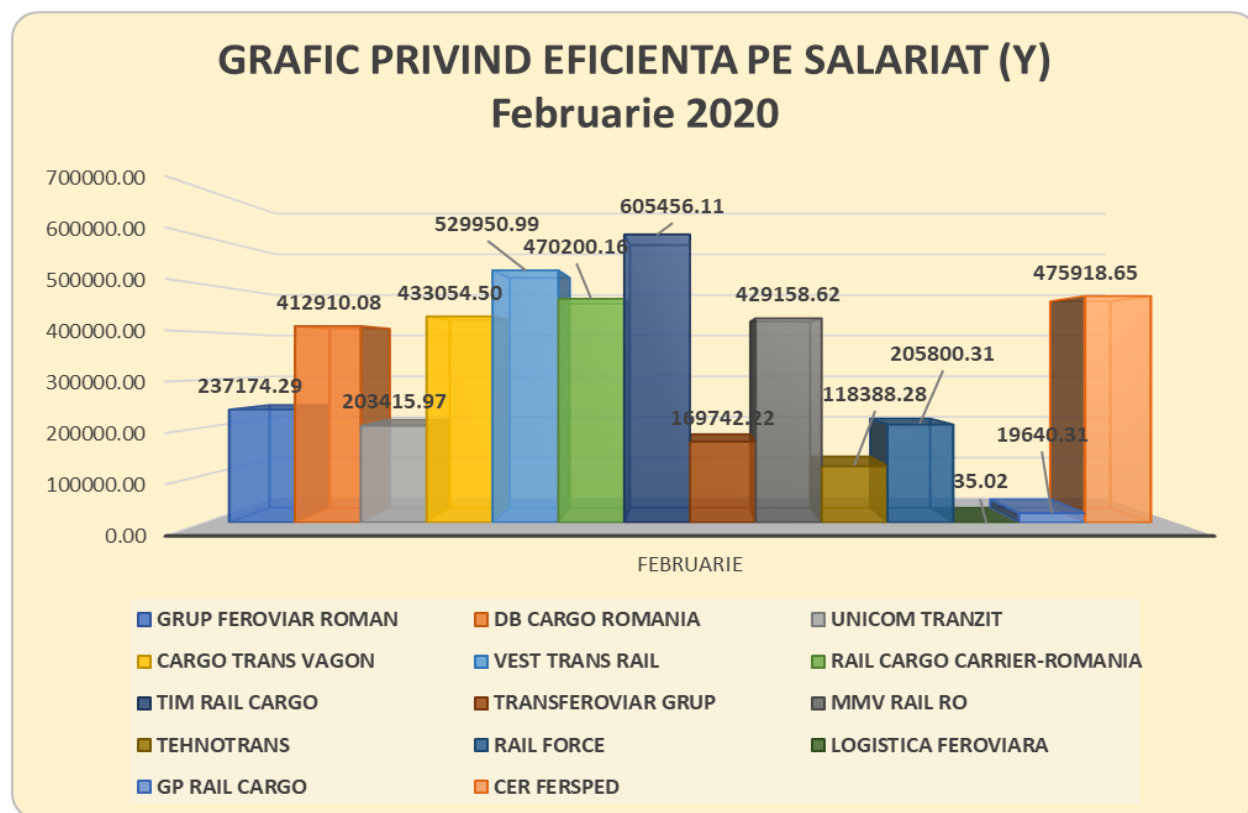
- Graficul 53 pentru ianuarie;
- Graficul 54 pentru februarie;
- Graficul 55 pentru martie;
- Graficul 56 pentru aprilie;
- Graficul 57 pentru mai;
- Graficul 58 pentru iunie;
- Graficul 59 pentru întreg intervalul ianuarie – iunie a.c.

Exactitatea calculului acestui indicator de eficiență depinde de corectitudinea datelor transmise de către fiecare operator în parte privind personalul angajat pentru activitatea de transport feroviar.

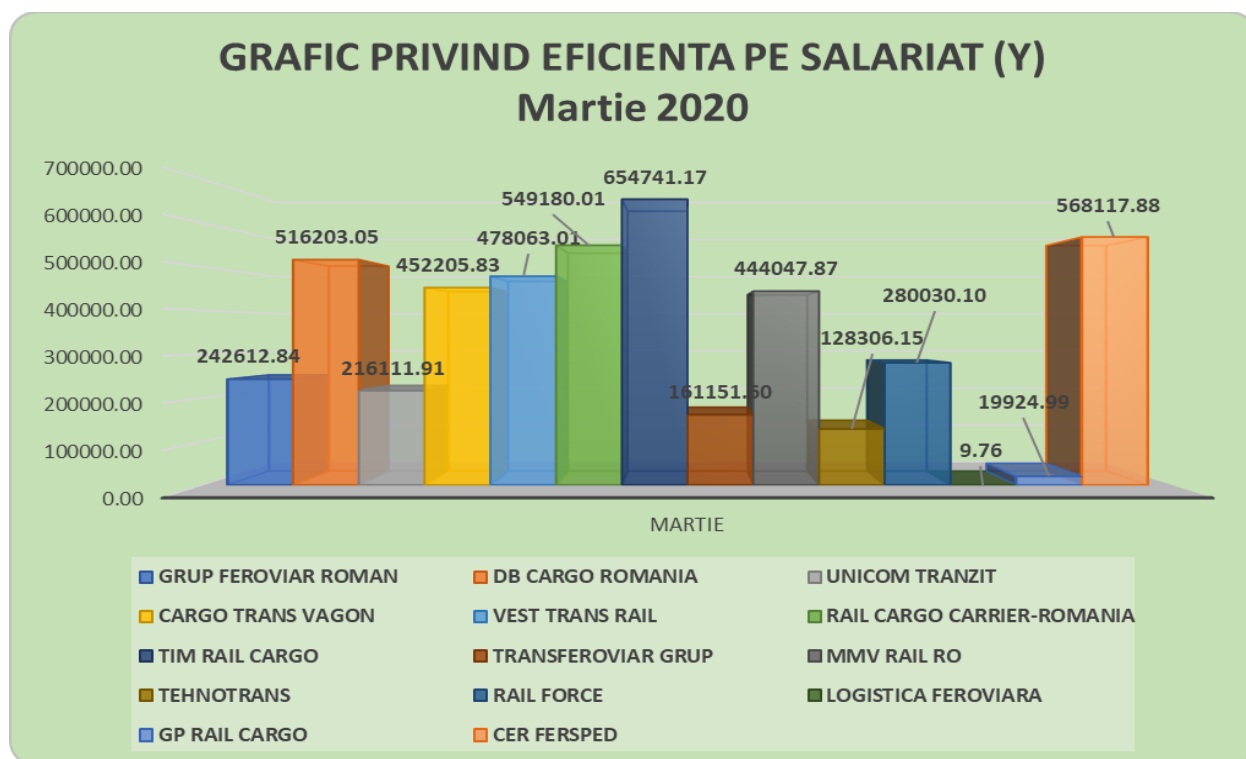
Graficul nr. 53



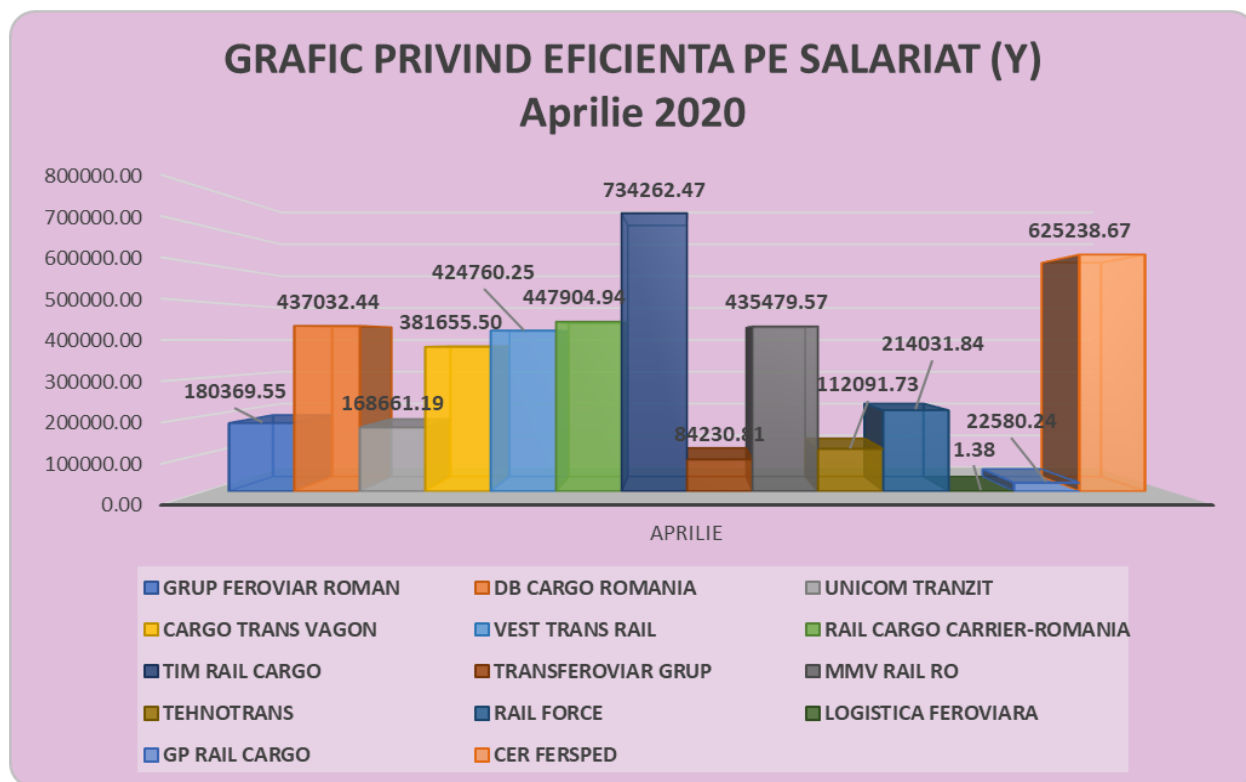
Graficul nr. 54



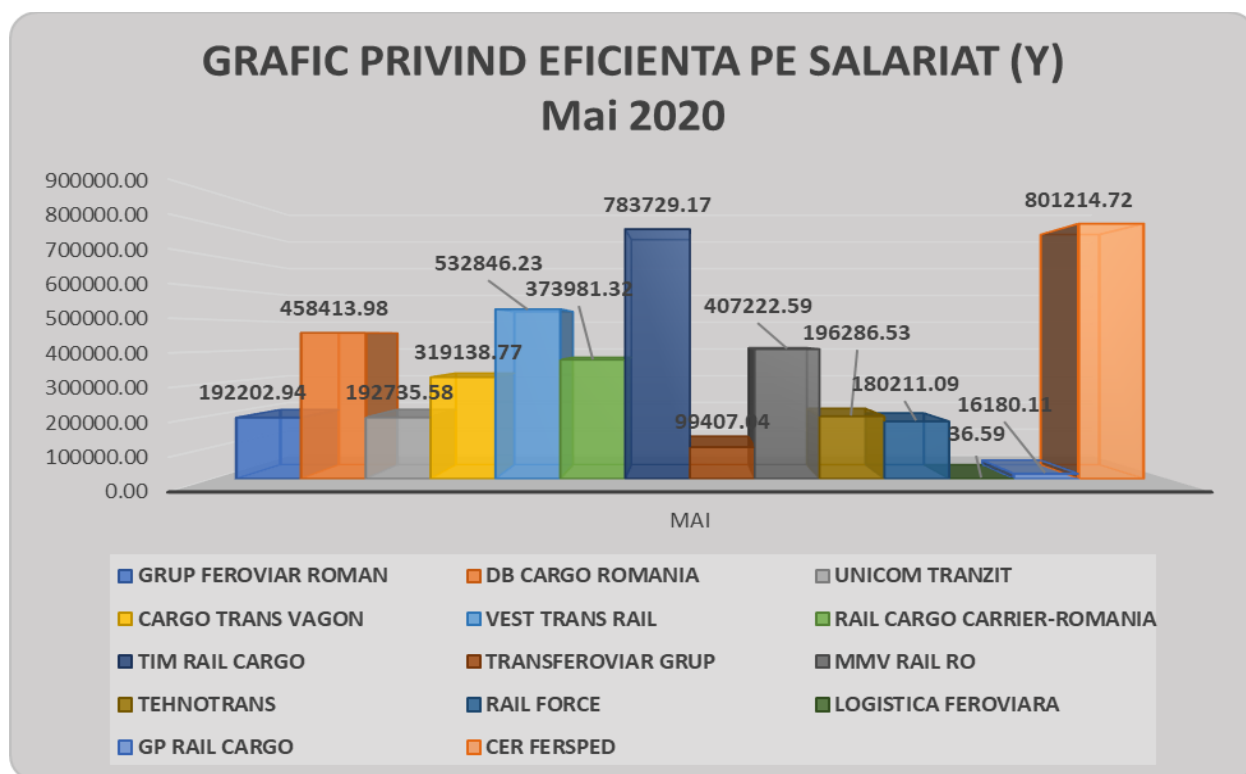
Graficul nr. 55



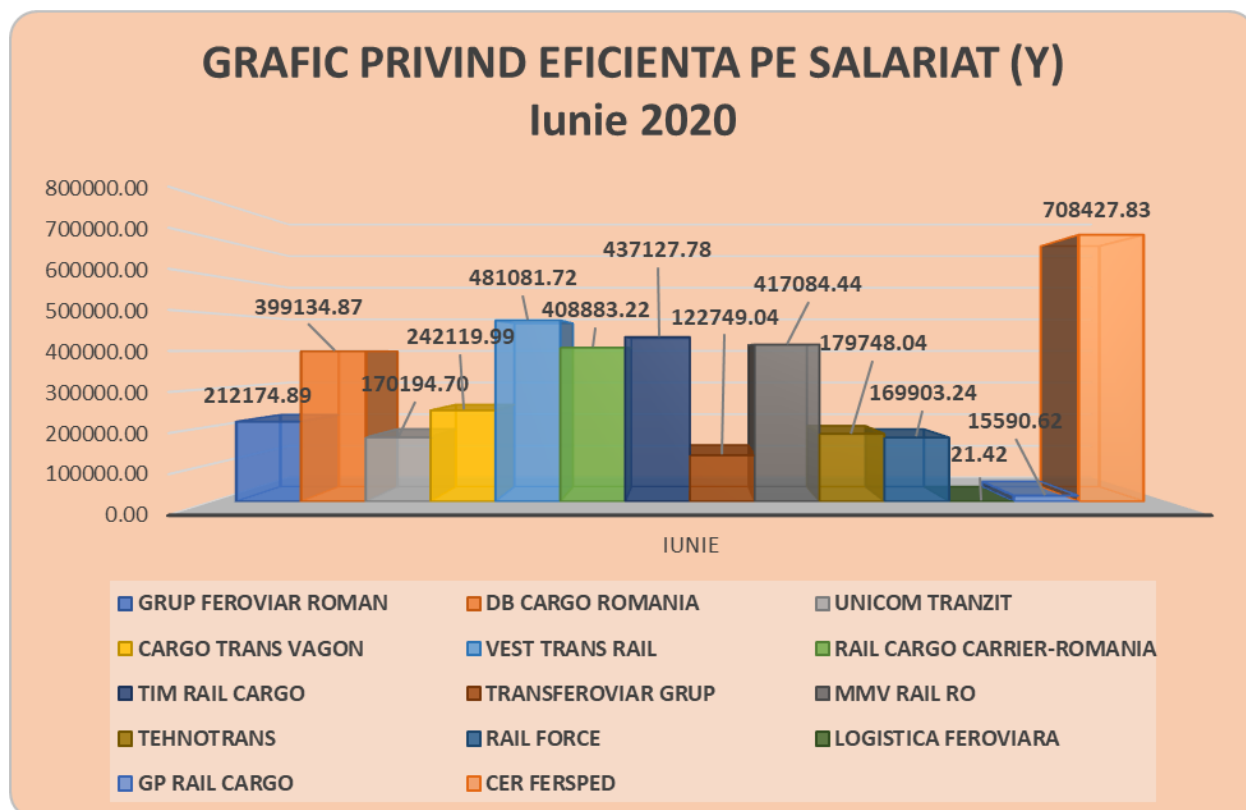
Graficul nr. 56



Graficul nr. 57



Graficul nr. 58

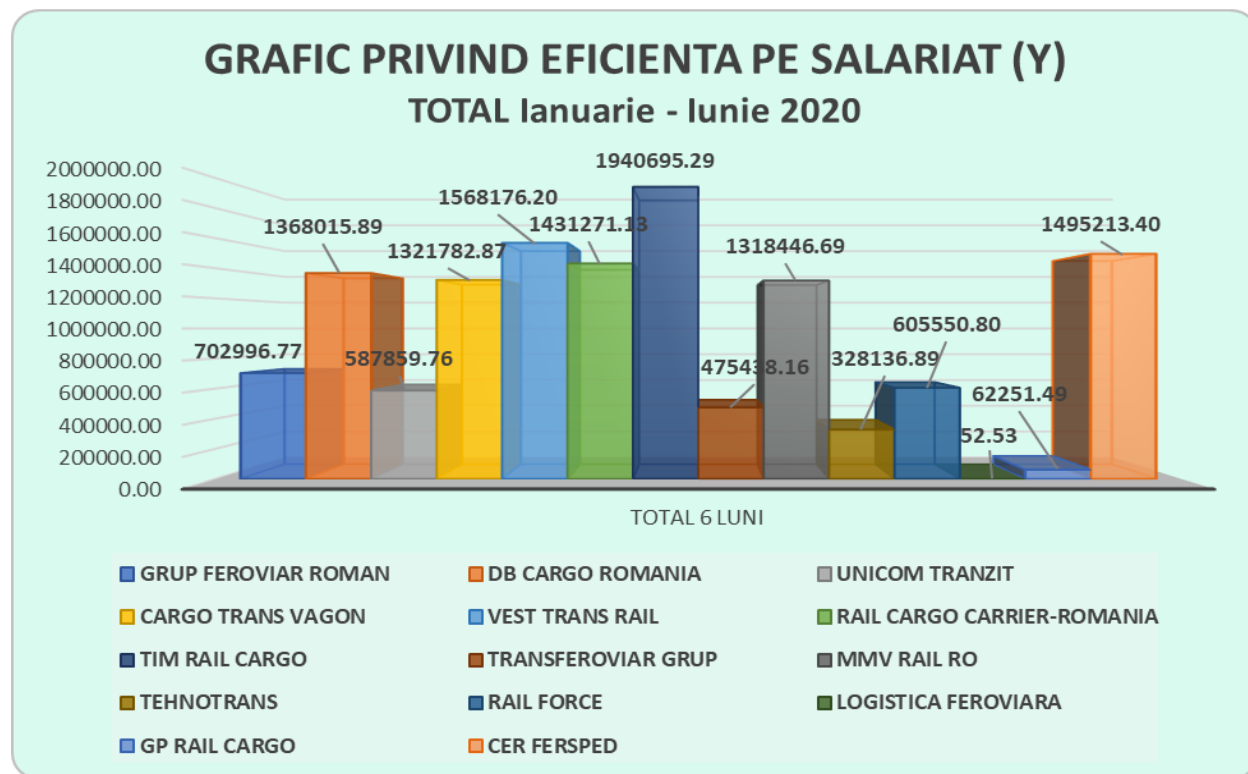


Din analiza graficelor lunare rezultă că, din punct de vedere al cantității de marfă transportată raportată la numărul de angajați lună de lună, pe primele șase locuri se situează următoarele societăți feroviare:

- Tim Rail Cargo
- Vest Trans Rail
- Rail Cargo Cherrier-România
- DB Cargo România
- Cargo Trans Vagon
- MMV Rail România

Menționăm că ordinea în fiecare lună se schimbă, dar acești operatori sunt prezenți în primele șase locuri.

Graficul nr. 59



Analizând Graficul nr. 59 care exprimă eficiența operatorilor în funcție de numărul de salariați folosiți, ordinea primelor șase locuri este următoarea:

- Tim Rail Cargo
- Vest Trans Rail
- Rail Cargo Carrier-România
- DB Cargo România
- Cargo Trans Vagon
- MMV Rail Romania.

Se poate constata că operatorul cu cea mai mare cotă de piață, respectiv **Grup Feroviar Roman**, dar și cel care ocupă locul trei din punct de vedere al cotei de piață, **Unicom Tranzit** nu se află în acest clasament.

Principalele riscuri identificate de noi, pe parcursul semestrului I al anului curent, din punct de vedere al transportului feroviar de marfă, au fost:

- Blocaje în sistemul feroviar cauzate de neprezentarea la serviciu a unui număr semnificativ de angajați ai CFR SA și/sau ai operatorilor feroviari, ca urmare a cazurilor de îmbolnăvire și starea de frică generalizată;
- Restricții/închideri ale granițelor, în prima perioadă a declarării Pandemiei, nu doar pentru trenurile de călători, ci și pentru trenurile de marfă;
- Restricții/închideri pentru anumite zone critice din sistem, cum ar fi Portul Constanța, după începerea “stării de necesitate”;
- Închideri ale anumitor unități de producție ale clienților ca urmare a apariției cazurilor de îmbolnăvire în incinta lor;
- Încetinirea economiei mondiale și a României, respectiv reducerea semnificativă a volumelor transportate, ca urmare a unei recesiuni declanșate de actuala situație.

B. Referitor la transportul feroviar de călători

La nivelul anului 1990, cota modală a transportului feroviar pe piața transporturilor publice terestre era de 56%, la nivelul înregistrat în statele europene dezvoltate din punct de vedere economic (ex: Germania, Franța, Austria, Marea Britanie, Elveția). Acest nivel al cotei de piață s-a menținut (cu unele variații) până în anul 2000, ceea ce arată că în această perioadă evoluțiile transportului feroviar de călători și a celui rutier au fost similare. Ulterior anului 2000, politicile de promovare prioritară a transportului rutier au condus la migrarea masivă a clienților transportului feroviar către autobuze, microbuze și autocare, ceea ce a condus la deteriorarea abruptă a cotei de piață a transportului feroviar de călători.

La nivel european, ca urmare a politicilor de promovare prioritară a transportului feroviar, s-a înregistrat o tendință de creștere a cotei de piață a transportului feroviar de călători atât la nivel global, cât și în cadrul pieței serviciilor publice de transport terestru al călătorilor. La o analiză simplă privind evoluția din perioada 2007-2016, făcută pe baza datelor Eurostat, se constată că această tendință este pregnantă în statele europene dezvoltate, dar nu și în România.

Țara	Evoluția față de anul 2007 a cotei modale a transportului feroviar de călători	
	Globală	În cadrul transportului public terestru
UE-28	+8,5%	+7,2%
Germania	+10,3%	+9,5%
Austria	+21,0%	+14,5%
Marea Britanie	+33,3%	+20,4%
Elveția	+16,5%	+2,0%
Cehia	+21,9%	+13,9%
România	-51,2%	-44,5%

Prin prisma considerațiilor prezentate mai sus, credem că rezultatele analizei permit formularea următoarelor concluzii relevante:

- Reabilitarea transportului feroviar de călători și consolidarea poziției acestuia pe piața internă a transporturilor este de natură să genereze beneficii majore pentru societate și pentru economia națională. Aceste beneficii compensează din plin și justifică efortul privind alocarea unor fonduri publice importante destinate dezvoltării acestui mod de transport.
- Strategia de reabilitare a transportului feroviar de călători și consolidarea poziției acestuia pe piața internă a transporturilor trebuie să vizeze creșterea competitivității în raport cu alte moduri de transport, și trebuie să conducă la creșterea semnificativă a intensității traficului pe rețeaua feroviară. S-a constatat că sustenabilitatea economică a transportului feroviar crește proporțional cu creșterea intensității traficului feroviar.
- În contextul actual, în care transportul feroviar de călători nu poate concura cu alte moduri de transport pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, managementul eficient al contractelor de servicii publice privind transportul feroviar de călătorilor reprezintă singurul instrument determinant pentru compensarea deficitului artificial de competitivitate în raport cu alte moduri de transport, de natură să conducă la creșterea semnificativă a intensității traficului pe rețeaua feroviară.

Trecând concret la analiza activității singurului operator privat de transport de călători membru al OPSFPR, putem arăta următoarele aspecte:

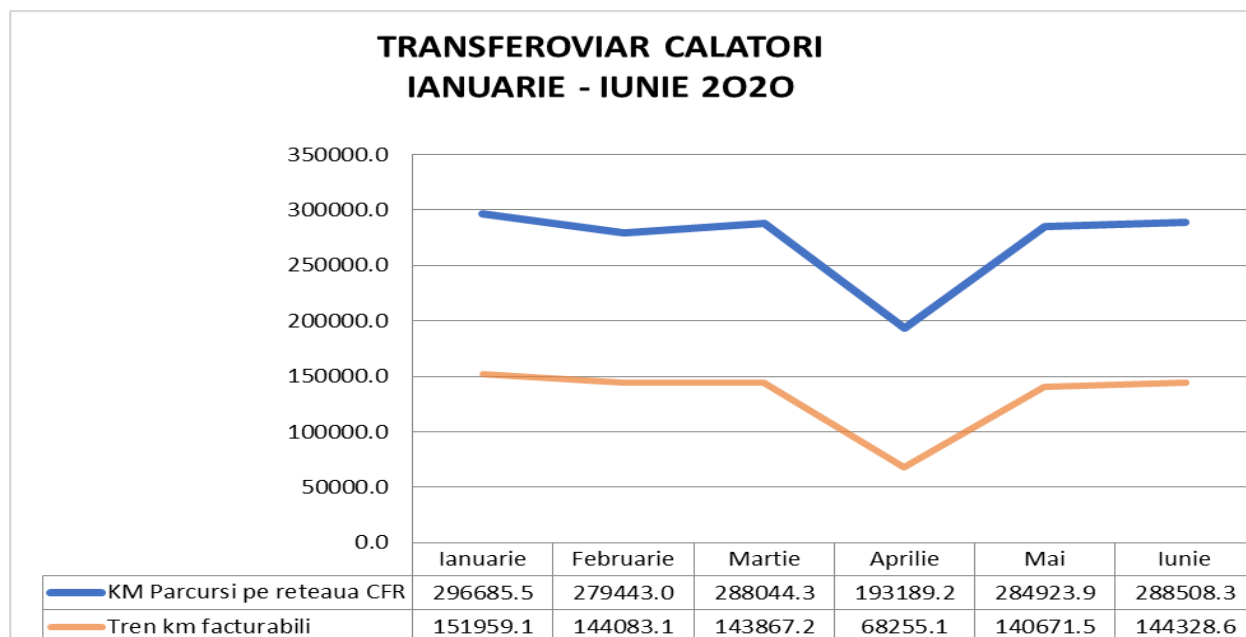
1. SC Transferoviar Călători SRL

După cum se poate observa din cele doua grafice, Transferoviar Călători a avut o scădere importantă a numărului de călători transportați, mai ales în luna aprilie, la puțin timp după instaurarea “stării de urgență” datorată Pandemiei Covid-19 (Vezi Graficele 60 și 61).

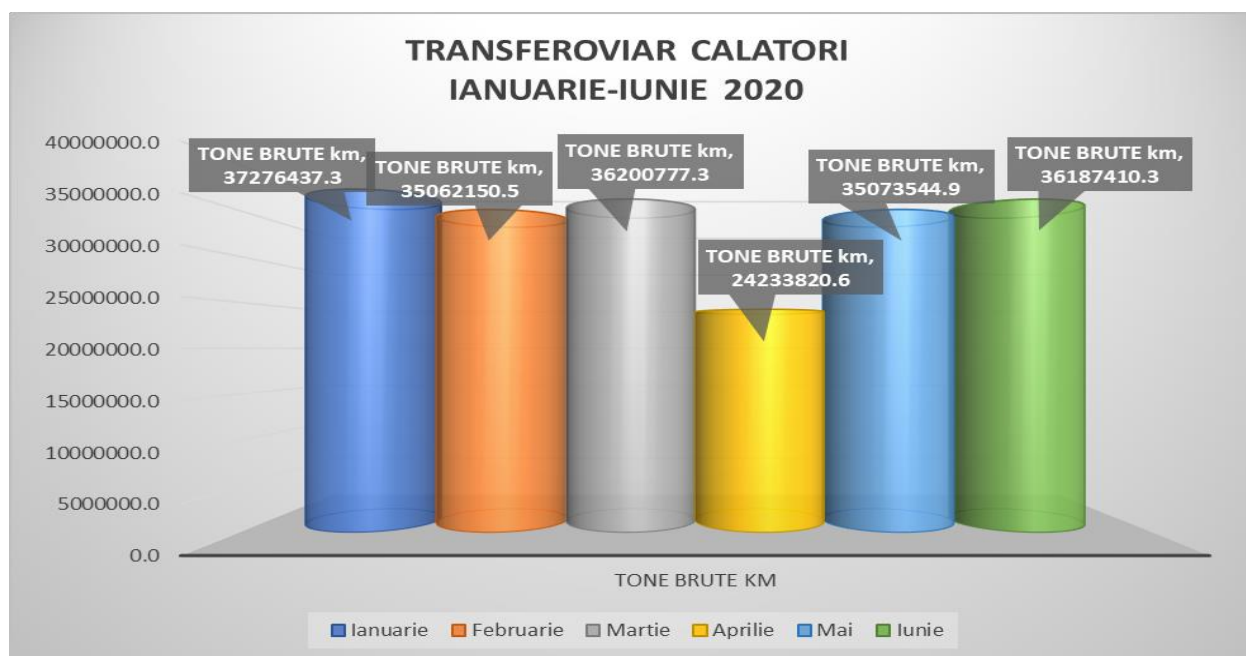
Începând cu luna mai a anului curent, are loc o creștere accentuată din punct de vedere al indicatorului Km. parcurși pe rețelele CFR, iar în iunie s-a continuat cu o creștere mai puțin accentuată, ajungând ca la sfârșitul semestrului I să se apropie de valoarea atinsă în prima lună a acestui an.

Asfel se constată că la sfârșitul acestui semestru operatorul feroviar a înregistrat o scădere cu 2,76 % la Km. parcurși pe rețeaua CFR, respective cu 2,92 % la tone bruteKm. Transportate, indicator care este direct proportional cu numărul de călători transportați, față de luna ianuarie a anului în curs și care poate exprima eficiența activității desfășurate de operatorii de transport de călători.

Graficul nr. 60



Graficul nr. 61

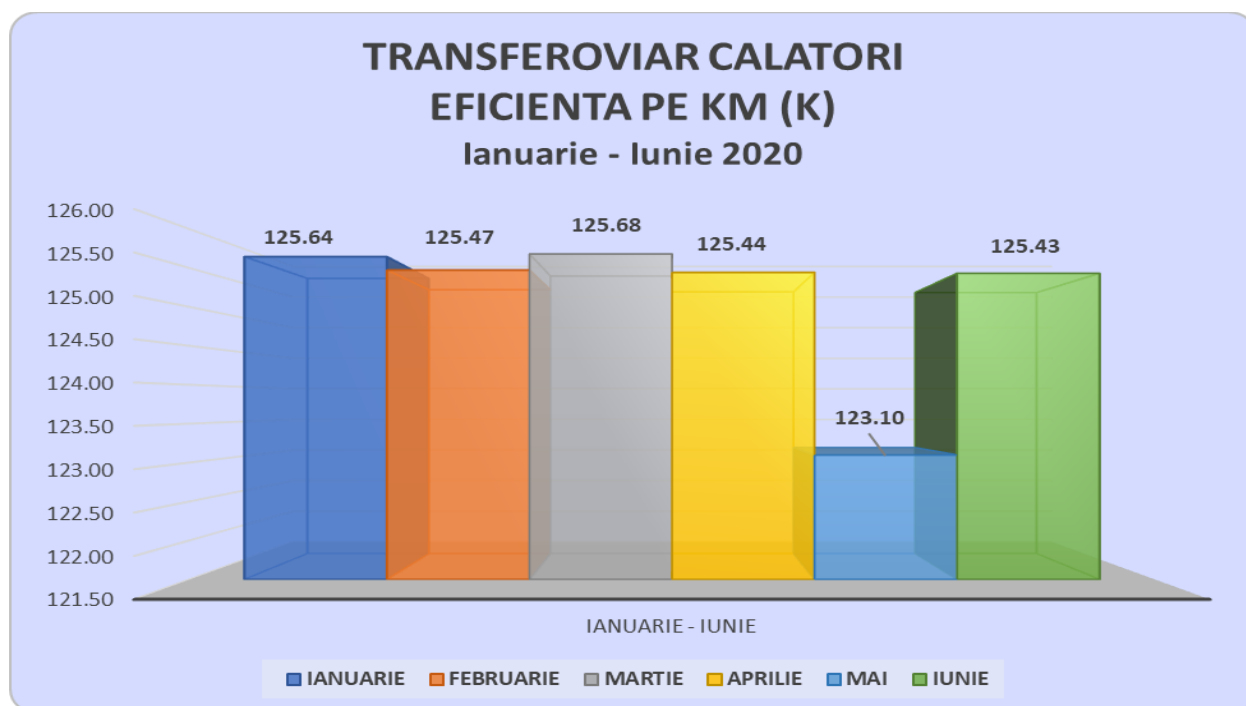


În Graficul nr. 62 sunt prezentate valorile înregistrate de indicatorul de eficiență în fiecare lună din cele șase ale primului semestru calculat cu formula:

$$K = (\text{tone brute km transportate}) : (\text{Km. parcurși pe rețelele CFR})$$

Se observă ca acest indicator s-a pastrat aproape constant, dar a avut o scădere în luna mai.

Graficul nr. 62

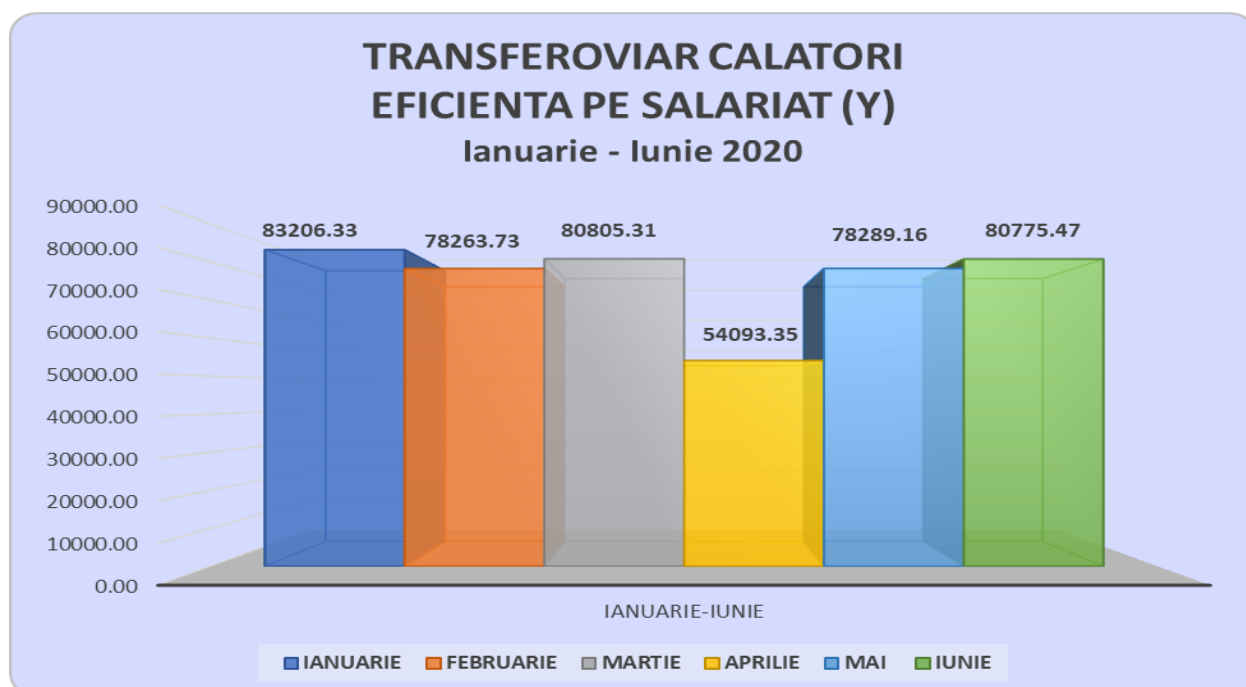


În Graficul nr.63 se prezintă un alt indicator de eficiență Y care se calculează cu formula:

$$Y = (\text{tone bruteKm.}) : (\text{numar salariati/operator})$$

și reprezintă eficiența pe fiecare salariat folosit de operator pentru desfășurarea activității de transport.

Graficul nr. 63



În acord cu aceste concluzii, considerăm că rezultatele prezentei analize trebuie extrapolate și interpretate în sensul definirii unor direcții de acțiune, prioritare pentru perioada următoare, care să vizeze reabilitarea transportului feroviar și consolidarea poziției acestuia pe piața internă a transporturilor, cu sprijinul Autorității pentru Reformă Feroviară și a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.

Din această perspectivă, considerăm că următoarele propuneri sunt nu numai justificate dar și pertinente:

- Creșterea ofertei de servicii publice de transport feroviar de călători, în principal prin creșterea parcursului total al trenurilor care fac obiectul obligației de serviciu public, la o valoare cel puțin dublă față de cea actuală.
- Creșterea valorii unitare (per tren-km) a compensației de serviciu public la **o valoare cel puțin dublă față de cea actuală**, pentru a asigura inclusiv acoperirea costurilor de achiziție a materialului rulant necesar desfășurării activității de către operatorii feroviari.

Această activitate este sustenabilă economic și generează la nivelul societății și a economiei naționale beneficii a căror valoare poate compensa efortul bugetar care trebuie asumat.

_____ . _____

În urma analizei făcute și ținând seama și de informațiile avute din punct de vedere al activității feroviare de transport de marfă și de călători, și a celei de transport în general, se pot desprinde o serie de concluzii care, deși nu acoperă integral domeniul și problematica încearcă să sintetizeze o parte importantă din aspectele ce caracterizează transportul feroviar în ansamblul sau, dintre care putem enumera următoarele:

- 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.

- 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 și a liceelor 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 scolarizare 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:

- 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. 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.
- 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 desfășurată 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 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. 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.

Ca o concluzie finală a analizei activității pe semestrul I al anului curent și ținând cont de faptul că în România, distorsionarea competiției dintre modurile de transport terestru este mai accentuată decât la nivelul Uniunii Europene, pentru a menține viabil pe piață transportul feroviar, din motive de eficiență economică superioară, este necesară implementarea unor mecanisme de finanțare publică a transportului feroviar.

Practica europeană în domeniu a identificat trei mecanisme principale de finanțare publică a transportului feroviar, respectiv:

- Finanțarea întreținerii, reînnoirii și dezvoltării infrastructurii feroviare, reglementată ca obligație a statelor membre prin Directiva 2012/34/UE

- Finanțarea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al pasagerilor, reglementată la nivel european prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007
- Finanțarea investițiilor privind achiziția materialului rulant destinat transportului de pasageri, reglementată de asemenea prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În prezent, la nivel european se derulează o serie de studii în scopul identificării unor mecanisme de finanțare publică destinate să conducă la promovarea prioritară a transportului feroviar de marfă și de călători și care să permită transferul masiv al fluxurilor de marfă și de călători de la modul rutier la cel feroviar.

În acest context, trebuie remarcat că documentele recente elaborate de Comisia Europeană recomandă statelor membre implementarea unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar al mărfurilor și compensarea corespunzătoare a acestora, de o manieră similară obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, cu respectarea legislației privind ajutorul de stat.

*

*

*

Prezenta “Analiză” se dorește a fi un instrument util pentru managementul operatorilor de transport feroviar de marfă și de călători, membrii 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 dintre aceștia să își poată face o auto-analiză a activității desfășurate, în primele șase luni ale anului în curs, în condițiile izbucnirii și desfășurării Pandemiei Covid-19 și a crizei economice existente.

Președinte,

Vasile ȘECLĂMAN