

Patronatele feroviare propun zece măsuri prin care ar avea loc redresarea sectorului feroviar

29 mai 2021

Organizația Patronatelor Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) are zece recomandări de făcut pentru redresarea sectorului feroviar românesc. OPSFPR a dat publicității studiul România, pas cu pas către un sistem de transport ecologic, competitiv și eficient”.



Studiul disponibil **aici** identifică, printre altele, principalele probleme de care se lovește sectorul și posibilele soluții, accentuând totodată importanța acestui mod de transport în Uniunea Europeană.

Avantaj: O rețea feroviară judicios extinsă național

Acesta ar fi poate singurul avantaj identificat în studiul menționat. „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”, afirmă patronatele. Cu toate acestea, viteza medie comercială redusă pentru transportul feroviar de marfă (aproximativ 16,0 km/h în 2019), defavorizează total acest mod de transport.

Starea actuală a infrastructurii feroviare reprezintă, în prezent, un important element limitativ al performanțelor circulației trenurilor. Pe rețeaua feroviară, media vitezelor maxime permise reprezintă 70,7 % din viteza maximă proiectată, iar media vitezelor comerciale realizate în traficul de călători reprezintă mai puțin de 45 % din viteza proiectată a rețelei feroviare.

Din cauza faptului ca în ultimii ani nu au existat investiții care să asigure ritmicitate în mentenanța și reabilitarea infrastructurilor critice de transport feroviar, acestea au ajuns la un grad de deteriorare care face ca în unele zone capacitățile puse la dispoziție să devină insuficiente. Toate acestea suprapuse peste lucrările de reabilitare ale coridorului IV european duc pur și simplu la blocaje de trafic care fac imposibilă activitatea. În acest context, administratorul infrastructurii percepe tarife de staționare pentru trenurile aflate în imposibilitatea traficului.

De la Curtici la Giurgiu, de două ori mai repede decât de la Giurgiu la Curtici

Stația Curtici a ajuns în plan european un nod gordian al traficului feroviar Vest-Est datorită blocajelor repetate și a lipsei de capacitate rezultată după reabilitarea stației cu fonduri europene, notează patronatul menționat. Sensul Curtici-Giurgiu – 18 ore, sensul Giurgiu-Curtici – 42 ore.

O altă problemă este cea a închiderii de linii dispuse de către Administratorul infrastructurii în ultimul moment, pe motiv că lucrările trebuie începute, fără a lua în considerare actorii din piața de transport și legislația europeană în domeniu. Alte probleme sunt:

- Capacitățile insuficiente și lipsa coordonării în zona Port Constanța, ceea ce face ca și congestiile din preajma intrării în Port Constanța să fie tot timpul majore.
- Starea infrastructurii a devenit precară cu influență directă asupra performanțelor de transport; viteza medie a trenurilor de marfă fiind între 18-20 km/oră în condiții de limitări ale traficului de călători.
- Energia electrică care este achiziționată de către Electrificare-SA la prețuri foarte mari, neținând seama de prețurile din piață și de condițiile de exploatare. Pur și simplu Electrificare-SA se joacă cu banii operatorilor fără a avea nici o răspundere asupra rezultatelor.
- Lipsa investițiilor noi în infrastructura feroviară. Coridorul IV european are o singură secție neelectrificată pe tot traseul: Rădulești – Giurgiu, unde traficul de marfă este intens. De asemenea, o altă linie importantă neelectrificată și nemodernizată este Craiova – Calafat.
- Finanțarea insuficientă a lucrărilor de întreținere, reparare și reînnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresivă a acesteia și la creșterea gradului general de uzură a componentelor infrastructurii.
- Neatragerea de fonduri europene, sub formă de scheme de ajutor de stat, care să fie puse la dispoziția operatorilor feroviari de mărfuri pentru dotarea cu material rulant competitiv care să corespundă cerințelor tehnice impuse de infrastructura și sisemele moderne de siguranță a circulației implementate pe culoarele refăcute cu bani europeni.

- În prezent, recrutarea personalului se efectuează cu dificultate din cauza lipsei de candidați cu pregătire specifică activității de exploatare a companiei CFR SA, respectiv a activităților specifice ale operatorilor de transport feroviar de marfă și de călători, precum și condițiilor de muncă și a responsabilităților impuse de siguranța circulației. Această situație este determinată, pe de o parte de desființarea școlilor profesionale cu specific feroviar, dar și a numărului tot mai redus al studenților care urmează cursurile facultăților de profil. Astfel, numărul angajaților din acest sector a înregistrat o continuă scădere, iar media de vârstă a crescut continuu.
- Reformarea sistemului de școlarizare și pregătire a forței de muncă necesară activităților de transport feroviar prin deschiderea pieței, cu posibilitatea ca pentru meseriile deficitare și cele care necesită o calificare mai puțin complexă, să poată organiza cursuri de școlarizare și operatorii feroviari în funcție de necesitățile companiilor.

Care sunt soluțiile avansate de patronatele feroviare

În sensul rezolvării problemelor arătate se pot propune o serie de măsuri care vor trebui 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, propune OPSFPR:

- Necesitatea electrificării liniei Cluj – Oradea ca alternativă la Curtici – Simeria.
- Tratamente egale și echitabile între operatorii de transport feroviar și chiar și între feroviar și rutier, în condițiile unei concurențe puternice.
- 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.
- Finanțarea insuficientă a lucrărilor de întreținere, reparare și reînnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresivă a acesteia și la creșterea gradului general de uzură a componentelor, fapt ce a condus la o serie de scăderi ai parametrilor calitativi ai transportului feroviar, făcându-l din ce în ce mai neatractiv față de cel rutier.

- Crearea de noi scheme de ajutor de stat și promovarea de ajutoare de stat individuale pe care 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 proactive ale managementului strategic, măsuri care să asigure sustenabilitatea investițiilor și costurilor publice, eficientizarea utilizării acestora și creșterea gradului de concurență pe piața transportului feroviar.

- Elaborarea unei politici corelate în domeniul transportului (feroviar-rutier-naval) și dezvoltarea unui sistem de terminale intermodale și multimodale de mărfuri la nivel regional. Este necesar acest lucru deoarece politica europeană vizează trecerea în mod substanțial a călătorilor și a mărfurilor de la transportul preponderent rutier la unul care combină, conform principiilor eficienței, cele mai uzuale moduri de transport (rutier, feroviar, naval și aerian) pentru a reduce costurile și emisiile de gaze cu efect de seră.

Sursa: Club Feroviar