

OPSFPR

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A
SOCIETĂȚILOR FERROVIARE PRIVATE
DIN ROMÂNIA

Tel: 021/3124045; 0374 431202

Fax: 0374-090342; 0374 431203

e-mail: secretariat@opfer.ro

e-mail: presedinte@opfer.ro

ANALIZA

INDICATORILOR TRANSPORTULUI FERROVIAR DE MARFĂ



2020

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 de marfă și piața de transport în general

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.

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 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.
- *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.
- *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 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.

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 mărfuri**.

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.

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.

În România, 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.

Modernizând prea încet și prea puțin infrastructura feroviară, cu viteze de circulație chiar și sub 50 km/h sau mai grav, sub 20 Km/h la transportul de marfă, cu timpi de parcurs care au scăzut cu peste 25% în două decenii, lipsa pasagerilor și a mărfurilor de transportat și terminând cu “Cazul Grădiștea”, podul nerefăcut timp de 15 ani, este clar că, în prezent, trenul nu are cum să fie atrăgător, chiar dacă în ultima perioadă s-a simțit o oarecare revenire.

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 și s-a diminuat capacitatea secțiilor de circulație.

Consecința a fost diminuarea numărului de tone marfă transportate și implicit, a numărului de trenuri, cu efecte financiare imediate asupra CNCF “CFR” - SA, ca administrator al infrastructurii feroviare, căreia au început să îi fie diminuate permanent veniturile provenite din taxa de utilizare a infrastructurii.

Este evident că starea infrastructurii feroviare s-a degradat în mod continuu, în special din anul 2001 până în prezent. Dintre cauzele binecunoscute menționăm, în mod deosebit, **subfinanțarea sistematică a sectorului feroviar în favoarea celui rutier, în contradicție cu recomandările UE** și faptul că an de an contribuțiile MTI pentru infrastructura feroviară au fost în jur de 4-5 % din suma aflată la dispoziția ministerului, prin prevederile bugetare, în timp ce la drumuri s-au alocat constant peste 75%.

Aceste lucruri au dus la degradarea stării tehnice, creșterea numărului de puncte periculoase din cale, **creșterea numărului de restricții de circulație, creșterea închiderilor de linii accidentale, scăderea drastică a vitezelor de circulație și, în general, a performanțelor tehnice ale infrastructurii feroviare.**

Această stare de lucruri s-a întâmplat exact în perioada în care toate administrațiile feroviare din statele din Europa, precum și cele vecine, au făcut eforturi susținute pentru dezvoltarea infrastructurilor naționale și transferul treptat al transportului de marfă de pe șosele pe calea ferată.

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 peste 80% în traficul de marfă. 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 constant o tendință de creștere a cotei de piață a transportului feroviar de marfă.

La 1 ianuarie 2021, s-a marcat începutul Anului European al Căii Ferate. Inițiativa Comisiei Europene dorește să evidențieze beneficiile căii ferate ca mijloc de transport durabil, inteligent și sigur. O varietate de activități vor pune calea ferată în centrul atenției pe tot parcursul anului 2021 pe întreg continentul, pentru a încuraja utilizarea feroviară atât de către cetățeni, cât și de către întreprinderi și pentru a contribui la obiectivul acordului verde al UE de a deveni neutră din punct de vedere climatic până în 2050.

Cu această ocazie Adina Vălean, comisarul european pentru transporturi, a declarat: „Viitoarea noastră mobilitate trebuie să fie durabilă, sigură, confortabilă și accesibilă. Calea ferată oferă toate acestea și multe altele! Anul european al căii ferate ne oferă posibilitatea de a descoperi din nou acest mod de transport. Printr-o varietate de acțiuni, vom folosi această ocazie pentru a ajuta calea ferată să-și realizeze întregul potențial. Vă invit pe toți să faceți parte din Anul European al Căii ferate.”

În Uniunea Europeană, calea ferată este responsabilă pentru mai puțin de 0,5% din emisiile de gaze cu efect de seră legate de transport. Acest lucru o face una dintre cele mai durabile forme de transport de persoane și de mărfuri. Printre alte beneficii, calea ferată este, de asemenea, extrem de sigură și conectează oamenii și întreprinderile din întreaga UE prin intermediul rețelei transeuropene de transport (TEN-T).

În ciuda acestor avantaje, doar aproximativ 11% din mărfuri sunt transportate pe calea ferată. Anul european al căii ferate va crea un impuls pentru a contribui la creșterea ponderii căilor ferate în transportul de mărfuri. Acest lucru va reduce semnificativ emisiile de gaze cu efect de seră și poluarea provenită din transportul UE, contribuind enorm la eforturile UE în cadrul Acordului verde european.

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 ianuarie–decembrie 2020 activitatea de transport de marfă a suportat o creștere față de 2019, în ansamblul ei. Începând cu luna mai, majoritatea operatorilor privați de transport feroviar de marfă au avut creșteri, inclusiv în semestrul al 2-lea al anului 2020, pe perioada de la declararea stării de urgență și până la sfârșitul anului, cu mici fluctuații înregistrate de către fiecare, în unele luni.

Analiza activității transportatorilor feroviari, membri ai OPSFPR

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

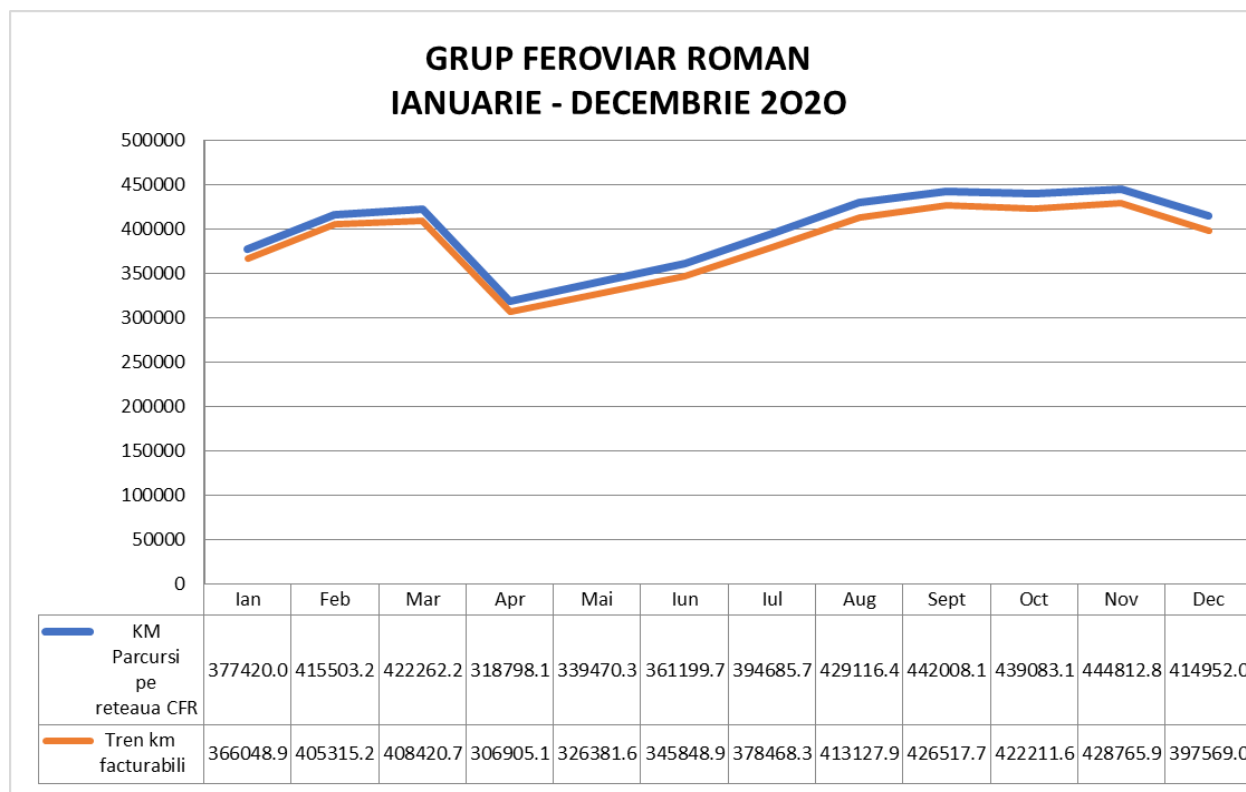


1. SC Grup Feroviar Roman SA - în perioada ianuarie - aprilie a acestui an a avut o evoluție crescătoare în primele trei luni, iar în luna aprilie, la scurt timp după declararea pandemiei și a luării măsurilor de siguranță datorate apariției acesteia, a avut loc o scădere de 24,51% - dacă ne raportăm 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).

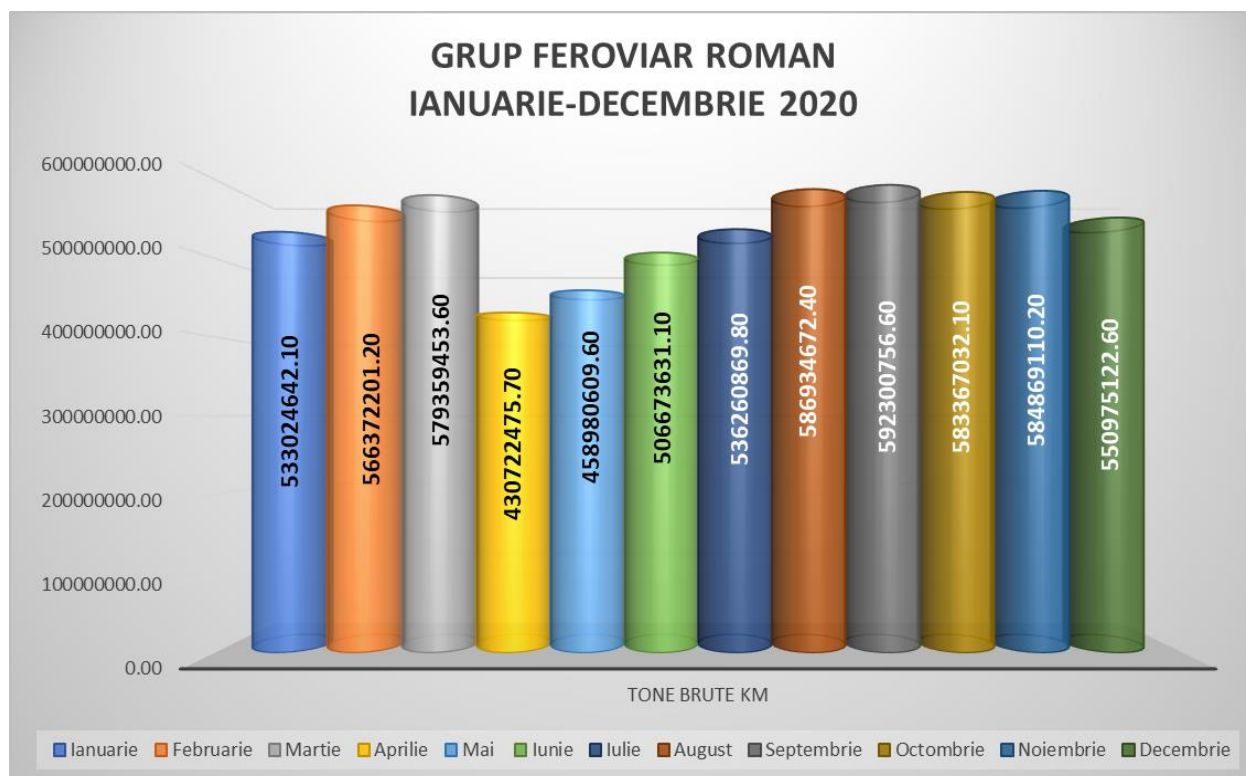
Acest lucru demonstrează faptul că în prima lună după declararea pandemiei, după emiterea Decretului de impunere a “Stării de urgență”, s-a înregistrat o scădere substanțială a activității, în ansamblul ei. În lunile mai, respectiv iunie, s-a înregistrat o creștere a activității, dar nu s-a revenit la 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.

Se poate observa că, atât din punct de vedere al KM. parcurși, dar și al indicatorului tone brute/Km transportate, pe parcursul semestrului II, GFR a avut o creștere față de lunile mai și iunie până în luna decembrie când a înregistrat o ușoară scădere, dar obținând pentru ambii indicatori rezultate foarte asemănătoare cu cele din luna februarie a anului 2020 (vezi Graficele 1 și 2).

Graficul nr. 1



Graficul nr. 2



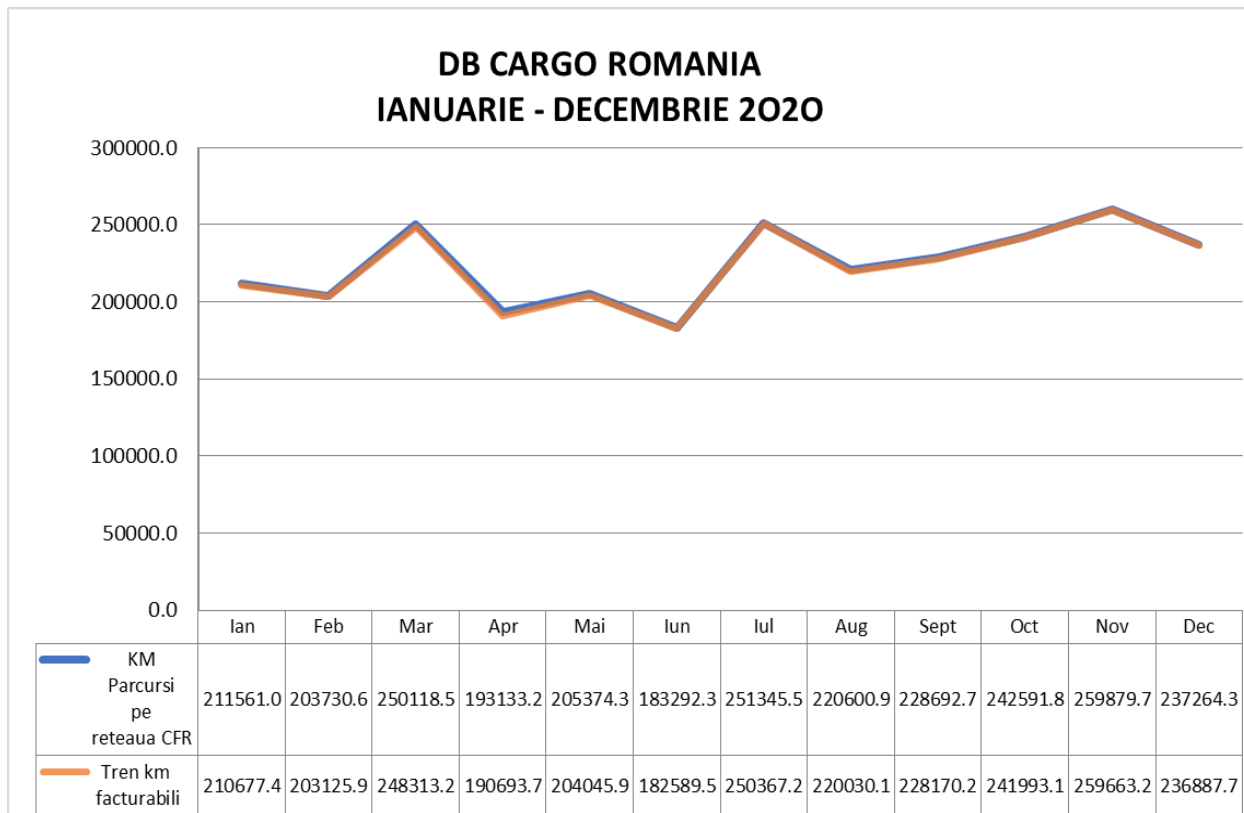


2. SC DB Cargo Romania Grup SRL - a avut o evoluție constant crescătoare în lunile ianuarie, februarie și martie, iar în luna aprilie, la scurt timp după declararea pandemiei și a luării măsurilor de restricție, conform Decretului de impunere a “Stării de urgență”, a avut până la sfârșitul lunii o scădere 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).

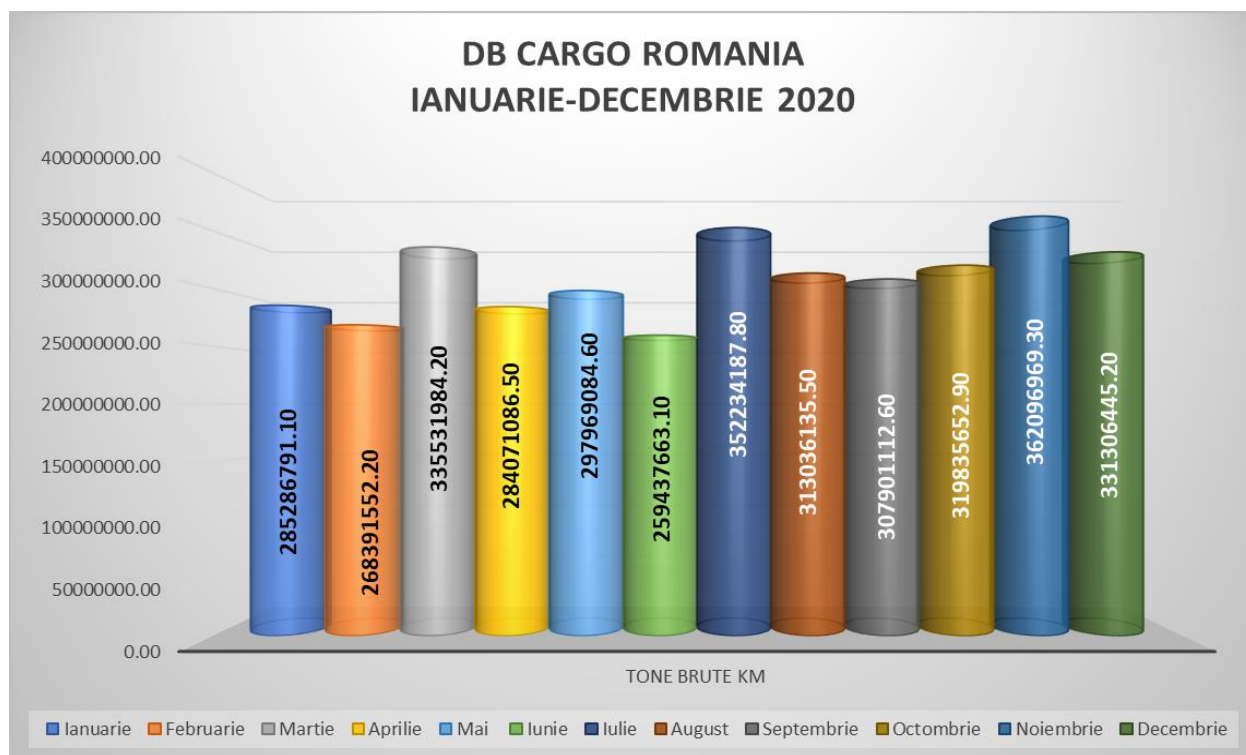
Acest lucru demonstrează faptul că, în prima lună după declararea pandemiei, societatea a avut o scădere a activității asemănătoare cu cea a operatorului **GFR**, dacă comparăm cei doi operatori din punct de vedere al indicatorului Km parcurși pe rețeaua CFR, și cu peste 10% mai mică din punct de vedere 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.

Începând cu semestrul al II lea, după scăderea din primul trimestru, în iulie activitatea companiei a crescut semnificativ, ajungând la valorile înregistrate în luna martie. Acestei creșteri i-a urmat o mică scădere în luna august. A urmat apoi o perioadă de redresare pe parcursul căreia s-a înregistrat o creștere, ca mai apoi, în ultima perioadă a anului 2020, să înregistreze din nou o scădere.

Graficul nr. 3



Graficul nr. 4

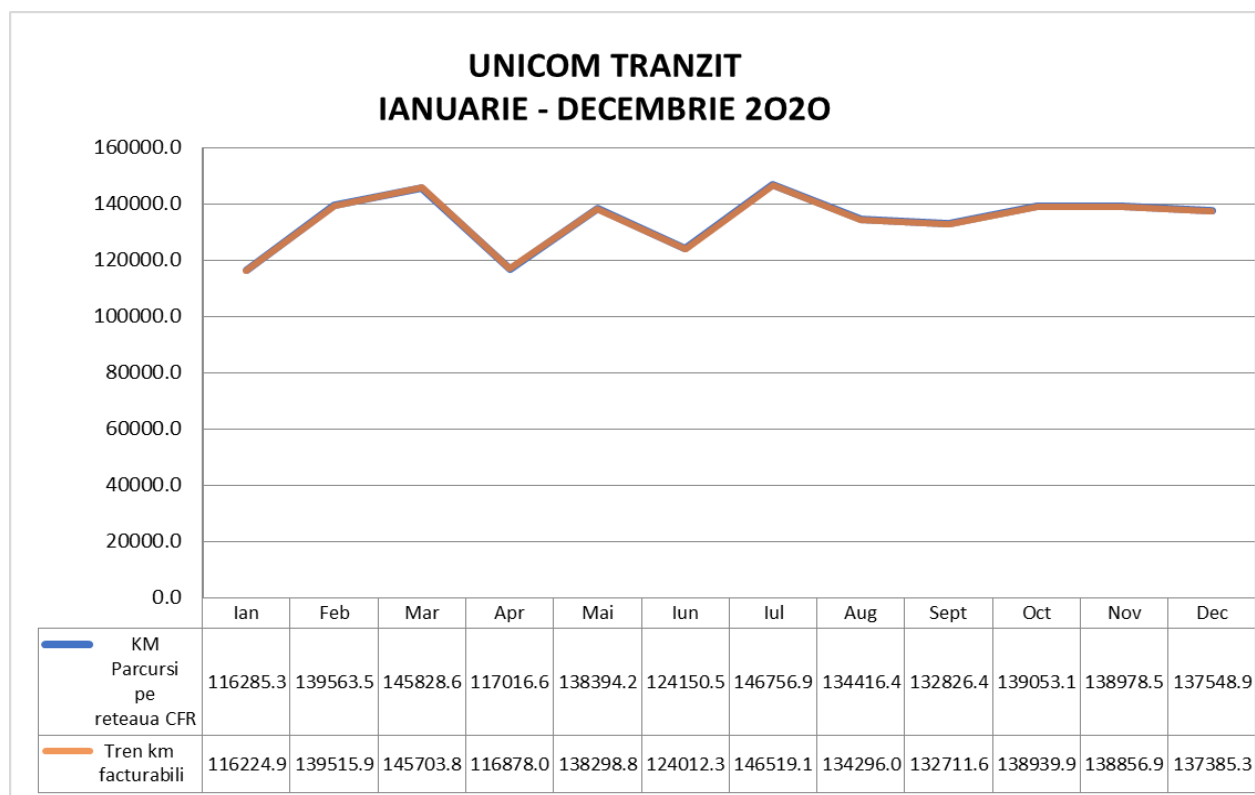


3. SC Unicom Tranzit SA - în perioada ianuarie – aprilie a.c. a avut o evoluție crescătoare în primele trei luni, iar în luna a patra, la scurt timp după declararea Pandemiei și a luării măsurilor de restricție, conform Decretului de impunere a “Stării de urgență”, a avut loc o scădere la indicatorul 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).

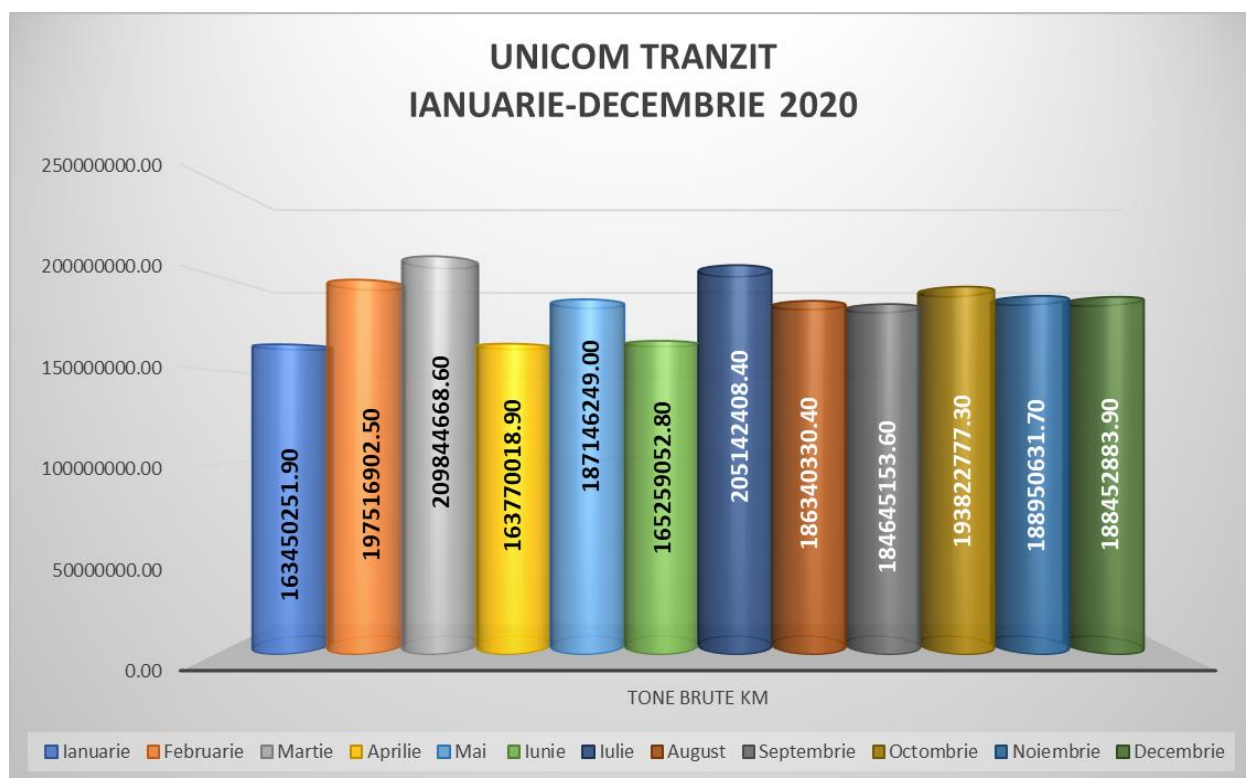
Acest aspect arată faptul că în luna aprilie a avut loc o scădere a activității operatorului de transport feroviar, la fel ca și la primii doi operatori de marfă. În luna mai a avut loc o creștere a activității, dar în iunie a intrat iar pe o pantă descendentă, ajungând la valori foarte apropiate de 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.

SC Unicom Tranzit SA a avut un parcurs asemănător cu DB Cargo România Grup SRL, dar, începând cu semestrul al II lea, a înregistrat creșteri atât la indicatorul KM parcurși pe rețeaua CFR, cât și la indicatorul tone brute/km transportate, reușind să obțină în fiecare din cele șase luni, inclusiv la sfârșitul anului, valori mai mari față de cele obținute în luna ianuarie 2020.

Graficul nr.5



Graficul nr. 6



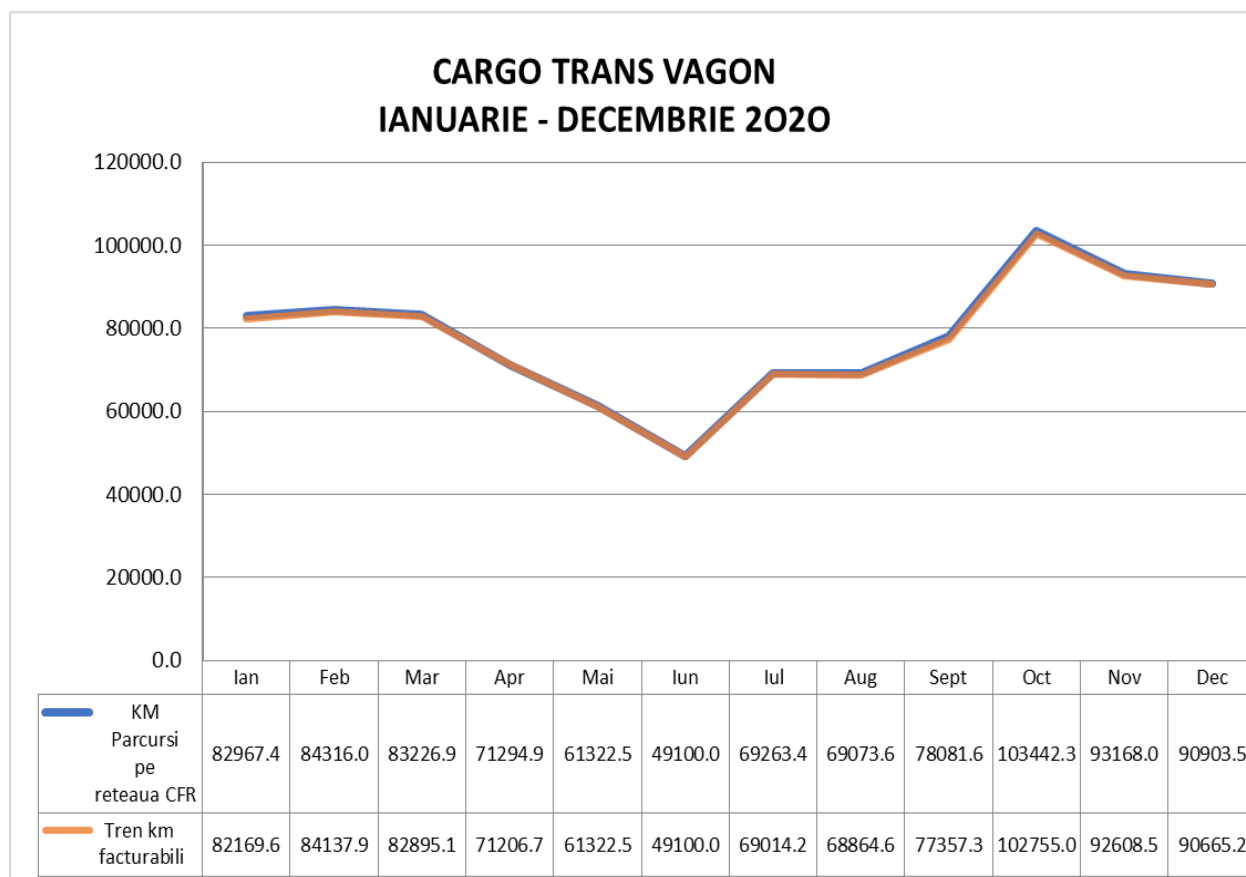


4. SC Cargo Trans Vagon SA - a avut o scădere de 15,45% la indicatorul Km parcurși pe rețeaua CFR în aprilie, comparativ cu luna februarie. Se poate observa că această scădere a activității a început încă din luna martie, dar s-a accentuat în luna aprilie (Graficul nr.7). Din punct de vedere al indicatorului 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

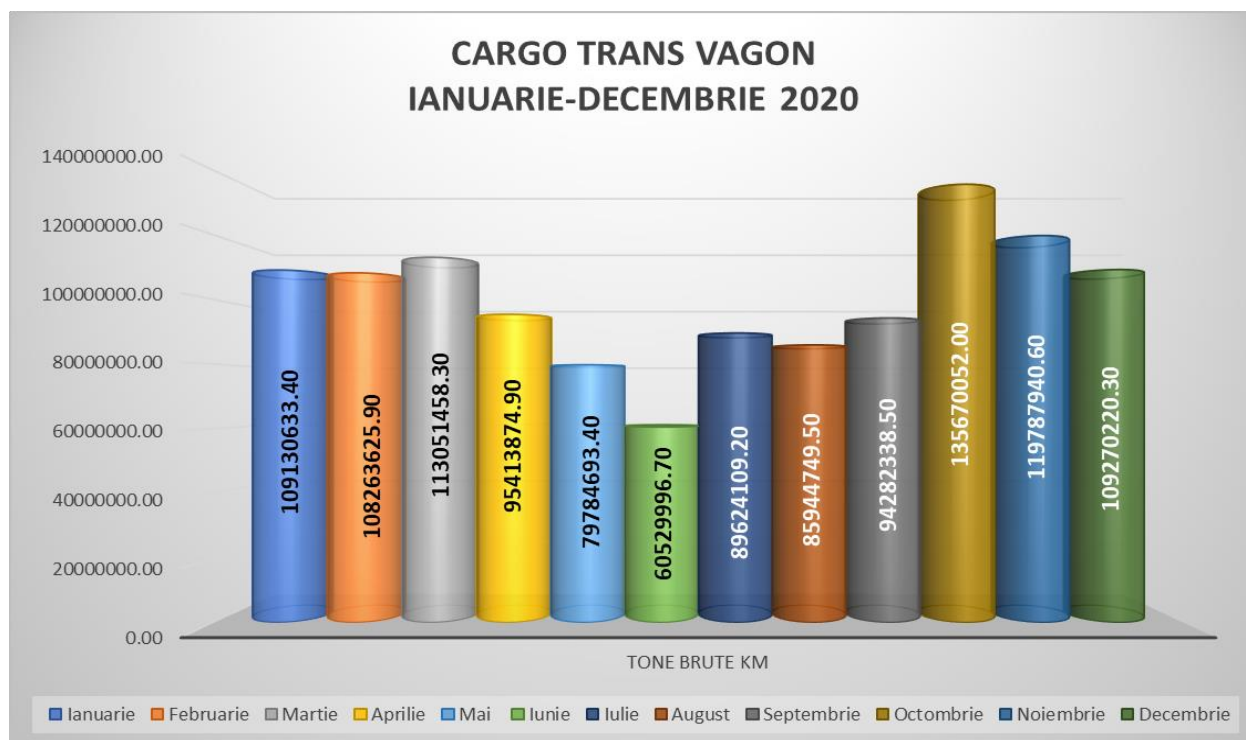
martie, la acest indicator (vezi graficul nr.8).

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. După ce în primul semestru a avut o creștere semnificativă a activității atât la Km parcurși pe rețeaua CFR cât și la tone brute km, ajungând aproape la jumătatea valorilor celor doi indicatori față de luna ianuarie a anului 2020, la sfârșitul anului a reușit să obțină, totuși, o creștere cu aproape 10% la Km parcurși pe rețeaua CFR și doar cu 0,13% la tone brute/km. Cele mai bune rezultate le-a obținut în luna octombrie a anului trecut, când a înregistrat valori de 103442,3 la indicatorul Km parcurși pe rețeaua CFR și de 135670052.00 la tone brute km.

Graficul nr. 7



Graficul nr. 8



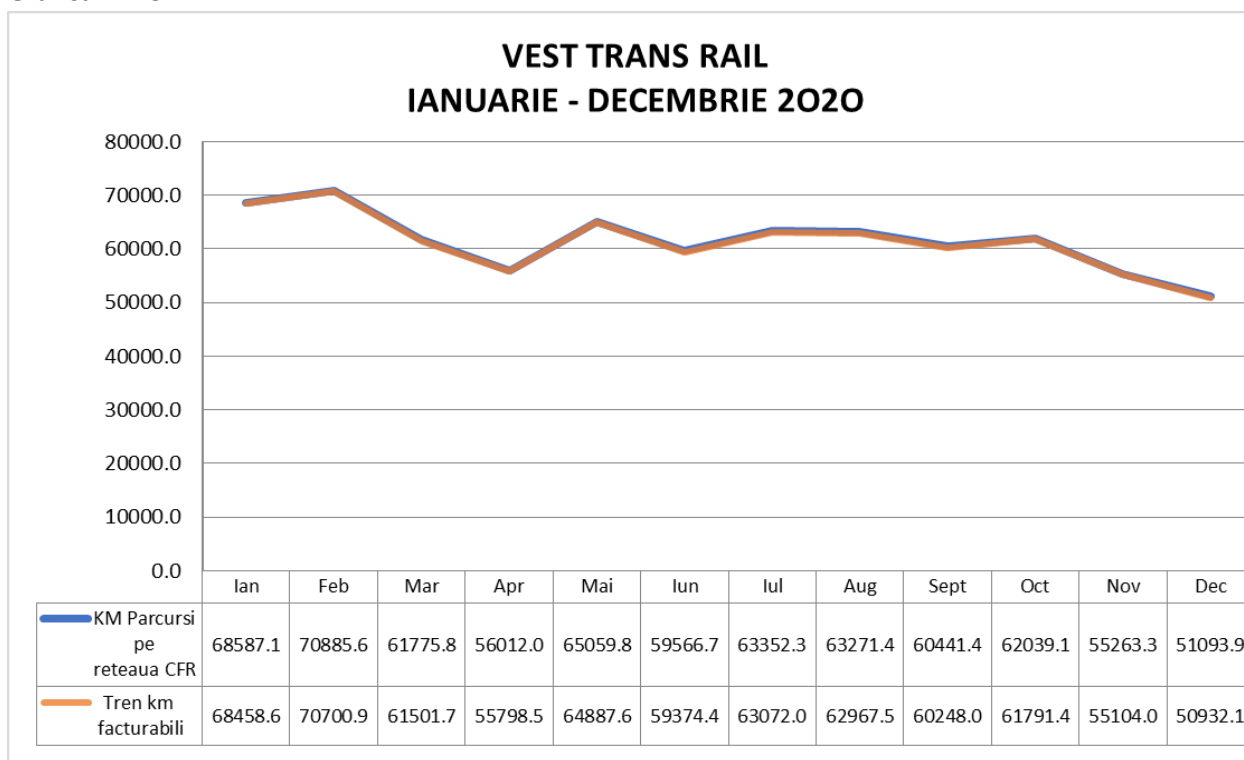
5. SC Vest Trans Rail SRL - a avut o scădere a activității de transport de marfă, începând chiar cu luna februarie, scădere aproape liniară, de la 70885,6 la sfârșitul lunii februarie, la 56012,0 Km. parcurși pe rețeaua CFR, la sfârșitul lunii aprilie (Graficul nr. 9), adică o scădere cu 20,98%. Și la 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).

Așadar observăm ca s-a înregistrat o scădere cu 24,18%. În luna mai a avut loc 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. Începând cu luna iulie a anului 2020, Vest Trans Rail a avut o ușoară creștere a activității atât la Km parcurși în rețeaua CFR, cât și la indicatorul tone brute transportate. În luna august a înregistrat din nou o scădere ușoară la Km parcurși în rețeaua CFR și cu circa 14% la indicatorul tone brute transportate.

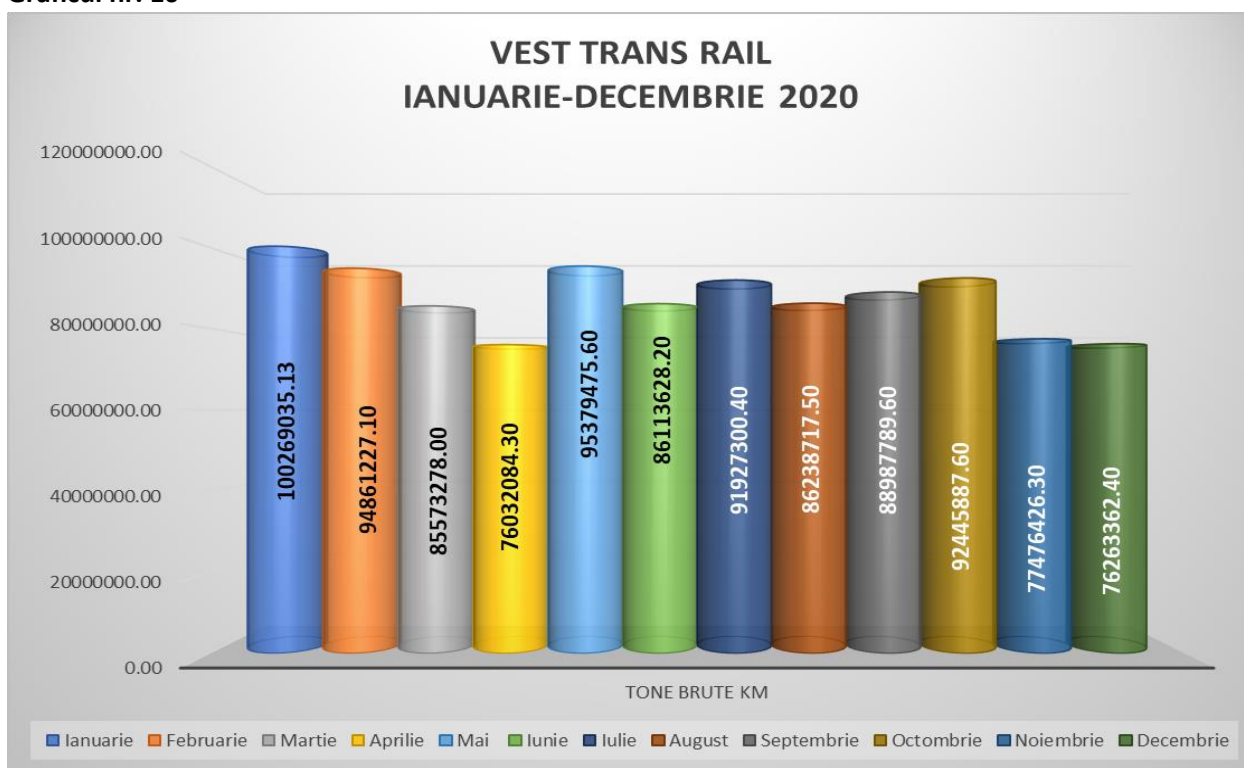
În luna septembrie a continuat scăderea la valoarea înregistrată la Km parcurși în rețelele CFR, dar a crescut puțin la indicatorul tone brute transportate km. Tendința de creștere a continuat la ambii indicatori în luna octombrie, dar în ultimele două luni ale anului a înregistrat o scădere importantă la ambii indicatori - cu 34,24% la km parcurși în rețeaua CFR, respectiv cu 31,48% la tone brute transportate.

În concluzie, operatorul a înregistrat o scădere semnificativă a activității în ultimele luni ale anului 2020, comparativ cu luna ianuarie.

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

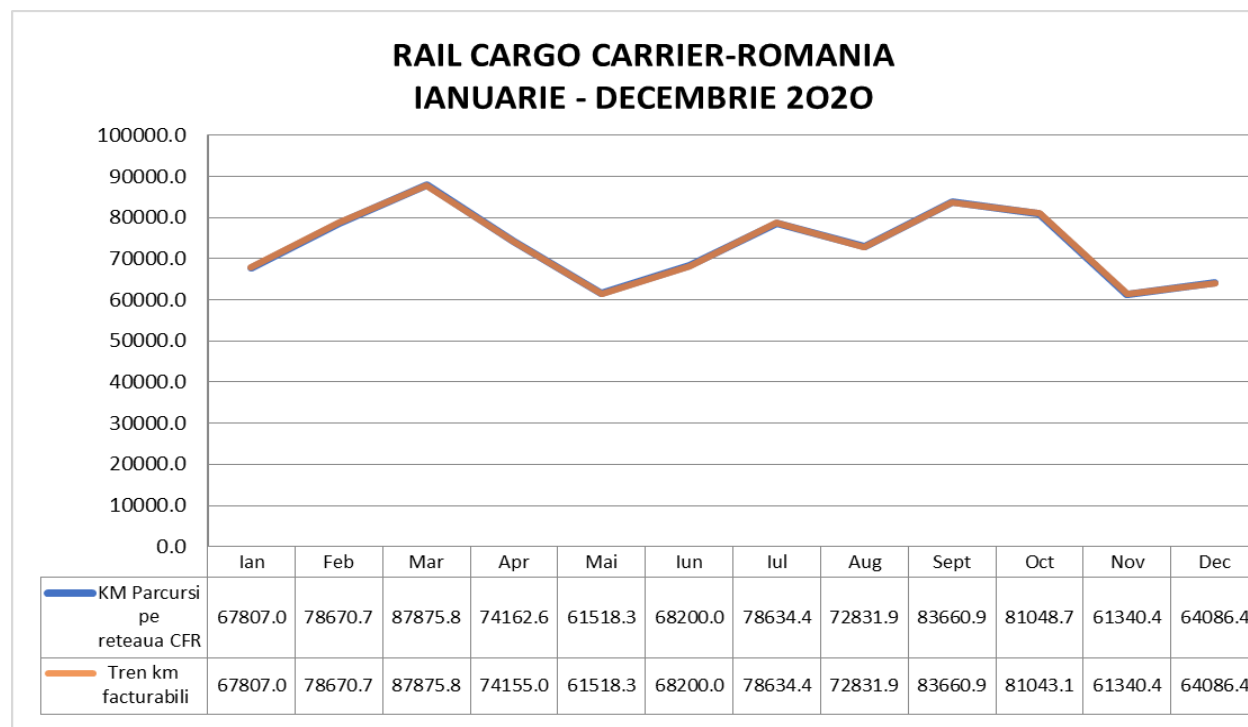
luna aprilie a avut loc o scădere a activității.

Această scădere a continuat și în luna mai, ajungând la o valoare de numai 61518,3 km. parcurși și de 74048300,7 tone 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%) față de luna ianuarie.

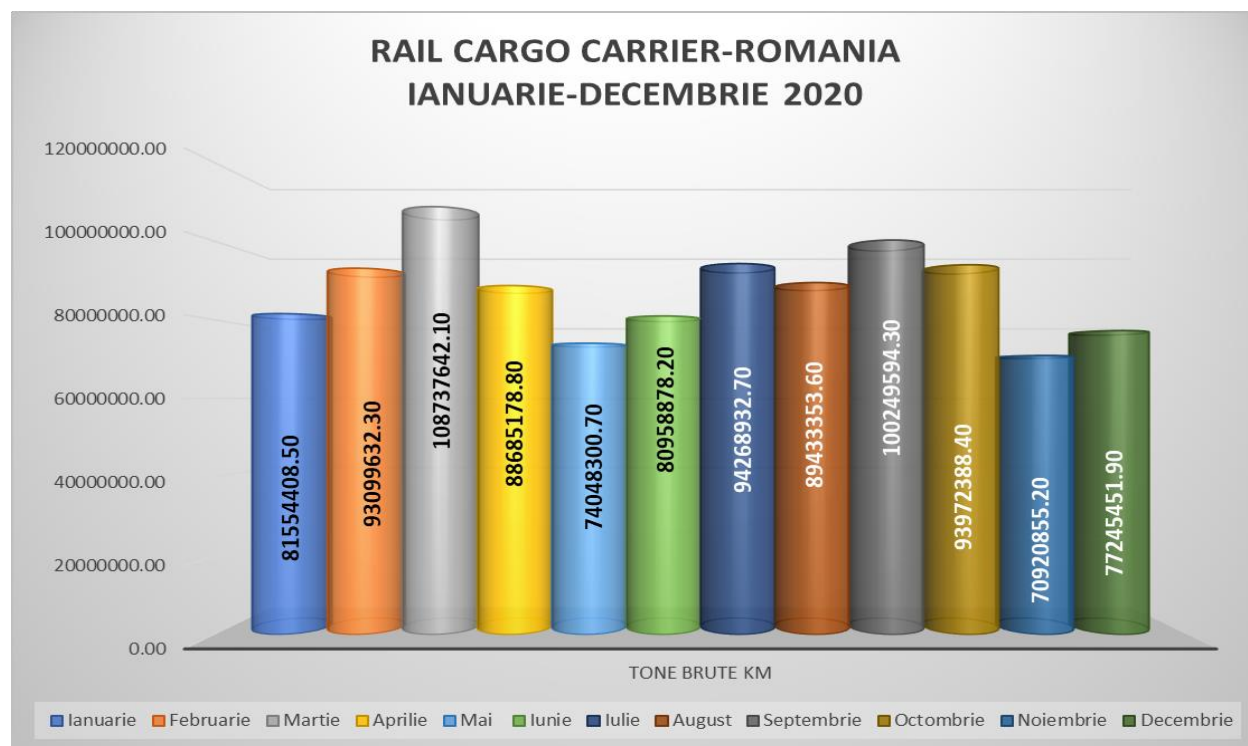
În luna iulie a reușit să aibă o creștere spectaculoasă a activității, obținând cu peste 10.000 de km parcurși în rețelele CFR și peste 13.000.000 tone brute km. transportate față de luna iunie, dar fără să poată atinge performanța din luna martie care va rămâne cel mai bun rezultat obținut pe parcursul întregului an.

În luna august a urmat o scădere la ambii indicatori, iar în luna septembrie o creștere, ajungând la 83660,90 Km parcurși în rețelele CFR, respectiv 100249594.30 tone brute km transportate, aceasta fiind ultima lună a anului 2020 când a fost înregistrată o creștere. În lunile octombrie și noiembrie rezultatele obținute au înregistrat o scădere semnificativă, ajungând la cea mai mică valoare atât la km parcurși în rețelele CFR cât și la indicatorul tone brute km transportate. În ultima lună, s-a înregistrat o ușoară creștere, dar nici unul dintre indicatori nu a mai reușit să se apropie de valorile lunii ianuarie a anului 2020.

Graficul nr.11



Graficul nr.12

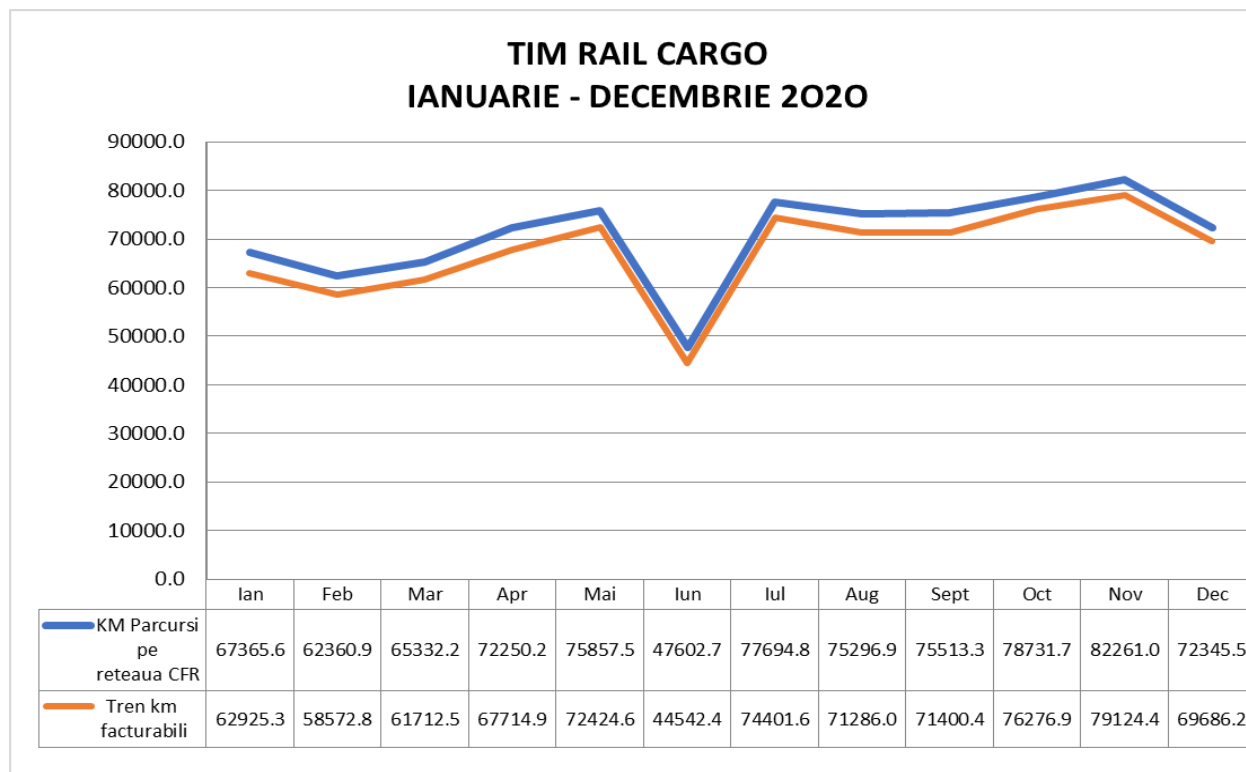


7. SC Tim Rail Cargo SRL după o scădere în perioada ianuarie - februarie de la 67365,6 la 62360,9 Km. parcurși pe rețeaua CFR, adică o scădere de 7,43%, și de la 96630716,9 la 85974768,8 la indicatorul tone brute/Km. transportate, reprezentând un procent de scădere de 11,03%, în lunile martie și aprilie 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. În luna iulie a înregistrat o creștere spectaculoasă a activității, reușind să depășească rezultatul obținut în luna mai la km. parcurși în rețelele CFR și să fie foarte aproape la indicatorul tone brute km transportate. A urmat o ușoară scădere, iar în lunile octombrie și noiembrie s-a înregistrat din nou o creștere, obținându-se cele mai bune rezultate lunare din anul 2020 la ambii indicatori. În ultima lună a anului a înregistrat, la cei doi indicatori, o scădere cu aproape 15% față de luna anterioară, reușind să termine anul cu o creștere față de luna ianuarie 2020.

Graficul nr.13



Graficul nr. 14



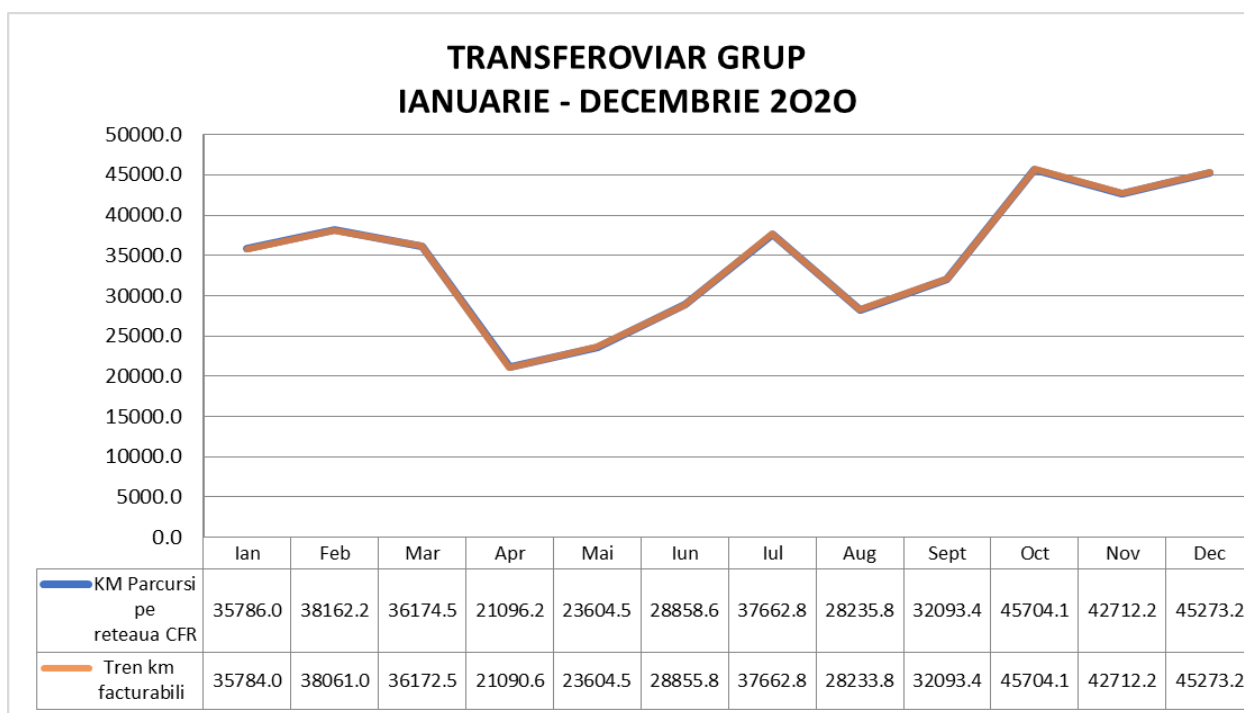


8. SC Transferoviar Grup SA după un început pozitiv în primele două luni ale acestui an, când a înregistrat o creștere a activității, în luna martie, de la declanșarea Pandemiei de Covid-19, compania a înregistrat o scădere a kilometrilor parcurși pe rețeaua CFR de la 38162,2 la 36174,5. Aceasta s-a 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).

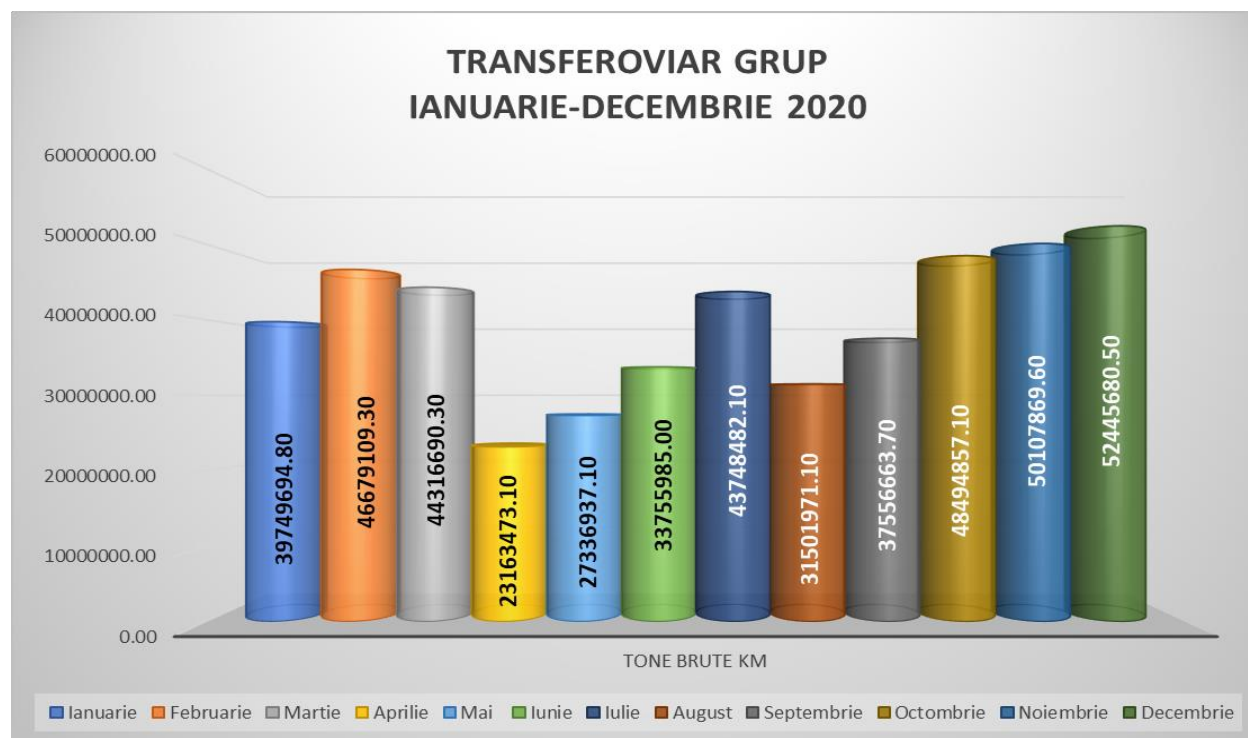
Dacă ne raportăm la indicatorul tone brute/Km. transportate (Graficul nr. 18), din februarie până în aprilie s-a înregistrat un procent de scădere a activității de 50,38 % (Graficul nr. 16). În lunile mai și iunie a avut o creștere a activității, înregistrându-se creșteri la ambii indicatori, reușind 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. După scăderea drastică a activității înregistrată în luna aprilie când a înregistrat cea mai scăzută activitate din întreg anul 2020, a început să înregistreze o creștere constantă până în luna iulie a anului când a înregistrat cele mai bune rezultate de până atunci.

În luna august a înregistrat o scădere a activității, când a obținut la cei doi indicatori valori sub cele înregistrate în luna iunie. În lunile septembrie și octombrie a înregistrat din nou o creștere a activității reușind să obțină cel mai bun rezultat la "Km parcurși în rețeaua CFR" din întreg anul 2020 - (45704,1) și să atingă valoarea de 48494857,10 tone brute km transportate. Noiembrie a însemnat o scădere la indicatorul km parcurși în rețele CFR, dar o creștere înregistrată la tone brute km transportate. La sfârșitul anului 2020, compania a înregistrat o creștere la ambii indicatori, cu 26,51% la km parcurși pe rețele CFR și cu 31,94% la tone brute km transportate față de luna ianuarie a aceluiași an.

Graficul nr. 15



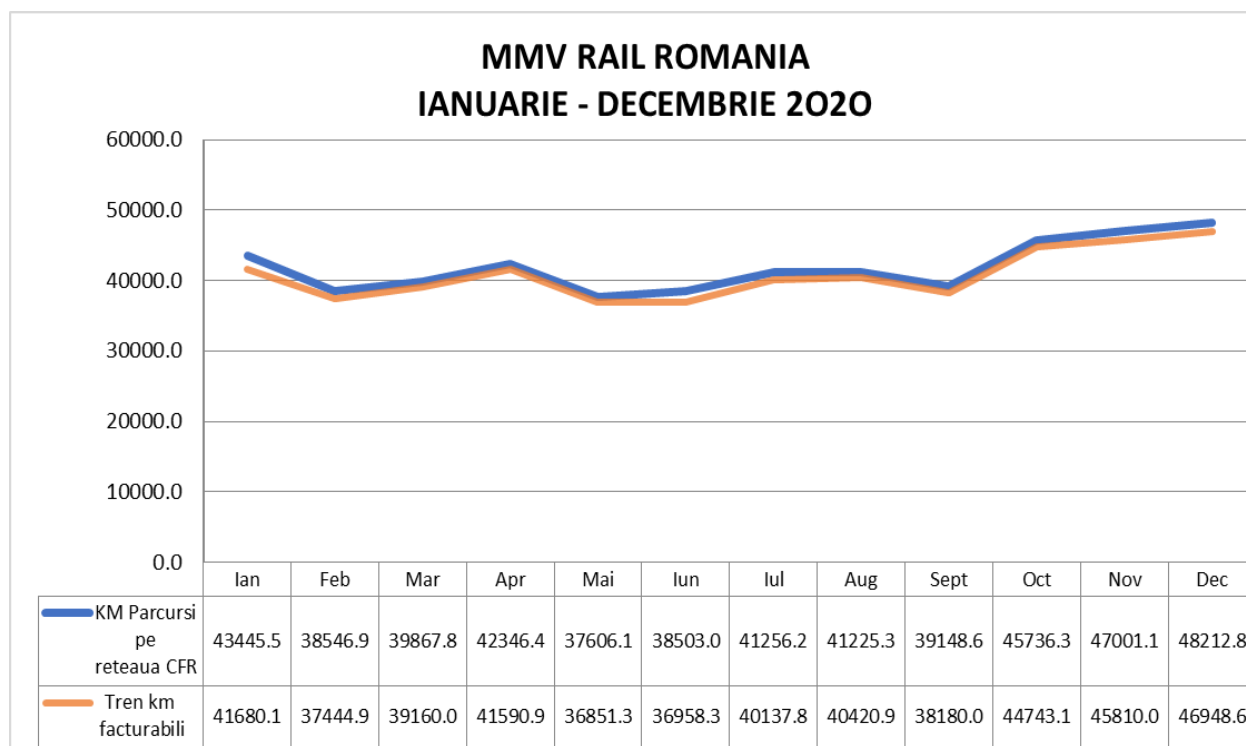
Graficul nr. 16



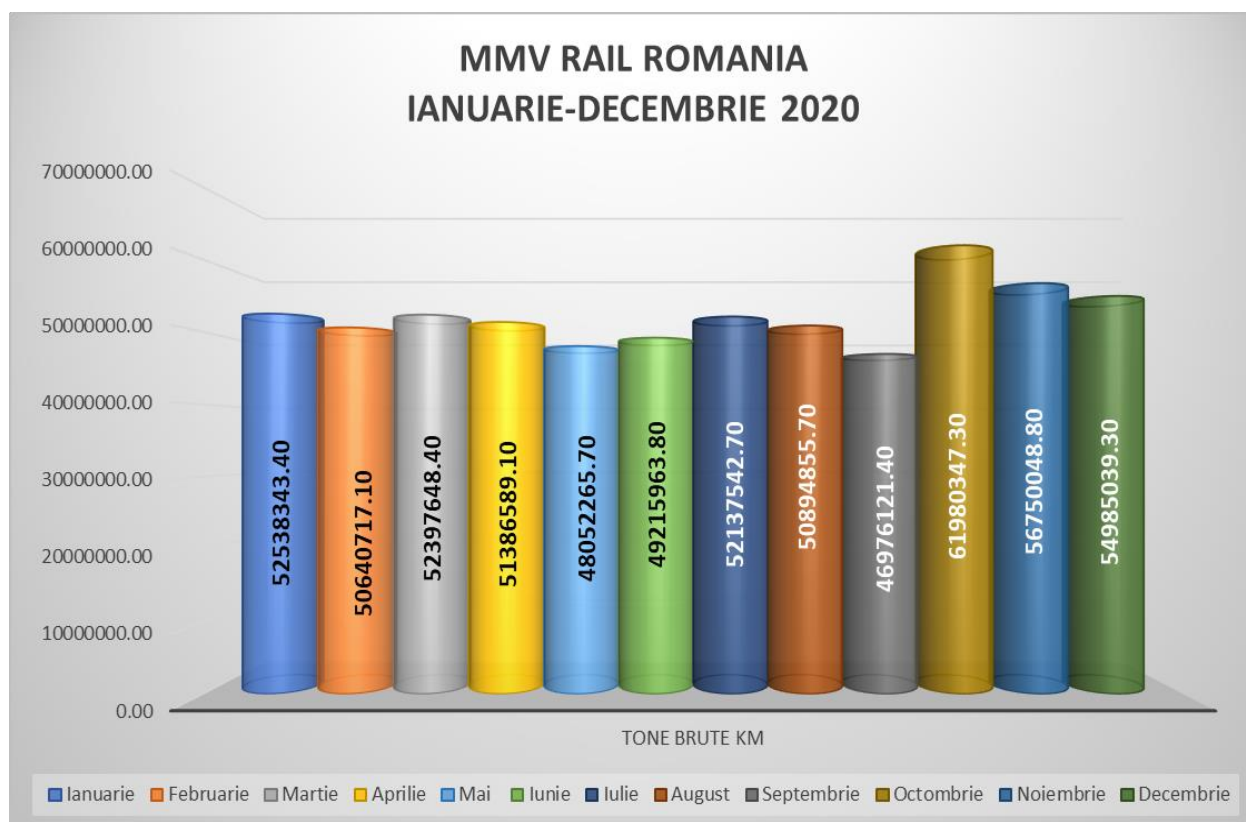
9. SC MMV Rail Romania SA - după o scădere abruptă în luna februarie față de luna ianuarie: de la 43445,5 la 38546,9 Km. parcurși pe rețeaua CFR (Graficul nr.17), respectiv de la 52538343,4 la 50640717,1 la indicatorul tone brute/km. (Graficul nr. 18), în lunile martie și aprilie a înregistrat o creștere 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 păstrat 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. Începând cu luna iulie operatorul feroviar a avut o tendință de creștere a celor doi indicatori analizați, care s-a păstrat până la sfârșitul anului, cu excepția lunii septembrie când a înregistrat, din nou, o scădere. În ultimul trimestru al anului a înregistrat cele mai bune rezultate, în octombrie reușind să transporte cea mai mare cantitate de marfă transportată /km, iar în decembrie cel mai mare număr de Km parcurși pe rețelele CFR. În concluzie, SC MMV Rail Romania SA a încheiat anul 2020 cu o creștere de 10,97% la Km parcurși în rețelele CFR și cu 4,66% la tone brute km transportate față de luna ianuarie a aceluiași an.

Graficul nr. 17



Graficul nr. 18



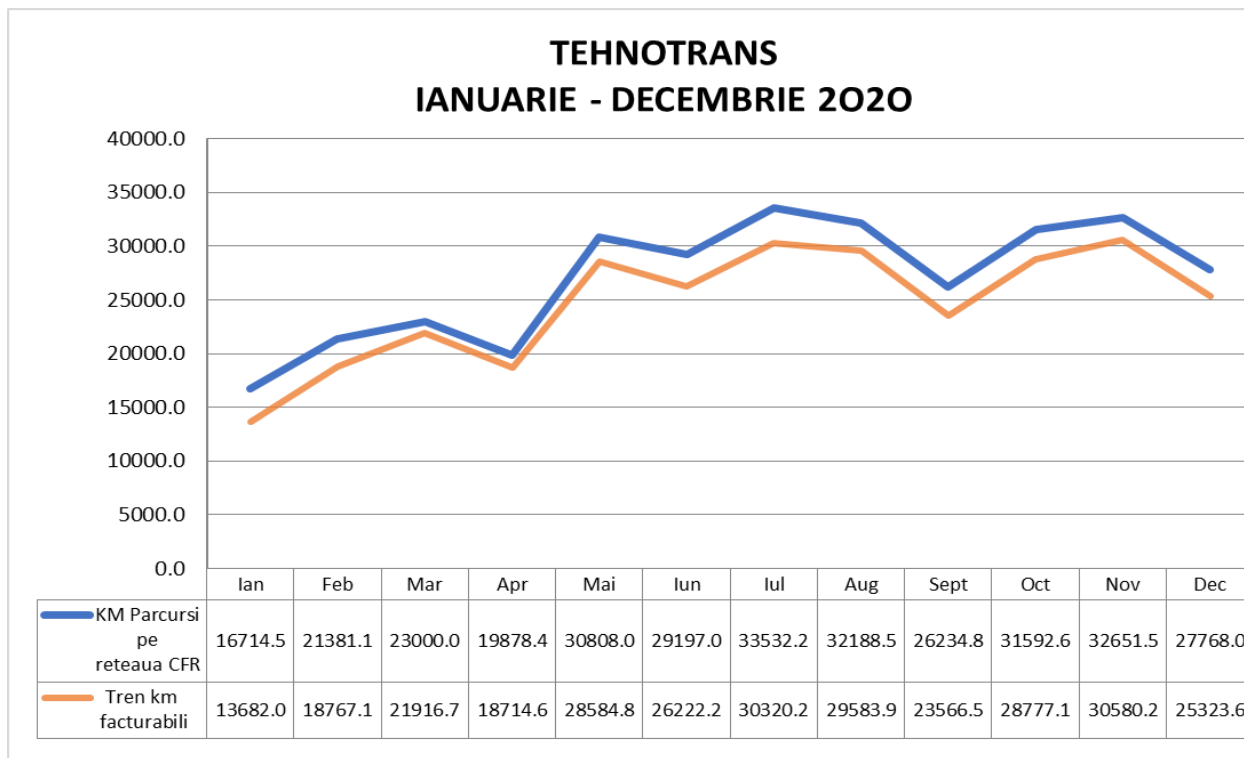


10. SC Tehnotrans Feroviar SRL - în perioada ianuarie – martie a.c. a avut o creștere semnificativă de la 16714,5 la 23000.0 Km. parcurși pe rețeaua CFR, respectiv de la 20604940.4 la 32461456,8 tone brute/Km. transportate (vezi Graficele nr. 19 și nr. 20). Pe parcursul lunii aprilie a înregistrat o 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.

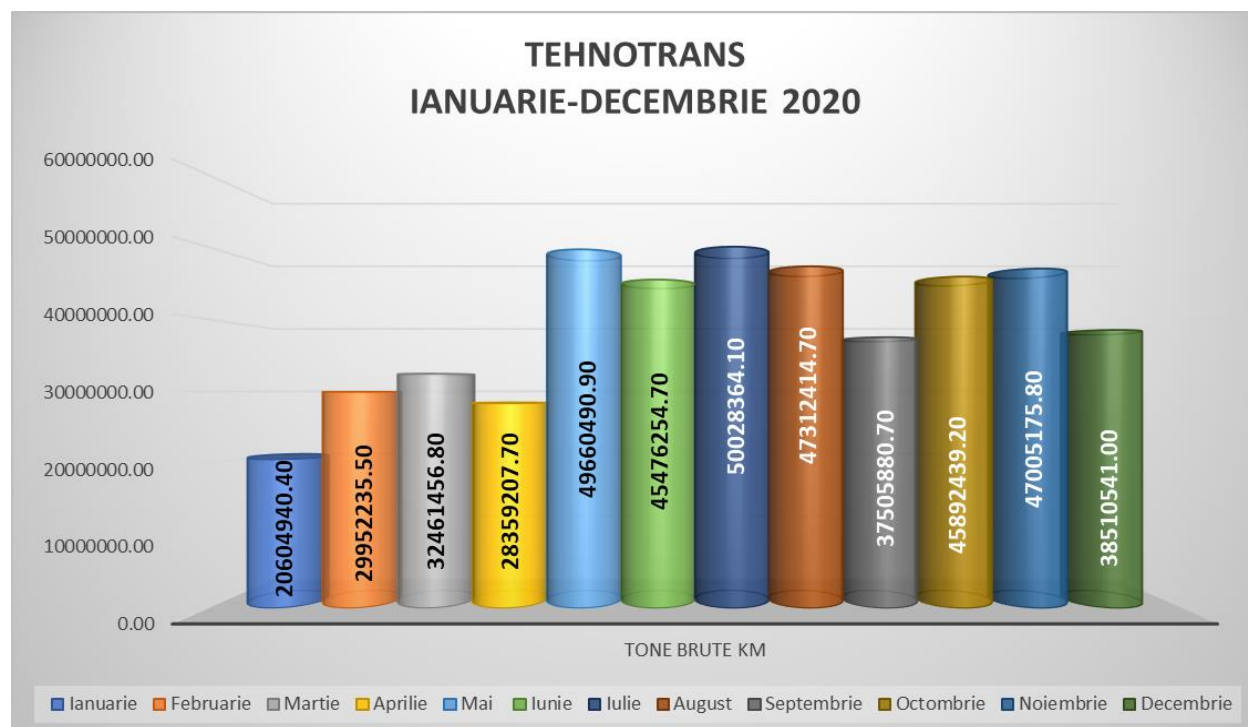
În primele patru luni a avut o creștere ușoară a activității, exprimată procentual la 18,92% pentru indicatorul Km. parcurși pe rețelele CFR, respectiv o creștere semnificativă de 37,63% la indicatorul tone brute/Km. transportate. După o scădere ușoară în luna aprilie față de martie, în luna mai a avut o creștere spectaculoasă a activității obținând cele mai mari valori ai celor doi indicatori până la acel moment, 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. În luna iulie a înregistrat cele mai bune rezultate din anul 2020, atât la Km parcurși în rețelele CFR (33532,2 Km), cât și la tone brute km transportate (50028364,10 tone/km).

În lunile august și septembrie s-a înregistrat o scădere constantă a activității, dar în lunile octombrie și noiembrie a revenit din nou pe creștere, nereușind însă să atingă performanța din iulie 2020. La sfârșitul anului s-a înregistrat din nou o scădere a activității și deci a valorilor celor doi indicatori analizați, dar rezultatele, în ansamblul lor, au fost superioare celor înregistrate în primul semestru al anului.

Graficul nr. 19



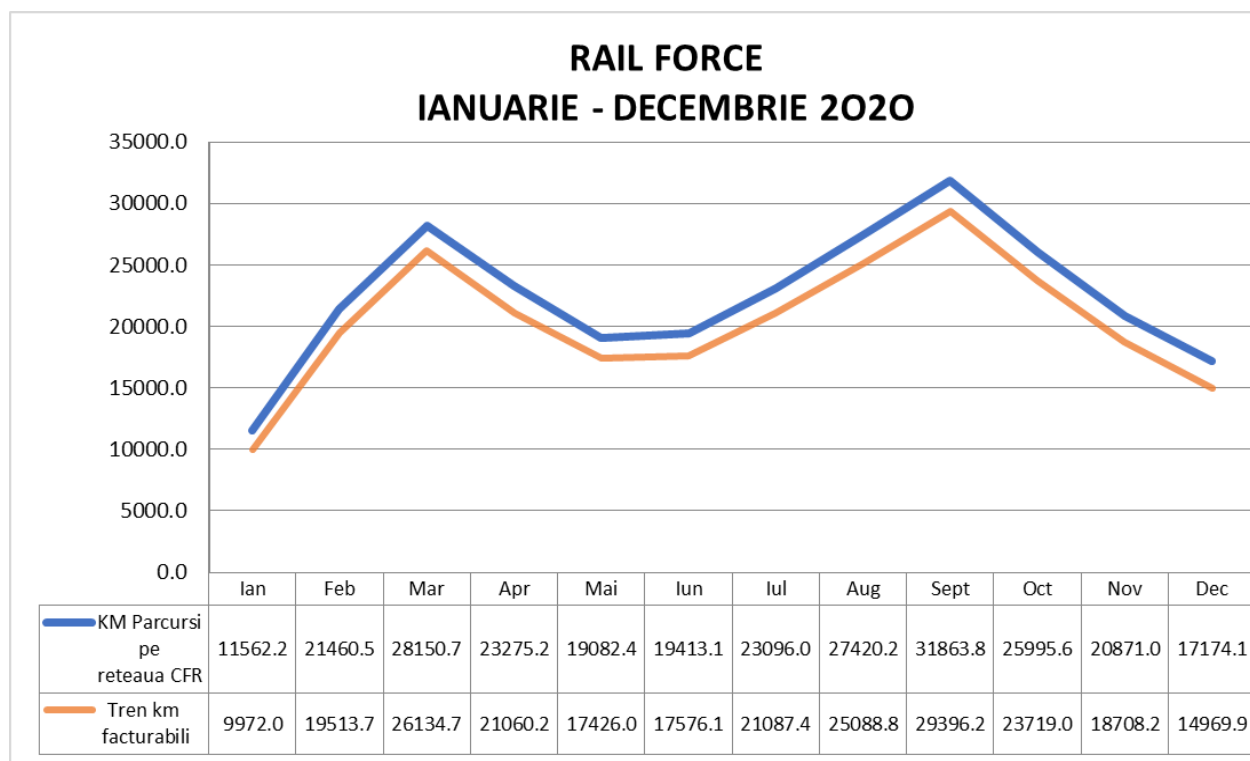
Graficul nr. 20



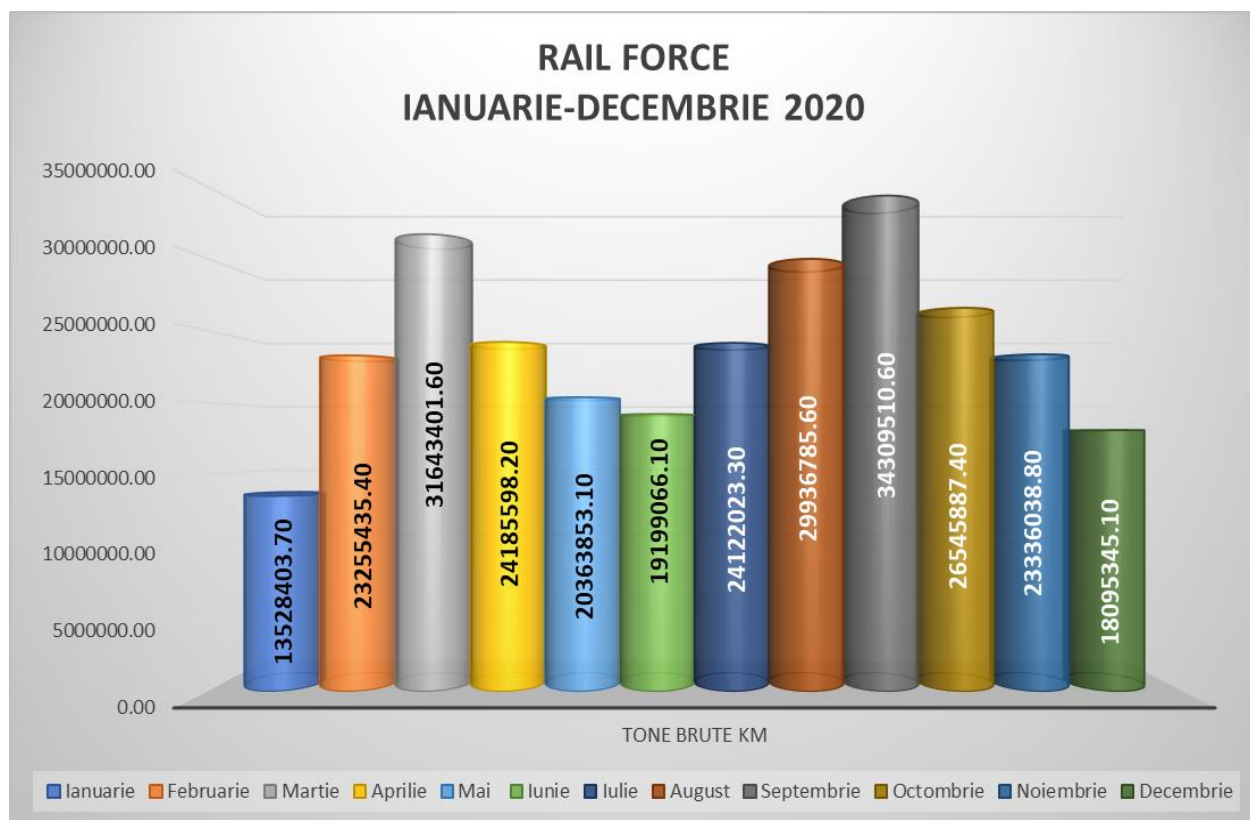
11.SC Rail Force SRL - a realizat la cei doi indicatori - Km. parcurși pe rețeaua CFR și tone brute/Km. transportate, în perioada ianuarie - martie a.c., o creștere semnificativă (vezi Graficele nr. 21, respectiv nr. 22) exprimată procentual într-un plus de 143,47%, respectiv 133,90%. Pe parcursul lunii 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. Semestrul II al anului 2020 a început foarte promițător pentru operatorul Rail Force care a înregistrat o creștere constantă în lunile iulie, august și septembrie, obținând la sfârșitul trimestrului III, la cei doi indicatori analizați, cele mai bune rezultate din întreg anul (31863,8 la Km parcurși în rețelele CFR și 34309510,60 tone brute km transportate). În ultimul trimestru al anului s-a înregistrat, din nou, o scădere importantă a activității înregistrând valori chiar sub cele din lunile când a avut cea mai mare scădere din semestrul I, dar puțin mai mari față de luna ianuarie a anului 2020.

Graficul nr. 21



Graficul nr. 22

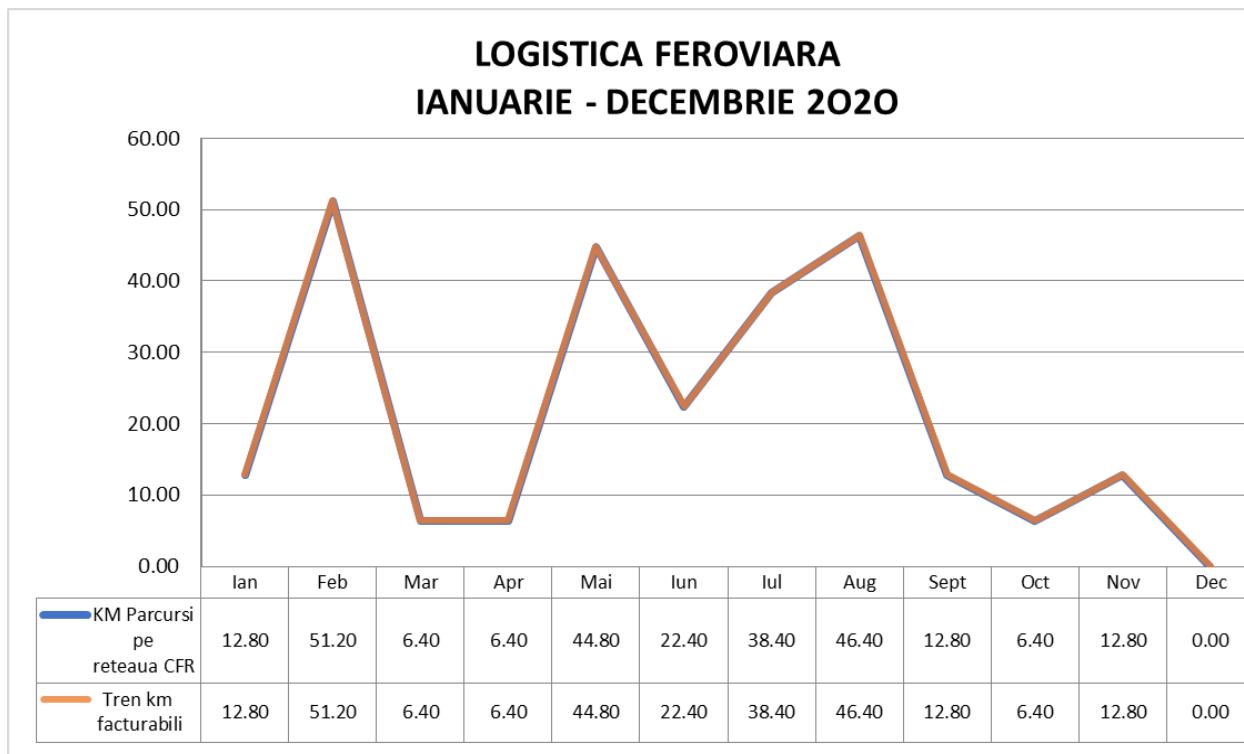




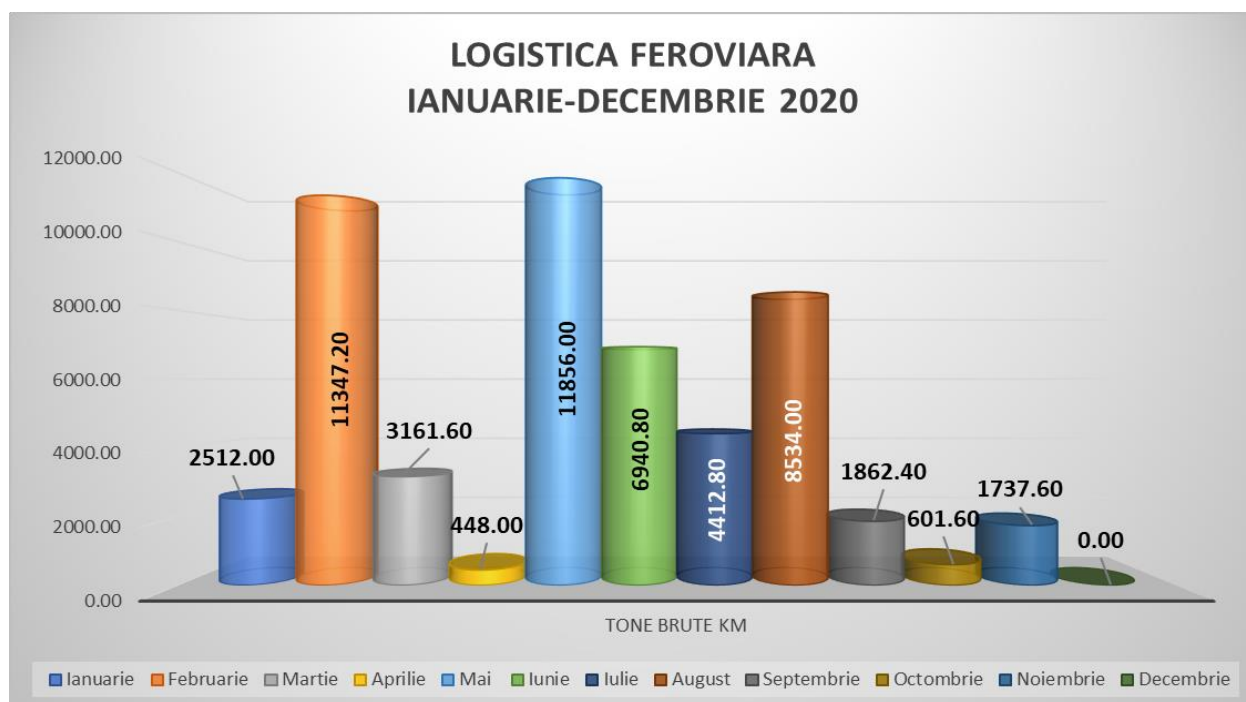
12. SC Logistica Feroviara SRL - un operator mai nou în acest domeniu, a avut o activitate nesemnificativă în primele patru luni ale anului 2020. După ce în ianuarie a avut doar 12,8 Km. parcurși pe rețeaua CFR, cu 2512,0 tone brute/Km. transportate, în luna februarie a realizat 51,2 Km. parcurși pe 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 Feroviară a avut **o creștere semnificativă a activității** cu 75% la km. parcurși pe rețelele CFR, respectiv cu 176,3% la tone brute km transportate. În luna iunie a parcurs în rețelele CFR numai jumătate din cât parcursese în mai și a transportat cu peste 50% mai puține tone brute km. În lunile iulie și august a înregistrat o revigorare a activității depășind la Km parcurși în rețelele CFR rezultatele înregistrate în luna mai, cea mai bună lună a semestrului I a anului 2020, dar nu și din punct de vedere al cantității de marfă transportată unde a înregistrat din nou o scădere în iulie față de iunie, la tone brute km transportate, obținând însă o dublare în luna următoare față de iulie, înregistrând cea mai mare valoare din semestrul II -(8534.00). În ultimul trimestru al anului și-a redus activitatea înregistrând zero la cei doi indicatori analizați.

Graficul nr. 23



Graficul nr. 24

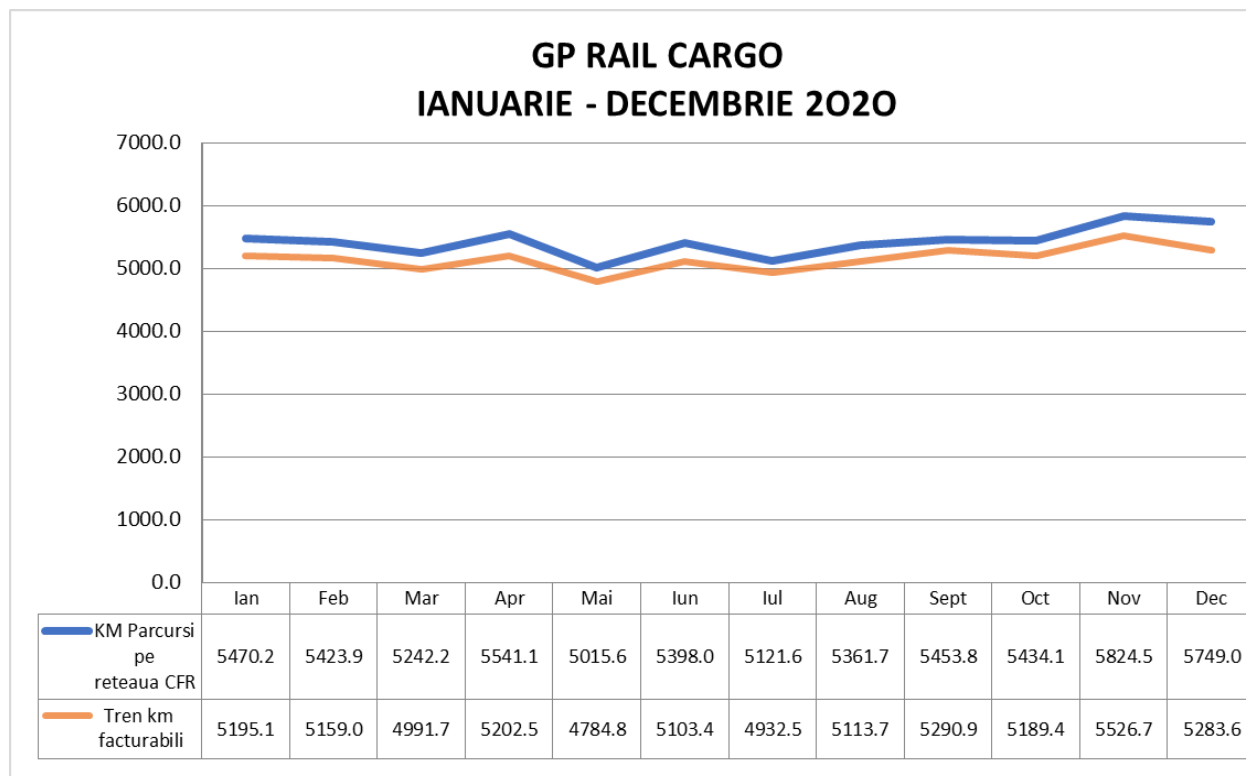


13. SC GP Rail Cargo SRL - a avut o ușoară scădere în primele două luni ale anului, accentuându-se în luna martie la indicatorul Km. parcurși pe rețeaua CFR. Pe parcursul lunii aprilie, a recuperat scăderea și chiar a înregistrat o creștere procentuală de 1,29% la sfârșitul perioadei față de ianuarie 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,

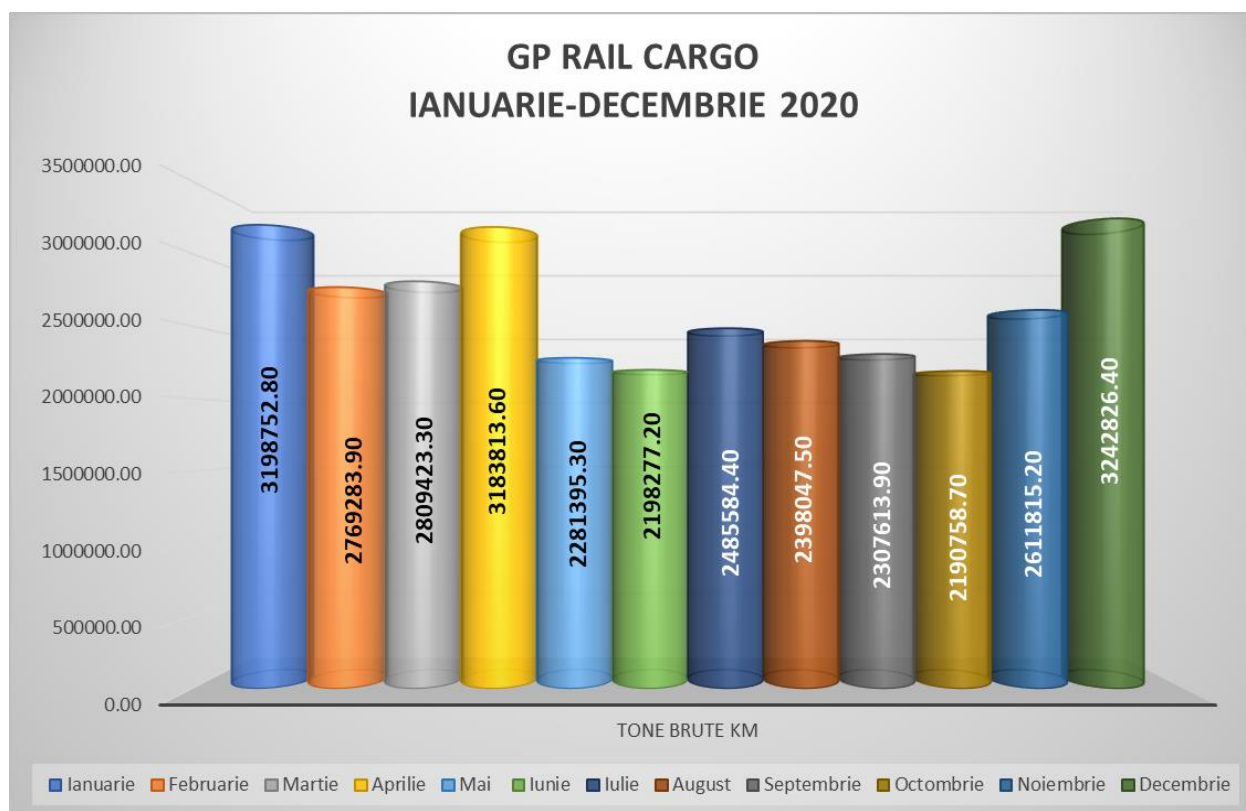
obținând un rezultat la sfârșitul lunii aprilie foarte apropiat de cel obținut în luna ianuarie (vezi Graficul nr. 26).

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. parcurși 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. Se poate observa că GP Rail Cargo, din punct de vedere al km. parcurși pe rețelele CFR, s-a pastrat cu o activitate constantă în jurul valorii de 5015 – 5749 km. Din punct de vedere al cantității de marfă transportată, operatorul a înregistrat fluctuații de cantități, mai ales după luna aprilie când a fost foarte aproape să atingă valoarea înregistrată în luna ianuarie, iar începând cu luna mai a oscilat între 2190758,7 și 2611815,2 tone brute km transportate. În luna decembrie a anului 2020 s-au înregistrat cele mai bune rezultate din anul 2020 la ambii indicatori analizați.

Graficul nr.25



Graficul nr. 26

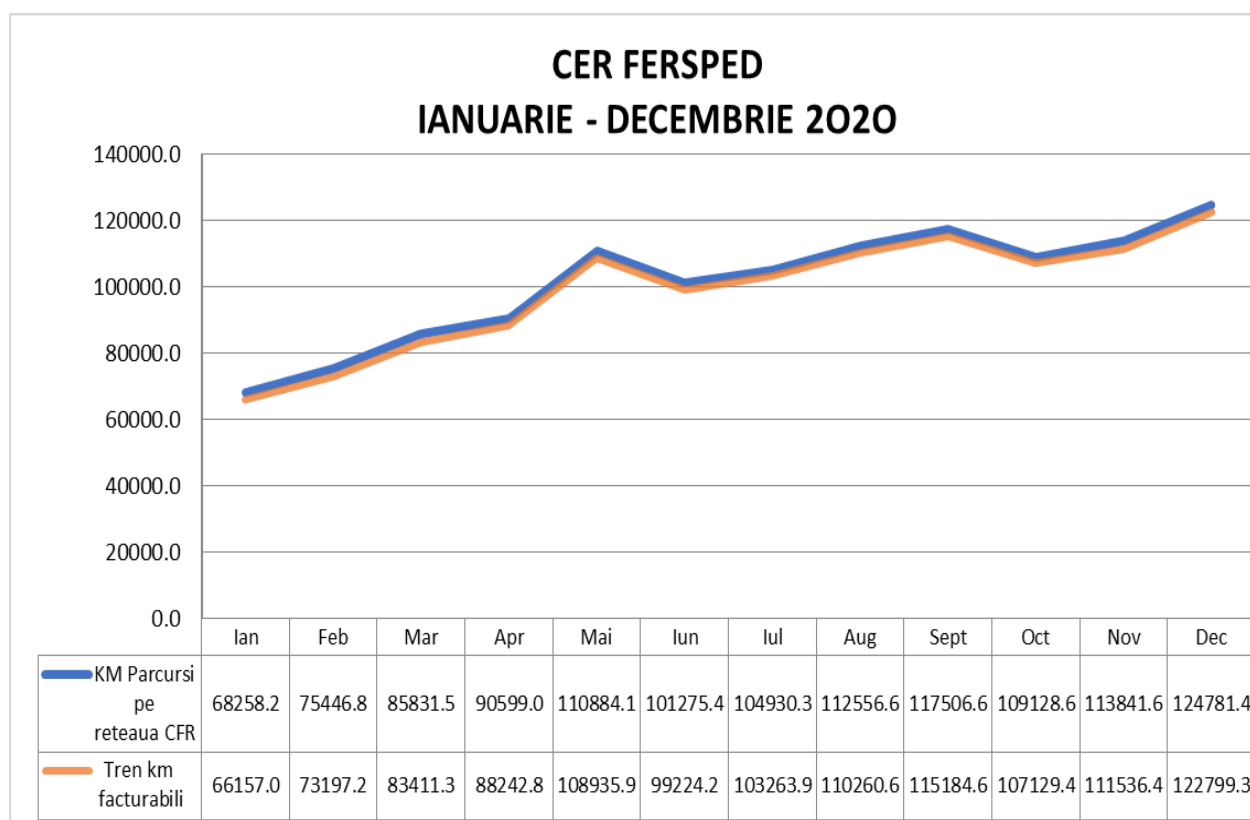




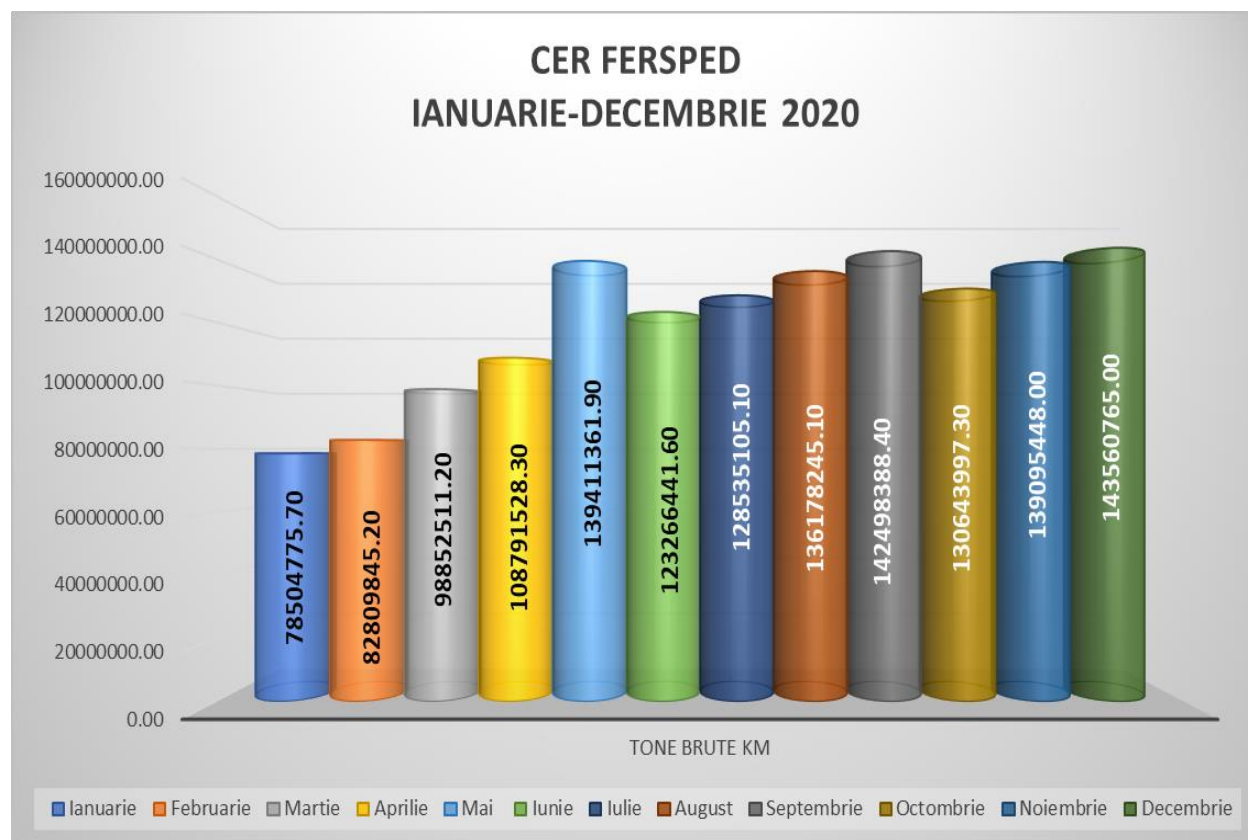
14. SC CER – Fersped SA - în perioada ianuarie – aprilie a.c. a avut o activitate constant crescătoare atât din punct de vedere al indicatorului Km. parcurși pe rețeaua CFR, cât și al indicatorului tone brute/Km. transportate, ajungând de la 68258,2 la 90599.0 Km. parcurși (Graficul nr. 27), adică o 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. Pe parcursul semestrului al II-lea al anului 2020, CER- Fersped a continuat trendul crescător al activității înregistrând creșteri la cei doi indicatori analizați până în luna octombrie, când a avut o scădere cu 7,68% la km parcurși în rețelele CFR și cu 9,07% la tone brute km transportate. În lunile noiembrie și decembrie a înregistrat din nou o creștere a activității, reușind să obțină cele mai bune rezultate din parcursul întregului an. La sfârșitul anului operatorul feroviar a înregistrat o creștere de 82,81% la km. parcurși în rețelele CFR și de 82,87% la tone brute km. transportate.

Graficul nr. 27



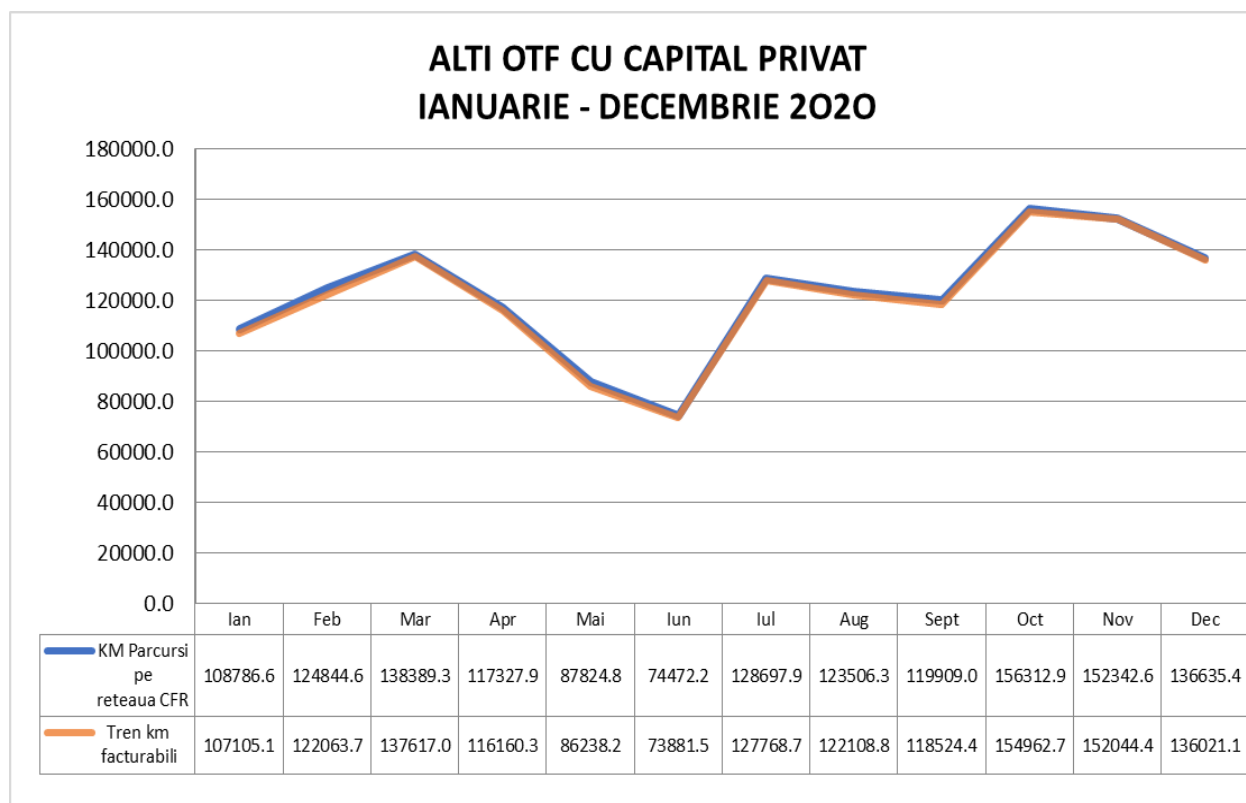
Graficul nr. 28



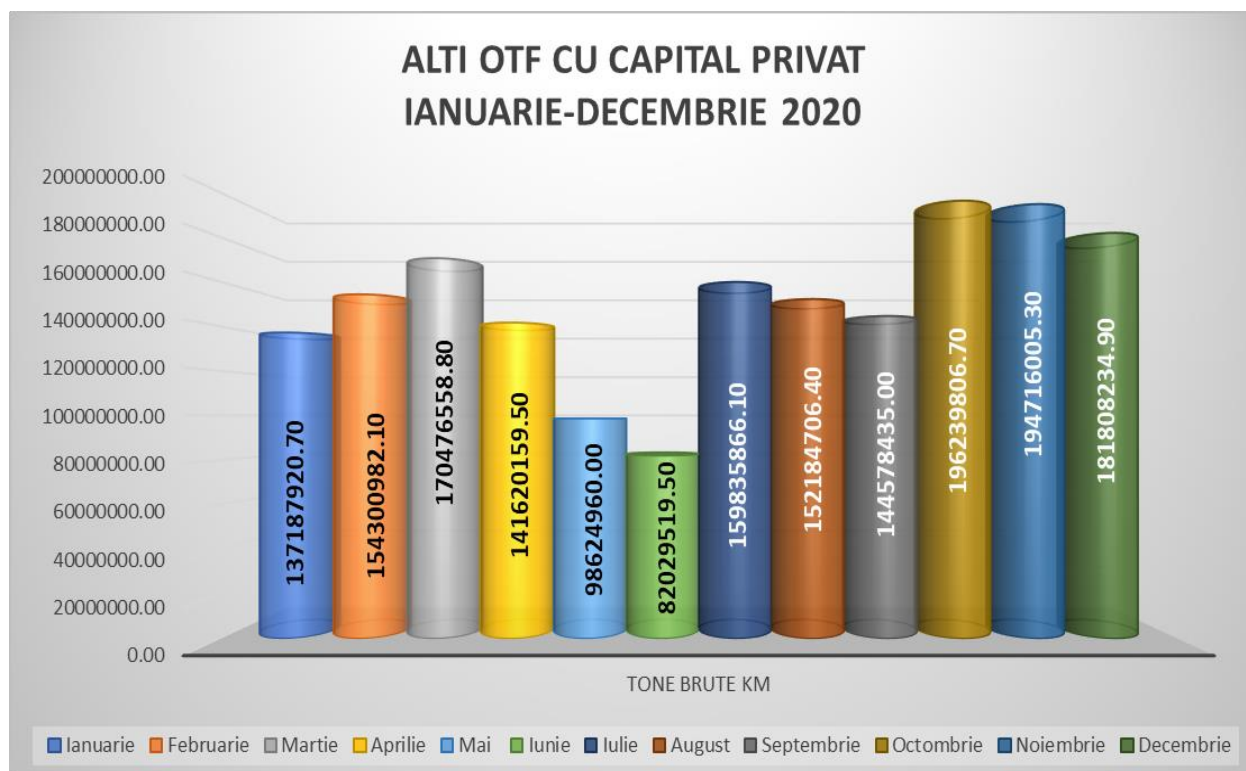
15. Alți operatori de transport feroviar de marfă, privați, au avut un comportament asemănător majorității membrilor OPSFPR, adică o creștere din ianuarie până în martie a.c., urmată de o scădere pe parcursul lunii aprilie atât la indicatorul Km. parcurși pe rețeaua CFR (Graficul nr. 29), cât și pentru 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. Ca și operatorii feroviari membri ai OPSFPR, ceilalți operatori au avut evoluții sinusoidale, atât din punct de vedere ai km. parcurși în rețelele CFR, dar și în ceea ce privește valorile înregistrate de aceștia cu privire la tone brute km transportate. Cele mai bune rezultate la ambii indicatori analizați au fost obținute în luna octombrie - 156312,9 la km parcurși în rețelele CFR, respectiv 196239806,70 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. 54 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.

Astfel, Graficele cu numerele 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 51 și respectiv 53 reflectă pentru toți operatorii, indicatorii care se referă la “Km. parcurși pe rețeaua CFR”, alături de indicatorii “tren km. facturabili” pentru toate lunile anului 2020. 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, 42, 44, 46, 48, 50, 52 și 54, 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 perioada ianuarie – decembrie a anului 2020. 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 24 Grafice se poate constata foarte clar că, atât din punct de vedere al kilometrilor parcurși pe rețelele CFR, al kilometrilor facturabili, dar și ai indicatorului tone brute km. transportate, liderii pe piața transportului feroviar privat de mărfuri sunt în continuare, ca și la sfârșitul primului semestru al anului, aceiași 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, membri ai organizației noastre, un număr de **patru operatori au obținut creșteri**, unele chiar semnificative, la toți acești indicatori analizați.

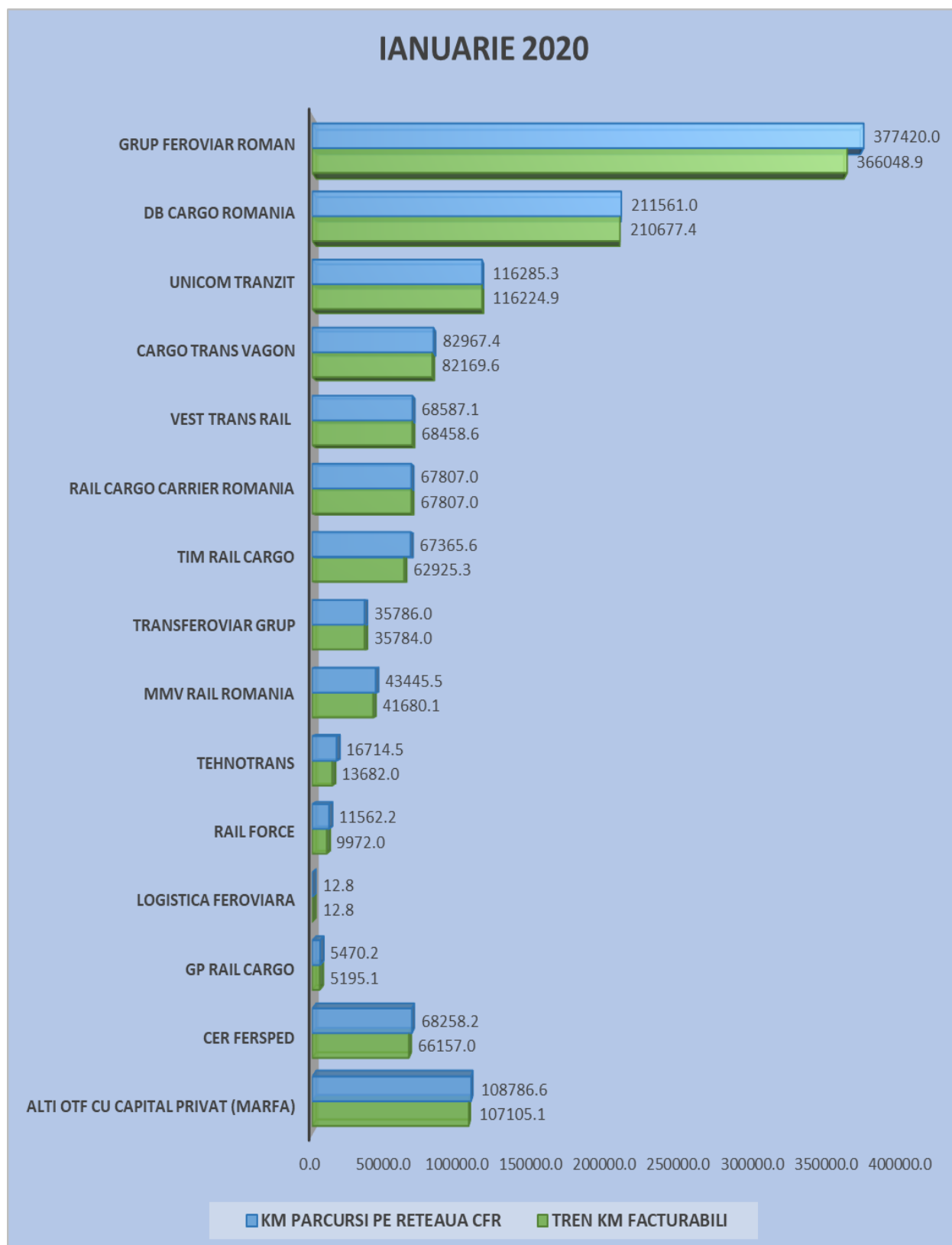
Astfel:

- SC CER- Fersped SA a obținut o creștere importantă obținând o dublare atât la km parcurși cât și la tone brute km.
- SC Tehnotrans Feroviar SRL are dublare până în noiembrie la Km. parcurși și la tone brute km, iar în luna decembrie o ușoară scădere.
- SC Cargo Trans Vagon SA are o creștere la sfârșitul anului 2020 de circa 10% atât la km. parcurși cât și la tone brute km.
- SC GP Rail Cargo SRL s-a menținut pe parcursul anului la aceleași valori ai indicatorilor și a avut o creștere în ultima lună a anului 2020.

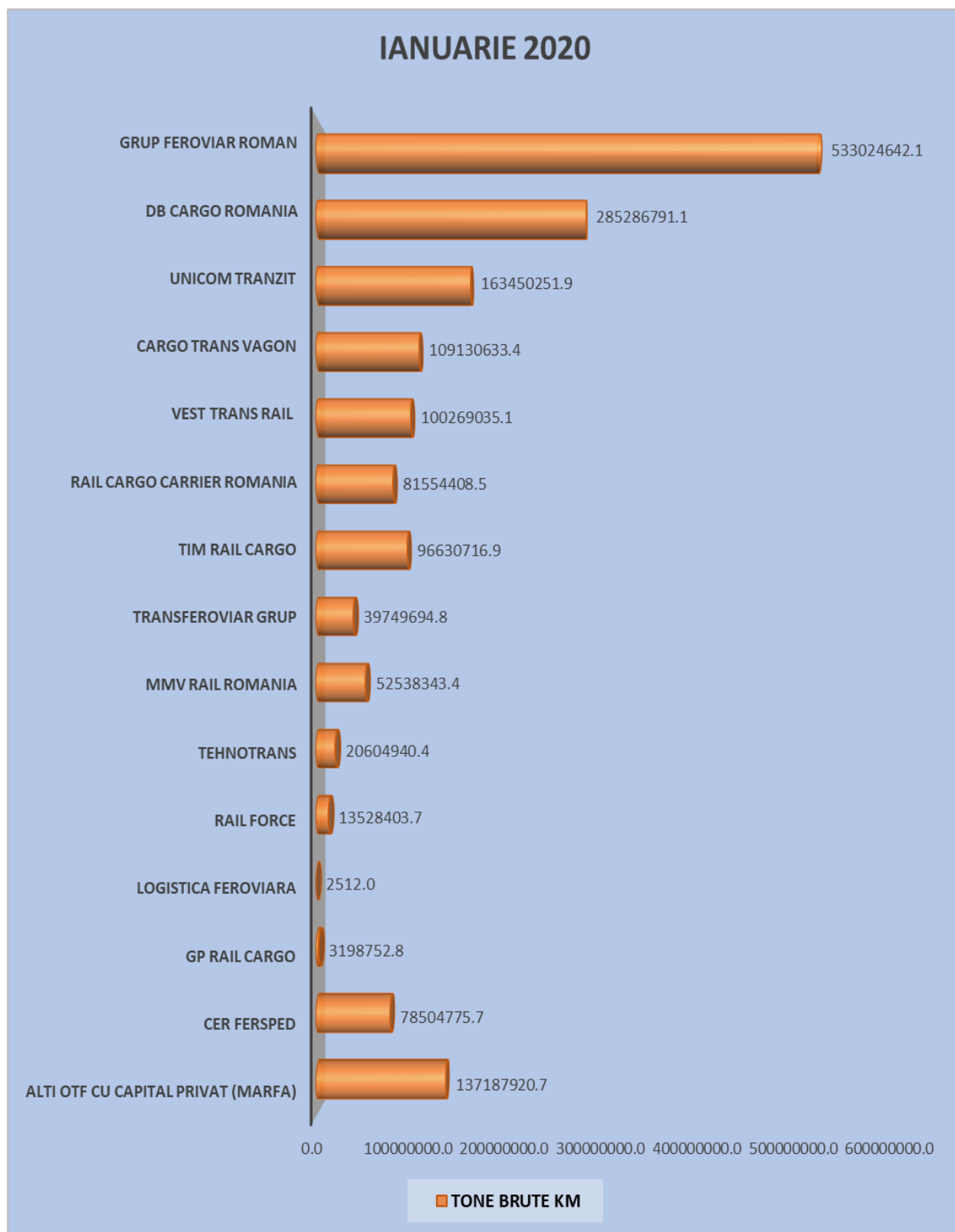
O scădere a valorilor indicatorilor analizați au obținut operatorii feroviari: Vest Trans Rail, Rail Cargo Carrier România și Logistică Feroviară care în luna decembrie nu a înregistrat nici o activitate.

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, dar în semestrul al doilea majoritatea au depășit valorile realizate în prima luna a anului.

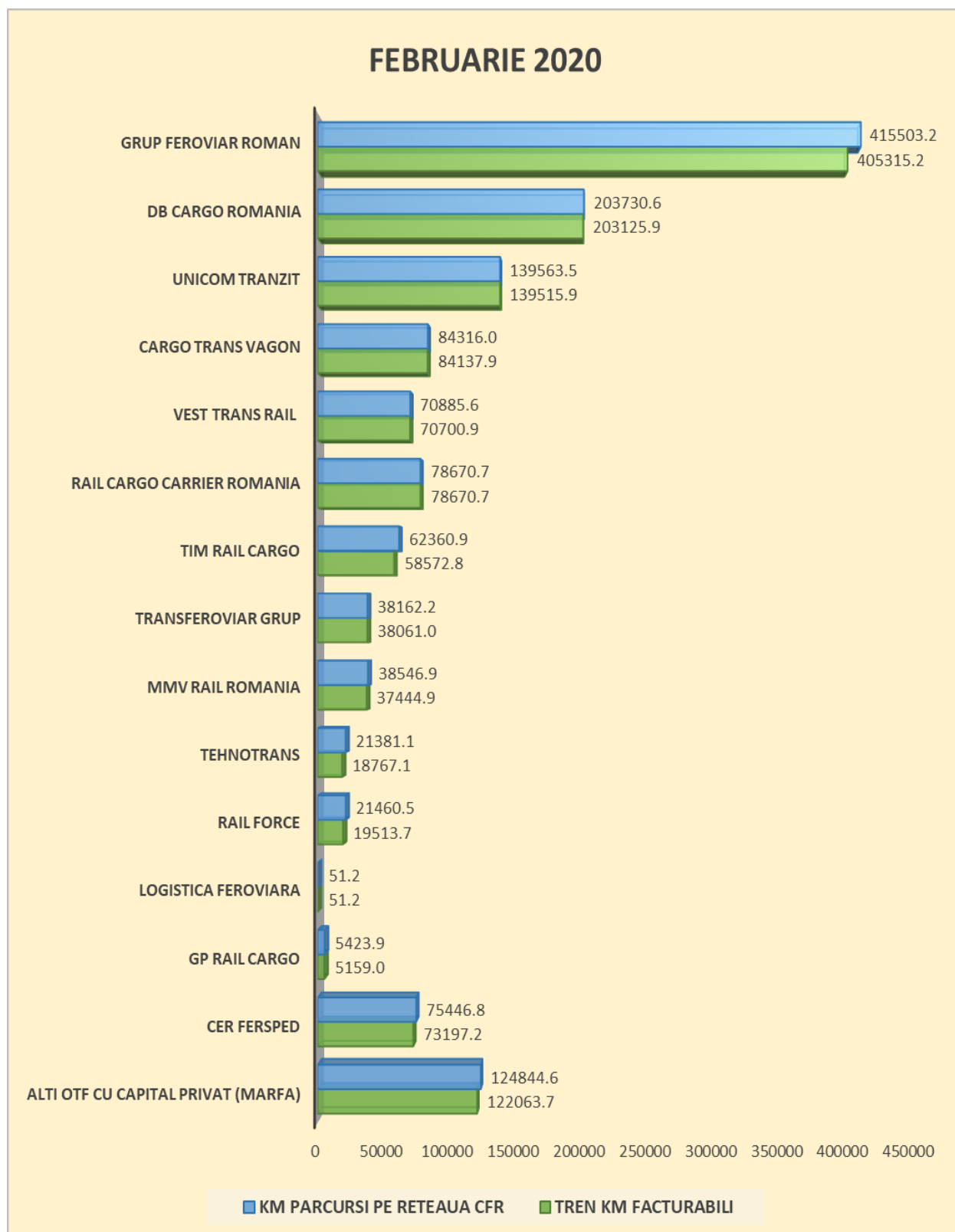
Graficul nr.31



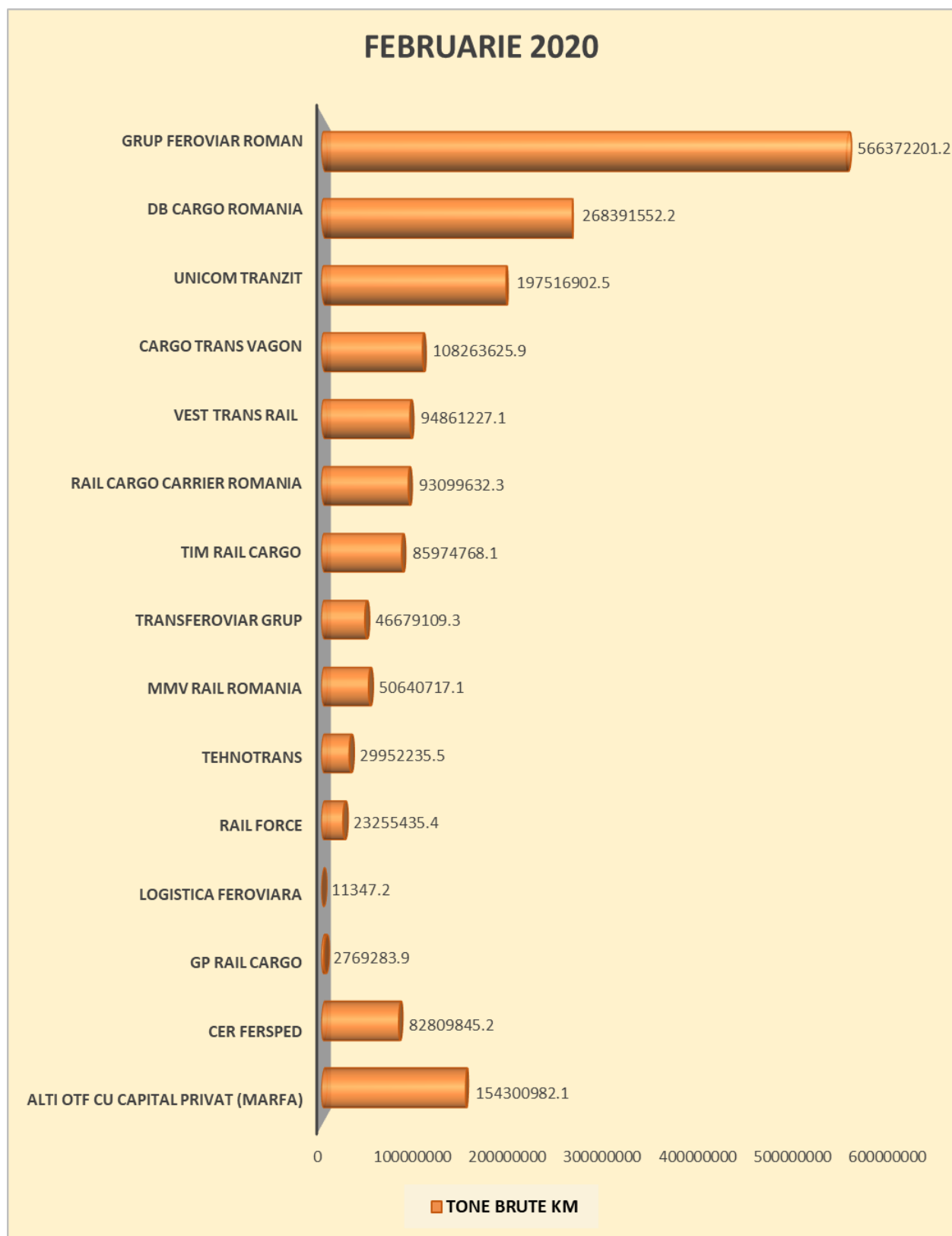
Graficul nr. 32



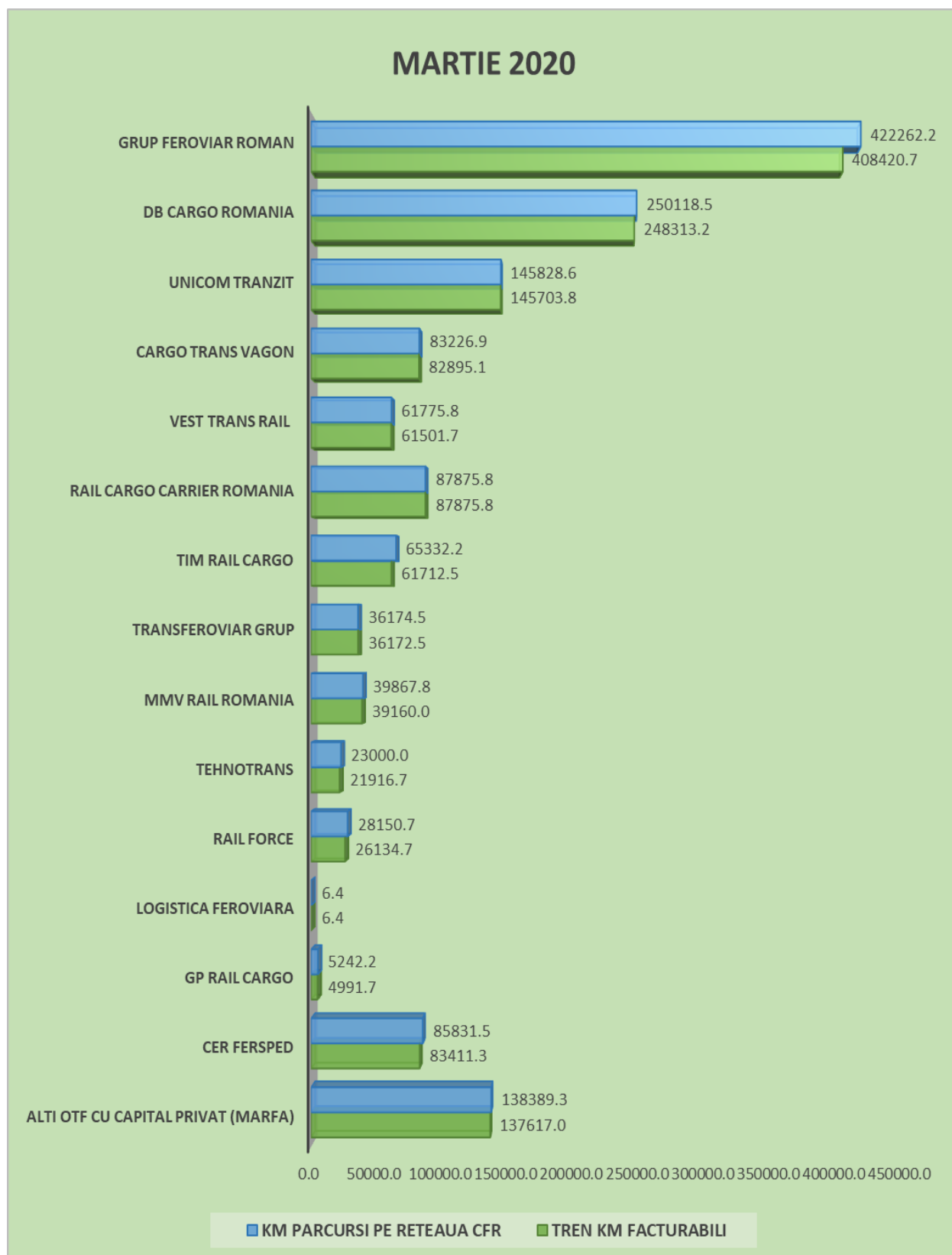
Graficul nr. 33



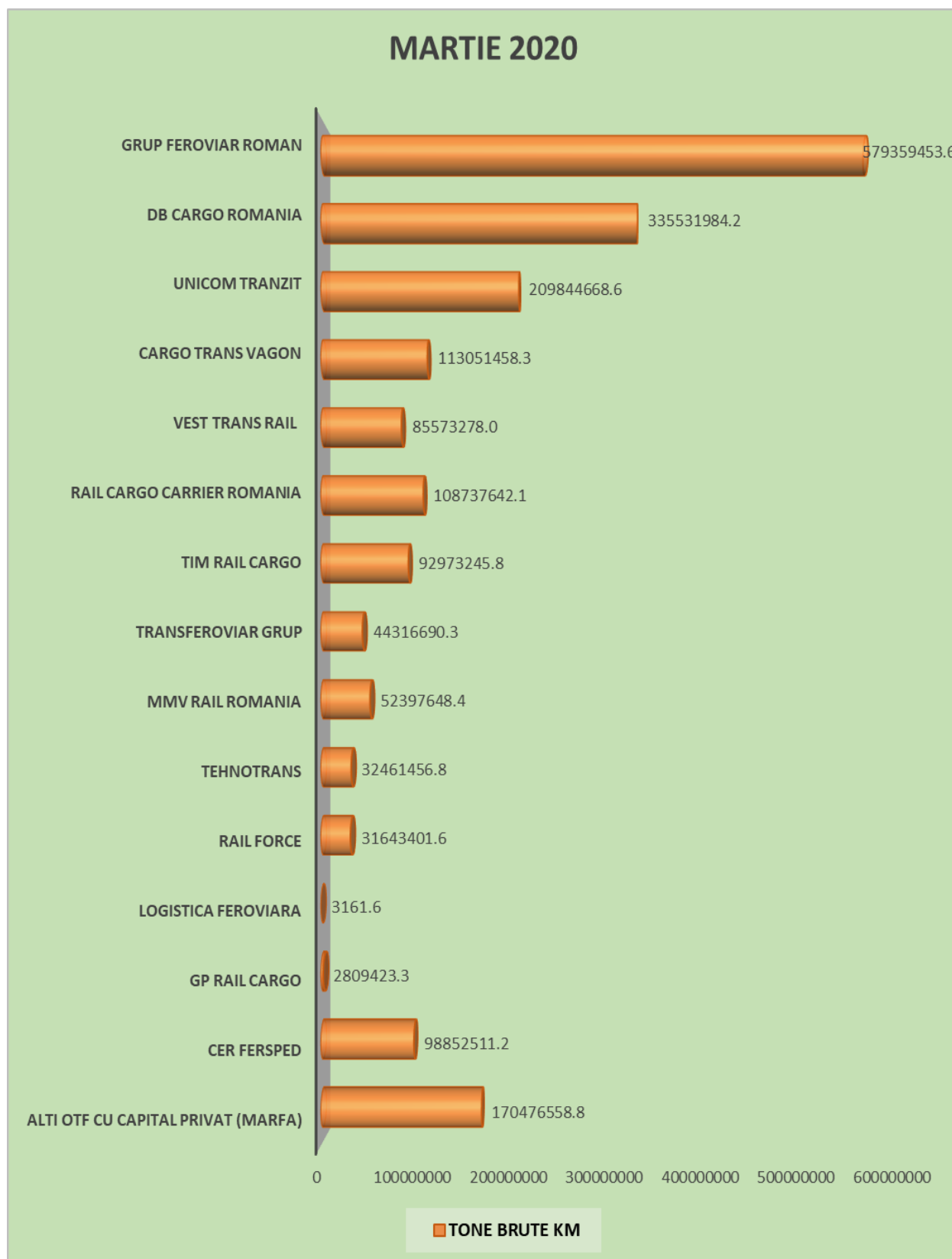
Graficul nr. 34



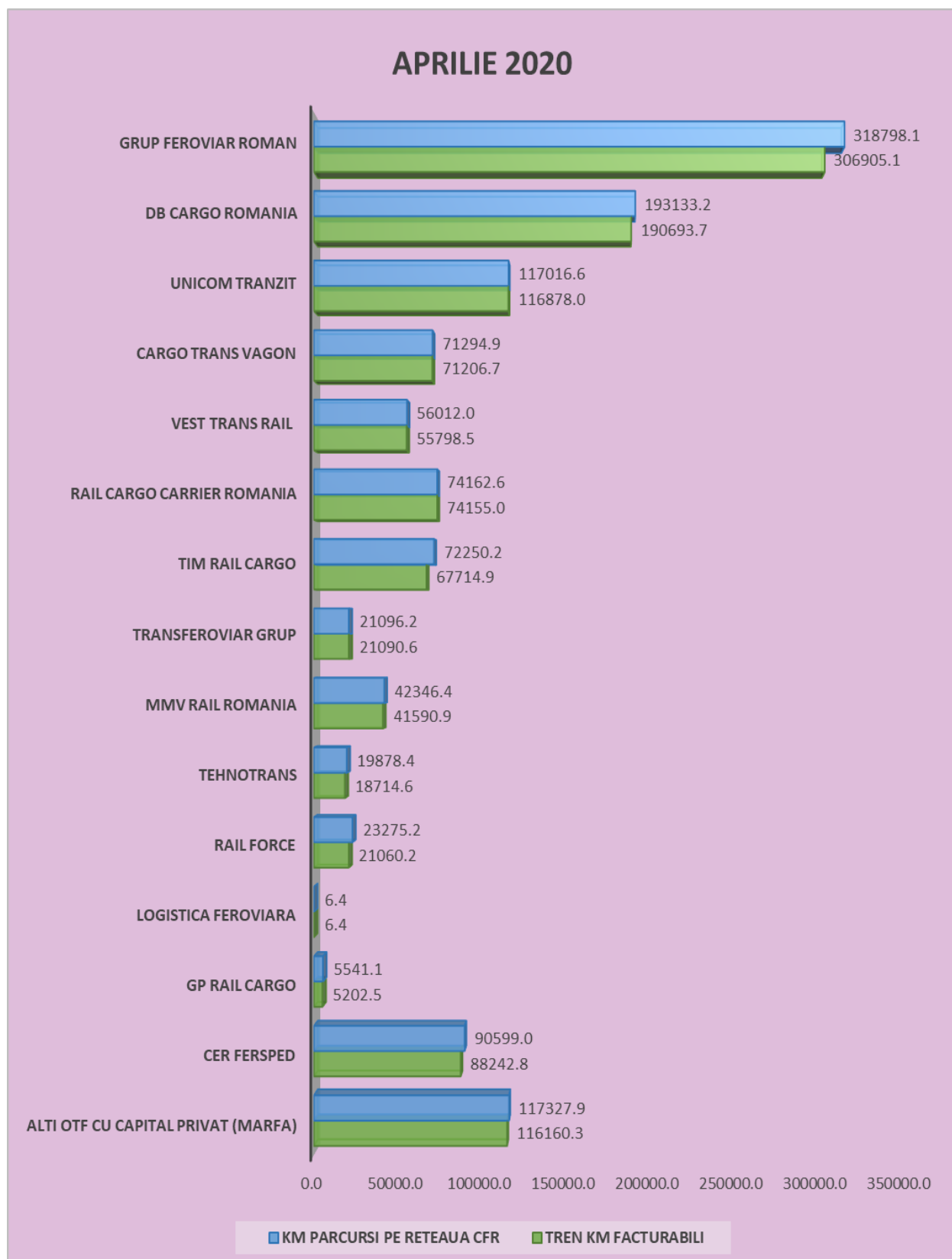
Graficul nr. 35



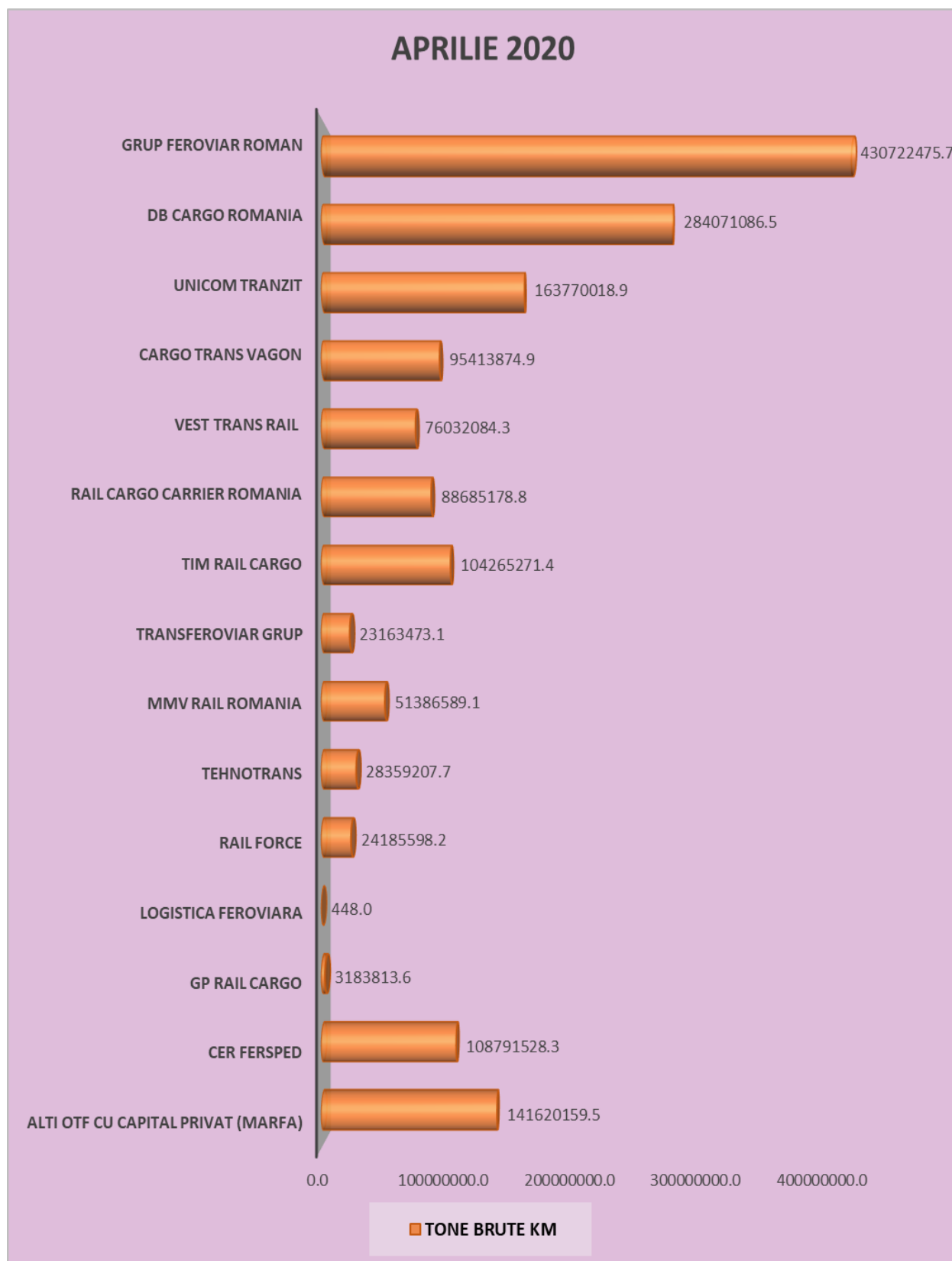
Graficul nr.36



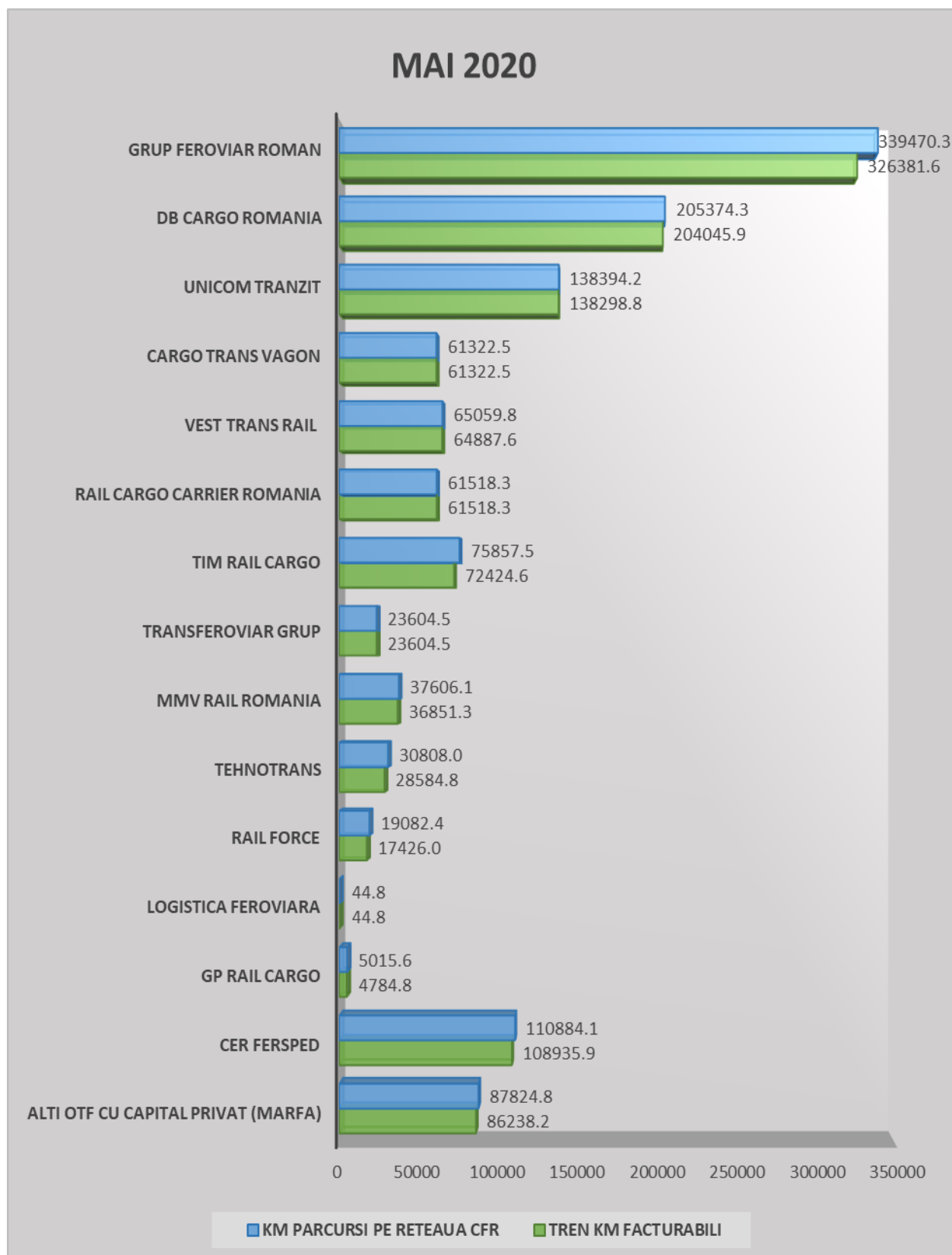
Graficul nr. 37



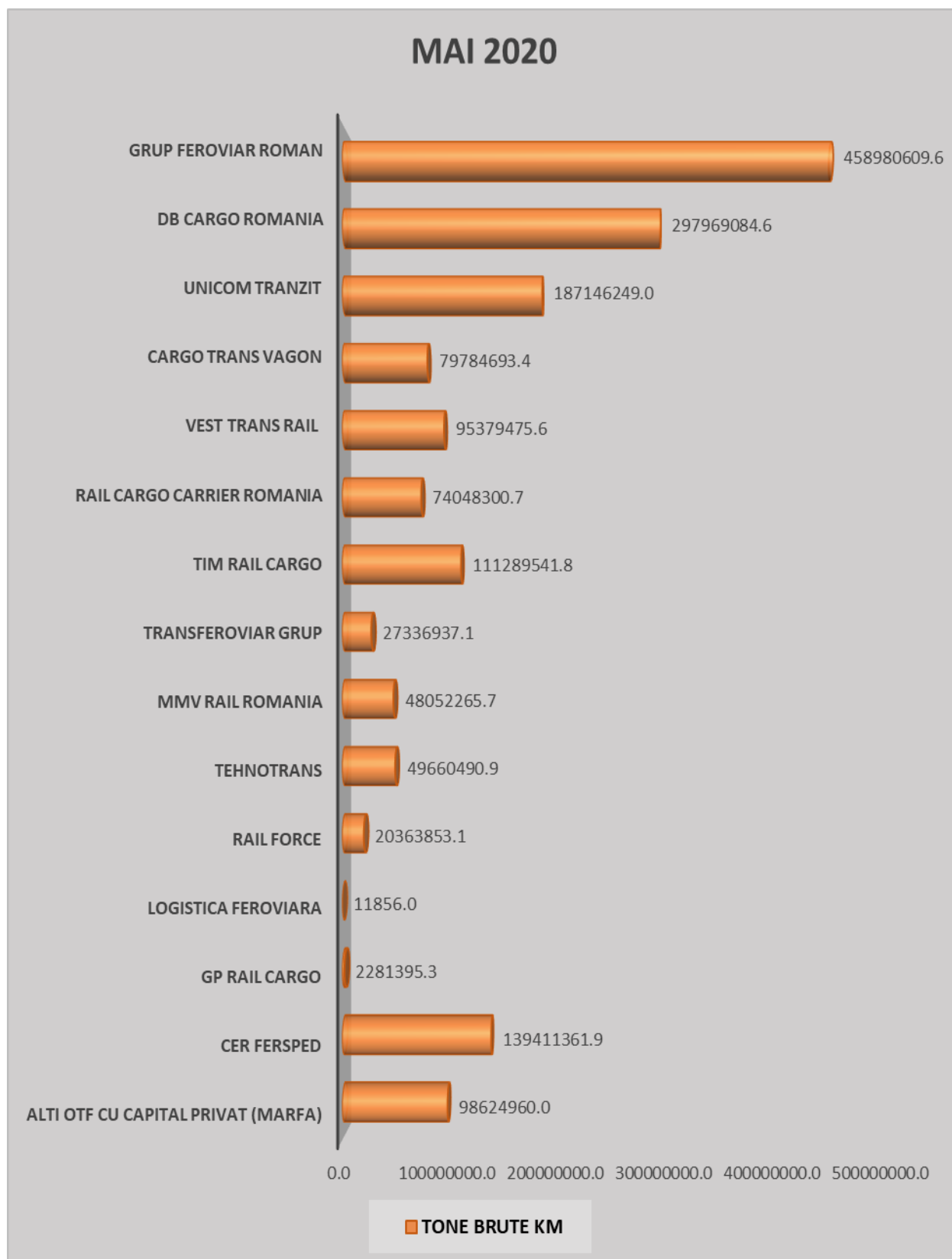
Graficul nr. 38



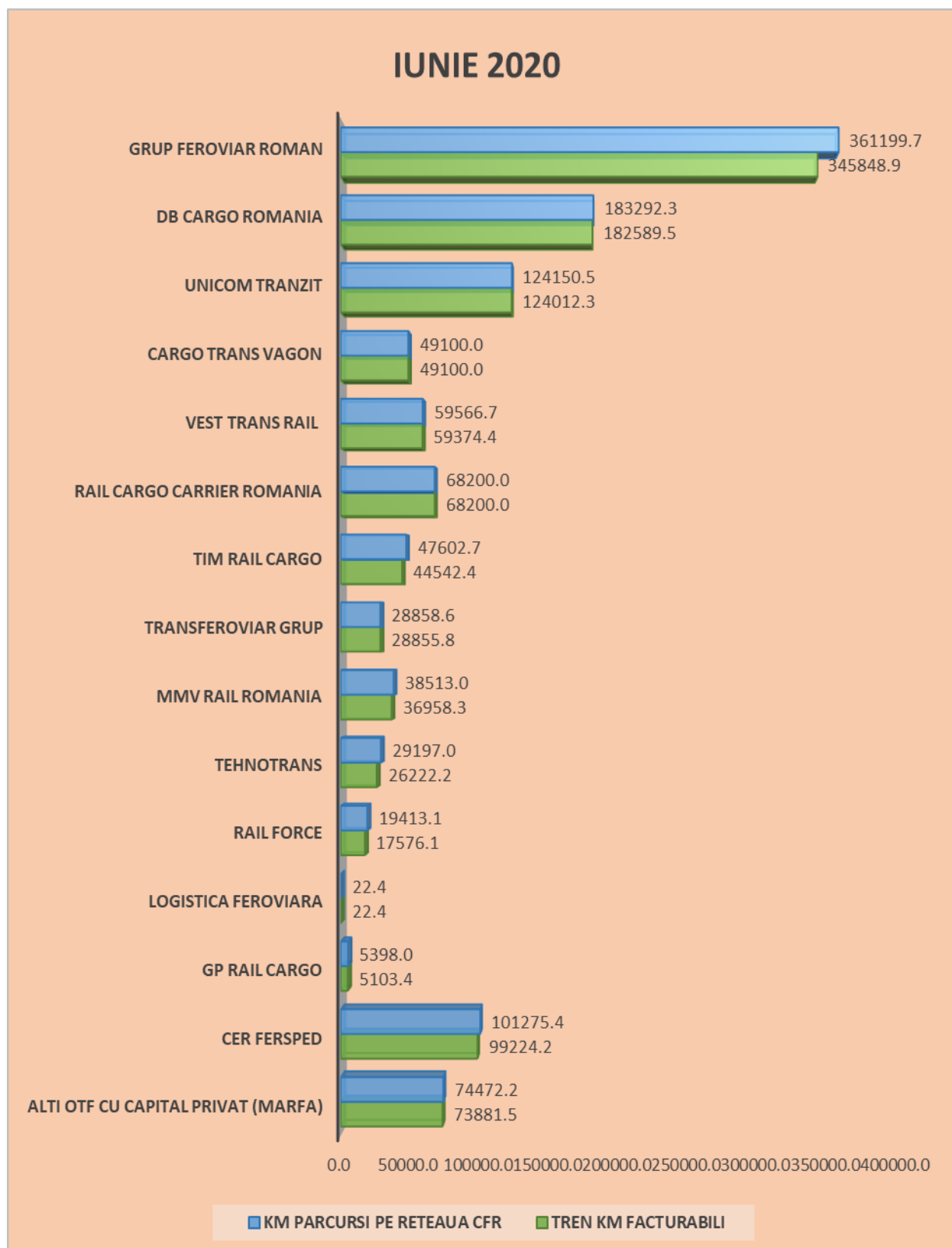
Graficul nr. 39



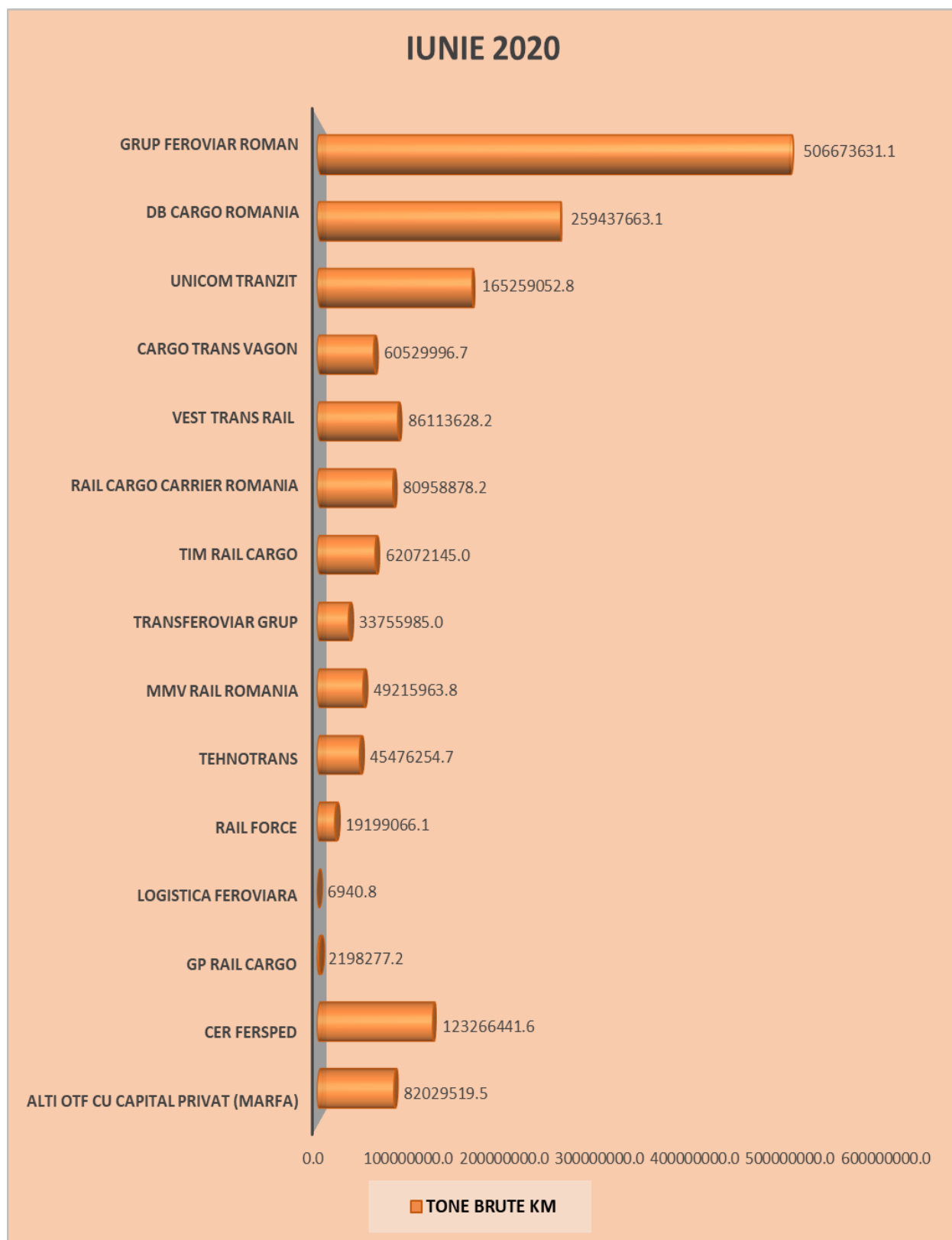
Graficul nr. 40



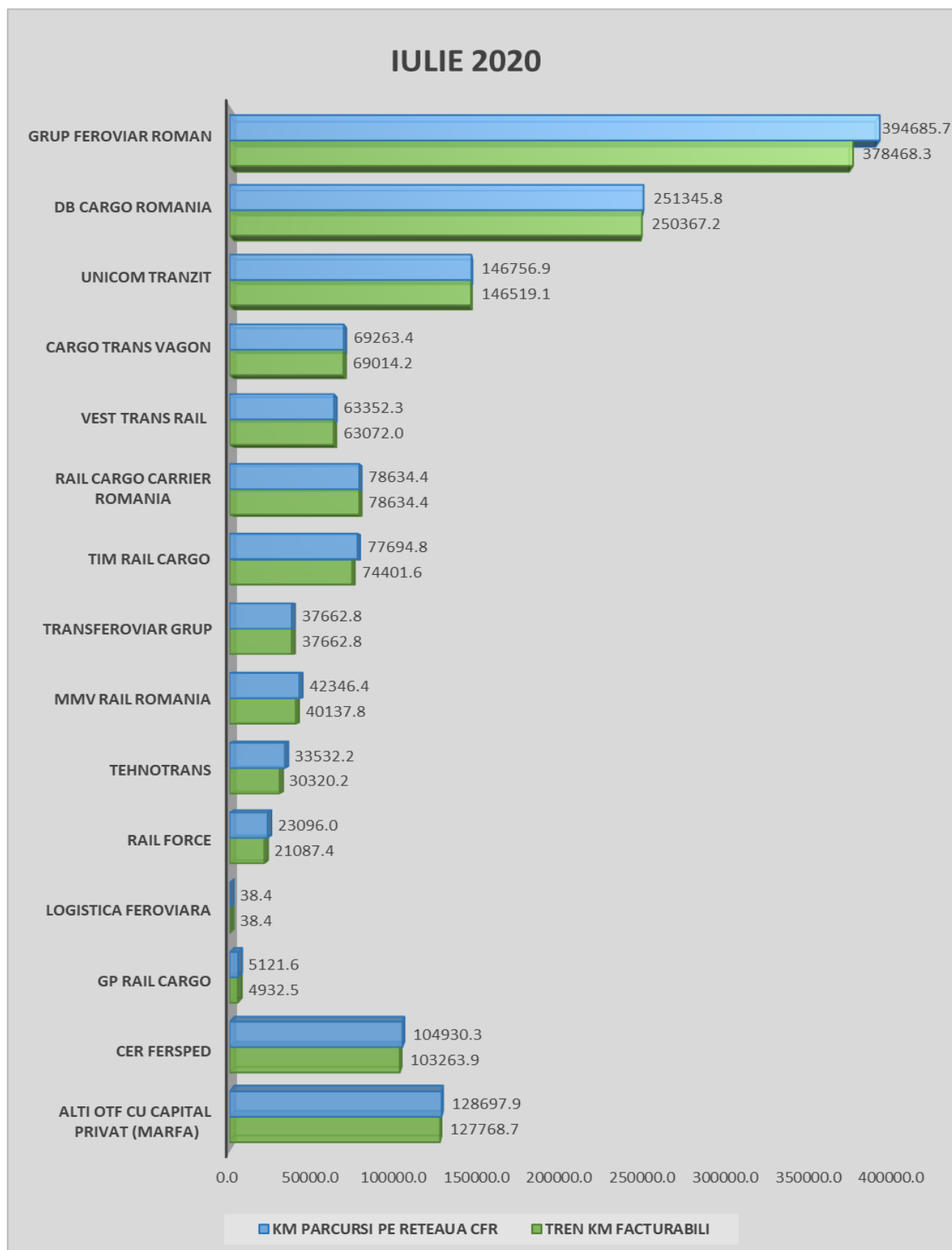
Graficul nr. 41



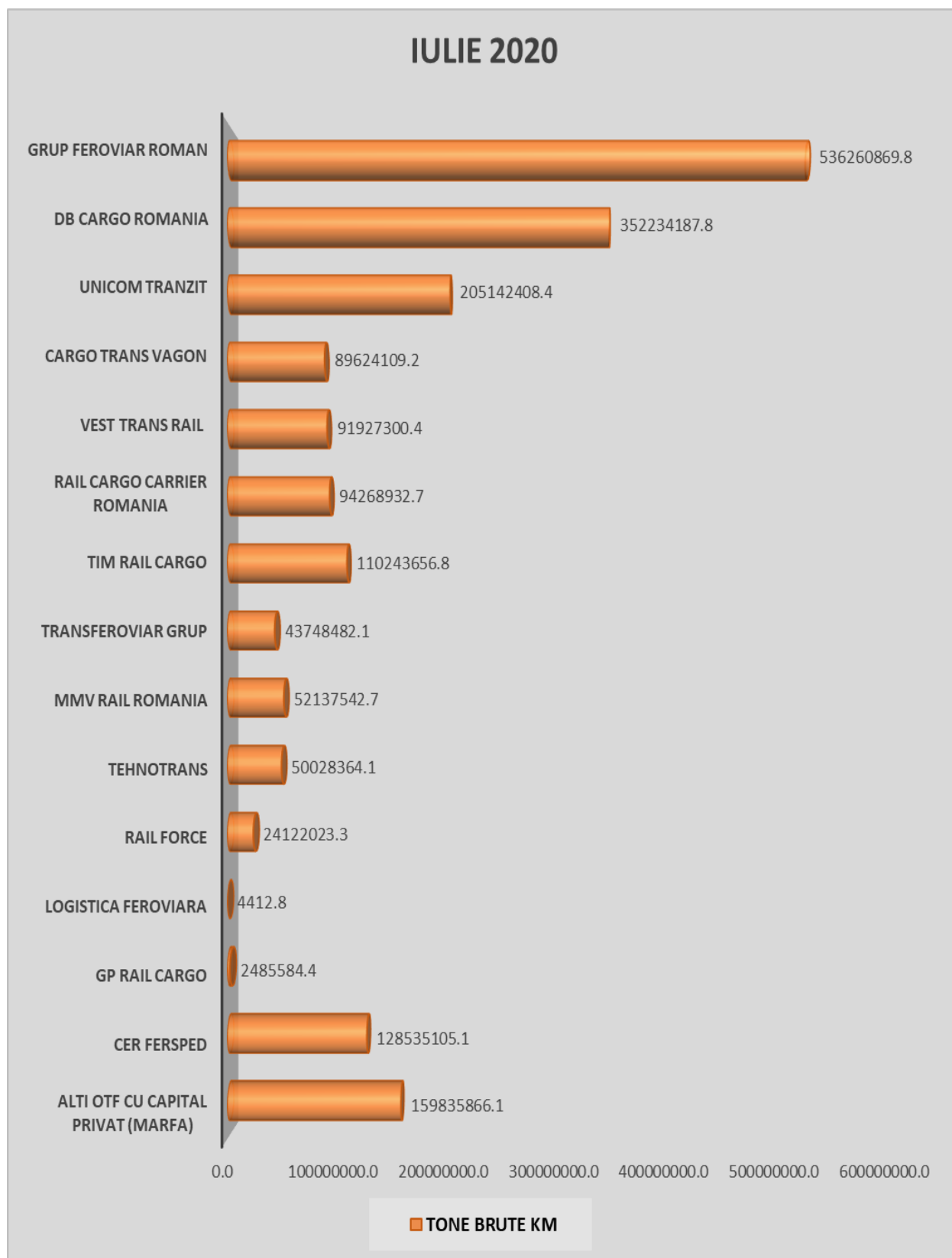
Graficul nr. 42



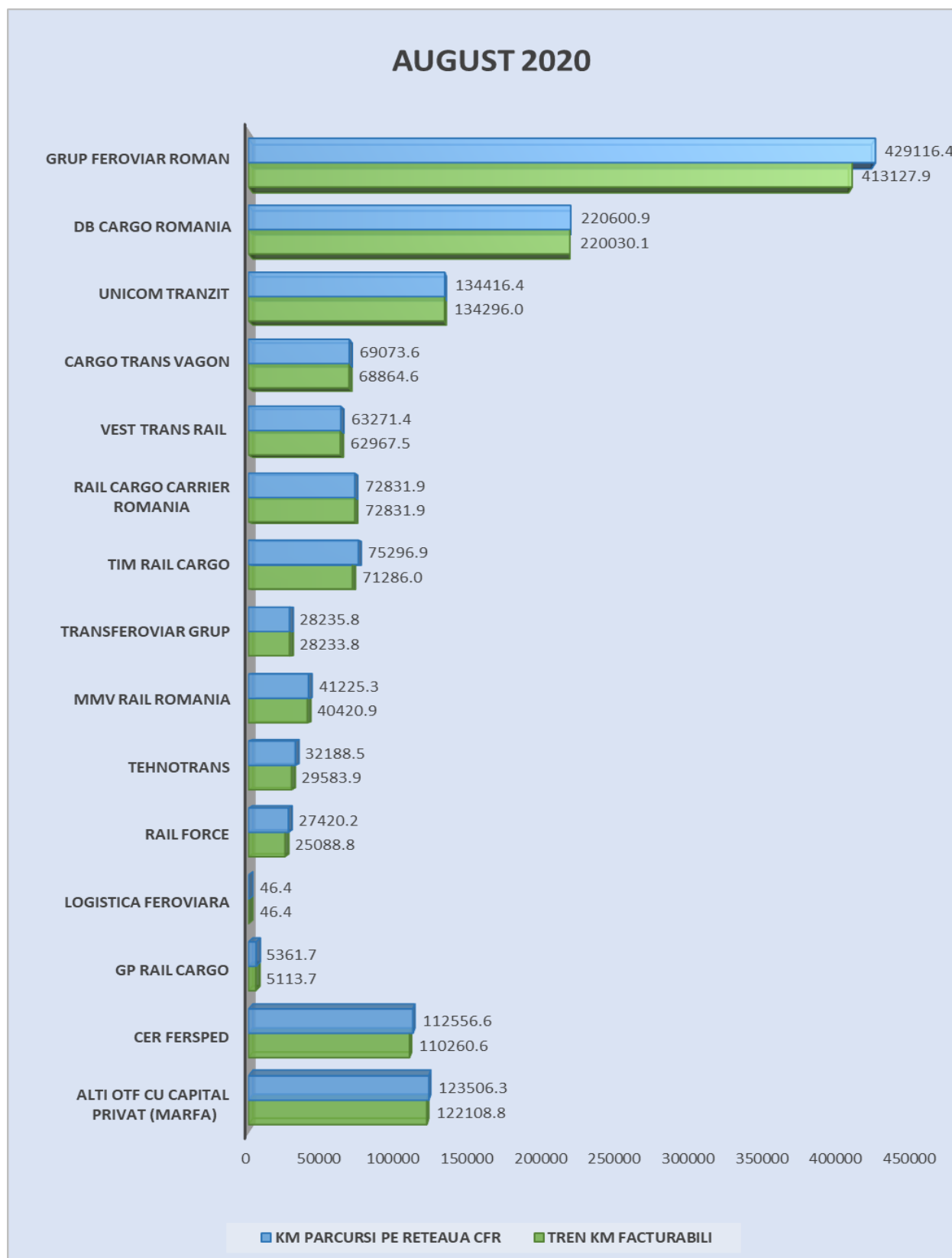
Graficul nr. 43



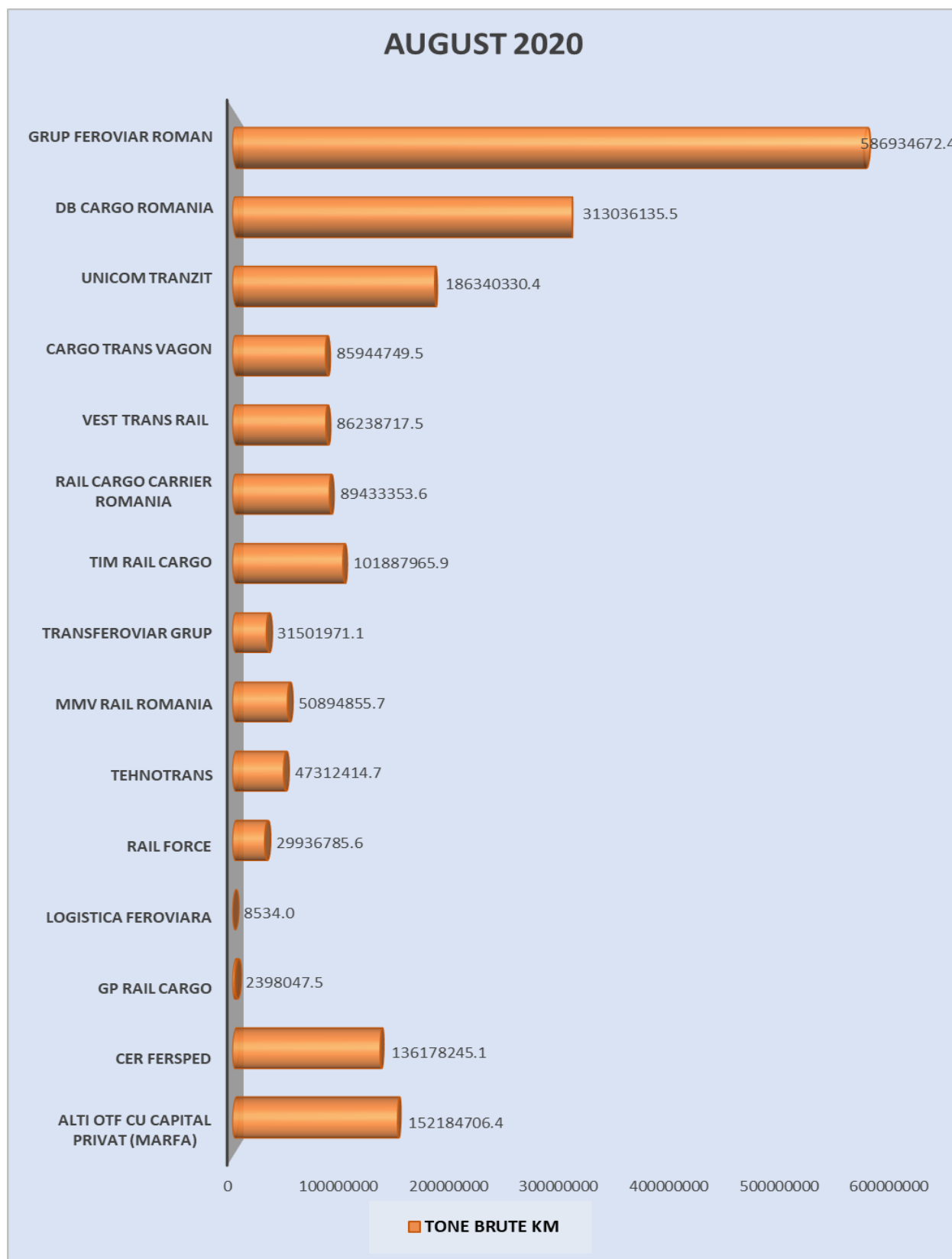
Graficul nr. 44



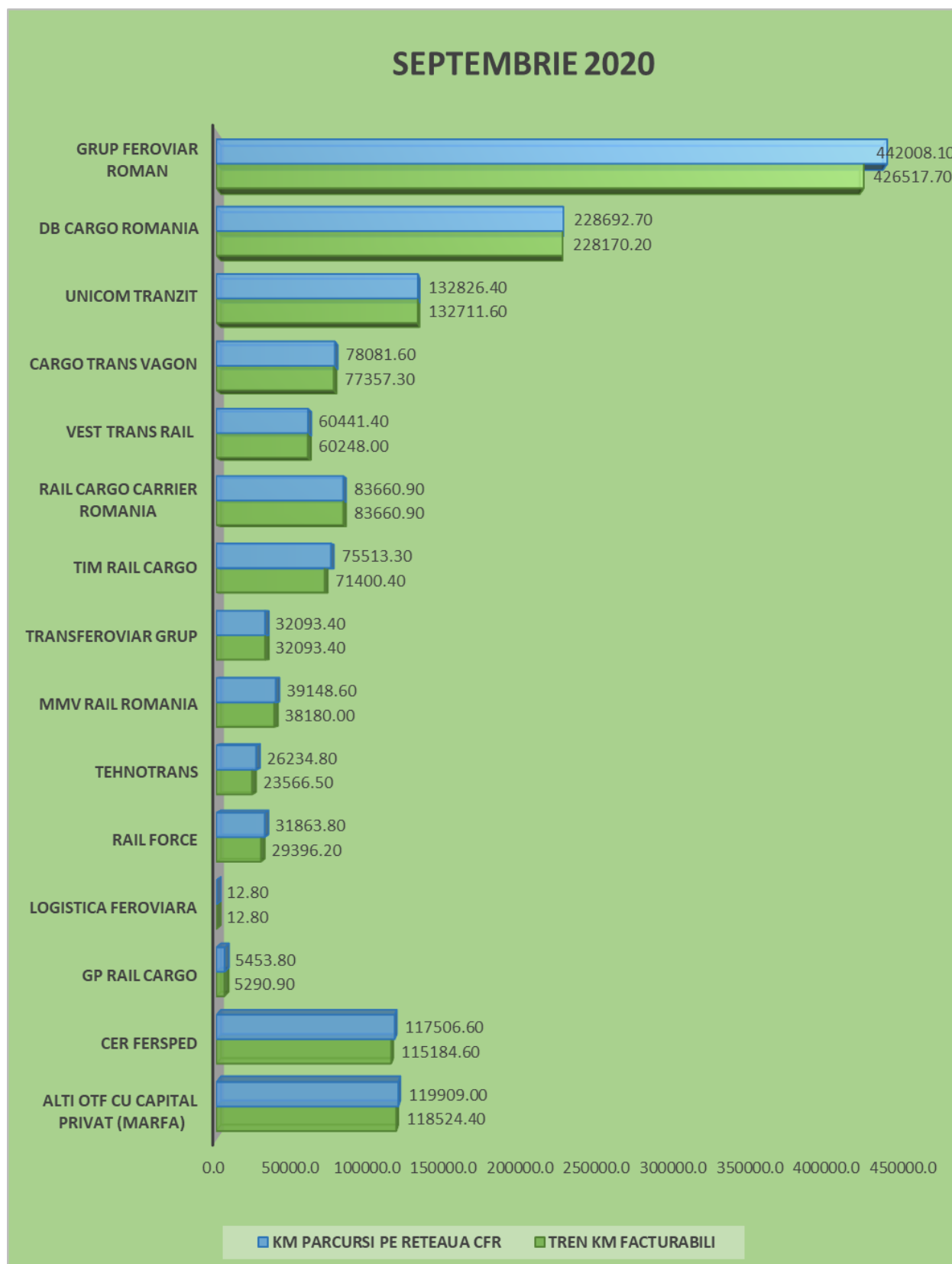
Graficul nr. 45



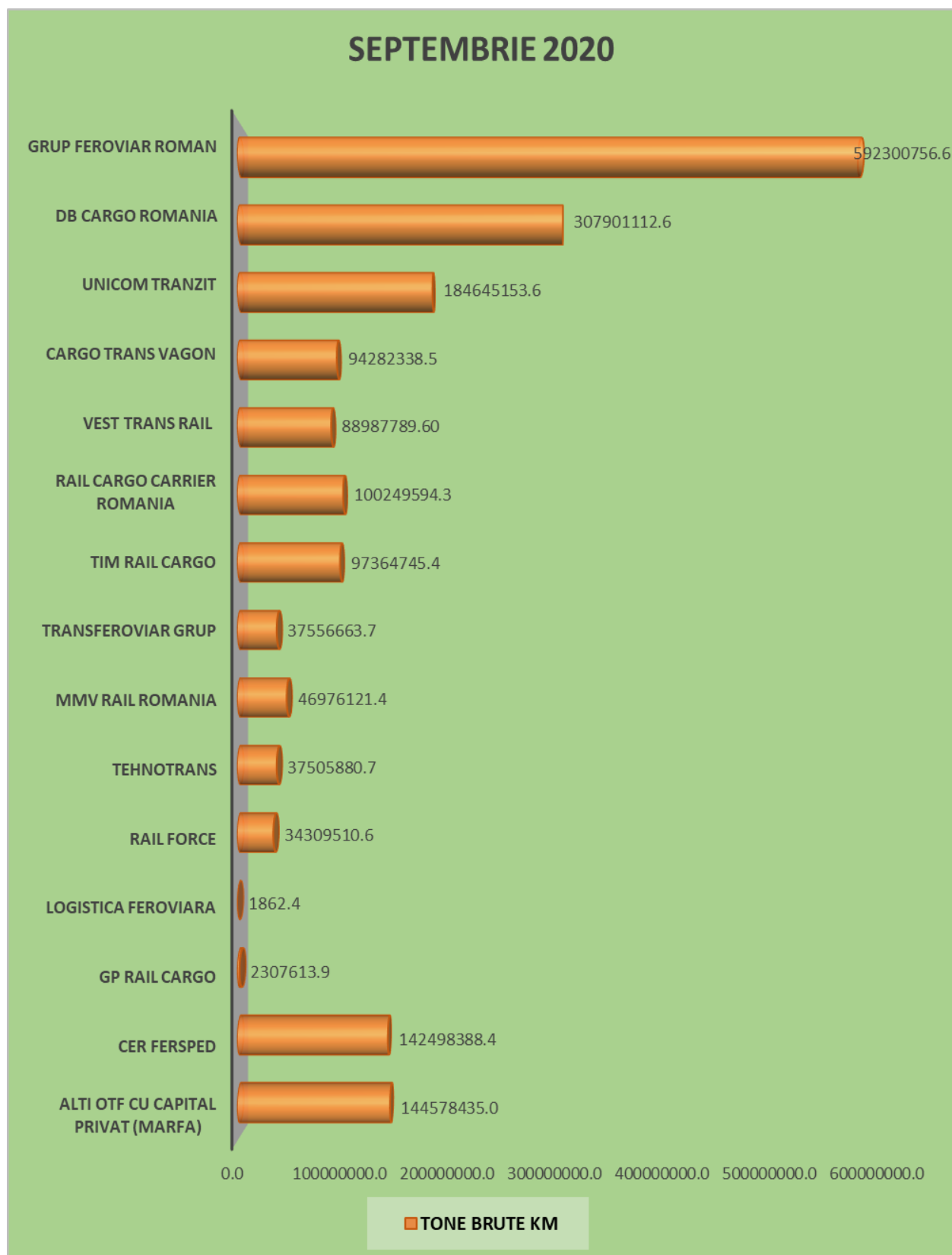
Graficul nr. 46



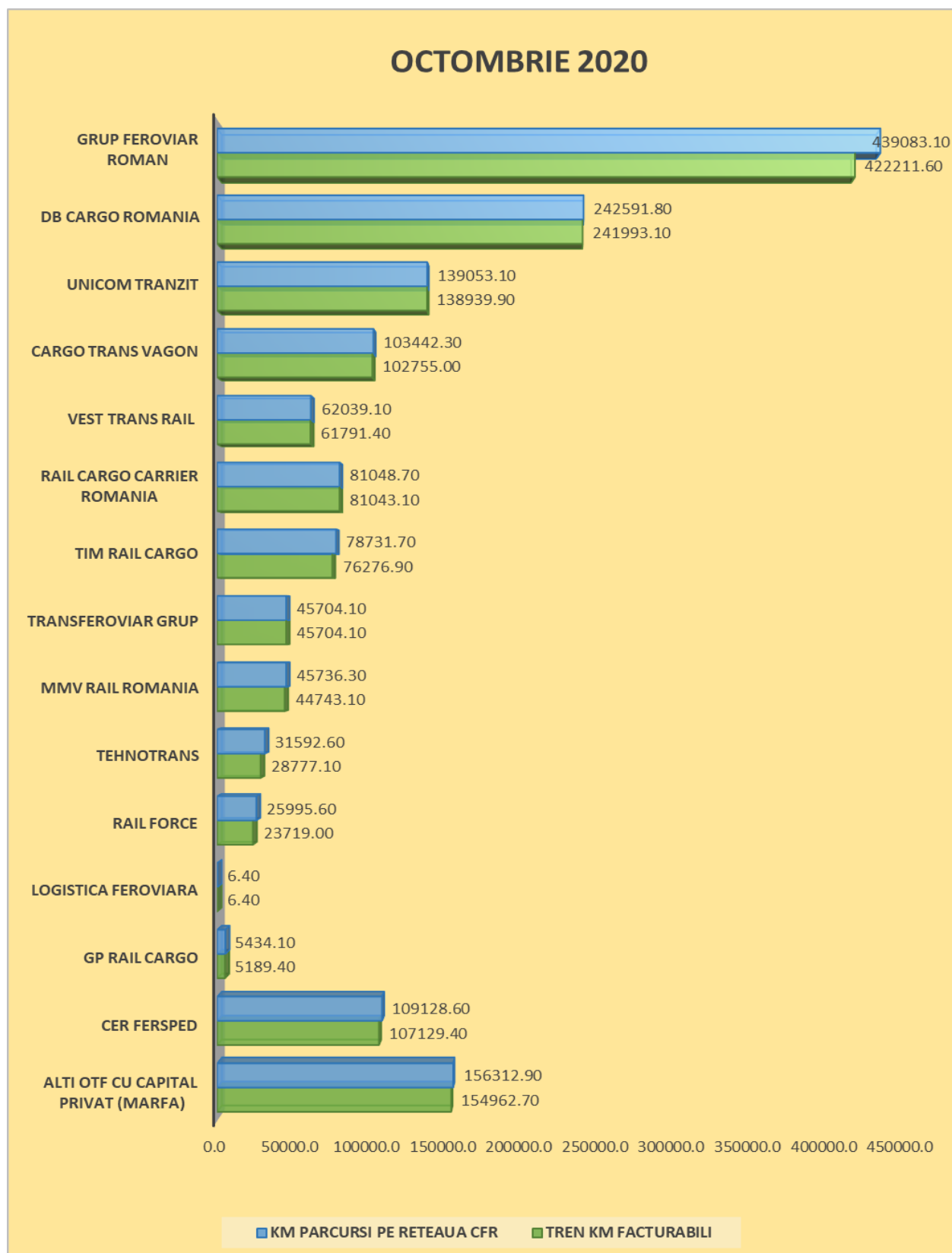
Graficul nr.47



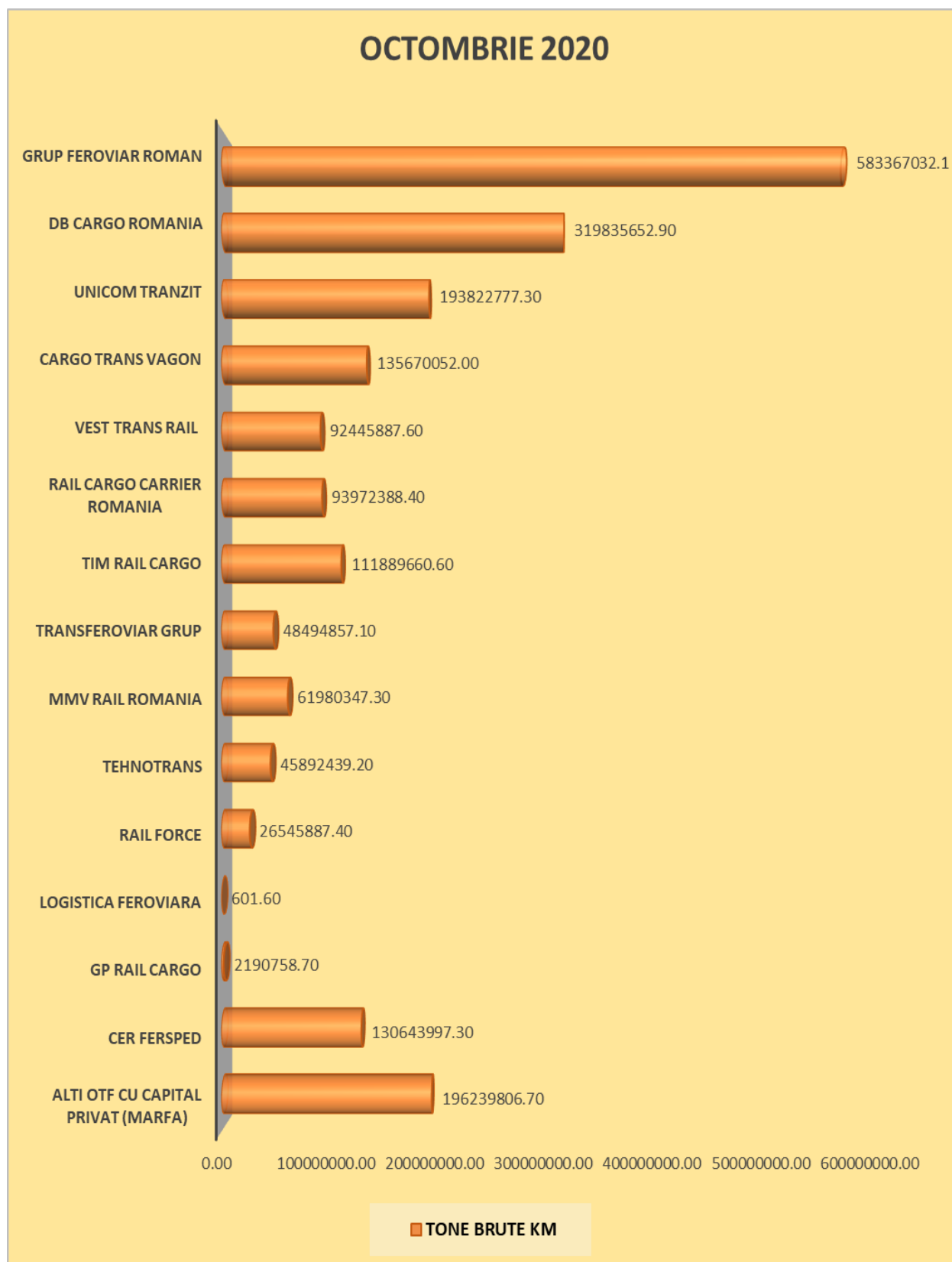
Graficul nr. 48



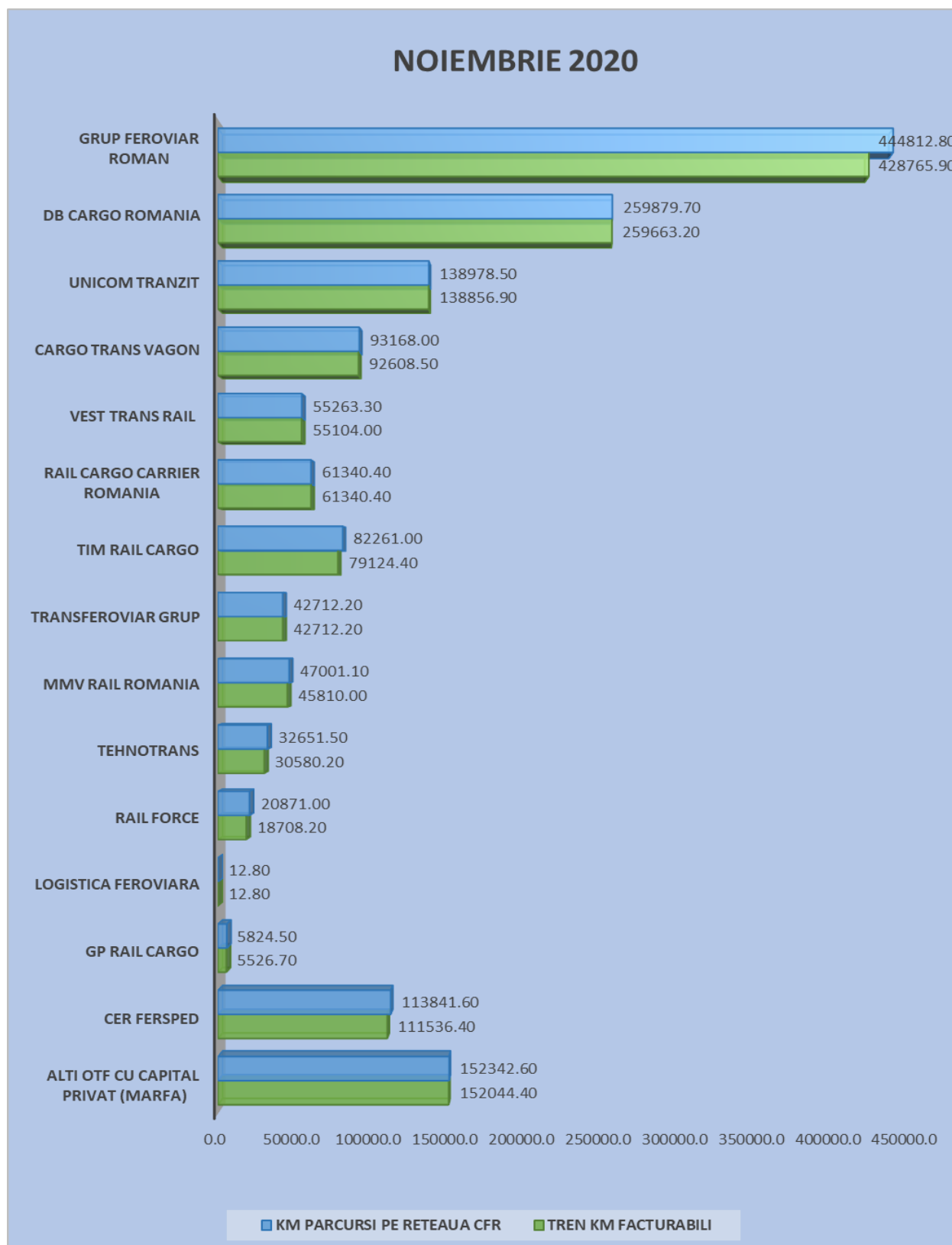
Graficul nr. 49



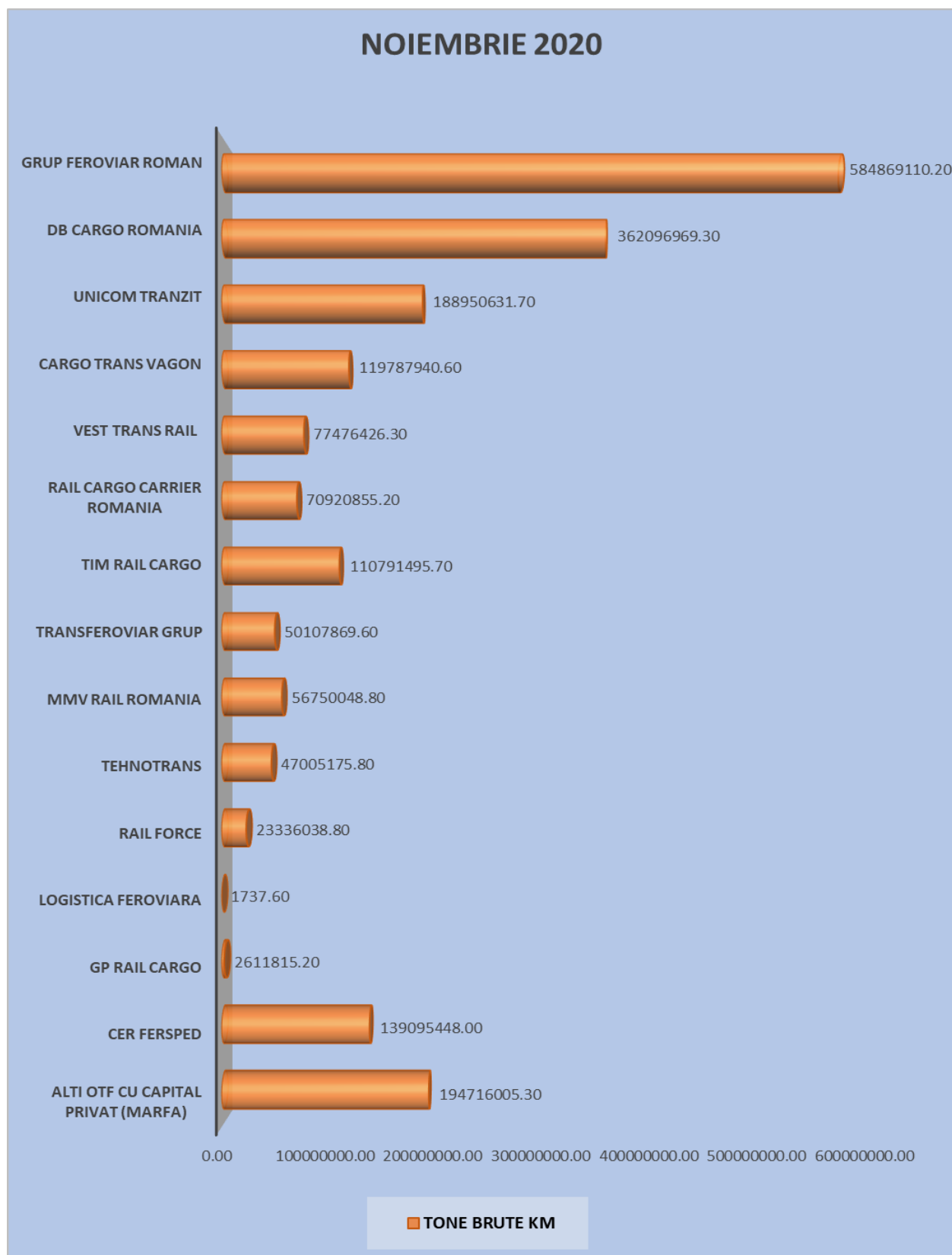
Graficul nr. 50



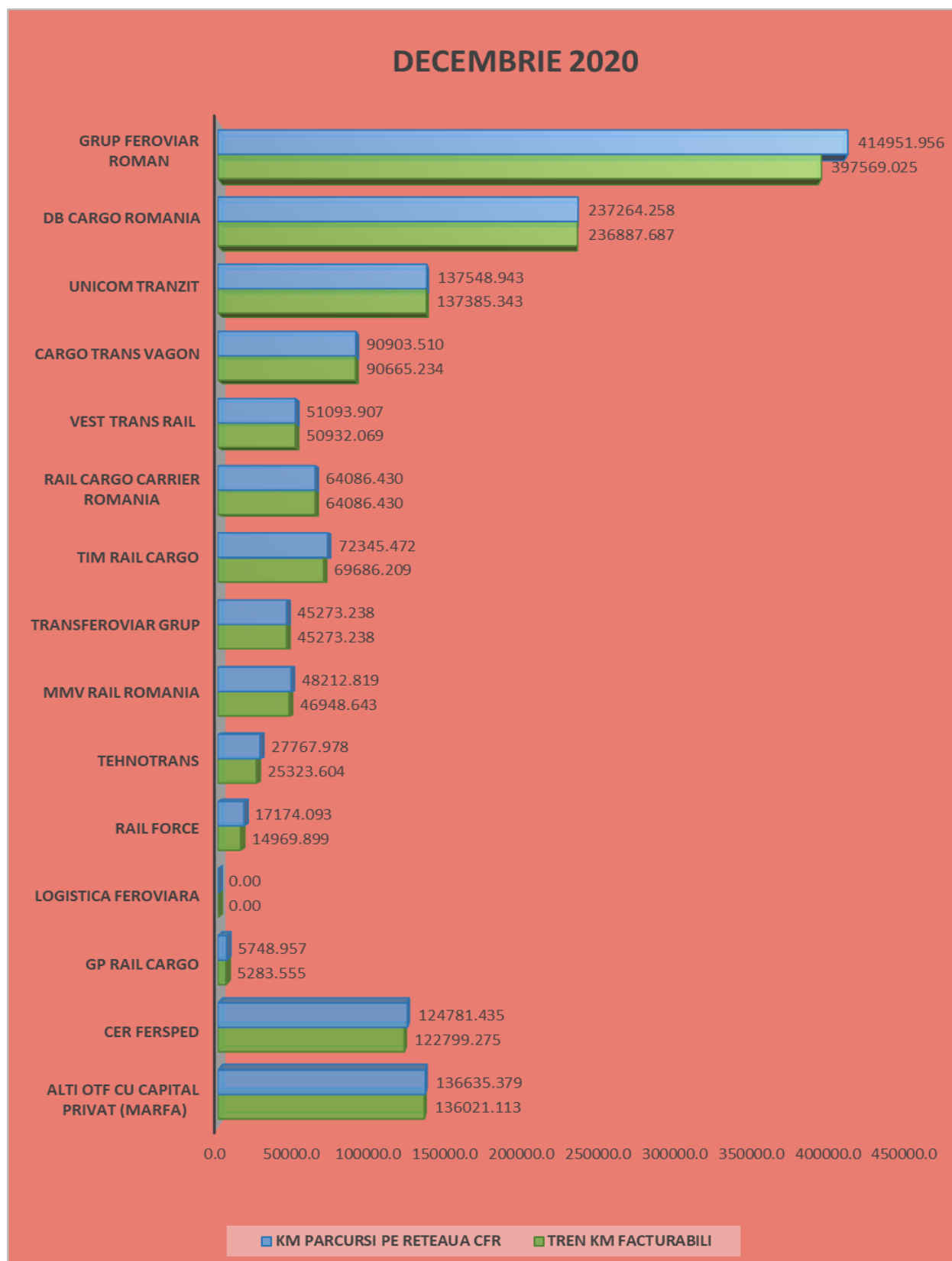
Graficul nr. 51



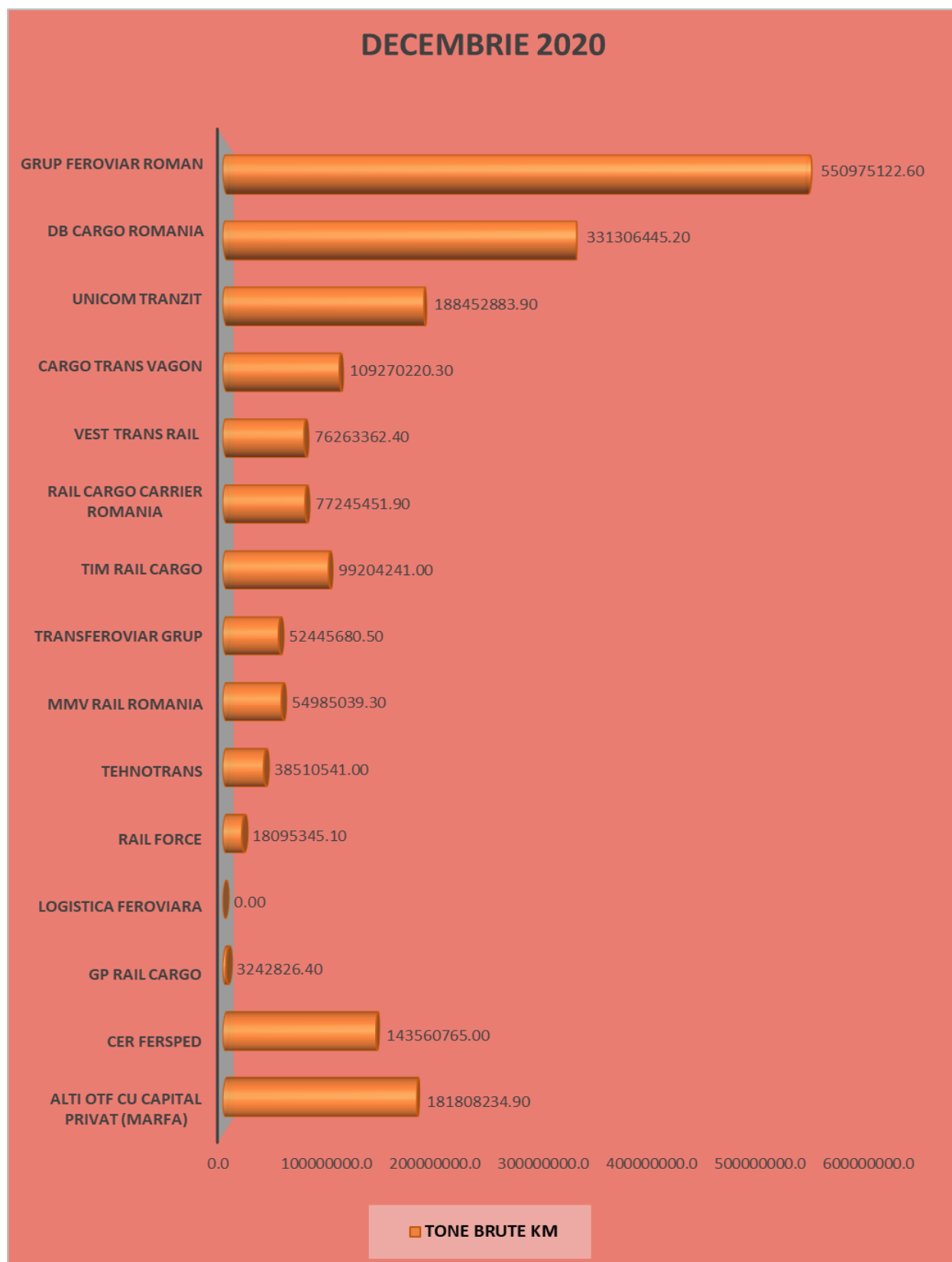
Graficul nr. 52



Graficul nr. 53



Graficul nr. 54



În continuare, Graficele cu numerele 55, 56 și 57 cuprind informațiile comparative pentru toți cei 14 operatori de transport feroviar de marfă pentru întregul an 2020, cu privire la:

- Graficul nr. 55 – Total Km. parcurși pe rețeaua CFR în perioada ianuarie – decembrie 2020;
- Graficul nr. 56 – Total Km. facturabili pe rețeaua CFR în perioada ianuarie – decembrie 2020;
- Graficul nr. 57 – Total tone brute Km. transportate în perioada ianuarie – decembrie 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 douăsprezece 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. 18/24.02.2019 și respectiv nr. 19/12.03.2019.

Analizând activitatea din punctul de vedere al celor trei indicatori, se poate observa că cele mai bune rezultate pe toate cele 12 luni ale anului 2020 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 luna mai până la sfârșitul anului, majoritatea operatorilor feroviari de transport marfă au avut o revenire, obținând până la sfârșitul anului, creșteri.

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

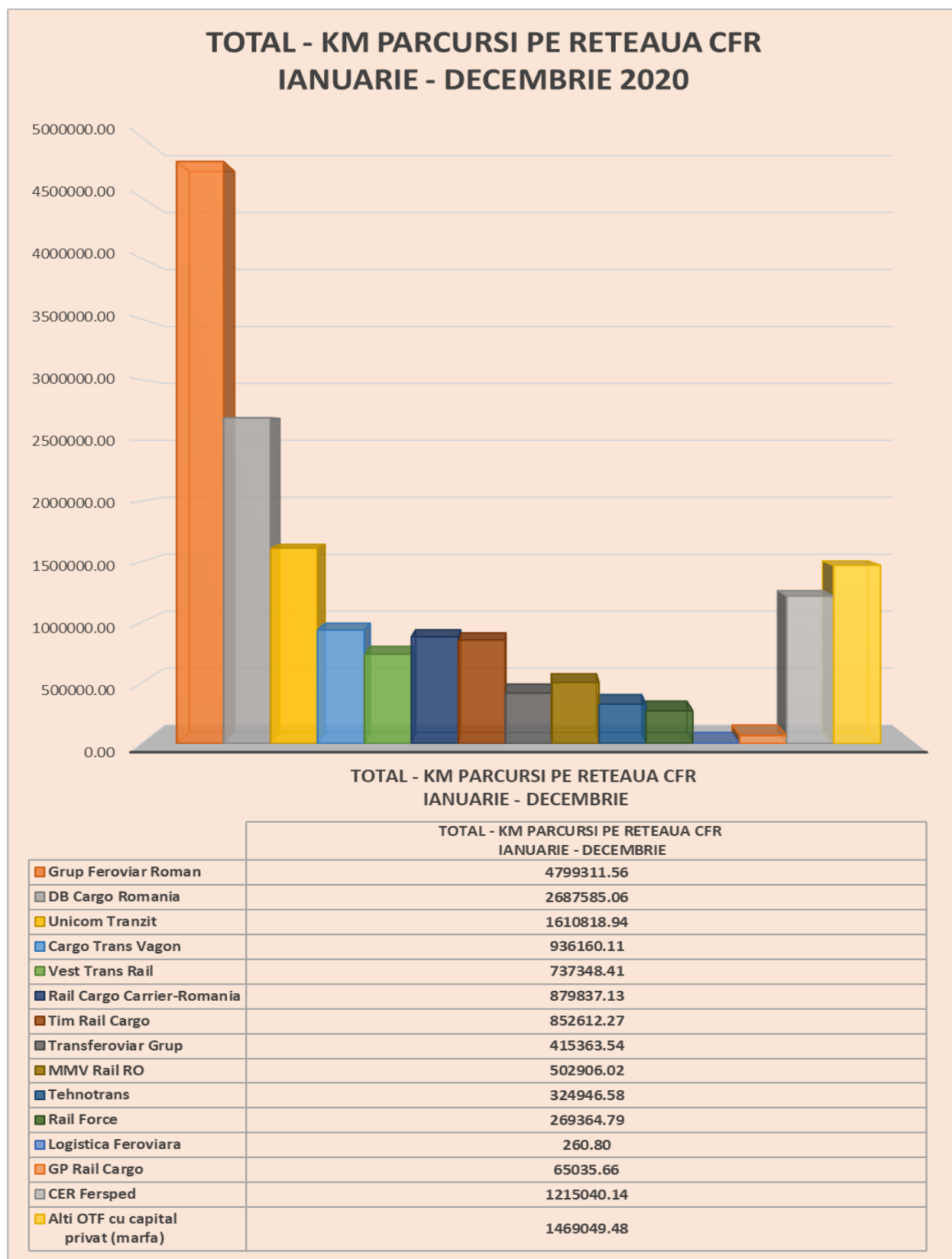
- SC GFR SA a parcurs un total, în toată această perioadă, de 4799311,56 km. parcurși pe rețelele CFR, care au fost facturați în totalitate și a transportat un număr de 6509840577,0 tone brute km.
- SC DB Cargo România SRL a parcurs un număr de 2687585,06 km parcurși pe rețelele CFR care, de asemenea, au fost facturați în integralitate, transportând 3717098665,0 tone brute km.
- SC Unicom Tranzit SA a avut un parcurs pe rețelele CFR de 1610818,92 km. parcurși, care au fost în totalitate facturați, transportând o cantitate de 2234341329,8 tone brute km.

De reținut este și faptul că în cele douăsprezece luni, parcurgând un număr mai mult decât dublu de kilometri și transportând o cantitate dublă de mărfuri, SC Cer Fersped SA reușește să ocupe un merituos loc 4, înregistrând un parcurs pe rețelele CFR de 1215040 km. parcurși, care au fost în totalitate facturați, transportând o cantitate de 1452148412,8 tone brute km.

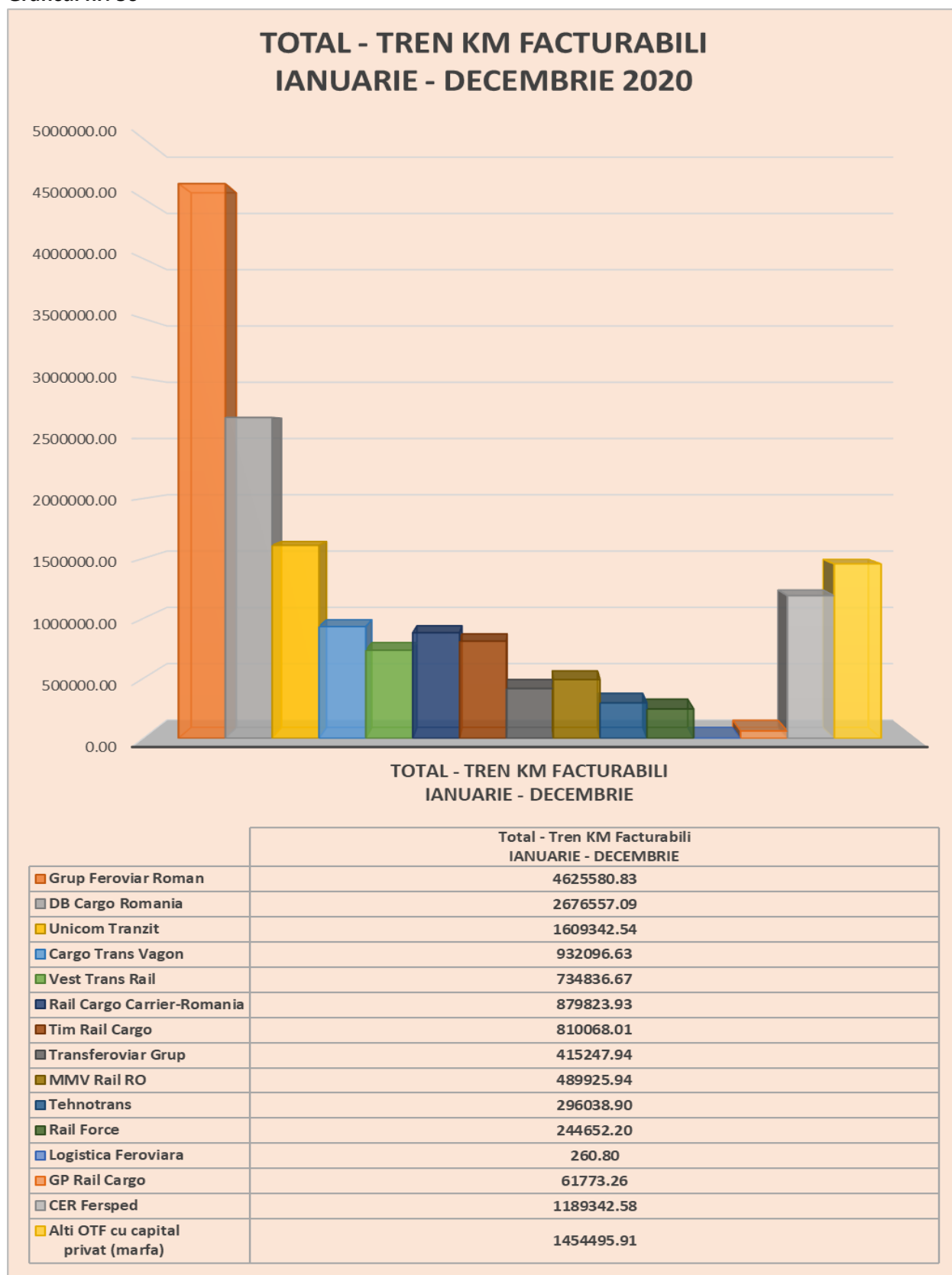
Acest lucru se explică prin faptul că, în timp ce unii operatori de transport feroviar de marfă, odată cu intrarea în starea de urgență, au înregistrat o scădere continuă a activității, până la sfârșitul semestrului I SC Cer Fersped SA a avut o creștere aproape constantă până la sfârșitul lunii decembrie a anului 2020, înregistrând o ușoară scădere în lunile iunie și octombrie, față de luna anterioară.

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 an, au obținut rezultate bune, ținându-se cont și de faptul că începând cu luna martie s-a declarat pandemia de COVID-19 și au fost impuse o serie de restricții care au dus automat la o scădere importantă a întregii activități economice, atât în România cât și în Europa.

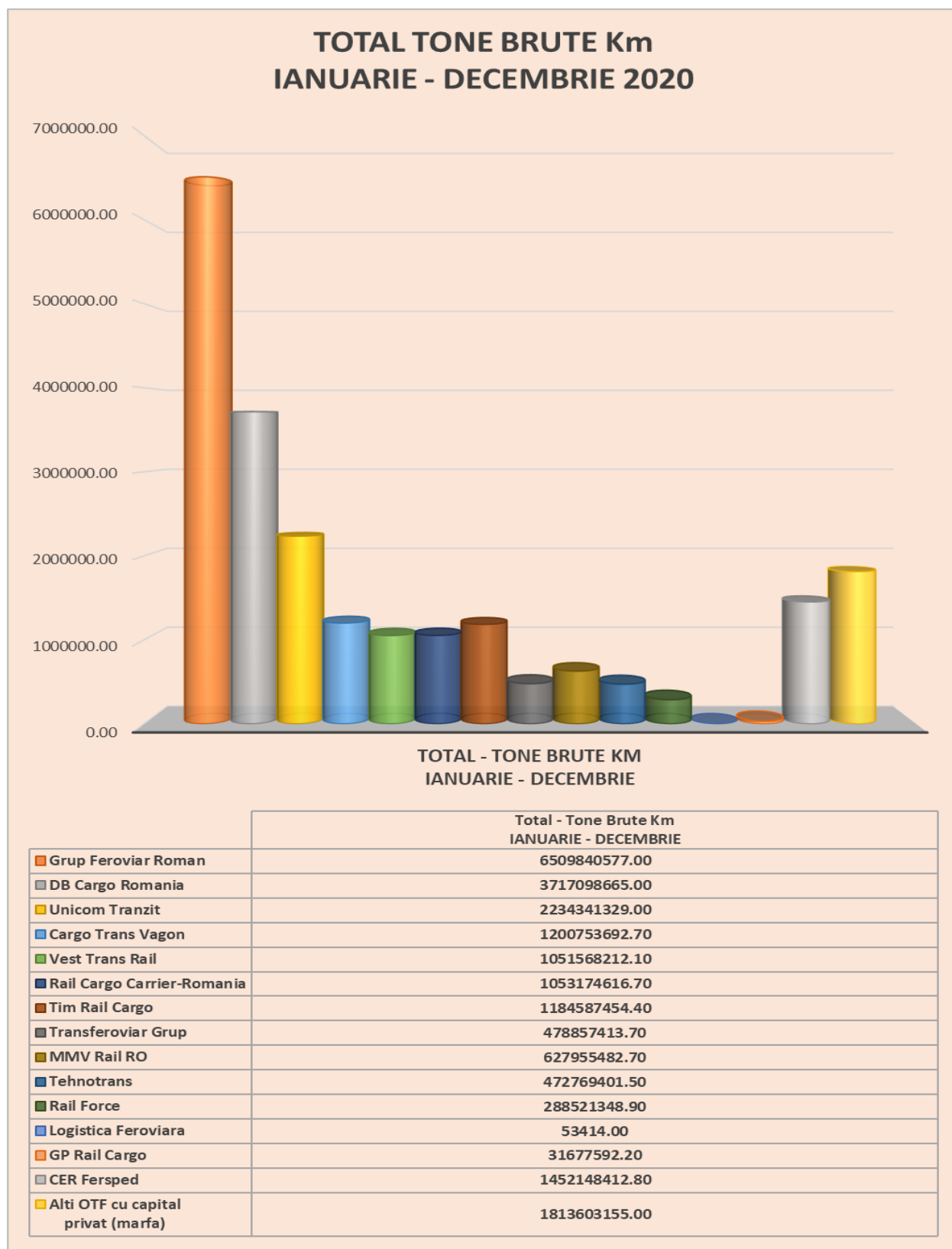
Graficul nr. 55



Graficul nr. 56



Graficul nr. 57



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:

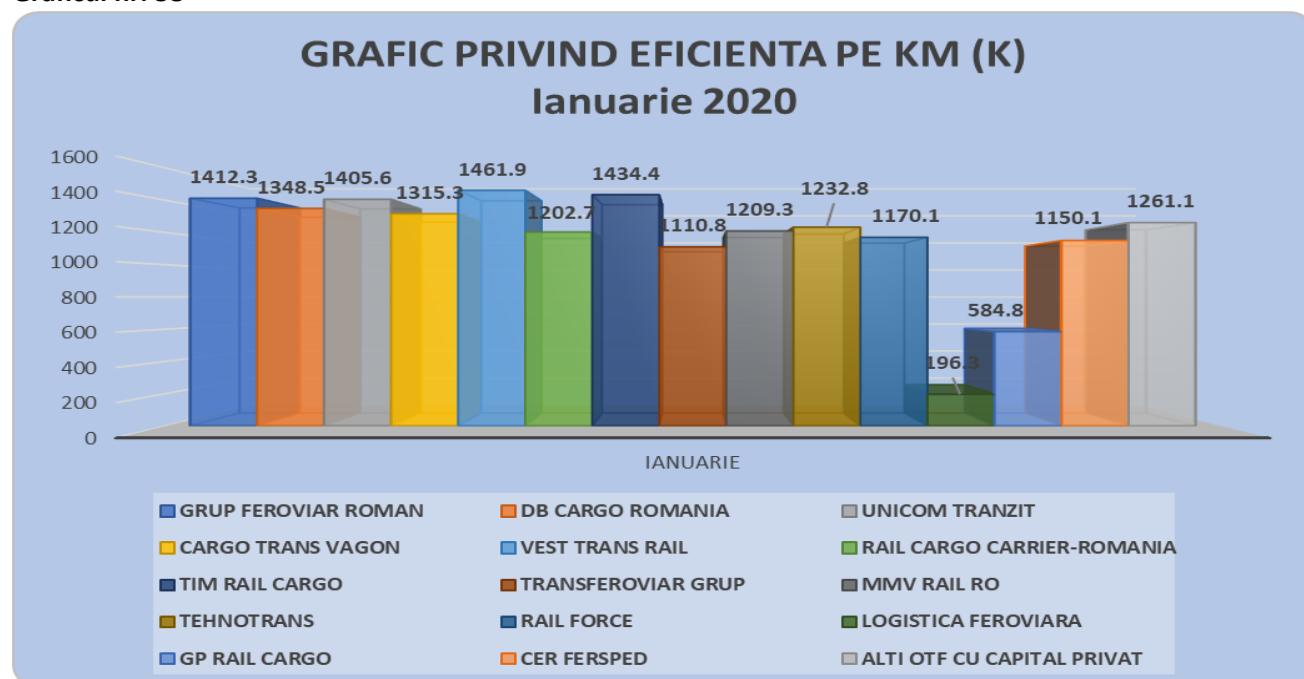
$$K = (\text{Tone brute Km}) : (\text{Km. parcurși pe rețele CFR})$$

Acest indicator de eficiență exprimă tonele bruteKm. transportate pe un Kilometru parcurs pe rețelele CFR și este calculat atât pentru fiecare lună din intervalul ianuarie până în decembrie 2020, cât și pentru tot intervalul.

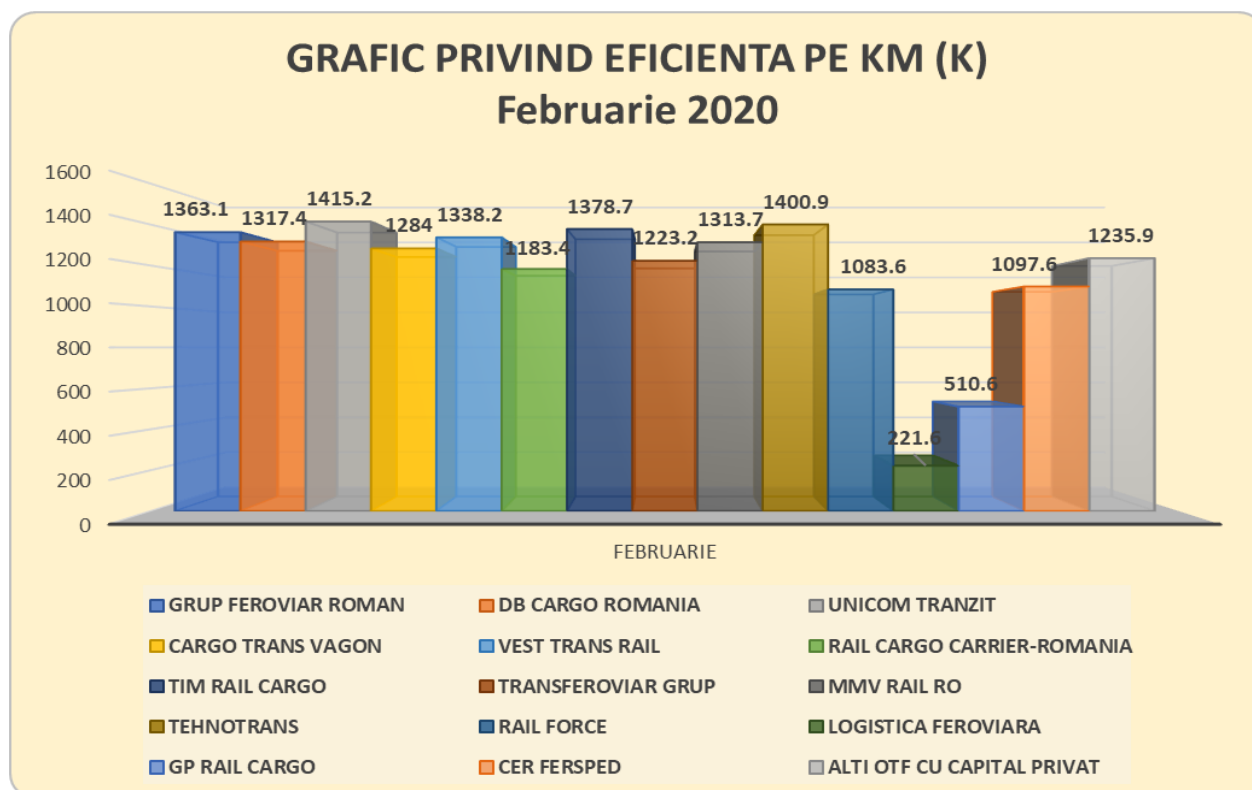
Valorile acestui indicator de eficiență sunt prezentate în:

- Graficul 58 pentru ianuarie;
- Graficul 59 pentru februarie;
- Graficul 60 pentru martie;
- Graficul 61 pentru aprilie;
- Graficul 62 pentru mai;
- Graficul 63 pentru iunie;
- Graficul 64 pentru iulie;
- Graficul 65 pentru august;
- Graficul 66 pentru septembrie;
- Graficul 67 pentru octombrie;
- Graficul 68 pentru noiembrie;
- Graficul 69 pentru decembrie;
- Graficul 70 pentru întreg intervalul ianuarie – decembrie 2020

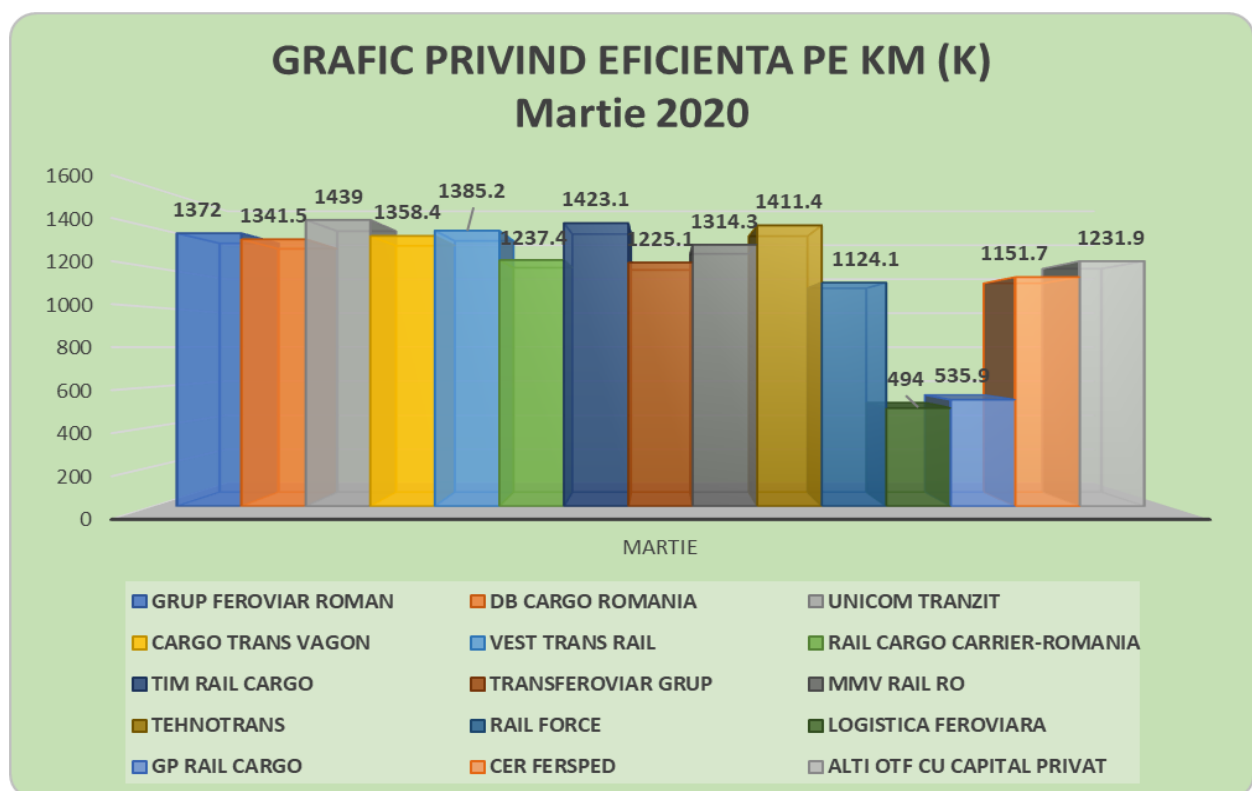
Graficul nr. 58



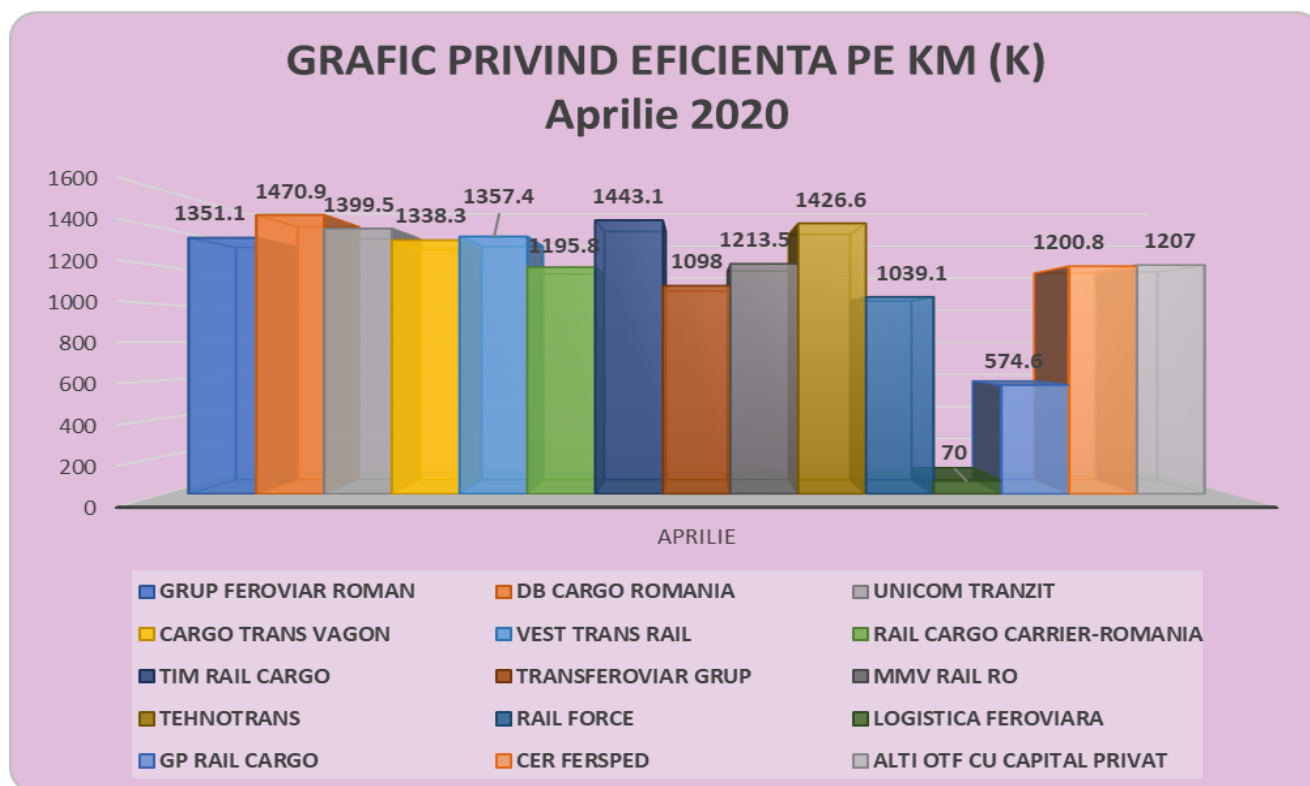
Graficul nr. 59



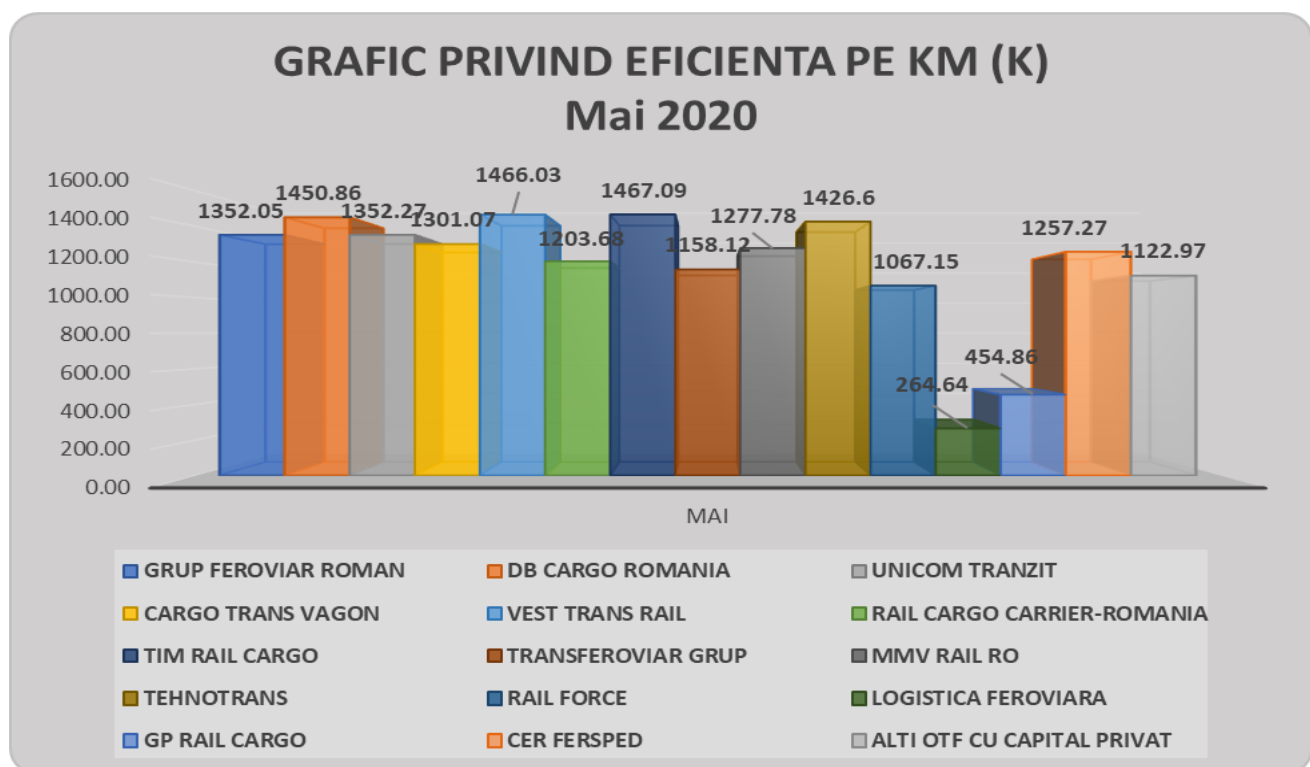
Graficul nr. 60



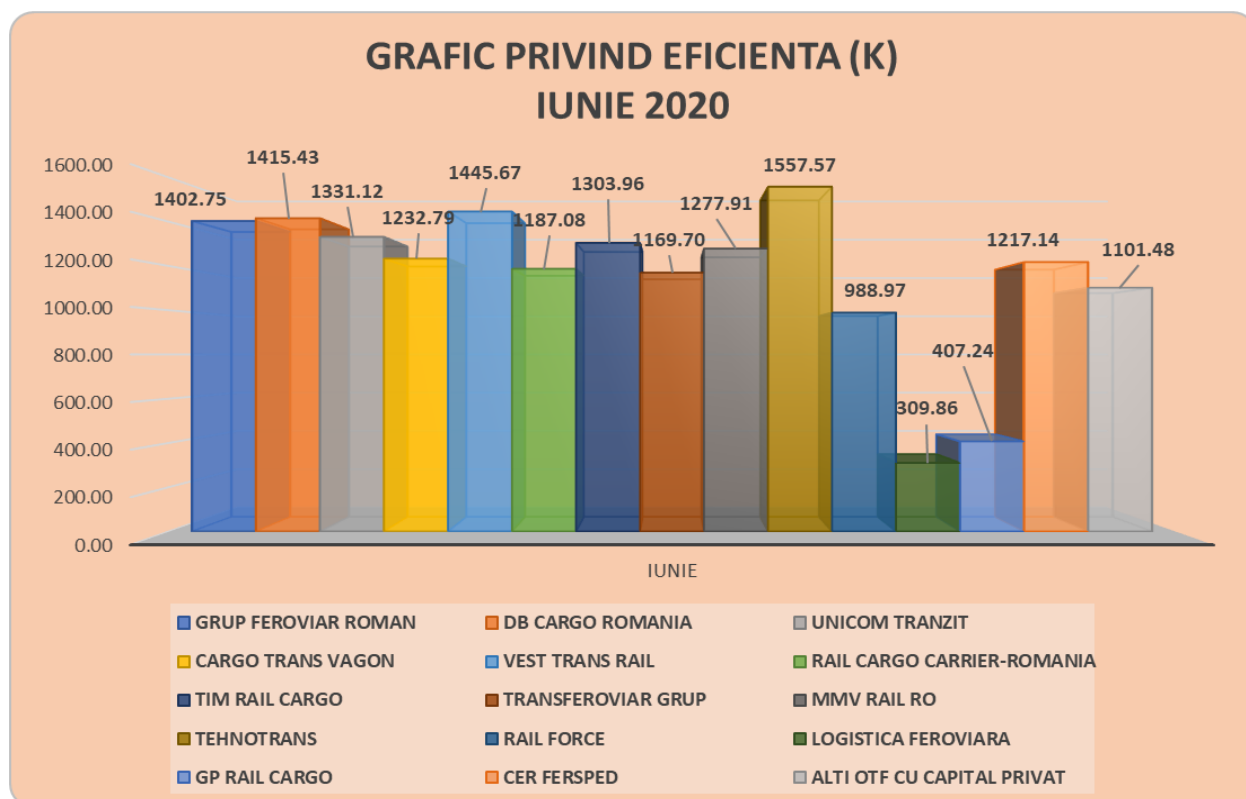
Graficul nr. 61



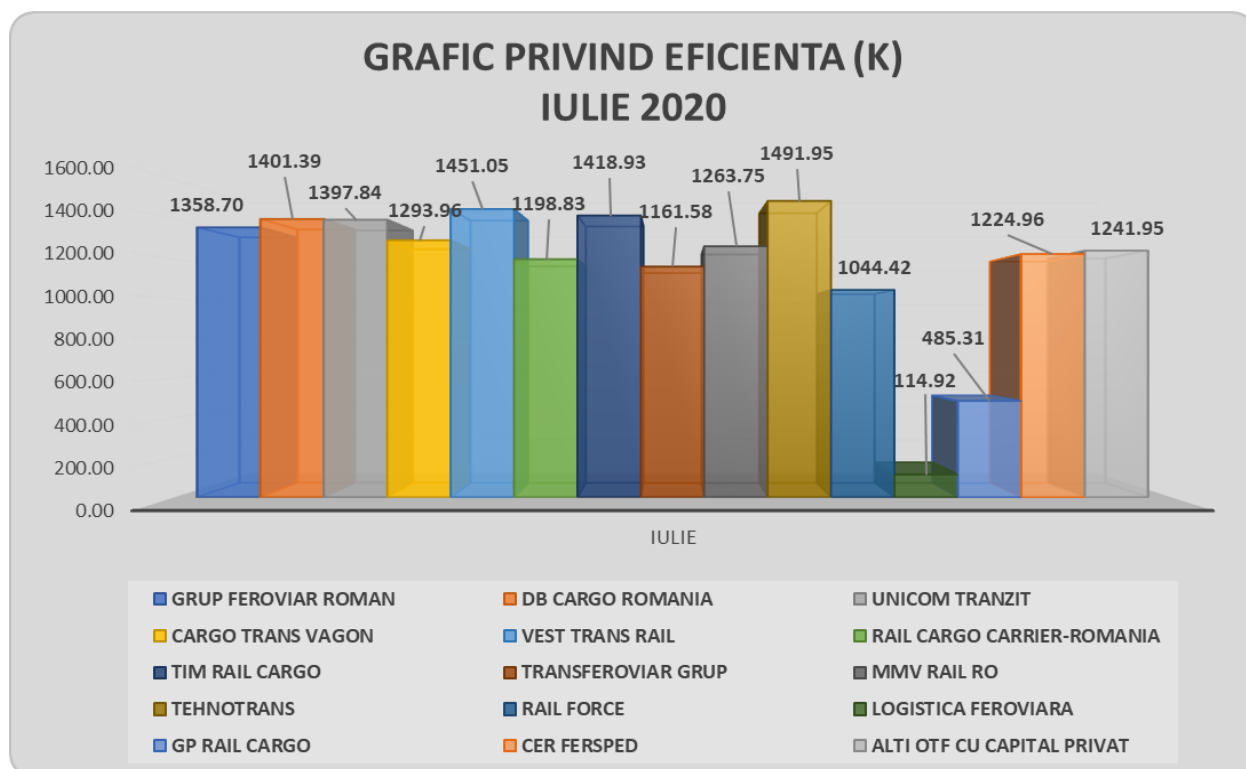
Graficul nr. 62



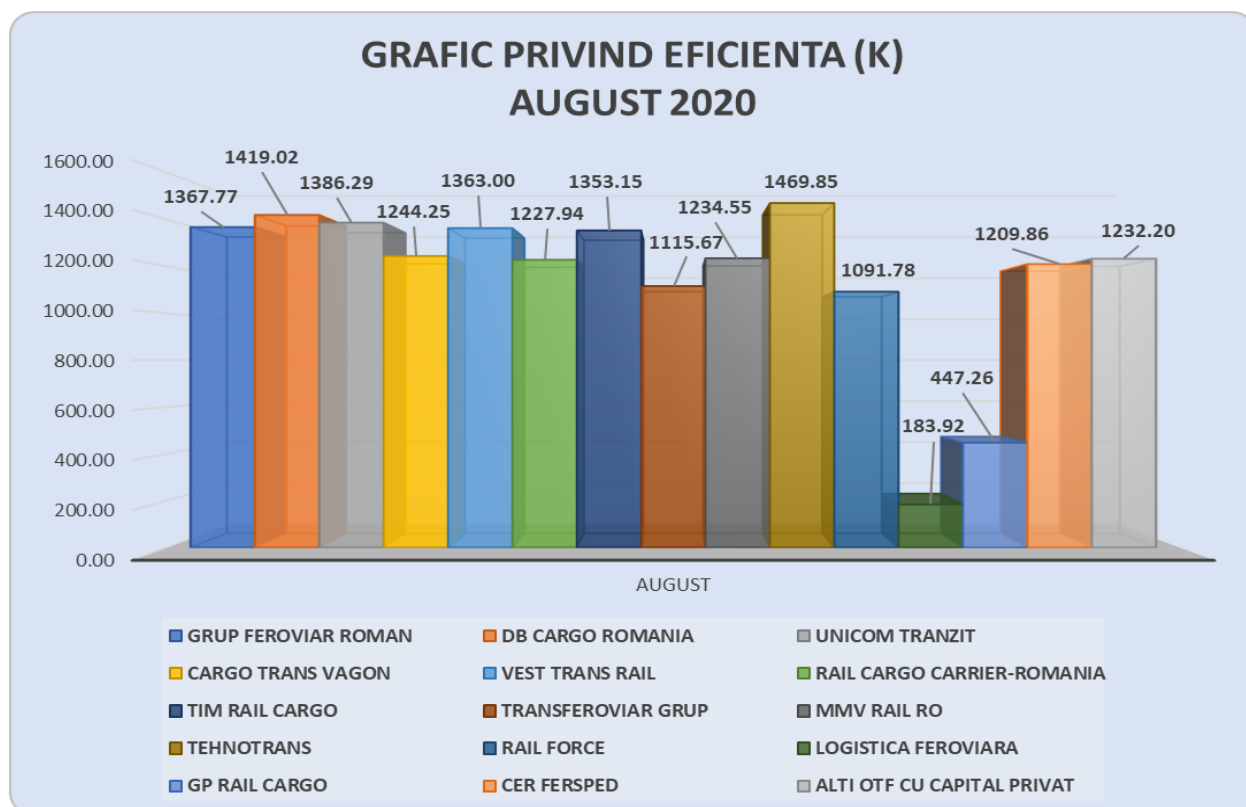
Graficul nr. 63



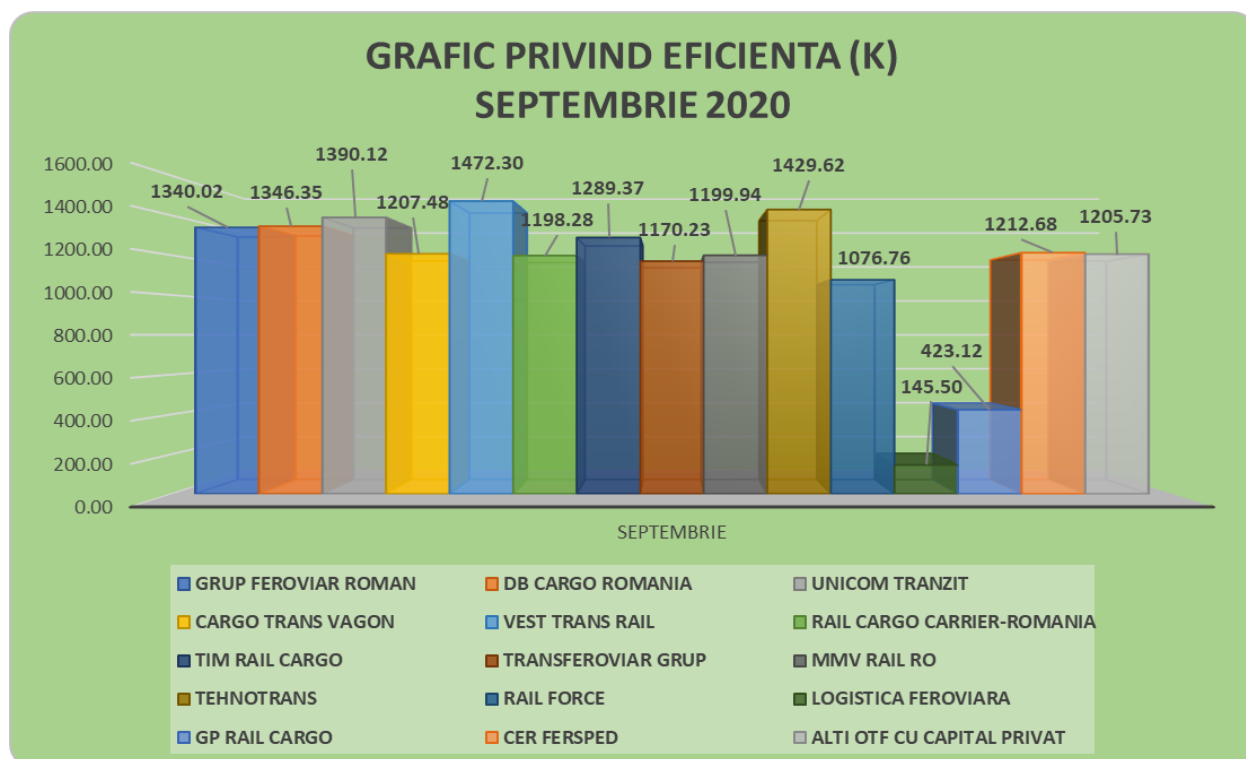
Graficul nr. 64



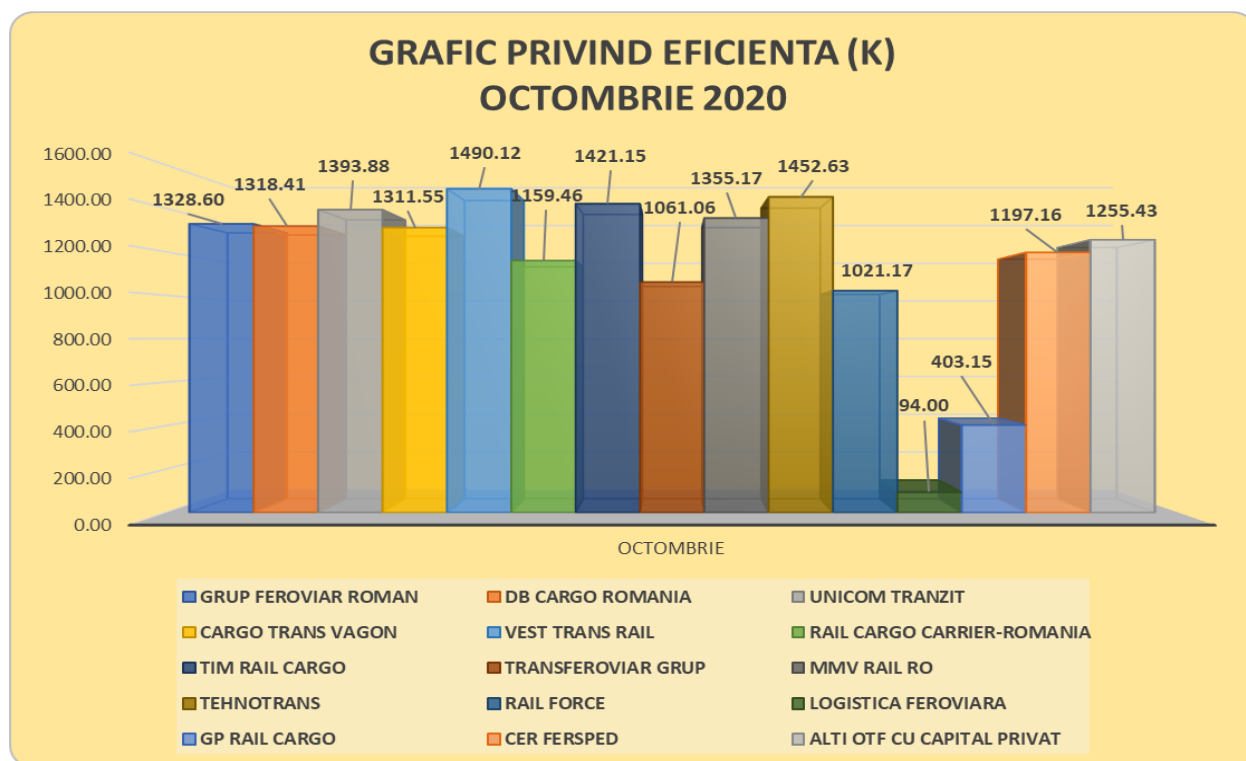
Graficul nr. 65



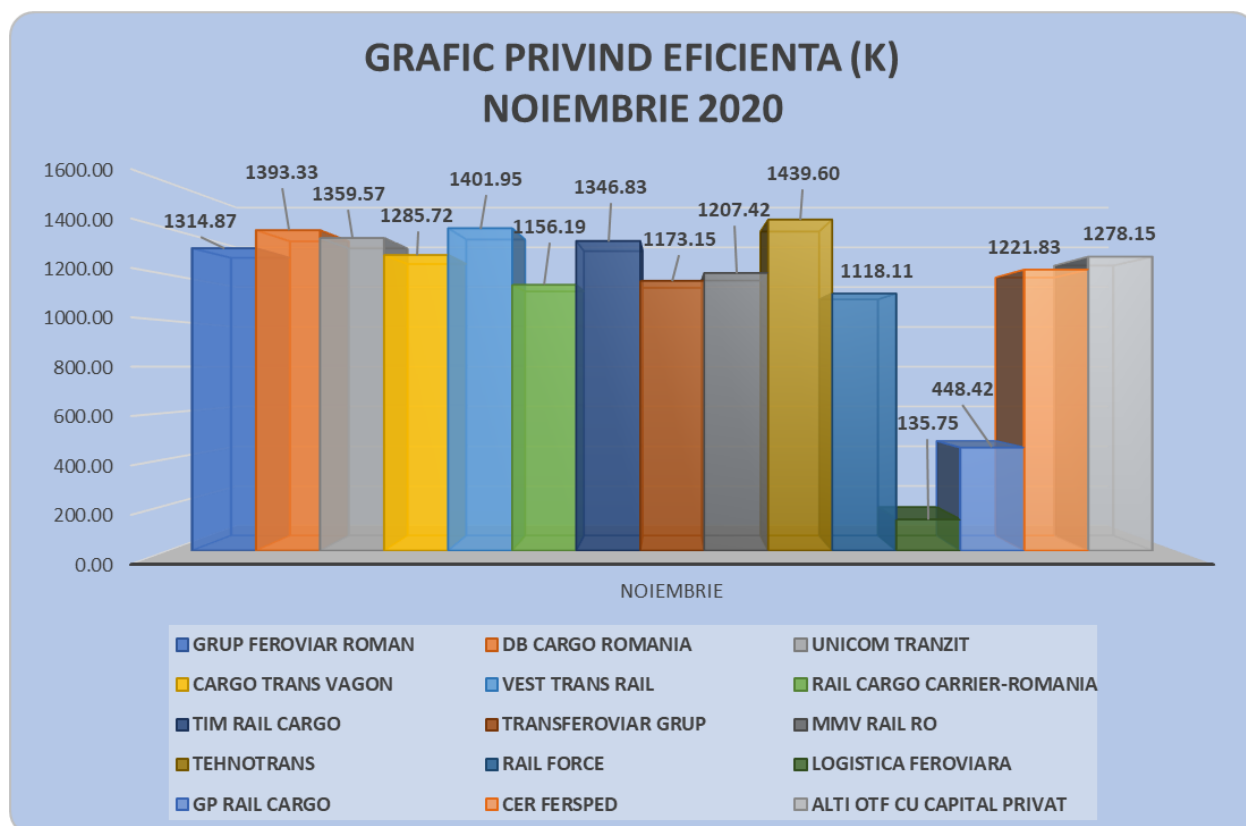
Graficul nr. 66



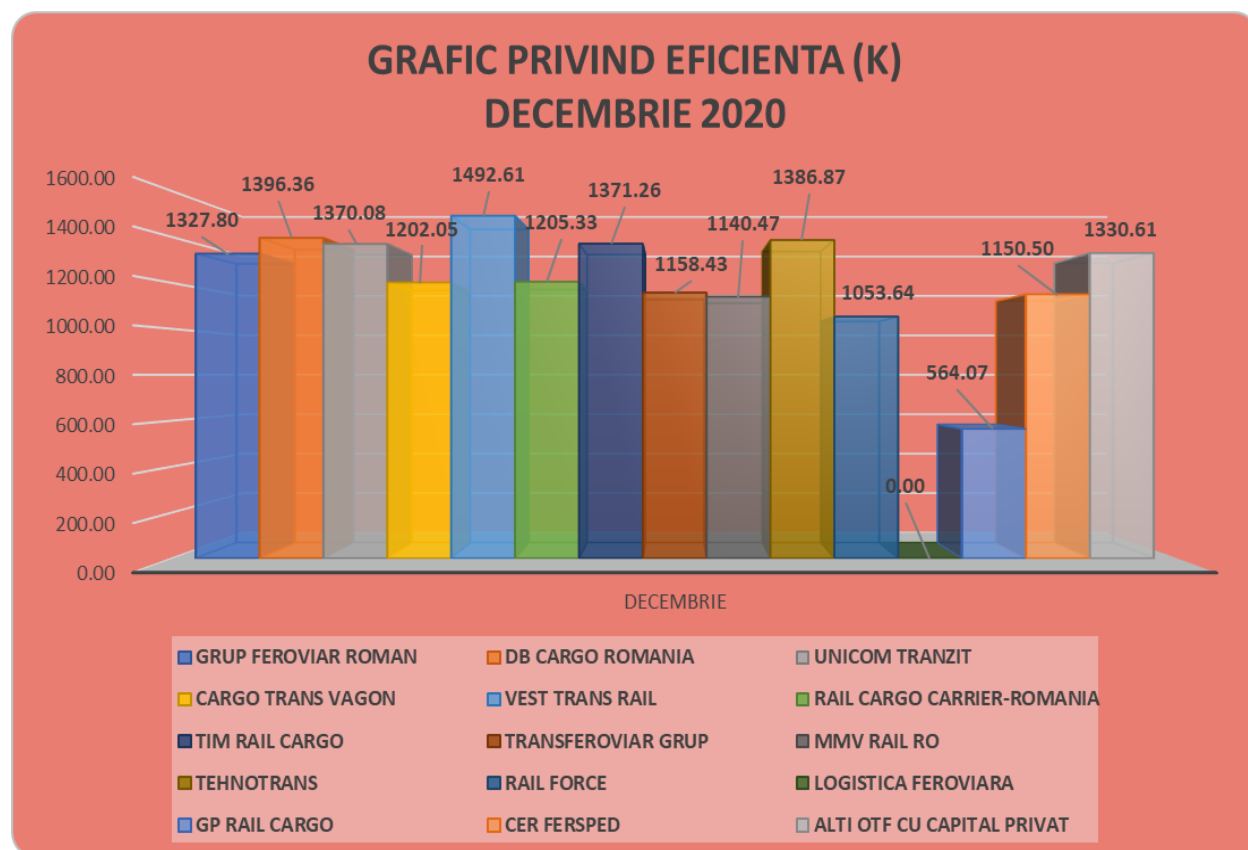
Graficul nr. 67



Graficul nr. 68



Graficul nr. 69



Graficele prezentate pentru fiecare lună a anului 2020 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 activității desfășurate.

Din analiza graficelor lunare (de la Graficele nr. 58-69) se pot desprinde o serie de concluzii privind eficiența obținută de fiecare operator, în fiecare lună din anul 2020. Astfel, se poate observa:

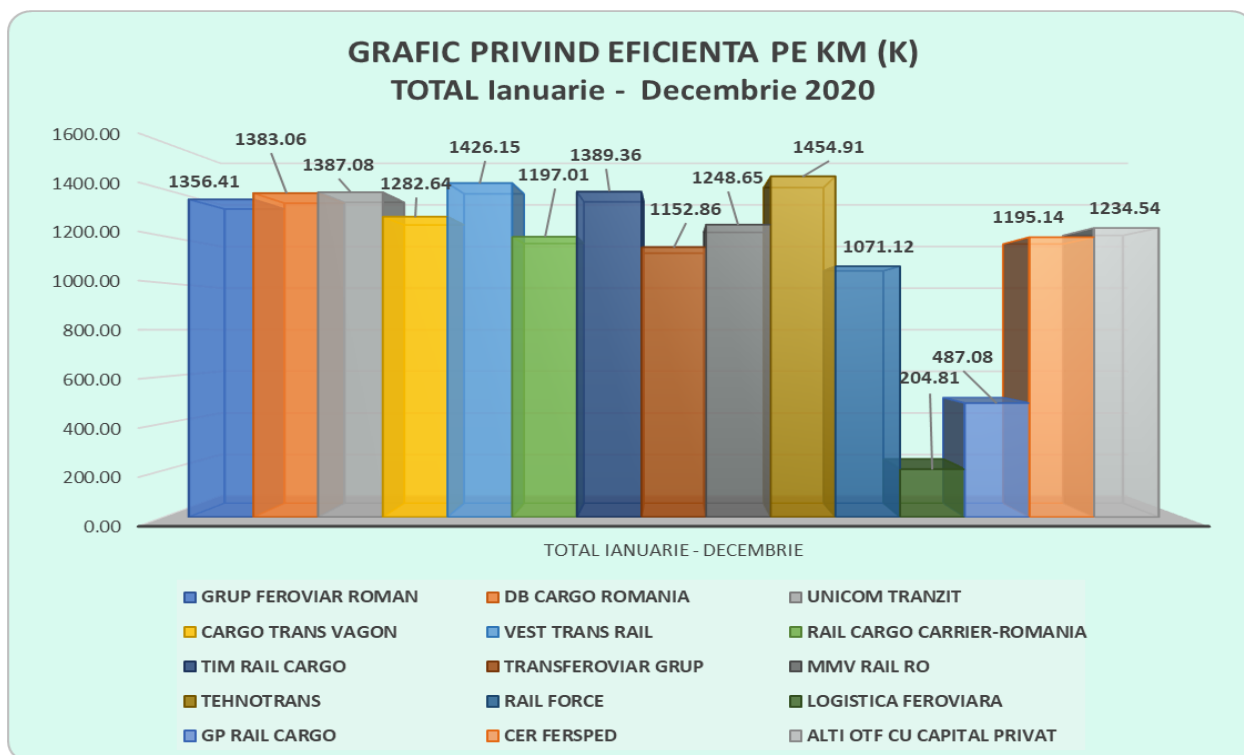
- În luna ianuarie primele 5 locuri, din punct de vedere al eficienței, au fost ocupate în ordine de:
 - SC Vest Trans Rail SRL
 - SC Tim Rail Cargo SRL
 - SC Grup Feroviar Român SA
 - SC Unicom Tranzit SA
 - SC DB Cargo Romania Grup SRL.
- În luna februarie primele 5 locuri, din punct de vedere al eficienței,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

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

- SC Tehnotrans Feroviar SRL
- SC Tim Rail Cargo SRL
- SC Unicom Tranzit SA
- SC MMV Rail România SA.
- În luna noiembrie primele 5 locuri, din punct de vedere al eficienței, au fost ocupate în ordine de:
 - SC Tehnotrans Feroviar SRL
 - SC Vest Trans Rail SRL
 - SC DB Cargo România Grup SRL
 - SC Unicom Tranzit SA
 - SC Tim Rail Cargo SRL.
- În luna decembrie primele 5 locuri au fost ocupate în ordine de:
 - SC Vest Trans Rail SRL
 - SC DB Cargo Romania Grup SRL
 - SC Tehnotrans Feroviar SRL
 - SC Tim Rail Cargo SRL
 - SC Unicom Tranzit SA.

Analizând Graficul Nr. 70 care exprimă eficiența activității pe toate cele douăsprezece luni ale anului trecut, putem trage o concluzie privind eficiența fiecărui operator de transport feroviar din punct de vedere al tonelor brute km. transportate/ Km. pe rețele CFR. Graficul respectiv permite inclusiv realizarea unor comparații între operatori și întocmirea unui clasament privind rezultatele obținute la sfârșitul întregului an de activitate.

Graficul nr. 70



Astfel, din acest punct de vedere, putem aprecia că pe primele locuri s-au situat următorii transportatori feroviari:

- SC Vest Trans Rail SRL
- SC DB Cargo Romania Grup SRL
- SC Tehnotrans Feroviar SRL
- SC Tim Rail Cargo SRL
- SC Unicom Tranzit SA.

Graficele lunare, precum și cel privind activitatea pe întregul an, cuprind și rezultatele obținute de alți operatori privați de transport feroviar care nu sunt membri ai Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România. Acestea au fost introduse în prezenta Analiză care se referă la activitatea operatorilor feroviari de marfă cu capital privat, membri ai Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România, tocmai pentru a putea crea o imagine de ansamblu a întregii piețe de transport feroviar, ce are ca participanți companii private.

Plecând de la aceleași informații lunare transmise de CNCF CFR SA, ca administrator de infrastructură, pentru indicatorul “tone bruteKm transportate” și obținând de la operatorii feroviari de transport marfă informația privind numărul de personal angajat al fiecărui operator în parte, s-a calculat indicatorul de eficiență (Y) ca raport între cei doi indicatori absoluți: tone bruteKm transportate și numărul de angajați ai fiecărui operator, necesar desfășurării activității:

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

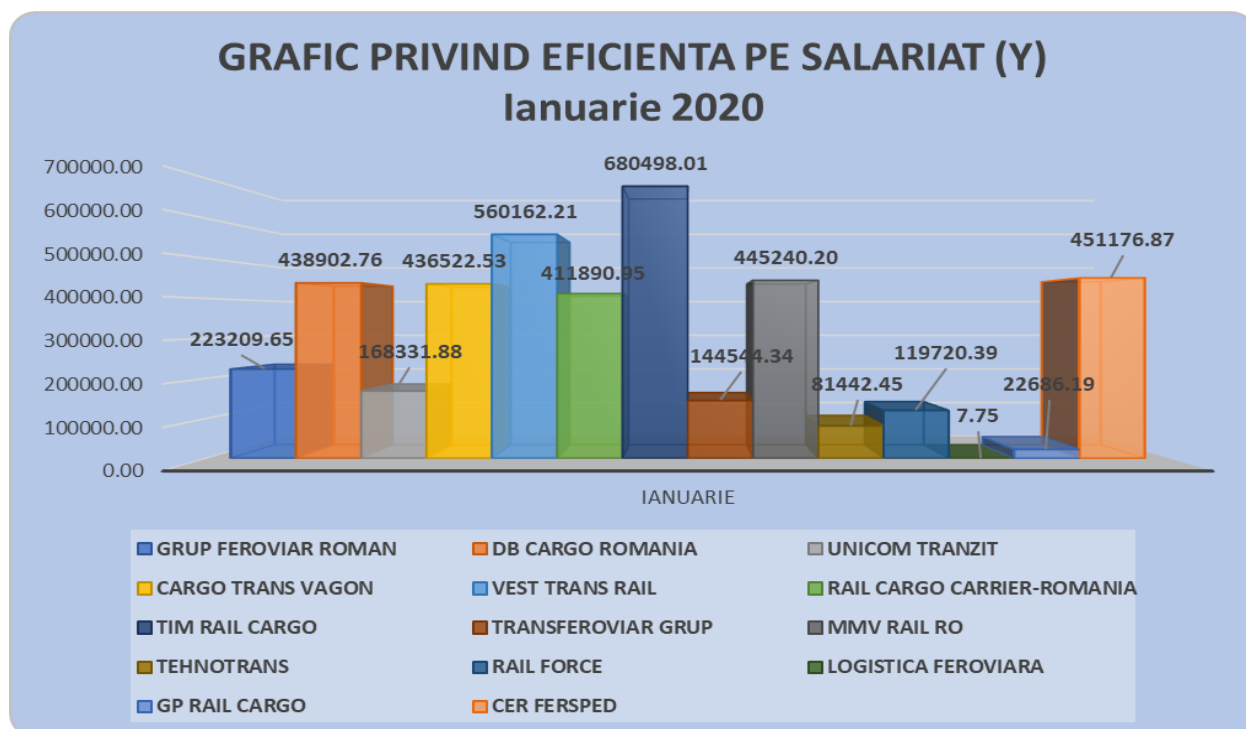
Acest indicator exprimă eficiența activității în funcție de numărul de angajați folosiți și este calculat atât pentru fiecare lună din intervalul ianuarie - decembrie 2020, cât și pentru tot intervalul (toate cele douăsprezece luni ale anului).

Valorile acestui indicator de eficiență sunt prezentate în:

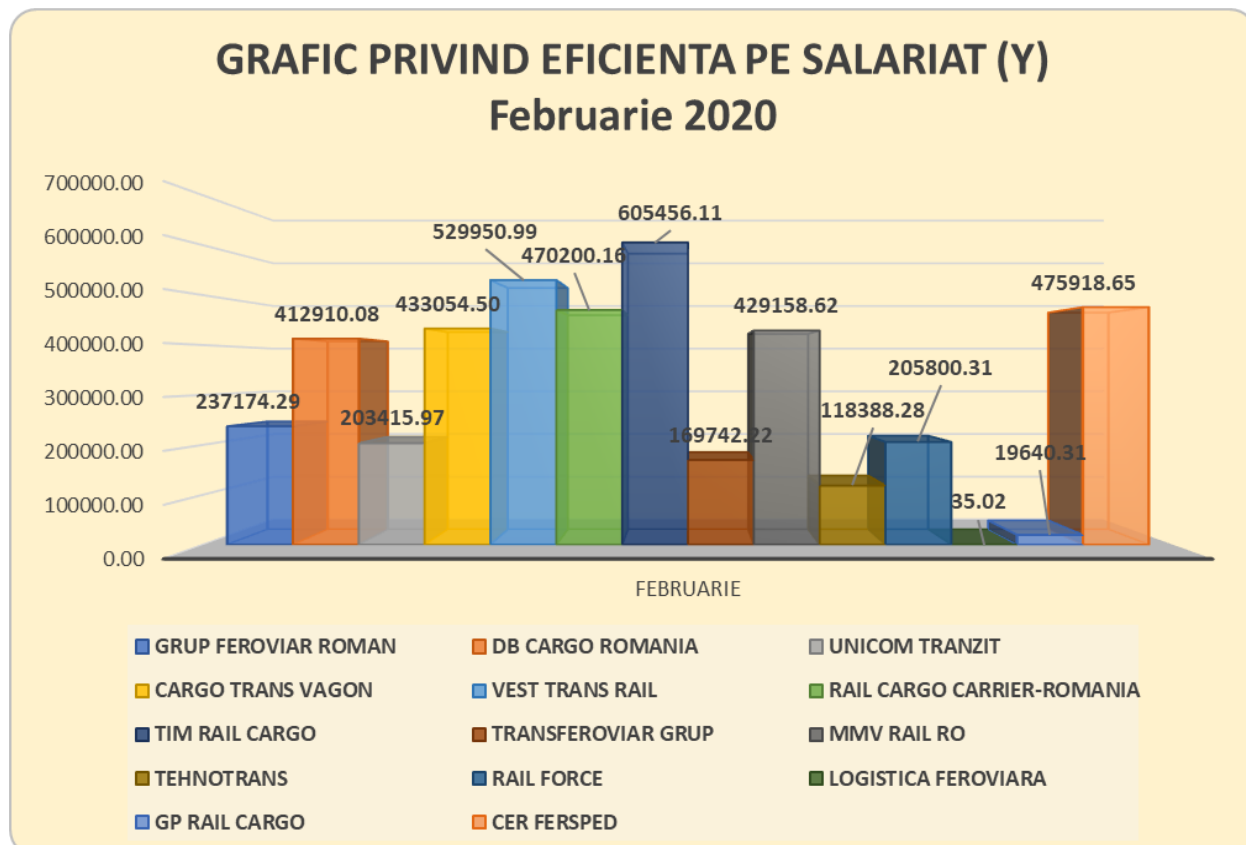
- Graficul 71 pentru ianuarie;
- Graficul 72 pentru februarie;
- Graficul 73 pentru martie;
- Graficul 74 pentru aprilie;
- Graficul 75 pentru mai;
- Graficul 76 pentru iunie;
- Graficul 77 pentru iulie;
- Graficul 78 pentru august;
- Graficul 79 pentru septembrie;
- Graficul 80 pentru octombrie;
- Graficul 81 pentru noiembrie;
- Graficul 82 pentru decembrie;
- Graficul 83 pentru întreg intervalul ianuarie – decembrie 2020

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, atât la sfârșitul semestrului I, cât și în decembrie, la sfârșitul anului 2020.

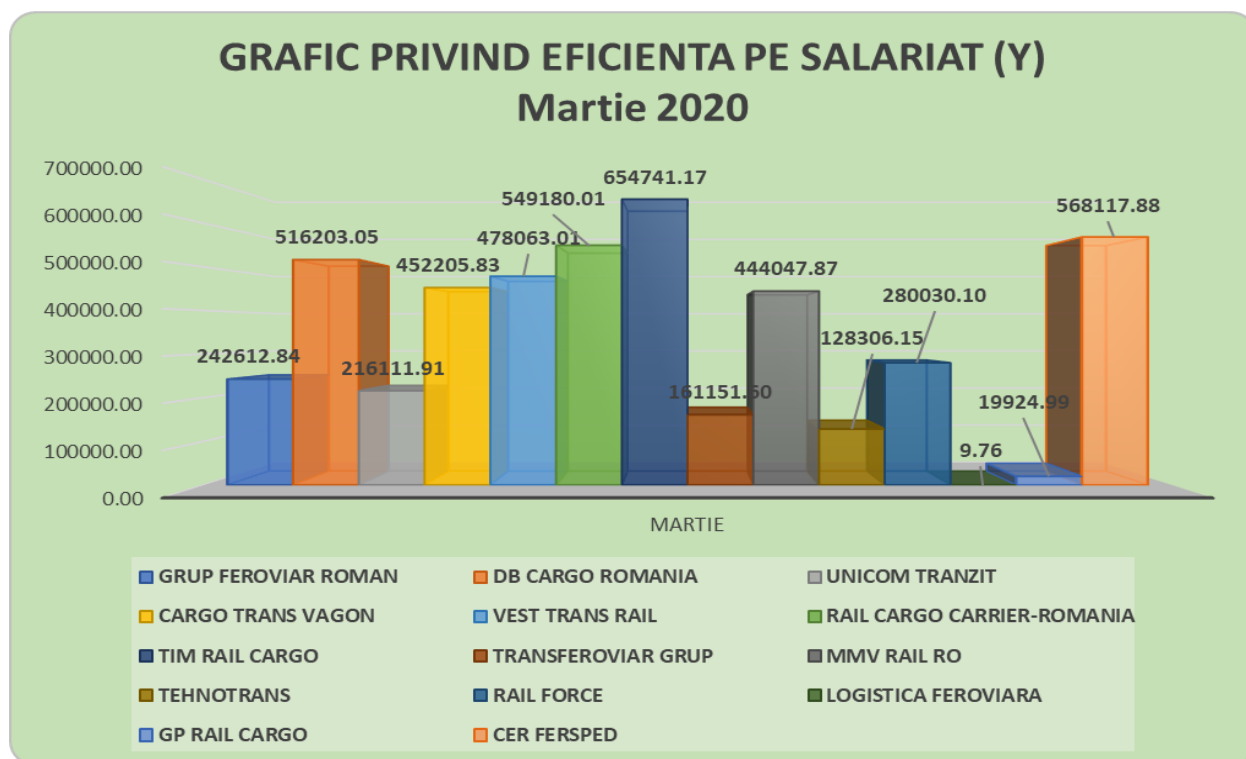
Graficul nr. 71



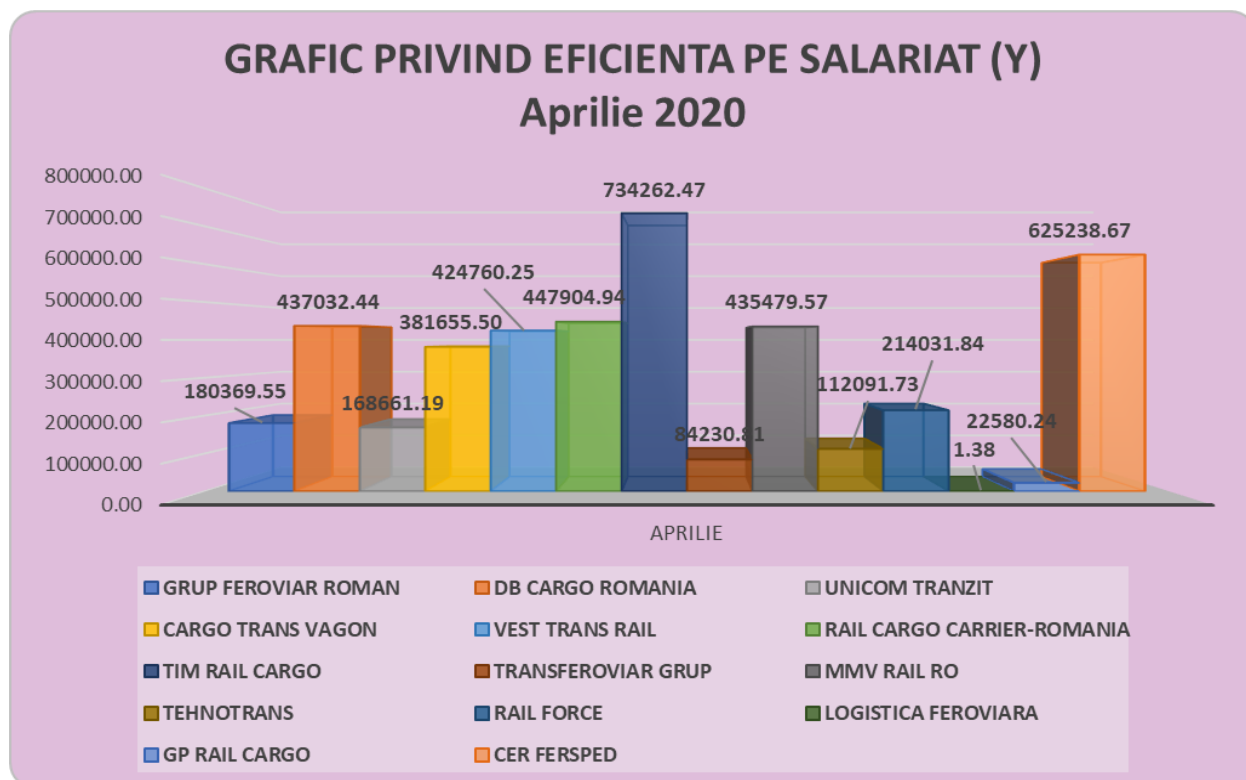
Graficul nr. 72



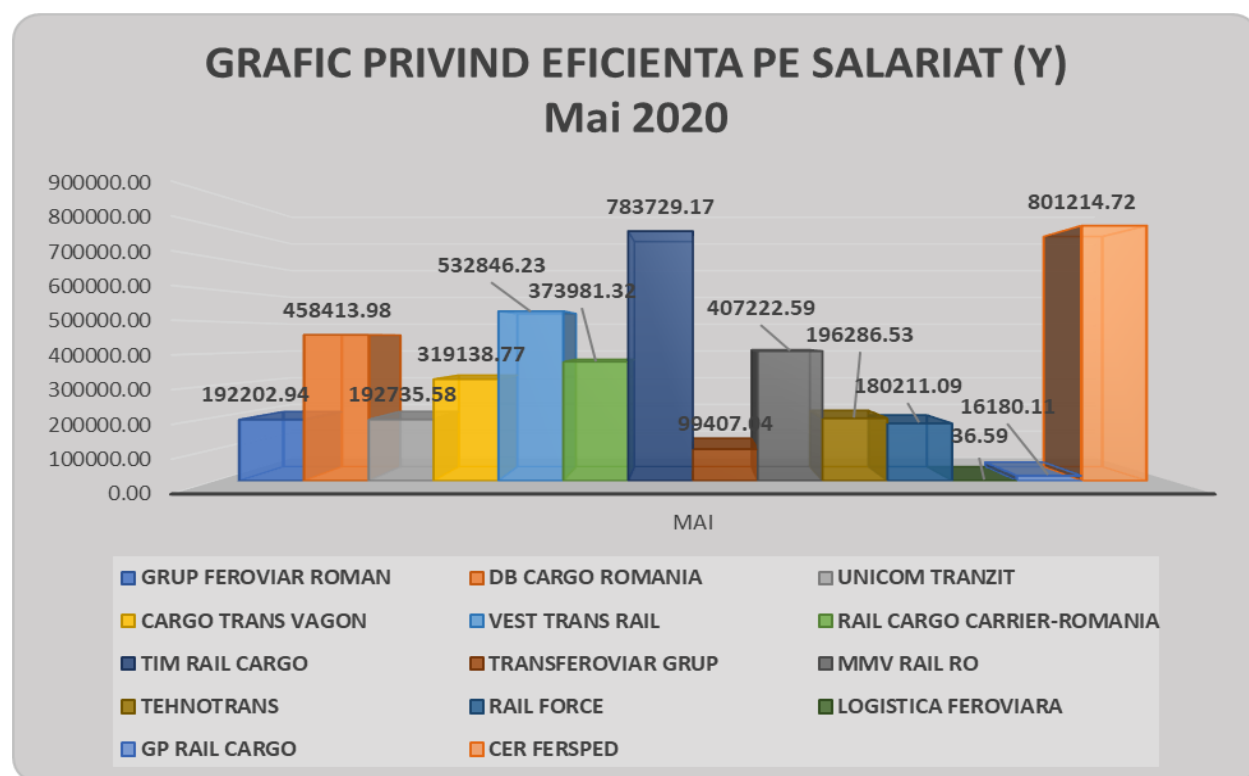
Graficul nr. 73



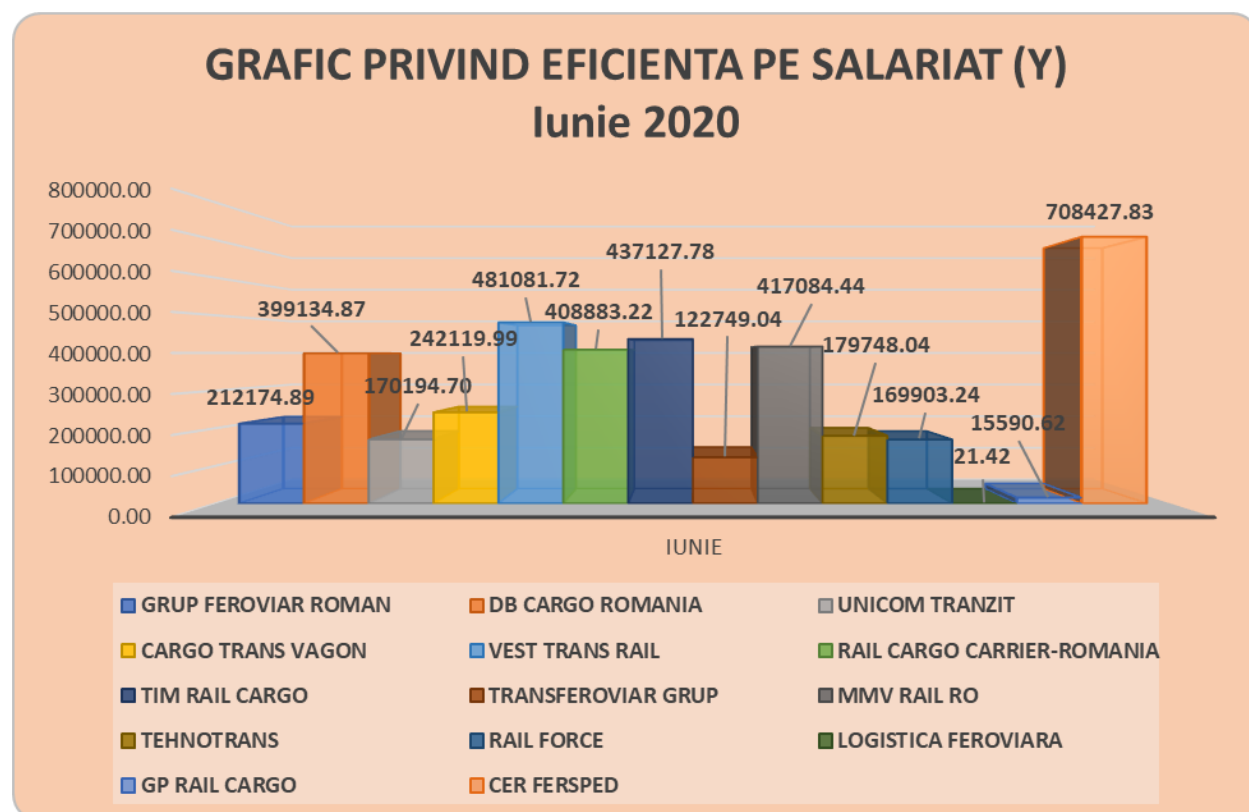
Graficul nr. 74



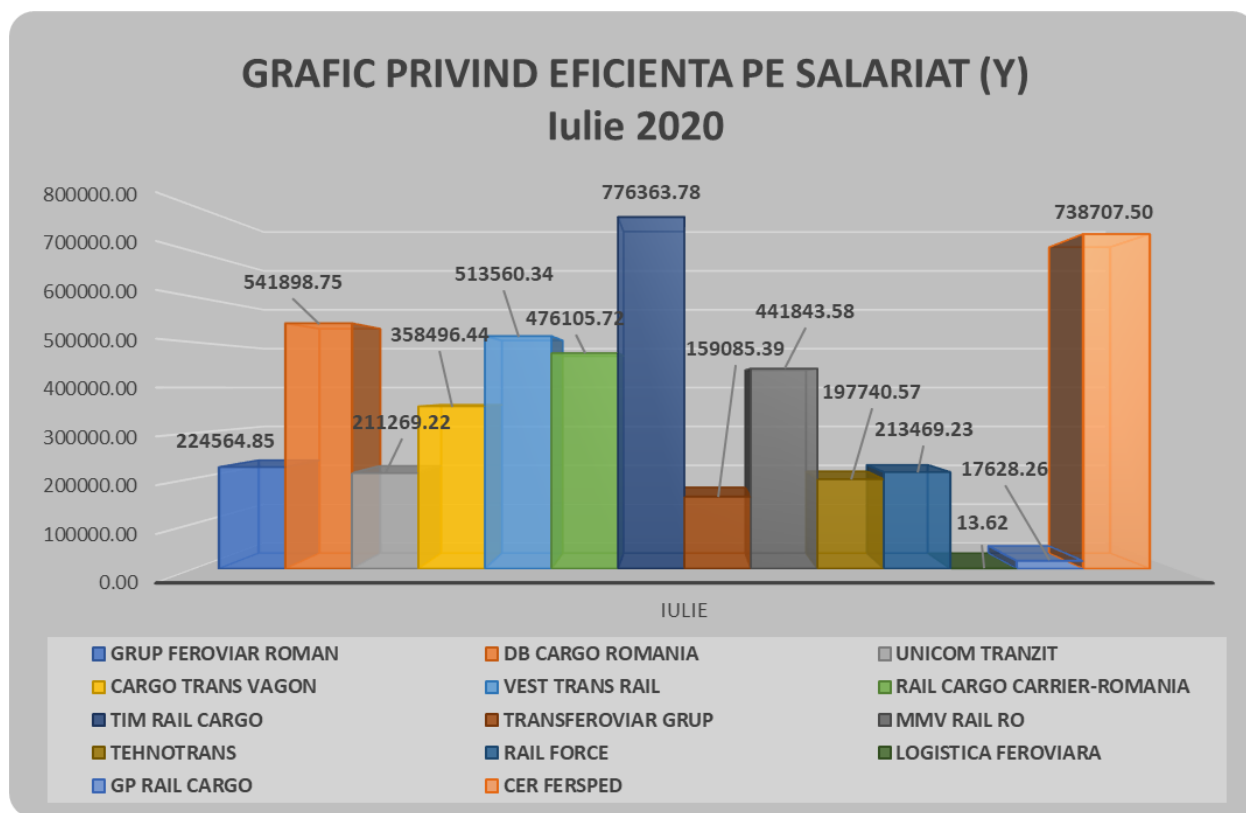
Graficul nr. 75



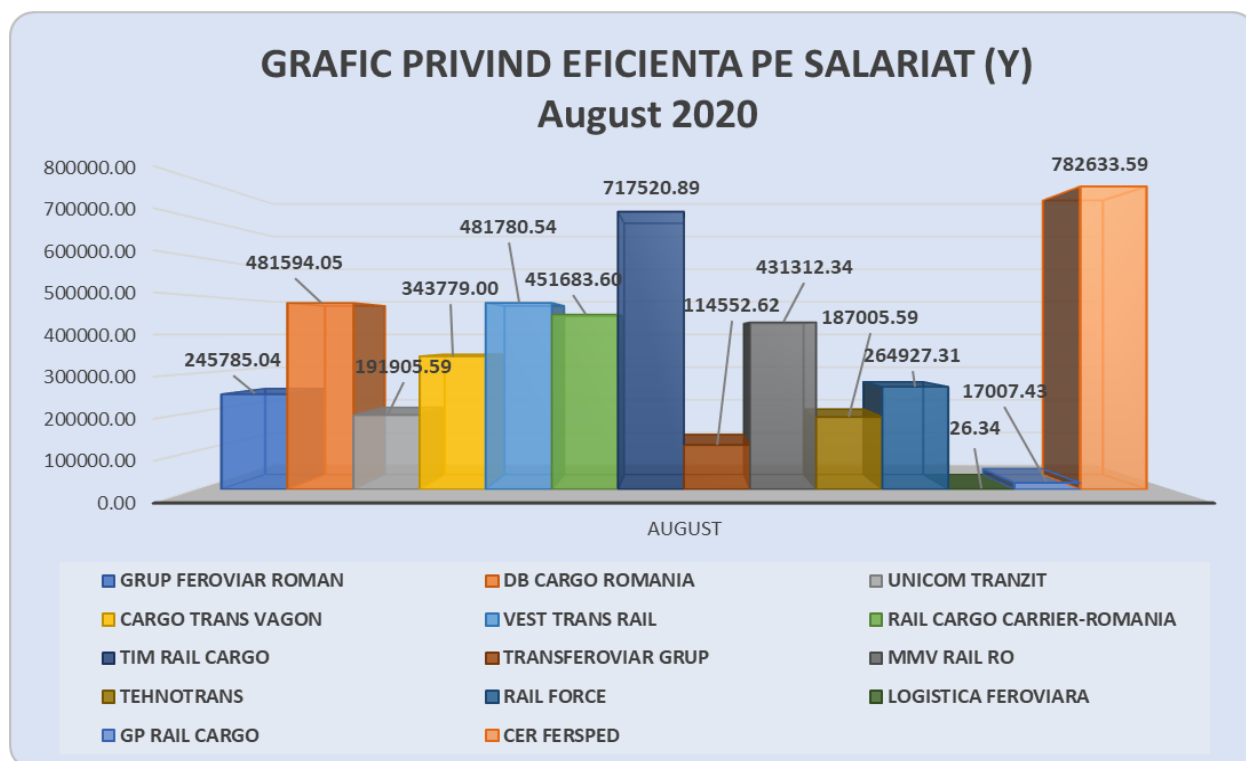
Graficul nr. 76



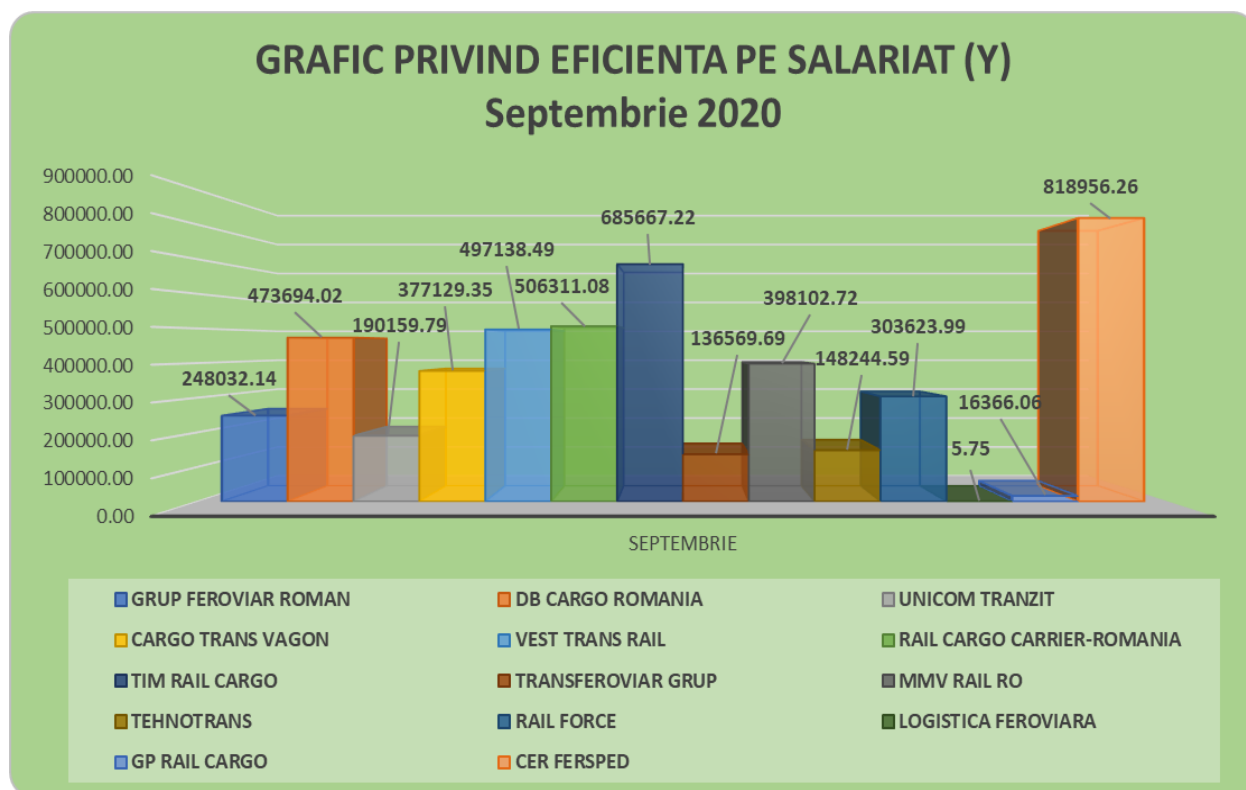
Graficul nr. 77



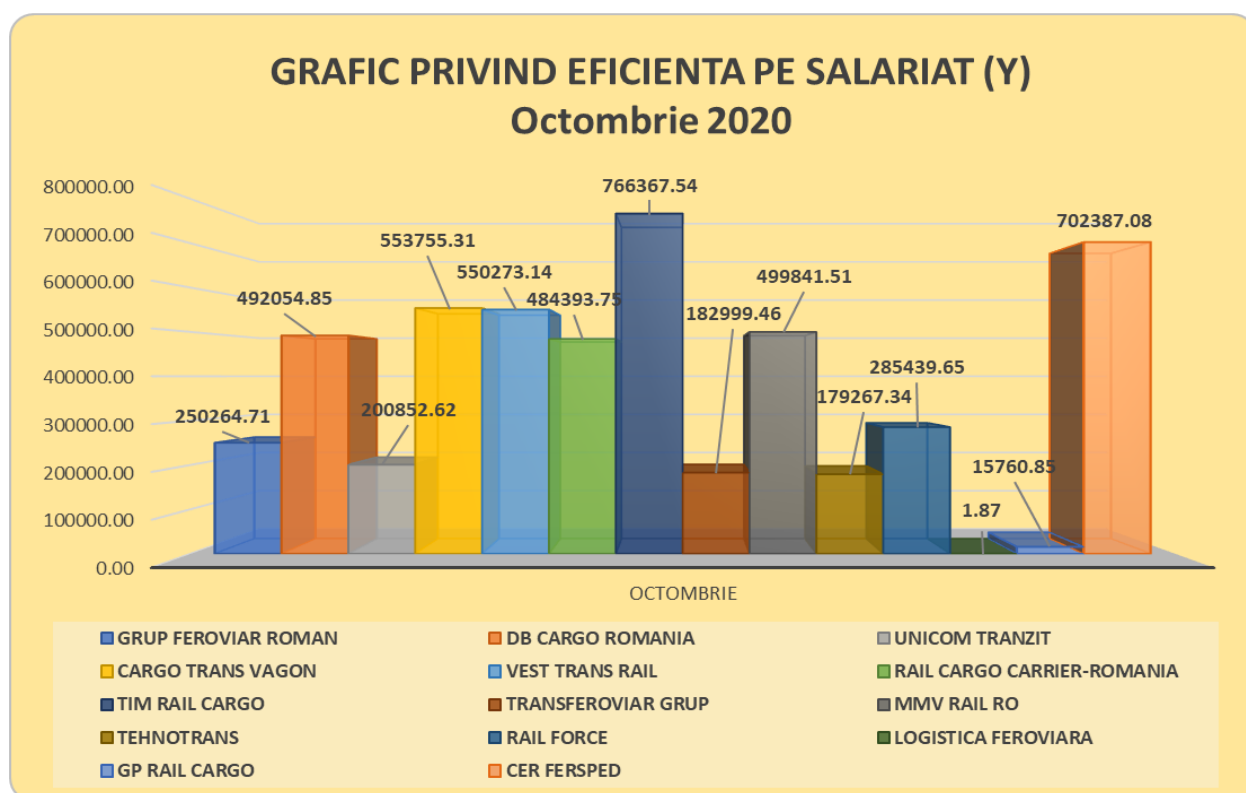
Graficul nr. 78



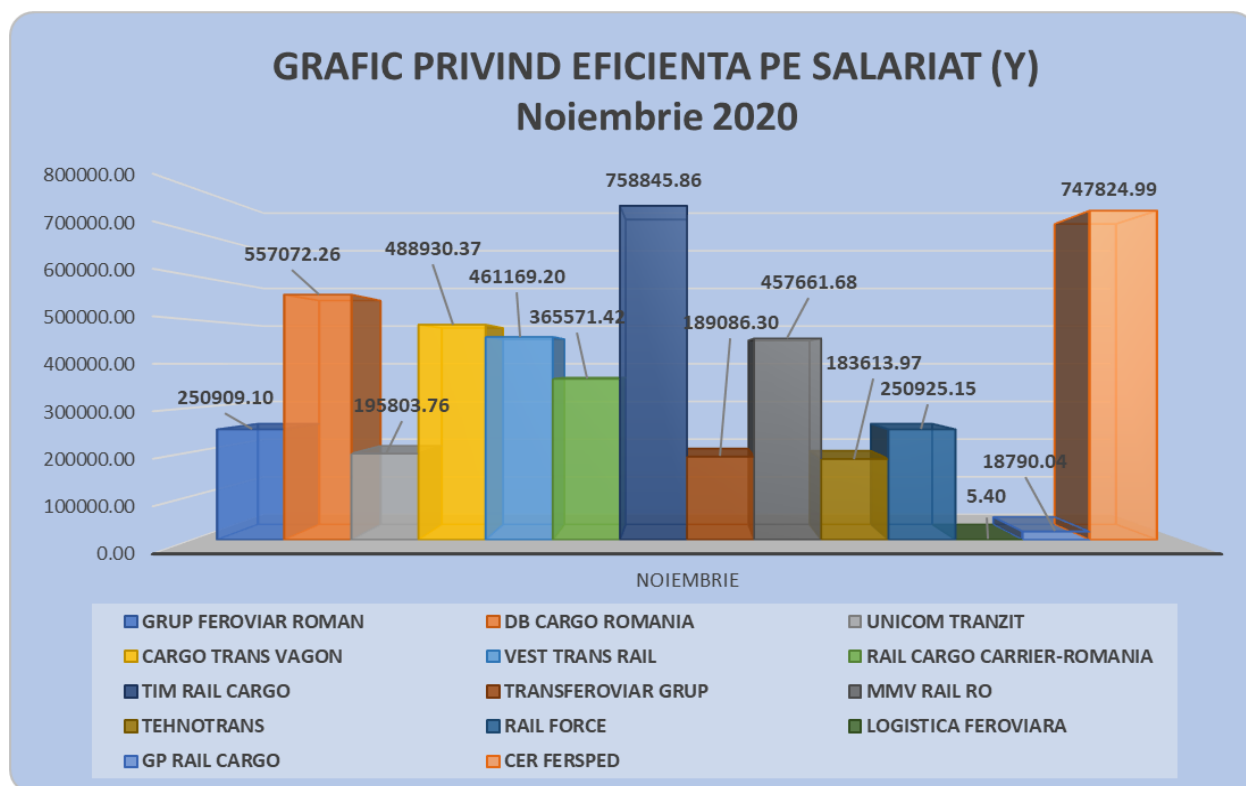
Graficul nr. 79



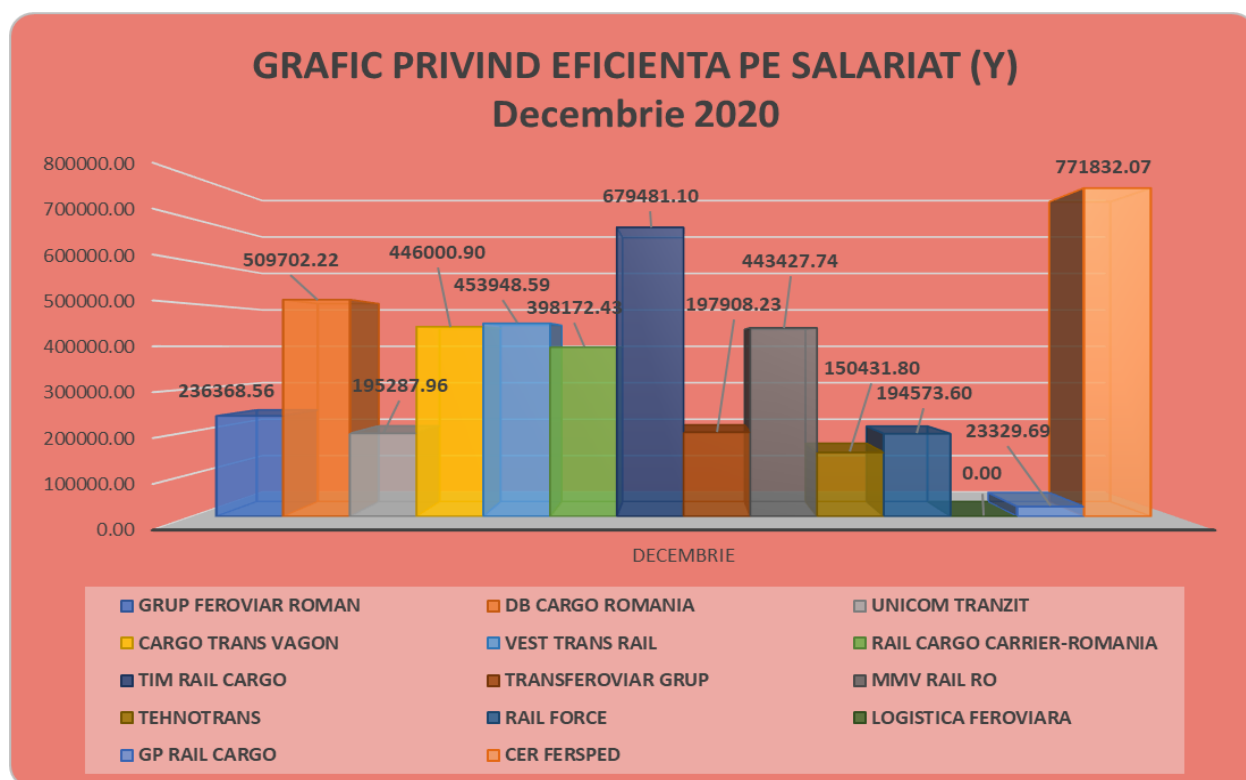
Graficul nr. 80



Graficul nr. 81



Graficul nr.82

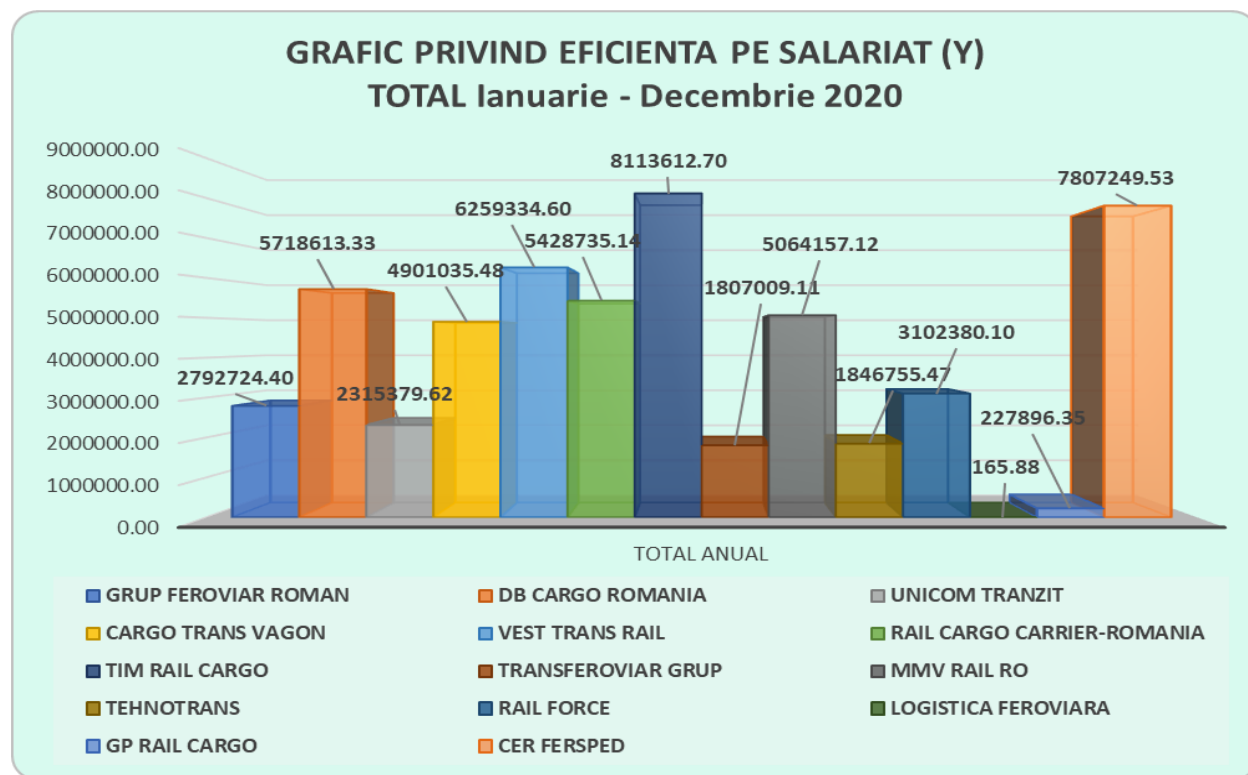


Din analiza graficelor lunare rezultă că, din punct de vedere al cantității de marfă transportată raportată la numărul de angajați lună de lună, pe primele șase locuri se situează următoarele societăți feroviare:

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

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

Graficul nr. 83



Analizând Graficul nr. 83 care exprimă eficiența operatorilor în funcție de numărul de salariați folosiți, ordinea primelor șase locuri este următoarea:

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

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.

Riscurile și problemele operatorilor feroviari apărute în anul 2020

În România, 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.

Modernizând prea încet și prea puțin infrastructura feroviară, cu viteze de circulație chiar și sub 50 km/h sau mai grav, sub 20 Km/h la transportul de marfă, cu timpi de parcurs care au scăzut cu peste 25% în două decenii, lipsa pasagerilor și a mărfurilor de transportat și terminând cu “Cazul Grădiștea”, podul nerefăcut timp de 15 ani, este clar că, în prezent, trenul nu are cum să fie atrăgător chiar dacă în ultima perioadă s-a simțit o oarecare revenire. Astfel, CFR Marfă și CFR Călători pierd în fiecare an, după 2002 când au apărut primii transportatori feroviari privați, din cota de piață de 100% pe care au deținut-o.

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 și s-a diminuat capacitatea secțiilor de circulație.

Consecința a fost 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 căreia au început să îi fie diminuate permanent veniturile provenite din taxa de utilizare a infrastructurii (TUI).

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

Principalele riscuri identificate de noi pe parcursul anului 2020, 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 îmbolnavire 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” sau unele puncte de trecere a frontierei;
- Închideri ale anumitor unități de producție ale clienților ca urmare a apariției cazurilor de îmbolnavire în incinta lor și astfel s-a produs o reducere semnificativă a activității unor agenți economici, fapt ce a dus și la reducerea volumelor de marfă transportată, deci implicit a activității unor operatori de transport feroviar;

- Încetinirea economiei mondiale și a României, respectiv reducerea semnificativă a volumelor transportate, ca urmare a unei recesiuni declanșate de actuala situație medicală.

În urma analizei făcute și ținând seama și de informațiile avute din punct de vedere al activității feroviare de transport de marfă a operatorilor privați 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 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.

Este evident că starea infrastructurii feroviare s-a degradat în mod continuu, în special din anul 2001 până în prezent. Dintre cauzele binecunoscute menționăm subfinanțarea sistematică a sectorului feroviar în favoarea celui rutier, în contradicție cu recomandările UE. De menționat mai este și faptul că an de an contribuțiile MTI pentru infrastructura feroviară au fost în jur de 4-5 % din suma aflată la dispoziția ministerului, prin prevederile bugetare, în timp ce la drumuri s-au alocat constant peste 75%.

Consecința logică a fost degradarea stării tehnice deja menționată, creșterea numărului de puncte periculoase din cale, creșterea numărului de restricții de circulație, creșterea închiderilor de linii accidentale, scăderea drastică a vitezelor de circulație și, în general, a performanțelor tehnice ale infrastructurii feroviare. Această stare de lucruri s-a întâmplat exact în perioada în care toate administrațiile feroviare din statele din Europa, precum și cele vecine, au făcut eforturi susținute pentru dezvoltarea infrastructurilor naționale și transferul treptat al transportului de marfă de pe șosele pe calea ferată.

Operatorii de transport feroviari (OTF) înregistrează pierderi masive cauzate de starea precară a infrastructurii, prin creșterea continuă a costurilor și pierderea clienților.

- din 2001 până acum, volumul total al transportului de marfă a scăzut cu peste 35%, fiind cea mai drastică scădere față de administrațiile feroviare străine.
- Viteza comercială a trenurilor a scăzut dramatic, de la un nivel apropiat de valoarea de 30 km/h, până la 15-16 km/h, realizată în cursul anilor 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, ducând la dublarea a duratelor de transport;
- Secții saturate cu limitarea drastică a capacității pentru traficul de marfă, până la 20% din necesar la momentul începerii lucrărilor (conform datelor publice prezentate în Declarația Rețelei-CFR, astfel Sighisoara-Atel, Vintu – Coslariu și Micasasa-Coslariu, din anul 2012, Vintu-Simeria, din anul 2014, Chiajna – Videle din anul 2015, Simeria – Glogovat din anul 2018; Brasov – Sighisoara .

- Derularea pe o perioadă inacceptabil de lungă a lucrărilor de modernizare pe Coridorul European Curtici – Simeria – Sighisoara – Brasov – Ploiesti – Bucuresti - Constanta, lucrări începute acum 19 ani și fără o perspectivă clară de finalizare, cu reducerea semnificativă a capacității de transport de marfă pe secțiunile respective; rutele ocolitoare prin Filiasi - Petrosani respectiv Filiasi-Drobeta Turnu Severin – Caransebes - Timisoara, majoritar pe linie simplă și grevate și ele de lucrări de întreținere pe perioade de 6-8 ore zilnic, nu pot compensa pierderea de capacitate pentru traficul de marfă;
- Limitarea drastică de capacitate la trenuri de marfă pe secția saturată Chiajna-Gradinari, lucrări de reparații începute în anul 2015, al căror termen de finalizare a fost prelungit de mai multe ori, până în 2019.

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*

În acest context este de precizat faptul că în Carta Alba a transportului elaborată de UE în anul 2011, strategia următorilor 5 ani prevede ca cca 20 % din volumele de mărfuri transportate pe șosele să fie mutate pe calea ferată adică, practic, volumul transportului de mărfuri pe calea ferată să se dubleze față de azi. Acest lucru este imposibil la actuala stare tehnică a infrastructurii feroviare.

De asemenea, una dintre problemele importante care au nevoie urgentă de rezolvare este și aceea cu privire la asigurarea energiei electrice de tracțiune.

În acest moment, piața de energie electrică de tracțiune în domeniul feroviar a ajuns într-o situație de blocaj datorită existenței, în continuare, a unui monopol pe domeniul de furnizare a energiei electrice și a ne-reglementării, în acord cu Legea energiei 123/2012 și a Legii 202/2016, a acestei piețe. Din cauza existenței unui singur furnizor de energie electrică de tracțiune, respectiv SC ELECTRIFICARE CFR S.A.,

suntem puși în fața unei situații care obligă operatorii feroviari la achiziția energiei electrice de tracțiune la tarife foarte mari, cu afectarea gravă a costurilor de transport.

Toate demersurile făcute de către OTF începând cu anul 2012 în vederea exercitării dreptului de consumator eligibil de către societățile comerciale cu activități în domeniul transportului feroviar, au fost sortite eșecului prin neimplicarea gestionarului de infrastructură CNCF CFR SA și a factorilor responsabili din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

La acest moment, calea spre deschiderea pieței energiei în domeniul feroviar este blocată prin nepunerea în acord a reglementărilor feroviare specifice cu legislația națională și europeană în domeniul energiei și asigurarea rolurilor de distribuitor, operator de măsură și stabilirea metodologiei de defalcare a consumurilor directe și a costurilor auxiliare (pierderi, echilibrare, distribuție, transport, etc).

Această stare de lucruri a condus în prezent la situația în care există un singur furnizor de energie electrică de tracțiune abilitat (SC ELECTRIFICARE CFR S.A.), deci suntem într-o situație de monopol. Acest furnizor ne-a anunțat că, datorită situației din piața de energie electrică, furnizorii primari de la care achiziționează energia electrică au reziliat unilateral contractele cu SC ELECTRIFICARE CFR SA. Acest lucru va conduce la creștere necontrolată a costurilor cu energia a tuturor actorilor din piața de transport feroviar.

Este imperios necesară crearea, în domeniul feroviar, a unui cadru legal pentru implementarea legislației în domeniul energiei electrice și de exercitare a dreptului fiecărui consumator de a-și alege liber furnizorul. Tarifele percepute de SC ELECTRIFICARE CFR SA care reprezintă contravaloarea cheltuielilor furnizate și a cotei de profit nu respectă metodologia, regulile și, după caz, baremele stabilite în documentul de referință al rețelei și nu sunt stabilite la nivelul costului direct imputabil operării de transport feroviar.

Din analizele noastre a rezultat faptul că negocierea directă cu producătorii ar conduce la o scădere semnificativă a tarifului față de cel practicat de SC Electrificare CFR SA.

Având în vedere caracterul ecologic al transportului feroviar, trebuie analizată și posibilitatea deducerii totale sau parțiale a valorii certificatelor verzi, ce reprezintă parte din costul energiei electrice în cuantum de aproximativ 12%.

Un alt aspect ce trebuie semnalat este creșterea continuă a tarifului unitar al energiei electrice achiziționate (incluzând toate costurile adiacente: transport, distribuție, acciza, certificate verzi, cogenerare, etc);

Implementarea acestei măsuri ar fi benefică nu doar pentru operatorii feroviari de marfă. Din factura de energie electrică, 52% reprezintă consumul CFR Călători SA - companie a cărei activitate este subvenționată de statul român. Spre exemplificare, prin achiziția directă de energie electrică, factura CFR Călători SA s-ar reduce cu 9.7 mil Euro anual, diminuându-se implicit și necesarul de subvenție din partea statului.

O alta problemă care trebuie soluționată urgent este aceea a infraționalității pe calea ferată.

Starea de infraționalitate în zona căii ferate a crescut în permanență, contribuind decisiv la performanțele tehnice scăzute ale CNCF CFR SA, precum și la pagubele produse OTF și CFR SA deopotrivă, astfel:

- Furturile sistematice din infrastructura feroviară (cabluri electrice, sisteme de semnalizare, linii și piese componente din infrastructură). Toate aceste fenomene produc întreruperi dese de circulație, de multe ori chiar întreruperea circulației feroviare pe durate importante de timp. Efectele sunt dezastruoase pentru OTF care au trenuri în circulație pe aceste tronsoane.
- Sunt cazuri frecvente când aceste furturi determină apariția unor condiții favorabile pentru producerea de accidente feroviare.
- Furturi masive de mărfuri din vagoane, precum și a pieselor componente din vagoane. (Exemplu: în zona Portului Constanța, în zona Combinatului Mittal Galați, în zona Fetești, în zona Ploiești, etc)

Toate aceste probleme au ca efect **pierderi financiare importante înregistrate de operatorii feroviari, scăderea gradului de satisfacție al clienților (beneficiarii activității de transport mărfuri) și, în final, renunțarea efectivă la transportul feroviar și trecerea la transportul rutier.**

În sensul celor arătate considerăm că CNCF CFR SA are o răspundere clară în asigurarea unui climat de siguranță în perimetrul căii ferate. De altfel, legislația în vigoare definește foarte clar că prezența persoanelor străine în perimetrul căii ferate este considerată infracțiune, în conformitate cu Legea 289/2004.

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

Procentul de persoane cu vârsta sub 30 de ani este cel mai scăzut în statele din sudul Europei. În schimb, ponderea personalului feroviar cu vârsta peste 50 de ani depășește proporția corespunzătoare din populația activă totală în toate statele membre, cu excepția României.

Din cauza îmbătrânirii generale a forței de muncă și a nivelului redus de înlocuire a personalului pot interveni efecte negative pentru acest sector de activitate.

Dinamismul sectorului feroviar depinde inclusiv de calificarea și motivarea forței de muncă. În următorii zece ani, transportul feroviar va trebui să facă față unor provocări complexe, de a atrage personal nou pentru a înlocui acea treime din forța de muncă care se va pensiona, adaptându-se, în același timp, unui mediu nou și competitiv.

Această situație ar trebui să genereze o monitorizare atentă din punct de vedere statistic, pentru a stabili care sunt meseriile din domeniu cele mai afectate de procesul de îmbătrânire.

Experiența statelor membre care și-au deschis piețele spre concurență arată că acest lucru ar trebui să ducă la crearea de locuri de muncă noi și mai bine plătite.

În România, se poate observa că la categoria de vârstă între 40-60 ani sunt cei mai mulți angajați în domeniul transportului feroviar de marfă și de călători, ceea ce reprezintă un procent de aproape 80 % din totalul salariaților, în timp ce la categoria 20-30 ani procentul este de sub 5 %.

Din discuțiile avute cu reprezentanții operatorilor feroviari meseriile deficitare sunt în principal: mecanic de locomotivă, revizor tehnic vagoane, conductor de tren, electrician și electronist întreținere și reparații vagoane și strungar.

Dacă ne raportăm la numărul de salariați care au urmat cursurile de perfecționare sau calificare pentru toate aceste meserii specifice domeniului în ultimii ani, se constată că în viitor meseria de mecanic de locomotivă va fi slab reprezentată.

O dificultate sesizată în urma discuțiilor este aceea legată de organizarea cursurilor de calificare sub formă de module, acest sistem conducând la eliminarea costurilor suplimentare. Astfel, în loc să se realizeze un curs de bază care să fie completat cu diferențe de curs specifice, se realizează câte un curs de specialitate pentru fiecare tip de locomotivă.

Pentru obținerea permisului de conducere a locomotivei, persoanele trebuie autorizare inițial ca mecanic ajutor, funcție inferioară ce trebuie exercitată minim trei luni, urmată de promovarea examenului de autorizare ca mecanic de locomotivă. Chiar dacă în practică se poate realiza conducerea simplificată a trenului, această procedură generează cheltuieli mai mari și disfuncționalități în activitatea operatorilor de transport, prin utilizarea de personal suplimentar, doar pentru parcurgerea stagiilor de autorizare.

Se constată, de asemenea, că numărul celor calificați, sau care au urmat cursuri de perfecționare și specializare în ultima perioada de timp, este foarte mic față de necesar, comparativ cu numărul total de angajați înregistrați în ramură.

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.

Având în vedere deficitul de personal din domeniu, este necesară **creșterea interesului pentru atragerea și calificarea resurselor umane (în special al tinerilor)**, 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.

Astfel, pe lângă încheierea unor protocoale între Ministerul Transporturilor și Ministerul Educației, prin liceele și universitățile tehnice de profil din țară, accesul unor entități private pe piața pregătirii profesionale în domeniu ar putea determina o creștere a interesului în acest sens.

În prezent, singura autoritate care are dreptul să formeze aceste categorii de salariați este CENAFER, care are o capacitate de formare cu totul insuficientă pentru necesitățile următorilor 5 ani. Pentru a se rezolva această problemă trebuie modificată legislația astfel încât să se permită operatorilor de transport feroviar să organizeze propriile școli, iar CENAFER să controleze și să examineze, la finalul fiecărui ciclu, certificând pregătirea.

Una dintre marile provocări pentru sectorul transporturi și mai ales pentru cel feroviar este aceea privind **reorganizarea rapidă a transportului intermodal** pentru a se reduce impactul de mediu al transportului

de marfă în interiorul Uniunii și implicit în țara noastră, fără a afecta eficiența acestuia. Cheia pentru transportul eficient este consolidarea volumelor mari pentru transferul pe distanțe lungi, între așa-numitele „primul kilometru” și „ultimul kilometru”.

Transportul feroviar este foarte potrivit pentru acest deziderat, după cum se observă în alte părți ale lumii. Încurajându-se utilizarea soluției celei mai eficiente pentru fiecare distanță în parte, peste aproximativ 200 km ar trebui să aibă loc o reechilibrare semnificativă, un procent de minim 30% din transportul rutier de mărfuri urmând să treacă la soluții multimodale până cel târziu în anul 2030 și un procent de peste 50% până în 2050.

Transporturile pe distanțe lungi ar avea nevoie de coridoare special create pentru transportul de marfă, față de cele pentru călători, optimizate din punctul de vedere al consumului de energie și al emisiilor, dar care să fie totodată atractive pentru operatori datorită fiabilității, congestiei reduse pe care o generează și nivelului scăzut al costurilor administrative și de exploatare. Aceste coridoare ar reprezenta partea de transport de marfă a unei „rețele centrale” sau coloana vertebrală a sistemului de transport. Ele ar conecta marile centre urbane și ar integra atât servicii regulate, prestate pe linii feroviare de transport de marfă și transportul rutier asistat de instrumente de management al traficului, cât și capacitatea pentru combustibili alternativi și nodurile multimodale. Aceste coridoare ar trebui să ofere simplificarea procedurilor administrative, optimizarea orarelor pentru localizarea și urmărirea mărfurilor.

Sarcina administrativă legată de transportul multimodal de marfă ar trebui, în consecință, să fie considerabil redusă. Formalitățile referitoare la transportul mărfurilor ar putea fi efectuate o singură dată, indiferent de numărul de operațiuni de transbordare.

Prin eliminarea obstacolelor din calea integrării modale s-ar consolida, deasemenea, și rolul operatorilor logistici naționali și multimodali.

Până în prezent modurile de transport din România au rămas în aceeași poziție relativă de separare în moduri de transport distincte aflate în competiție, ceea ce conduce la existența unui sistem de transport segmentat și neintegrat, fiecare mod de transport căutând să exploateze propriile avantaje în termeni de cost, serviciu, fiabilitate și siguranță.

Competiția este distorsionată și prin lipsa de transparență privind costurile asupra societății determinate de fiecare mod de transport în termeni de poluare, zgomot, congestie a traficului, număr de victime în accidente. Atât timp cât costurile externe nu sunt luate în considerație și nu se reflectă în internalizarea acestora, transportul rutier va fi avantajat.

Extinderea Uniunii Europene spre Est a creat noi provocări pentru transportul european. Realizarea obiectivelor Uniunii Europene prevăzute în “Strategia 2020” are ca scop menținerea unui echilibru între creșterea economică și protecția mediului, prin reducerea costurilor de logistică pentru transportul de marfă și de călători în Europa.

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, ca principal factor în ecologizarea transportului, 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).

Rebalansarea și integrarea diferitelor moduri de transport în scopul permiterii interoperabilității și interconectivității rețelelor de transport, respectiv transferul către moduri durabile de transport din punct de vedere ecologic se bazează pe introducerea principiului “poluatorul plătește” care este considerat ca fiind fundamental pentru un transport de suprafață durabil.

Sistemul de transport intermodal face posibilă, în acest mod, promovarea dezvoltării unor tehnologii și concepte noi și optimizate pentru toate modurile de transport.

Mentținerea unui echilibru corect între modurile de transport și implementarea cerințelor europene ale transportului “verde”, adică promovarea cu prioritate a transporturilor nepoluante și de siguranță sporită (calea ferată și naval), în dauna transporturilor poluante (auto) va constitui una din soluțiile pe care decidenții în domeniu va trebui să ia decizii urgente cu aplicabilitate imediată. În conformitate cu **Cartea Albă a transporturilor elaborată de UE, în următorii 6 ani cca 20% din transportul auto de marfă trebuie să fie preluat de calea ferată și naval.**

O altă problemă importantă la care nu s-a găsit încă o soluție este aceea privind rezolvarea accesului la infrastructurile de servicii aflate în proprietatea CFR Marfă și CFR Călători al tuturor operatorilor de transport feroviar, indiferent de forma de proprietate, pe baze contractuale, sau **trecerea acestora în proprietatea CNCF CFR SA**, după cum urmează:

- a) terminale de containere ;
- b) depourile de locomotive și reviziile de vagoane;
- c) cântarele amplasate pe infrastructura publică;
- d) reprezentarea operatorilor de transport la nivel internațional, în cadrul organizațiilor specifice.

Tot ca problemă importantă care va trebui rezolvată cât mai urgent este și aceea a transparenței și a modului de comunicare privind sistemele de tarificare, a criteriilor de compunere a tarifelor (TUI, tarife accesorii-staționări, acces convoaie, manevra în stații, suspendări de activitate pe secții).

Într-o piață concurențială corectă va trebui ca **aplicarea TUI să se facă în funcție de starea tehnică a secțiilor de circulație și a vitezei reale de circulație.**

În prezent secțiile de circulație sunt încadrate pe „clase de secții”, iar această încadrare de cele mai multe ori nu respectă condiția minimă de încadrare în funcție de starea tehnică a liniei și de viteza maximă permisă în circulația trenurilor.

Tot o problemă importantă care necesită rezolvare urgentă este și aceea că în activitatea curentă CNCF CFR SA nu respectă prevederile legale incidente, respectiv publicarea în documentul de referință al rețelei valabil pentru anul 2021, în mod detaliat, a procedurilor și criteriilor pentru sistemele de tarificare (modul de stabilire a tarifelor), în special pentru tarifele conexe și pentru alte activități, cu toate că la art. 3 pct (7) din HG 232/2016 privind aprobarea "Contractul de activitate al Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. pentru perioada 2016-2020 inclusiv se precizează:

„(7) C.F.R. - S.A va publica în documentul de referință al rețelei, în mod detaliat, regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarificare și de alocare a capacităților, inclusiv orice alte informații de acest fel, necesare pentru a putea solicita capacități de infrastructură”.

În activitatea desfășurată în anul 2020 operatorii privați de transport feroviar s-au confruntat și cu alte probleme, unele fiind nerezolvate de o lungă perioadă de timp, dintre care amintim:

- Nu există publicat în documentul de referință al rețelei valabil pentru anul 2021, procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul închiderilor de linii care implică întreruperea traficului sau în cazul secțiunilor de infrastructură cu capacitate saturată, fără aplicarea TUI suplimentar față de ruta de referință.
- Trasarea trenurilor în graficul de circulație (livretul cu mersul trenurilor de marfă) nu respectă încadrarea secțiilor și clasificarea acestora conform contractului de activitate, astfel că avem pe secții încadrate la clasa A și B trenuri de marfă trasate cu viteze maxime de 50 respectiv 40 km/h.
- Atragerea de către Metrorex a mecanicilor de locomotive și a altor angajați pe funcții specifice sistemului feroviar, în special de la CFR Călători și de la operatorii feroviari de marfă, prin oferirea de condiții mai lejere de muncă și a salariilor mai mari.

Acest exod de mecanici către Metrorex a afectat dramatic operatorii feroviari de marfă, fiind cunoscut deficitul actual major de mecanici de locomotive.

Cât mai curând posibil va trebui ca autoritatea în domeniul feroviar să impună Metrorex asigurarea necesarului de mecanici de metrou prin politica de personal proprie, care să prevadă organizarea de școli de mecanici metrou specifice aceste activități.

- 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.

Măsuri propuse de OPSFPR pentru rezolvarea problemelor

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

- 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, astfel încât să se asigure cât mai urgent integrarea sistemului feroviar Românesc în cel al Uniunii Europene.
- 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. Susținem 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 să le aprobe Comisia Europeană, astfel încât și operatorii de transport feroviar de marfă să poată beneficia de sumele necesare re tehnologizării materialului rulant sau să poată fi scutiți de la plata parțială a TUI, sau a certificatelor verzi, în vederea reducerii costurilor pentru beneficiari.
- Introducerea unui sistem de Bugete multianuale pentru proiectele Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA, dar și pentru activitatea de transport 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 și Infrastructurii, 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.
- **Asumarea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și de către CNCF CFR SA a reglementărilor internaționale asumate de statul român.**

CONVENȚIA din 9 mai 1980 cu privire la transporturile internaționale feroviare (COTIF) prin Apendicele B la convenție, Reguli uniforme privind contractul de transport internațional feroviar al mărfurilor (CIM) stabilește ca obligație a tuturor statelor semnatare asigurarea unei viteze comerciale a vagoanelor aflate în trafic internațional de 400 km/zi (24 h). Acest angajament nu poate fi îndeplinit doar prin implicarea operatorilor de transport de mărfuri, fără asumarea unei părți a responsabilității de către CFR SA și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Precizăm că acest standard trebuie îndeplinit inclusiv în condițiile în care se efectuează lucrări de modernizare a infrastructurii și că acest nivel de calitate a fost îndeplinit până la sfârșitul anilor 2000.

Ca o concluzie finală a analizei activității pe anul 2020 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 de marfă.

Practica europeană în domeniu a identificat ca principal mecanism de rezolvare a principalelor probleme ale transportului feroviar, finanțarea întreținerii, reînnoirii și dezvoltării infrastructurii feroviare, reglementată ca obligație a statelor membre prin Directiva 2012/34/UE transpusă în țara noastră prin Legea 202/2016.

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 care să permită transferul masiv al fluxurilor de marfă 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 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 2020, în condițiile izbucnirii și desfășurării pe parcursul întregului an, a Pandemiei Covid-19 și a crizei economice existente 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 rețele feroviare din țara noastră și să contribuie la cunoașterea situației reale în care ne aflăm, în prezent.

Președinte,

4.03.2021