



CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FERROVIAR

STUDIU PRIVIND TRANSPORTUL FERROVIAR DE MARFĂ



- 2021 -

CONSIDERAȚII GENERALE.....	5
Obiectivul studiului.....	5
Metodologia de lucru utilizată	6
CAPITOLUL 1	7
CADRUL NORMATIV	7
1.1. Reglementări europene.....	7
1.2. Reglementări naționale	9
CAPITOLUL 2	11
INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ NAȚIONALĂ.....	11
2.1. Caracteristici tehnice ale rețelei.....	12
2.2. Evoluția financiară a sectorului de infrastructură feroviară.....	13
2.3. Starea infrastructurii feroviare	14
2.3.1. Valoarea cheltuielilor pentru întreținere și reparații	14
2.3.2. Investițiile în infrastructura feroviară	15
2.3.3. Sursele de finanțare.....	17
2.4. Performanța infrastructurii feroviare.....	18
2.4.1. Nivelul de automatizare și starea lucrărilor de artă	20
2.4.2. Analiza accidentelor feroviare din perspectiva operatorilor de transport feroviar de marfă.....	20
CAPITOLUL 3	24
PRINCIPALII OPERATORI DE TRANSPORT FERROVIAR DE MARFĂ	24
3.1. Scurtă prezentare a principalilor operatori de transport feroviar de marfă	24
3.1.1. SC Cargo Trans Vagon SA.....	24
3.1.2. SC CER Fersped SA	24
3.1.3. Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” SA	24
3.1.4. SC Constantin Grup SRL.....	25
3.1.5. SC Deutsche Bahn Cargo România SRL	25
3.1.6. SC Express Forwarding SRL	25
3.1.7. SC GP Rail Cargo SA	25
3.1.9. SC Logistică Feroviară SRL (fostă Tef Logistică Feroviară SRL).....	25
3.1.10. SC LTE-Rail Romania SRL	26

3.1.11. SC MMV Rail România SA	26
3.1.12. SC Rail Cargo Carrier - Romania SRL	26
3.1.13. SC Rail Force SRL	26
3.1.14. SC Rofersped SA	26
3.1.15. SC Tehnotrans Feroviar SRL	26
3.1.16. SC Tim Rail Cargo SRL	26
3.1.17. SC Transferoviar Grup SA	26
3.1.18. SC Unicom Tranzit SA	26
3.1.19. SC Vest Trans Rail SRL	26
3.1.20. SC Via Terra Spedition SRL.....	27
3.1.21. SC Reloc SA	27
3.1.22. SC Trans Rail SRL.....	27
3.1.23. SC Transblue SRL	27
 CAPITOLUL 4.....	 28
 PRINCIPALII INDICATORI AI PIETEI DE TRANSPORT FEROVIAI DE MARFĂ DIN ROMÂNIA (2017-2019).....	 28
4.1. Variația cifrei de afaceri și a rezultatului net	29
4.2. Variația veniturilor din activitatea de transport feroviar de marfă	29
4.3. Variația cheltuielilor aferente activității de transport feroviar de marfă	31
4.4. Parcul trenurilor în traficul național/internațional de marfă.....	31
4.5. Volumul, categoria mărfurilor transportate și principalele 10 rute utilizate pentru transportul feroviar de marfă.....	34
4.6. Materialul rulant utilizat de operatorii de transport feroviar de marfă	39
 CAPITOLUL 5	 42
 CONSULTAREA PIETEI.....	 42
5.1. Percepția operatorilor de transport feroviar de marfă referitoare la condițiile de acces la infrastructura feroviară și la serviciile conexe	42
5.2. Percepția utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă referitoare la piața de transport de marfă pe calea ferată	49
 CAPITOLUL 6.....	 54
 TRANSPORTUL FEROVIAI DE MARFĂ DIN ROMÂNIA ÎN CONTEXTUL CORIDOARELOR TRANSEUROPENE	 54
6.1. Coridoarele internaționale de transport feroviar de marfă, care traversează România	54

6.2. Reabilitarea coridoarelor internaționale de transport feroviar de marfă care traversează România	59
6.3. Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani	61
CAPITOLUL 7	62
TRANSPORTUL FEROVIAȚ DE MARFĂ ÎN EUROPA	62
7.1. Dimensiunea pieței europene de transport feroviar de marfă	62
7.2. Performanța economică a operatorilor de transport feroviar de marfă	63
7.3. Impactul pandemiei provocate de SARS-CoV-2 asupra sectorului feroviar de marfă	65
CAPITOLUL 8	72
ROLUL CONSILIULUI NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FEROVIAȚ	72
8.1. Aspecte sesizate Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar de către operatorii de transport feroviar de marfă, în relația cu CNCF CFR SA	73
8.2. Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar	74
CAPITOLUL 9	77
CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI.....	77
ANEXE.....	84
Anexa nr. 1 Model chestionar pentru reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă	84
Anexa nr. 2.....	88
Consultarea utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă.....	88
Consultarea operatorilor de transport feroviar de marfă.....	89
Anexa nr. 3. Proiecte de modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene și rețelei TEN-T (Sursa: DRR 2020)	95

Considerații generale

Obiectivul studiului

Mobilitatea mărfurilor este o componentă esențială a pieței interne a Uniunii Europene (UE), de o importanță crucială pentru menținerea competitivității industriei și serviciilor europene, cu un impact considerabil asupra creșterii economice și a creării de noi locuri de muncă. Sectorul transporturilor contribuie cu **5% din VAB** (Valoare Adăugată Brută) a **Uniunii Europene (UE)** și angajează în mod direct aproximativ **10 milioane de lucrători**¹.

Totodată, transportul feroviar reprezintă un sector strategic de interes național și un serviciu esențial pentru societate, al cărui rol este de a contribui la circulația sigură și eficientă a bunurilor, mărfurilor și persoanelor, atât pe teritoriul României, cât și în afara țării.

De asemenea, transportul pe calea ferată reprezintă un mod de deplasare mai curat și mai puțin poluant decât transportul rutier, dar și mai eficient și mai sigur, cu o rată a accidentelor considerabil mai scăzută. În acest sens, Comisia Europeană a propus ca **anul 2021** să fie *Anul european al căilor ferate*, pentru a sprijini realizarea obiectivelor *Pactului ecologic european în domeniul transporturilor (Green Deal)*.

În același context, Comisia Europeană a publicat, la sfârșitul anului 2020, “*Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*”². Aceasta stabilește etapele necesare pentru atingerea obiectivului UE de reducere cu cel puțin 55% a emisiilor de gaze cu efect de seră până în anul 2030 și de neutralitate climatică până în anul 2050. Astfel, se preconizează dublarea traficului feroviar de mare viteză până în anul 2030, respectiv a **traficului feroviar de marfă** până în anul **2050**. În anul 2050, se estimează că traficul feroviar de mare viteză se va tripla și Rețeaua Transeuropeană de transport (TEN-T) multimodală, echipată pentru un transport sustenabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză, va fi operațională pentru rețeaua globală.

Documentul face trimitere la Pactul verde european, care vizează ca 75% din transportul intern de marfă efectuat în prezent pe cale rutieră, **să fie reorientat către transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare**. În acest sens, vor trebui adoptate măsuri pentru a asigura o mai bună administrare a căilor ferate și a căilor navigabile interioare și o sporire a capacității acestora.

În document se mai precizează că, “*în sectorul feroviar, Comisia va evalua măsura în care normele actuale privind tarifele de acces la calea ferată oferă stimulentele adecvate pentru a impulsiona competitivitatea piețelor și atractivitatea transportului feroviar*”. Astfel, se încearcă stoparea fenomenului de migrare către transportul rutier, deoarece s-a constatat că actualul sistem de tarificare a încurajat transportul pe infrastructura rutieră și a condus la diminuarea competitivității ofertei transportului feroviar.

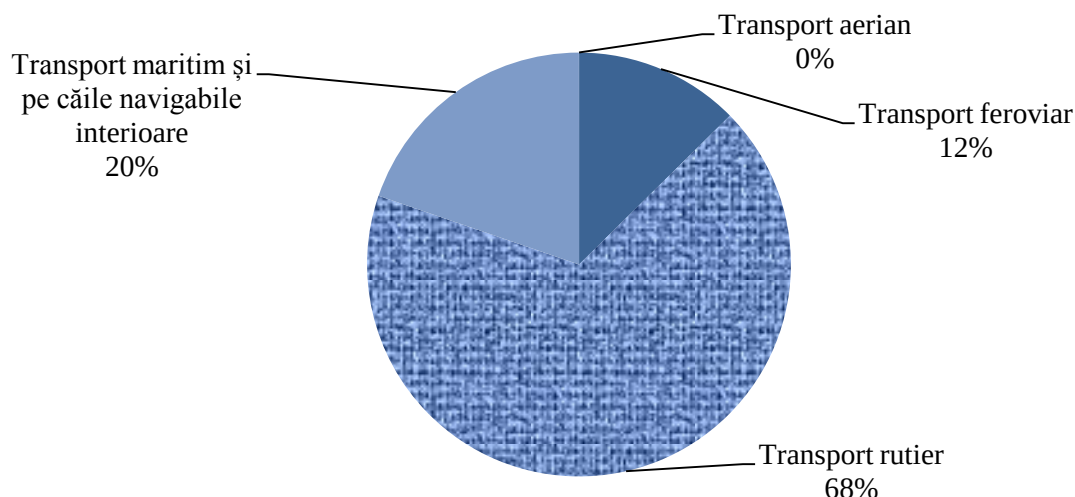
În ceea ce privește România, cele mai recente informații publicate de Institutul Național de Statistică (INS)³, indică faptul că, în anul 2020, ponderea **transportului feroviar de marfă** în total moduri de transport a fost de **12%**, în timp ce **transportul rutier** a deținut o pondere de **68%**. De subliniat faptul că, în anul 2020, pe fondul pandemiei de SARS-CoV-2, sectorul transporturilor, în special transportul aerian, a înregistrat scăderi importante.

¹ <https://ec.europa.eu/jrc/en/research-topic/transport-sector-economic-analysis>

² https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0023.02/DOC_1&format=PDF

³ https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/transportul_de_pasageri_si_marfuri_pe_moduri_de_transport_in_anul_2020.pdf

Grafic nr. 1. Repartizarea transportului de marfă pe moduri de transport, în anul 2020, în România (%)



Sursă: prelucrări proprii ale datelor INS

Având în vedere atribuțiile sale, pentru a cunoaște opiniile referitoare la piața feroviară ale operatorilor de transport feroviar (OTF) de marfă și ale utilizatorilor serviciilor de transport de marfă pe calea ferată, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar (CNSDF) a inițiat un amplu proces de consultare, rezultatele acestuia fiind prezentate în acest studiu.

Metodologia de lucru utilizată

Indicatorii utilizați în cadrul acestui studiu de piață sunt relevanți pentru definirea sectorului transportului feroviar de marfă, dar și pentru a indica nivelul concurenței existent în cadrul acestui sector.

Pentru elaborarea studiului au fost utilizate date și informații provenind din următoarele surse:

- ✓ date și informații transmise CNSDF de către OTF de marfă din România;
- ✓ date și informații transmise CNSDF de către administratorul de infrastructură, Compania Națională de Căi Ferate Române (CNCF CFR SA) și de gestionarii de infrastructură feroviară;
- ✓ chestionarele transmise de CNSDF și completate de OTF de marfă din România și de utilizatorii serviciilor de transport de marfă pe calea ferată;
- ✓ baza de date cuprinzând informațiile deținute de Institutul Național de Statistică privind transportul de mărfuri în anul 2020;
- ✓ baza de date cuprinzând informațiile publicate de Eurostat, departamentul Comisiei Europene responsabil de publicarea unor statistici comparabile pentru teritoriul UE;
- ✓ datele și informațiile deținute de RailNetEurope (RNE), cea mai importantă asociație a administratorilor de infrastructură și a organismelor de alocare din Europa, a cărei membră este Compania Națională de Căi Ferate Române CFR SA;
- ✓ rapoarte de monitorizare a pieței feroviare elaborate de Grupul Independent al Reglementatorilor din domeniul feroviar (IRG-Rail), rețeaua organismelor de reglementare feroviare independente care cuprinde, în prezent, 31 de țări europene, inclusiv România.

Capitolul 1

CADRUL NORMATIV

1.1. Reglementări europene

În perioada 2001-2016, au fost adoptate patru pachete legislative cu scopul de a deschide, treptat, pentru concurență, piețele serviciilor de transport feroviar și de a dezvolta un spațiu feroviar european unic.

1.1.1. **Primul pachet feroviar**, adoptat în anul 2001, a permis OTF acces la rețeaua feroviară transeuropeană, în mod nediscriminatoriu. În consecință, situația transportului pe calea ferată, în raport cu alte moduri de transport, s-a îmbunătățit, la fel ca și siguranța transportului feroviar.

Acest pachet a inclus acte normative, cu referire la transportul feroviar de mărfuri și la alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, respectiv:

- Directiva 2001/12/CE de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea rețelei feroviare comunitare;
- Directiva 2001/13/CE de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind autorizarea întreprinderilor feroviar;
- Directiva 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, abrogată de Directiva 2012/34/UE/2012;
- Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare);
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar;
- Regulamentul de punere în aplicare nr. 429/2015 de stabilire a modalităților de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot;
- Regulamentul nr. 545/2016 privind proceduri și criterii referitoare la acordurile-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară;
- Decizia 2075/2017 de înlocuire a anexei VII la Directiva nr. 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european;
- Regulamentul nr. 2177/2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe.

1.1.2. **Cel de-al doilea pachet feroviar**, adoptat în anul 2004, a stimulat liberalizarea serviciilor de transport feroviar, prin deschiderea pieței de transport feroviar de mărfuri începând cu 1 ianuarie 2007. Totodată, a fost creată Agenția Europeană a Căilor Ferate și a fost stabilit cadrul normativ pentru înființarea autorităților de siguranță feroviară, în fiecare stat membru.

Cel de-al doilea pachet feroviar a inclus următoarele acte normative:

- Directiva nr. 2004/49 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei nr. 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei nr. 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței, abrogată prin Directiva 2016/798;
- Directiva nr. 2004/50 de modificare a Directivei 96/48/CE a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional;

- Directiva nr. 2004/51 de modificare a Directivei nr. 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare;
- Regulamentul (CE) nr. 881/2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate („ERA”), abrogat prin Regulamentul nr. 796/2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

1.1.3. **Al treilea pachet feroviar**, adoptat în luna octombrie a anului 2007, a introdus măsuri privind accesul deschis la serviciile internaționale de transport feroviar de călători și un permis european de conducere a trenului, care permite mecanicilor de locomotivă să circule pe întreaga rețea europeană.

Acest pachet a inclus următoarele acte normative:

- Directiva nr. 58/2007 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare;
- Directiva nr. 2007/59/CE privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar;
- Regulamentul nr. 1372/2007 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 577/98 al Consiliului privind organizarea unei anchete prin sondaj asupra forței de muncă din Comunitate, abrogat prin Regulamentul 1700/2019.

1.1.4. Cel de-al **patrulea pachet feroviar**, adoptat în anul 2016, necesar pentru finalizarea spațiului feroviar unic european, cuprinde „*pilonul tehnic*” și „*pilonul pieței*” și are rolul de a revitaliza sectorul feroviar și de a-l face mai competitiv în raport cu alte moduri de transport.

Pilonul tehnic se axează pe interoperabilitate, siguranță și noul rol al Agenției Feroviare Europene și include:

- Directiva nr. 797/2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în UE;
- Directiva nr. 798/2016 privind siguranța feroviară;
- Regulamentul nr. 796/2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004.

Pilonul pieței stabilește norme care urmăresc îmbunătățirea imparțialității în guvernarea infrastructurii feroviare, prevenirea discriminării și introduce principiile licitației obligatorii pentru contractele de servicii publice din sectorul feroviar pentru a spori concurența pe piețele serviciilor feroviare de călători, încurajând astfel OTF să îmbunătățească calitatea serviciilor lor și rentabilitatea acestora. Acest pilon cuprinde două regulamente și o directivă. Dintre acestea importante pentru piața transportului feroviar de marfă sunt:

- Regulamentul nr. 2337/2016 de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare;
- Directiva 2016/2370/UE de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare.

De asemenea, Organizația Interguvernamentală pentru Transport Feroviar Internațional (OTIF) a publicat noua ediție a Regulamentului privind Transportul internațional de mărfuri periculoase pe cale ferată, valabil de la 1 ianuarie 2021⁴.

⁴ http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3B-RID/RID_2021_e_01_November_2020.pdf

1.2. Reglementări naționale

Prin transpunerea legislației UE din domeniul feroviar în legislația națională, a fost asigurat cadrul național de reglementare, care include și actele normative secundare aplicabile în acest sector. Prin adoptarea *Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european*, cu modificările și completările ulterioare (denumită, în continuare, *Legea 202/2016*), în vederea transunerii prevederilor *Directivei nr. 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european*, s-a introdus un set de reguli menite să asigure transparența și echilibrul în procesul de alocare a capacităților de infrastructură feroviară.

Legea 202/2016, prin prevederile sale, urmărește, în special:

- creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport;
- creșterea eficienței atragerii de fonduri europene pentru dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar;
- îmbunătățirea modului de gestionare a infrastructurii feroviare de către administratorul infrastructurii, pentru a răspunde mai bine necesităților pieței și pentru a sprijini cooperarea transfrontalieră dintre sistemele feroviare, în vederea stimulării atât a transportului feroviar de mărfuri, cât și a celui de călători.

De asemenea, același act normativ stabilește normele privind administrarea infrastructurii feroviare și activitățile de transport feroviar ale OTF, criteriile care sunt aplicabile eliberării, înnoirii sau modificării licențelor de transport feroviar de către Organismul de Licențe Feroviare Român, destinate OTF care sunt înființați sau urmează să fie înființați în România, precum și principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, a alocării capacităților de infrastructură feroviară.

Nu în ultimul rând, prin *Legea 202/2016* este înființat Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, organism național unic de reglementare în domeniul feroviar.

Directiva nr. 2016/2370/UE, care a fost transpusă în legislația națională prin *OUG nr. 52/2019*⁵, a introdus cerințe noi, cu scopul de a asigura independența administratorului de infrastructură. Astfel, statele membre pot alege între diferite modele organizaționale, de la separarea structurală totală, la integrarea verticală, fiind asigurată imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale, gestionarea traficului și planificarea întreținerii.

De asemenea, organismele de reglementare europene din domeniul feroviar primesc noi atribuții și cooperează pentru a asigura OTF accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară.

Totodată, condițiile privind siguranța feroviară și criteriile pentru acordarea licenței de transport feroviar sunt reglementate de *Ordonanța de urgență nr. 73/2019 privind siguranța feroviară*, *Ordinul nr. 743/2020 pentru eliberarea certificatului unic de siguranță operatorilor care efectuează numai manevră feroviară pe căile ferate din România* și *HG nr. 361/2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar*.

Alte acte normative relevante sunt *HG nr. 582/1998 privind înființarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare* și *HG nr. 117/2010 pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din România*.

În ceea ce privește alinierea legislației naționale cu prevederile europene în domeniul transportului feroviar de marfă, apreciem că ar fi oportună modificarea/completarea unor acte normative, în acord cu prevederile *Legii nr. 202/2016*, după cum urmează:

⁵ pentru modificarea și completarea *Legii nr. 202/2016*

- HG nr. 1.696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară, cu modificările și completările ulterioare (denumit, în continuare, HG nr. 1.696/2006);
- HG nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române (denumită, în continuare, HG nr. 581/1998)

Astfel, modificarea HG nr. 1.696/2006 trebuie să aibă în vedere alinierea prevederilor din *Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară* cu prevederile din Anexa nr. VII la *Legea 202/2016* referitoare la modul stabilirii și aplicării calendarului procesului de alocare a capacităților de infrastructură de către CFR SA.

În ceea ce privește HG nr. 581/1998, ar fi necesară :

- modificarea și completarea elementelor concrete ale infrastructurii publice care trebuie definite și stabilite în acord cu Lista elementelor infrastructurii feroviare, prevăzută în Anexa nr. I a *Legii 202/2016*;
- modificarea prevederilor referitoare la contractul de acces încheiat între CNCF CFR SA și OTF, în acord cu prevederile *Legii 202/2016*;
- modificarea și completarea elementelor care stau la baza încheierii Contractului de activitate între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și CNCF CFR SA.

INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ NAȚIONALĂ

Rețeaua feroviară publică administrată de CNCF CFR SA deservește toate centrele urbane și economice importante. Aceasta este conectată la rețeaua feroviară europeană prin intermediul administrațiilor de cale ferată din țările vecine, fiind în proporție de peste 99% o rețea cu ecartament european de 1.435 mm.

CNCF CFR SA deține în administrare și 134 km de cale ferată simplă, neelectrificată, cu ecartament larg de 1.520 mm, utilizată în special pentru garniturile feroviare de marfă, care asigură interconectarea facilă cu rețeaua feroviară din Ucraina și Moldova⁶.

2017 – 2019

Lungime rețea

10.630 km, din care

38 % electrificată

Tren-km în total rețea

2017 > + **4,83 %** > **2019**

Viteza medie comercială a trenurilor de marfă



2017 > + **3,36%** > **2019**

Venituri din TUI pe total rețea



2017 > - **4,53 %** > **2019**

Sume totale cheltuite cu infrastructura feroviară



2017 > + **1,69 %** > **2019**

⁶ Conform DRR , 2021 Anexa 1 a.

2.1. Caracteristici tehnice ale rețelei

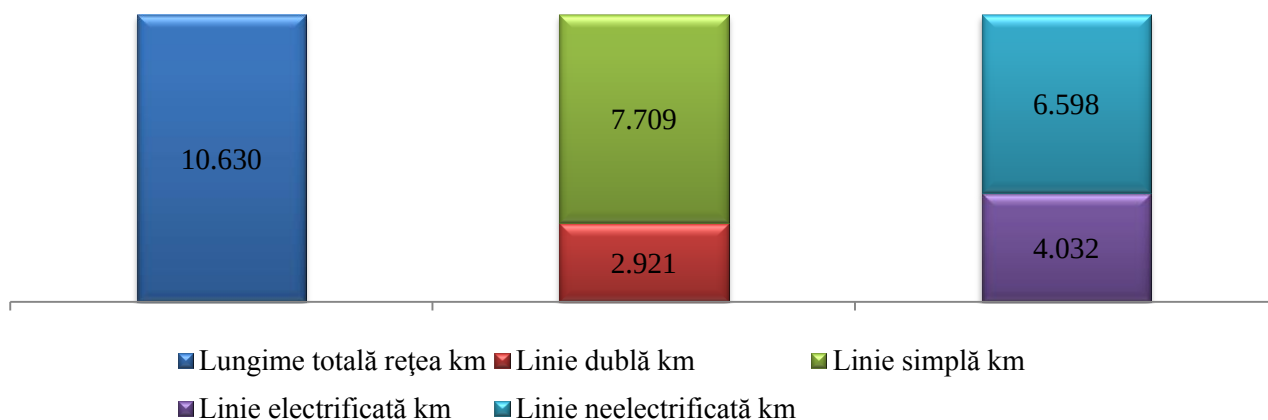
Infrastructura feroviară publică de pe teritoriul României, parte din domeniul public al statului, este atribuită în concesiune CNCF CFR SA, în calitate de administrator de infrastructură, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Rețeaua de căi ferate din România are o lungime nedeșfășurată de 10.630 km (lungime rețea desfășurată - 19.784 km), fiind a șaptea rețea feroviară ca mărime din Uniunea Europeană (UE).

Conform informațiilor publicate în cadrul Documentului de Referință al Rețelei (DRR) al CNCF CFR SA 2021, lungimea liniei duble este de aproximativ 2.921 km, iar a celei simple de 7.709 km. Din totalul rețelei feroviare aflată pe teritoriul țării noastre, aproximativ 4.032 km de linie este electrificată, iar 6.598 km este neelectrificată⁷.

Lungimea nedeșfășurată a infrastructurii interoperabile este de 6.810 km, iar cea a infrastructurii neinteroperabile este de 3.820 km⁸.

Grafic nr.2. Principalele caracteristici ale rețelei feroviare din România conform DRR 2021

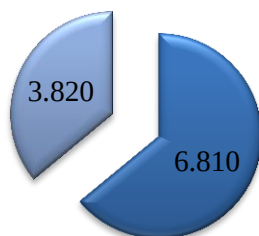


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor din DRR 2021, publicat de CNCF CFR SA (Anexa nr. 12)

Infrastructura feroviară publică a statului cuprinde infrastructura interoperabilă, care se poate conecta la infrastructura feroviară transeuropeană, precum și infrastructura neinteroperabilă, care nu poate fi conectată la infrastructura feroviară transeuropeană.

Grafic nr. 3. Infrastructură interoperabilă și neinteroperabilă, conform DRR 2021

- Lungime rețea nedeșfășurată interoperabilă (km)
- Lungime rețea nedeșfășurată neinteroperabilă (km)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor din DRR 2021, publicat de CNCF CFR SA (Anexa nr. 12)

⁷ Conform DRR 2021, Anexa nr.12.

⁸ Conform DRR 2021 Anexa nr. 12.

Infrastructura feroviară neinteroperabilă poate fi închiriată de către CNCF CFR SA, în calitate de administrator de infrastructură, gestionarilor de infrastructură feroviară⁹, în condițiile prevăzute de *HG nr. 643/2011 pentru aprobarea Condițiilor de închiriere de către Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. - S.A. a unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile, precum și gestionarea acestora (HG nr. 643/2011)*, cu modificările și completările ulterioare. Persoanele juridice care închiriază porțiuni ale infrastructurii feroviare neinteroperabile sunt autorizate de Autoritatea Feroviară Română (AFER), conform Anexei nr. 1, art. 12 din *HG 643/2011*.

Dacă la finalul anului 2019 activau în România 6 gestionari de infrastructură, lungimea rețelei feroviare neinteroperabile închiriată fiind de 1.659 km, ceea ce reprezintă 43,43%¹⁰ din actuala rețea neinteroperabilă, potrivit DRR 2021, la finalul anului 2020 activau în România 5 gestionari de infrastructură, care gestionau 1.402¹¹ km de cale ferată neinteroperabilă, reprezentând 36,72% din actuala rețea, ceea ce înseamnă o scădere cu 6,71% a rețelei neinteroperabile, care este închiriată de gestionarii de infrastructură feroviară. Astfel, Apria SRL, care a deținut în gestiune infrastructura neinteroperabilă de pe secția Săcuieni Bihor-Sărmășag, cu o lungime de 86,70 km, a renunțat să mai închirieze infrastructură feroviară neinteroperabilă, această porțiune de cale ferată fiind preluată de către CNCF CFR SA¹².

De asemenea, gestionarii de infrastructură feroviară RC CF Trans, Transferoviar Grup și Grup Feroviar Român au renunțat, în anul 2020, la anumite secții neinteroperabile de cale ferată, care au fost preluate în administrare de CNCF CFR SA.

2.2. Evoluția financiară a sectorului de infrastructură feroviară

Potrivit *Legii nr. 202/2016*, sistemul de tarification a infrastructurii feroviare cuprinde două tipuri de tarife: tariful pentru utilizarea infrastructurii (TUI) și tarife percepute pentru servicii suplimentare și auxiliare¹³ (TSA).

TUI, calculat și perceput pentru asigurarea pachetului minim de acces reprezintă prestația furnizată de CNCF CFR SA pentru deplasarea între două puncte ale rețelei feroviare a unui tren, fără servicii de manevră sau (re)alimentare. Administratorul infrastructurii feroviare furnizează oricărui OTF, în mod nediscriminatoriu, pachetul minim de acces, definit potrivit prevederilor pct.1. din Anexa nr. II la *Legea nr.202/2016*.

Tarifele din categoria TSA se percep pentru serviciile care nu sunt incluse în pachetul minim de acces, astfel cum sunt prevăzute la pct. 2, 3 și 4 din Anexa nr. II la *Legea nr.202/2016*.

Principala sursă de venit din activitatea de bază a sectorului de infrastructură feroviară provine din TUI. În graficul de mai jos prezentăm evoluția cifrei de afaceri, a veniturilor TUI din transportul de călători și din transportul de marfă, precum și rezultatul net aferent acestui segment.

⁹ Conform OUG nr. 12/1998, art.1, alin. (10), lit. b2

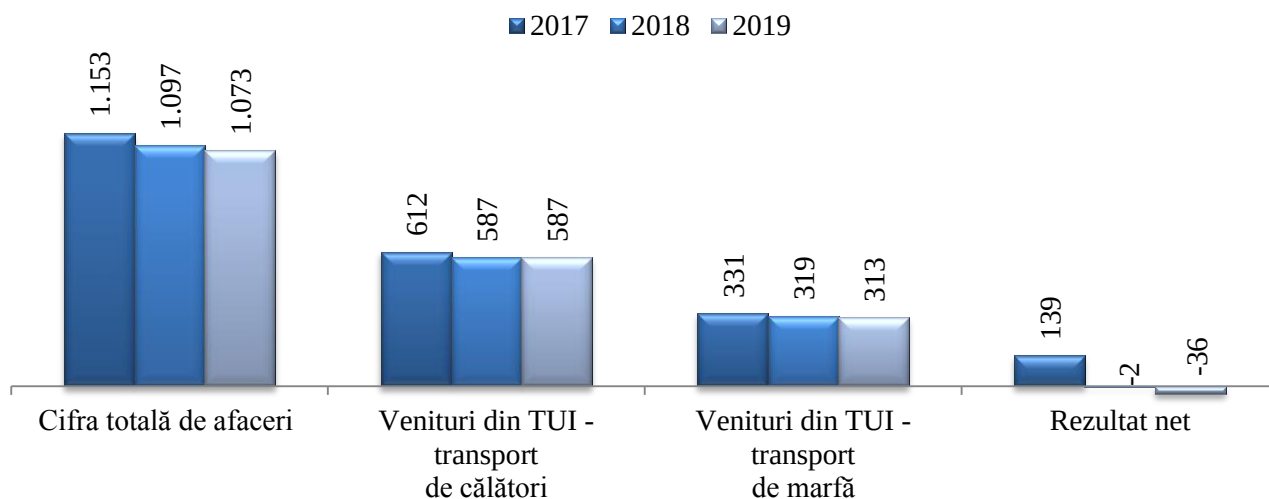
¹⁰ Conform datelor furnizate de gestionarii de infrastructură pentru anul 2019.

¹¹ Conform DRR 2021, Anexa 8a, versiunea 10.1

¹² Anexa nr.8.a - Infrastructura neinteroperabilă și deținătorii/operatorii de infrastructuri de servicii, DRR 2021

¹³ Legea nr. 202/2016, Anexa II, pct.2, pct.3, pct. 4.

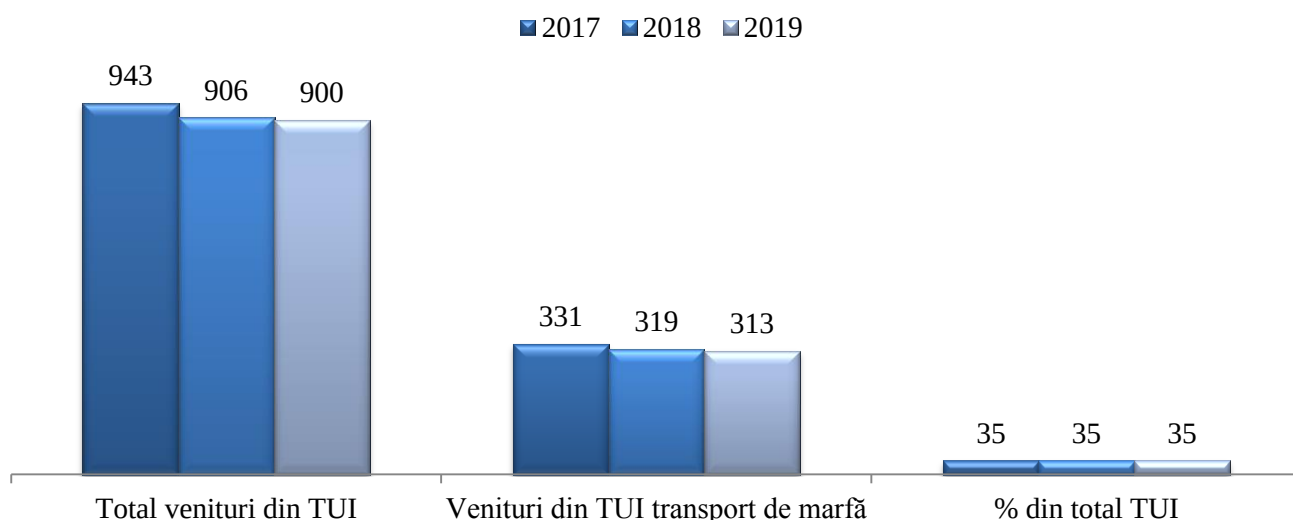
Grafic nr.4. Evoluția financiară a sectorului de infrastructură feroviară (milioane lei)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CNCF CFR SA și de către gestionarii de infrastructură

După cum se observă din graficul de mai sus, cifra de afaceri totală pe segmentul infrastructură a înregistrat un declin constant pe parcursul fiecărui an, astfel că, în anul 2019, comparativ cu anul 2017, cifra totală de afaceri a scăzut cu 7%.

Grafic nr.5. Evoluția veniturilor din TUI din transportul de marfă, raportat la totalul veniturilor din TUI (milioane lei)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CNCF CFR SA și de către gestionarii de infrastructură

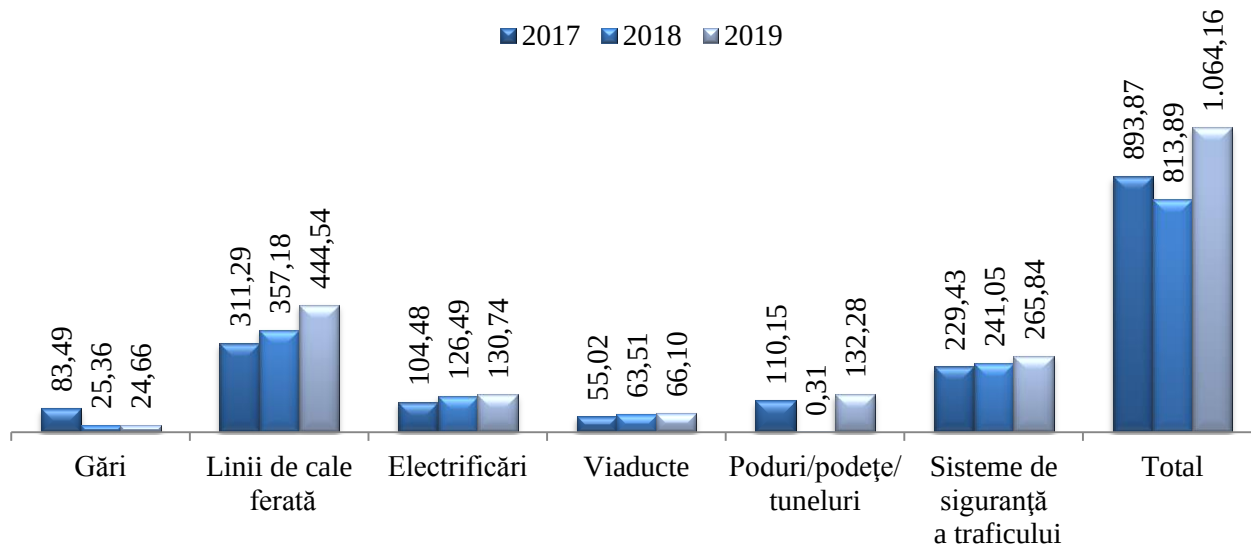
2.3. Starea infrastructurii feroviare

Îmbunătățirea condițiilor de transport pe calea ferată depinde de nivelul de automatizare, de calitatea căii de rulare, dar și de sumele cheltuite pentru întreținerea și repararea acestora și de cele investite pentru modernizări.

2.3.1. Valoarea cheltuielilor pentru întreținere și reparații

Administrarea și modernizarea infrastructurii feroviare publice se realizează de către CNCF CFR SA. Finanțarea lucrărilor de întreținere, de reparații și de modernizare se realizează prin fonduri proprii, pe baza veniturilor din administrarea infrastructurii, din fonduri alocate de la bugetul de stat și din fonduri europene.

Grafic nr.6. Valoarea cheltuielilor pentru întreținere și reparații ale infrastructurii feroviare (milioane lei)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CNCF CFR SA și de către gestionarii de infrastructură

În anul 2019, valoarea cheltuielilor pentru lucrările de întreținere și reparație a infrastructurii a crescut cu 19% față de anul 2017, deși în anul 2018 a scăzut cu peste 8%, comparativ cu cea înregistrată în anul 2017. Raportând valorile din anul 2017, la cele înregistrate în anul 2019, deși cheltuielile pentru întreținerea gărilor au scăzut cu 70%, restul categoriilor (linii de cale ferată, electrificări, lucrări de artă, sisteme de siguranță) au înregistrat creșteri, față de anul 2017, ale sumelor cheltuite pentru întreținere și reparații astfel:

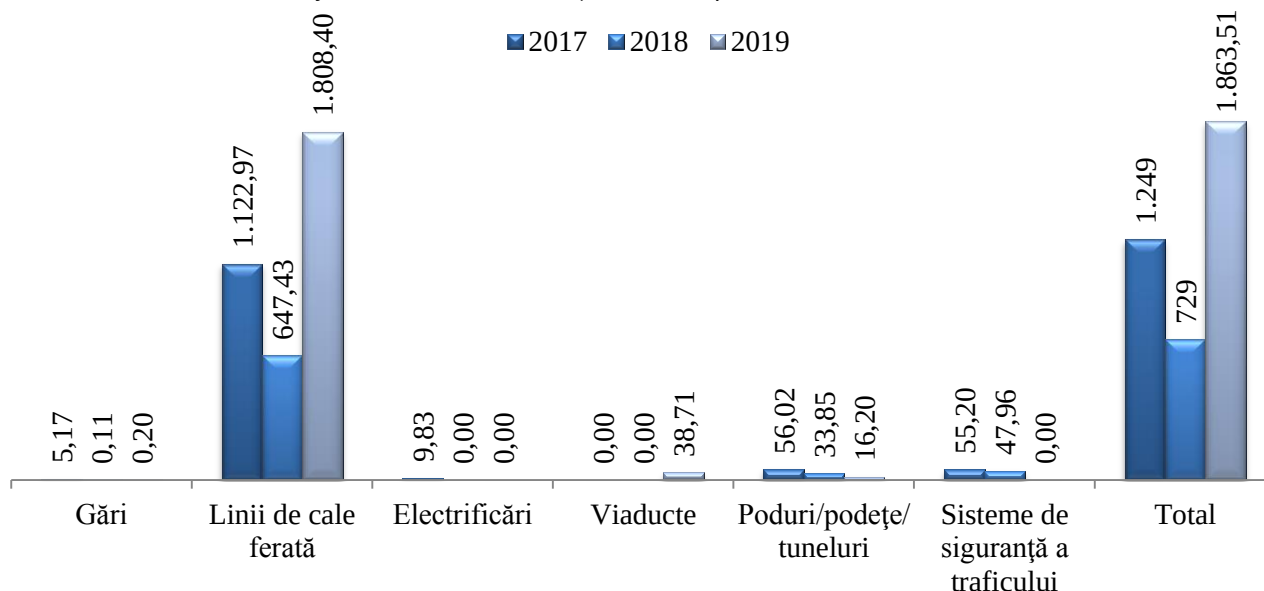
- sumele cheltuite pentru lucrările de întreținere și reparație a liniilor de cale ferată au crescut cu 43%, în anul 2019;
- sumele cheltuite pentru întreținerea și reparația rețelelor electrice, care asigură curentul de tracțiune, au crescut cu 25%, în anul 2019;
- sumele cheltuite pentru întreținerea și reparația podurilor, podețelor și a tunelurilor au crescut cu 20%, în anul 2019;
- sumele cheltuite pentru întreținerea și reparația sistemelor de siguranță a traficului au crescut cu 16%, în anul 2019.

Potrivit datelor preliminate publicate în raportul CNCF CFR SA, suma alocată, în anul 2020, pentru titlul bugetar „Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice” a crescut de la 990.000 mii lei la 1.204.813 mii lei, respectiv o majorare cu suma de 214.813 mii lei.

2.3.2. Investițiile în infrastructura feroviară

Sumele cheltuite pentru întreținerea și repararea infrastructurii asigură menținerea parametrilor stabiliți prin proiectare, în timp ce sumele cheltuite pentru lucrările de investiții contribuie la creșterea performanței transportului pe calea ferată.

Grafic nr. 7. Valoarea investițiilor în infrastructură (milioane lei)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CNCF CFR SA și de către gestionarii de infrastructură

În anul 2019, comparativ cu anul 2017, sumele investite în infrastructura feroviară au crescut cu 49%. Astfel, s-au înregistrat creșteri în anul 2019, comparativ cu anul 2017, pentru valoarea investițiilor în viaducte și cu 61% în investițiile pentru liniile de cale ferată.

În ceea ce privește investițiile în electrificarea infrastructurii feroviare, în perioada 2018- 2019 nu au fost alocate fonduri. De asemenea, scăderi ale sumelor investite s-au înregistrat la categoria poduri, podețe și tuneluri (-71%). În ceea ce privește sistemele de siguranță a traficului feroviar, această categorie nu a beneficiat de investiții în anul 2019.

După cum reiese din datele prezentate mai sus, în perioada 2017-2019, prioritare au fost investițiile în calea de rulare, acestea reprezentând în anul 2018 aproape 90% din totalul investițiilor efectuate, respectiv circa 96%, în anul 2019.

În ceea ce privește titlul bugetar „Investiții ale agenților economici cu capital de stat”, din suma de 137.498 mii lei, alocată în anul 2020, CNCF CFR SA a utilizat, până la data de 31.12.2020, un procent de 99,01% din suma alocată pentru electrificarea liniei de cale ferată Doaga-Tecuci-Barboși și pentru dublarea liniei de cale ferată între Mogoșoaia și Balotești, în principal pentru execuția unor lucrări de reparație capitală la linii, terasamente, poduri, tuneluri, instalații, peroane și treceri la nivel.

La capitolul “Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare”, din suma de 193.099 mii lei alocată, CNCF CFR SA a utilizat suma de 193.011 mii lei, reprezentând programe din FEDR (3.648,84 mii lei), programe din FC (187.491,39 mii lei), alte facilități și instrumente postaderare (1.871,76 mii lei), ceea ce reprezintă un procent de 99,95%.

De asemenea, din suma de 2.045.75 mii lei alocată titlului bugetar “Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020”, CNCF CFR SA utilizat un procent de 99,15%¹⁴.

Având în vedere că, în prezent, 78,50% din traficul de marfă se desfășoară pe linii electrificate, iar 21,50% pe linii neelectrificate, potrivit datelor furnizate de către CNCF CFR SA, până în anul 2025, rețeaua electrificată de transport feroviar se va extinde cu 427,40 km pe următoarele secțiuni: Craiova - Calafat (107,80 km), Cluj Napoca - Episcopia Bihor (166,60 km), Rădulești - Videle (57 km) și București - Giurgiu (96 km).

¹⁴ Raport de activitate al CNCF CFR SA 2020.

2.3.3. Sursele de finanțare

CNCF CFR SA este compania responsabilă de operarea, mentenanța și reînnoirea infrastructurii feroviare pe rețeaua de căi ferate din România, precum și de participarea la dezvoltarea acesteia, conform legislației de înființare și funcționare și potrivit normelor stabilite prin legislația în vigoare în cadrul politicii generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii.

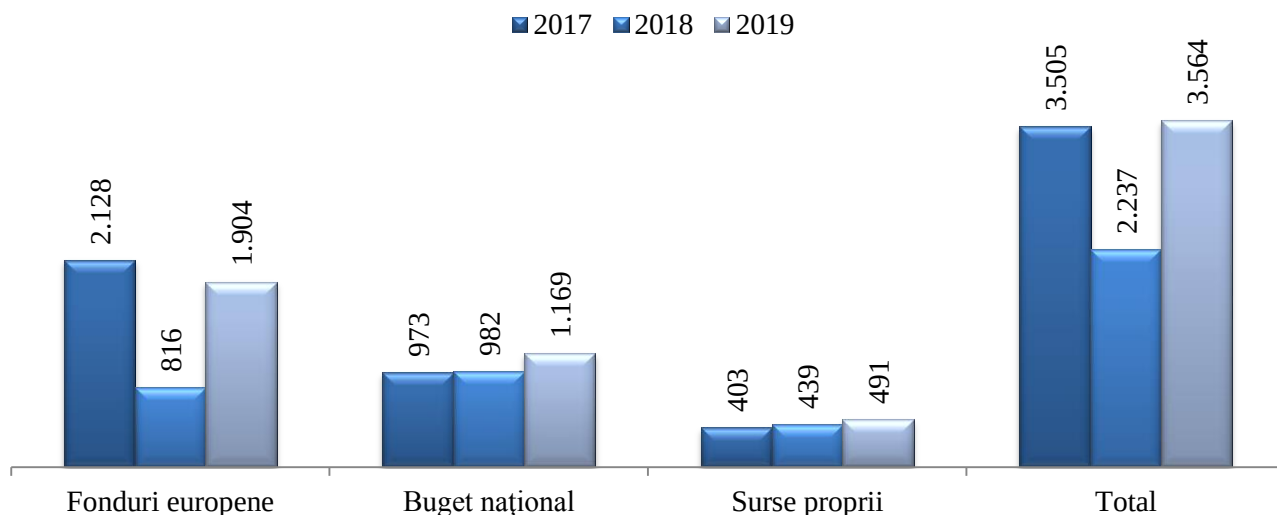
Conform datelor furnizate de CNCF CFR SA, finanțarea infrastructurii feroviare s-a realizat din fonduri europene, fonduri alocate de la bugetul de stat și din surse proprii.

Lucrările de întreținere și/sau reparații sunt în sarcina gestionarilor de infrastructură pentru secțiunile de rețea neinteroperabile închiriate de la administratorul infrastructurii - CNCF CFR SA¹⁵. Conform datelor furnizate de către gestionarii de infrastructură, aceștia și-au finanțat lucrările de întreținere și/sau reparare din surse proprii.

Astfel, suma totală cheltuită pentru finanțarea infrastructurii feroviare a crescut cu 1,69 %, în anul 2019, față de anul 2017.

Sumele provenite din sursele proprii de finanțare ale CNCF CFR SA și ale gestionarilor de infrastructură s-au majorat cu circa 22%, în anul 2019, față de anul 2017, iar cele cheltuite de la bugetul de stat s-au majorat, în aceeași perioadă, cu aproape 20%.

Grafic nr. 8. Sume cheltuite pentru infrastructura feroviară, în funcție de sursa de finanțare (milioane lei)

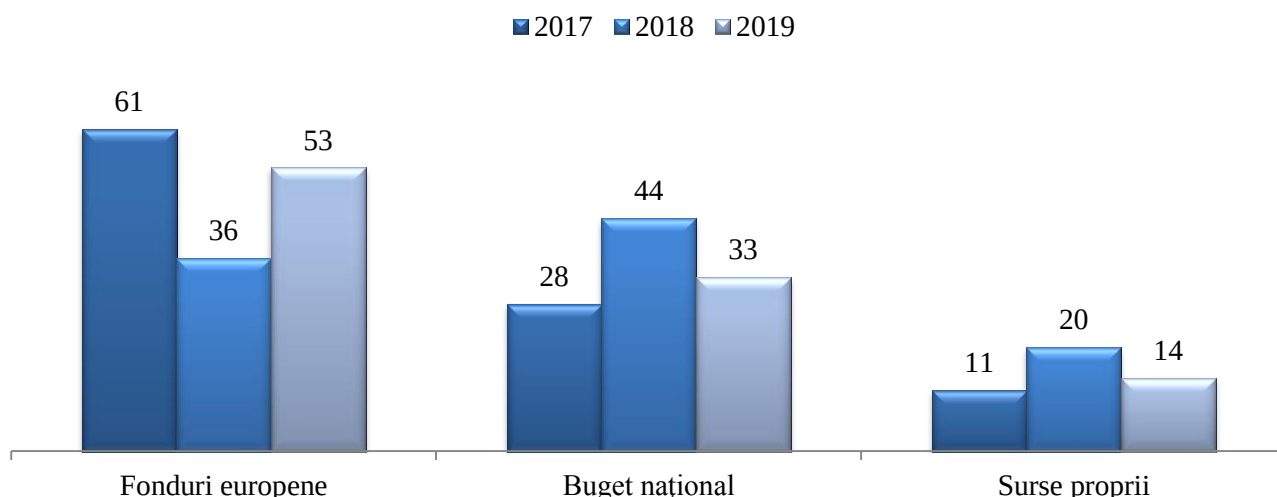


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CNCF CFR SA și de către gestionarii de infrastructură

În graficul de mai jos este prezentată ponderea surselor de finanțare. Se observă că, cea mai mare pondere din totalul surselor de finanțare a infrastructurii feroviare o au fondurile europene, urmate de sumele alocate de la bugetul de stat și sursele proprii de finanțare.

¹⁵ Conform HG nr. 643/2011, Anexa 1.

Grafic nr. 9. Ponderea diferitelor surse de finanțare pentru infrastructura feroviară în totalul acestora (%)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CNCF CFR SA și de către gestionarii de infrastructură

2.4. Performanța infrastructurii feroviare

Viteza medie comercială a transportului feroviar de marfă este dependentă și de numărul de restricții de viteză. Restricțiile de viteză reprezintă reducerile pe timp limitat a vitezelor maxime de circulație a trenurilor pe unele porțiuni de linie, din cauza slăbirii infrastructurii sau a suprastructurii căii ferate, ca urmare a degradării unor elemente componente ale acestora sau a suprastructurii căii, executării unor lucrări pentru reconstrucția, consolidarea sau repararea acestora, acțiunii distructive a unor agenți atmosferici, existenței unor defecte la geometria căii, executării unor lucrări, calamități sau cauze de forță majoră¹⁶.

Astfel, în anumite situații determinate de starea liniilor, a terasamentelor, a podurilor sau a altor lucrări de artă și a instalațiilor, precum și de executarea unor lucrări la acestea, CNCF CFR SA impune, pe anumite porțiuni, restricții de viteză, închideri de linie sau și/sau scoateri de sub tensiune ale liniei de contact.

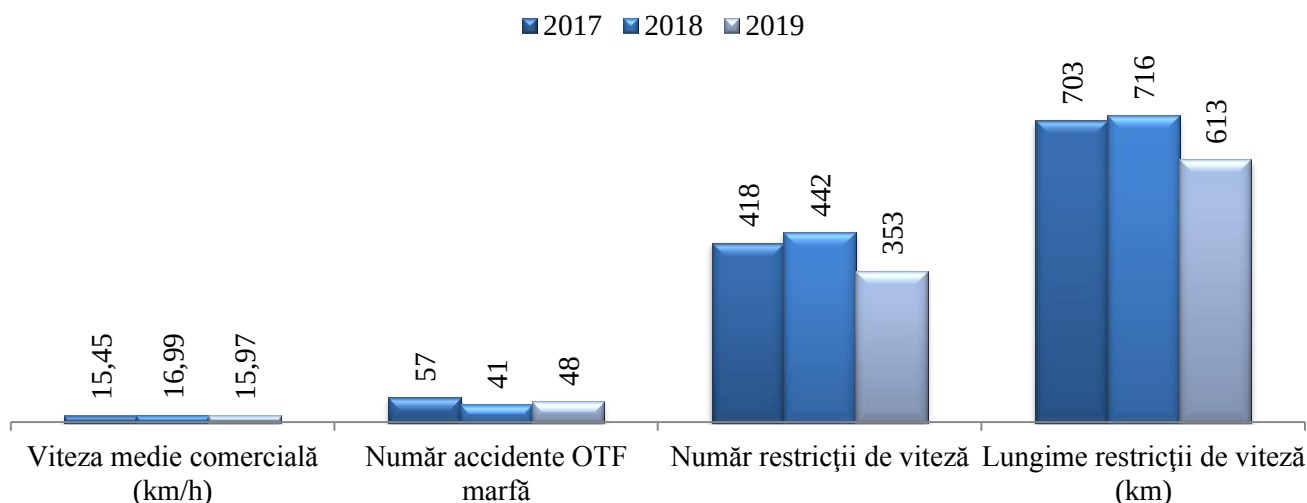
Sumele alocate CNCF CFR SA, în intervalul 2010-2020, de la bugetul de stat pentru reparații curente și întreținerea infrastructurii feroviare publice s-au utilizat cu preponderență pentru ridicarea restricțiilor de viteză. În această perioadă numărul restricțiilor de viteză existente pe rețea a variat, de la 596 restricții în anul 2010, la 442 de restricții în anul 2018 și 389 în anul 2020.

Ridicarea restricțiilor de viteză are influență semnificativă în creșterea vitezei medii tehnice de circulație pe rețea, dar și pentru viteza medie comercială¹⁷, care ar trebui să fie cât mai apropiată de viteza planificată.

¹⁶ Art. 4 din OMT nr. 417/2004 pentru aprobarea Instrucțiunilor pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune - nr. 317

¹⁷ Viteza medie comercială se determină prin adunarea timpilor de mers cu timpii de staționare a trenurilor în stațiile din parcurs, rezultând durata totală de parcurs al trenului. Aceasta se împarte la distanța parcursă de tren, și astfel se obține viteza comercială.

Grafic nr. 10. Viteza medie comercială pentru traficul de marfă, numărul de accidente și numărul restricțiilor de viteză



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CNCF CFR SA și de OTF de marfă

După cum reiese din graficul de mai sus, viteza medie comercială pentru traficul feroviar de marfă a înregistrat o creștere cu doar 3% în anul 2019, față de anul 2017, dar o scădere cu 6%, față de anul 2018.

CNCF CFR SA este cel care influențează în principal durata timpilor de mers atunci când viteza maximă permisă de infrastructura crește, timpul de mers al trenului se scurtează, însă trebuie precizat că și OTF pot avea o influență directă asupra duratei de staționare a trenurilor în stațiile din parcurs.

Potrivit informațiilor furnizate de CNCF CFR SA, durata de staționare poate crește în funcție de:

- serviciile pe care le efectuează OTF într-o stație (atașarea sau detașarea grupelor de vagoane);
- necesitatea de recompunere a vagoanelor și/sau utilizarea mai multor locomotive, în cazul rutelor de transport care traversează zone montane, precum Campina – Predeal – Brașov, Strehaia – Balota – Tr. Severin, Tg. Jiu – Petroșani – Simeria, Onești – Ghimeș – Siculeni, Pojorata – Mestecăniș – Iacoveni etc.
- staționările mari în stațiile din parcurs, din cauza defecțiunilor la materialul rulant învechit, ceea ce diminuează viteza comercială a trenurilor de marfă.
- lipsa de personal, în special cea a mecanicilor de locomotivă, care determină OTF să oprească trenurile în parcurs timp de 8 ore sau mai mult, pentru respectarea timpului de odihnă necesar mecanicilor de locomotivă, ceea ce crește durata de staționare a trenurilor în parcurs și scăderea vitezei comerciale a trenurilor.

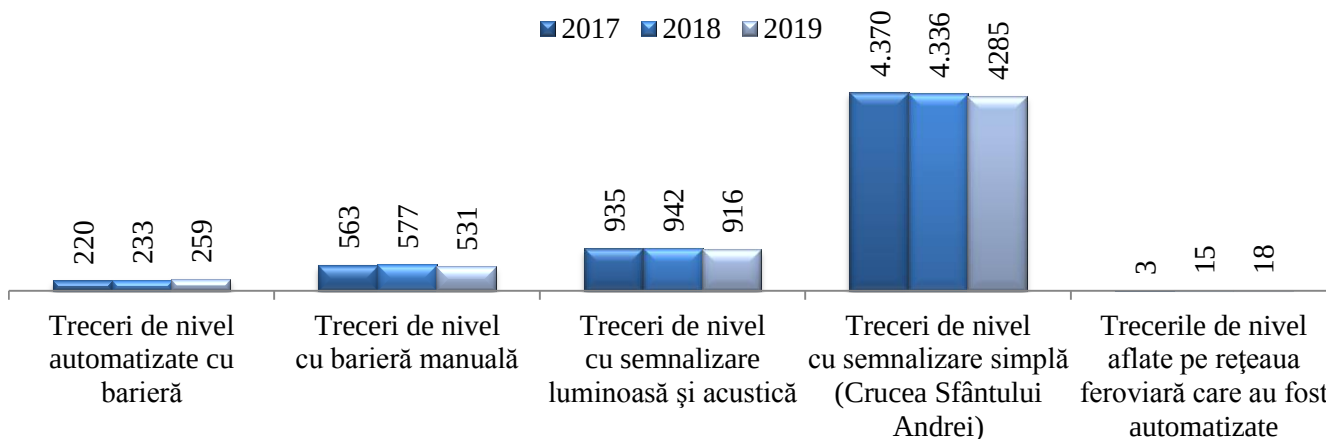
În consecință, durata totală de staționare a trenurilor de marfă pe traseu este inclusă în durata totală de parcurs a trenului, ceea ce poate afecta performanța vitezei medii comerciale. Numărul restricțiilor de viteză, cât și lungimea porțiunilor pe care existau astfel de restricții au înregistrat fluctuații, în perioada 2017-2019. Dacă în anul 2018, numărul restricțiilor a crescut cu peste 5% și lungimea secțiunilor pe care se aplicau restricțiile cu aproape 2%, față de anul 2017, în anul 2019, comparativ cu anul 2017, numărul restricțiilor a scăzut cu mai mult de 15%, iar numărul de km pe care se aplicau aceste restricții a scăzut cu aproape 13%.

De asemenea, numărul accidentelor înregistrate de OTF de marfă a fluctuat. Astfel, dacă în anul 2018, numărul accidentelor a scăzut cu 28%, față de anul 2017, în anul 2019 numărul acestora a crescut, rămânând totuși sub nivelul anului 2017.

2.4.1. Nivelul de automatizare și starea lucrărilor de artă

Referitor la numărul trecerilor de nivel cu calea ferată, în intervalul 2017-2019 se poate observa că nu au intervenit modificări majore, având în vedere că, în anul 2019, majoritatea trecerilor de nivel sunt semnalizate simplu, respectiv 4.285 (peste 71%), ceea ce indică un nivel al gradului de automatizare foarte scăzut.

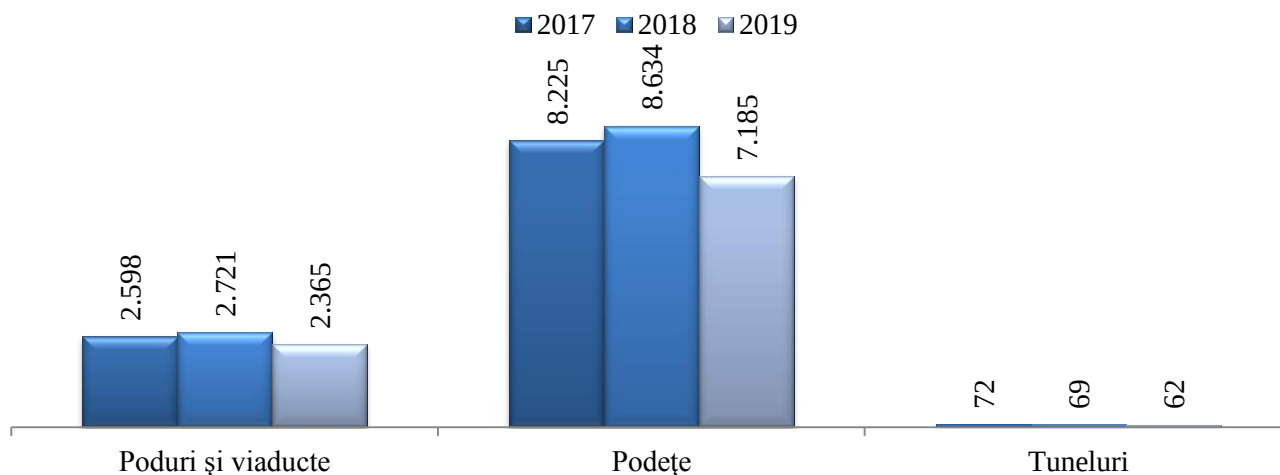
Grafic nr. 11. Numărul trecerilor de nivel cu calea ferată și numărul trecerilor de nivel automatizate în perioada 2017-2019



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CNCF CFR SA

În ceea ce privește numărul lucrărilor de artă cu termenul de scadență la reînnoire depășit, acesta era în scădere, în anul 2019, față de anul 2017, astfel: numărul podurilor cu termen de scadență la reînnoire depășit a scăzut cu 9%, cel al podețelor cu 13%, iar cel al tunelurilor cu 14%.

Grafic nr. 12. Numărul lucrărilor de artă cu termenul de scadență la reînnoire depășit



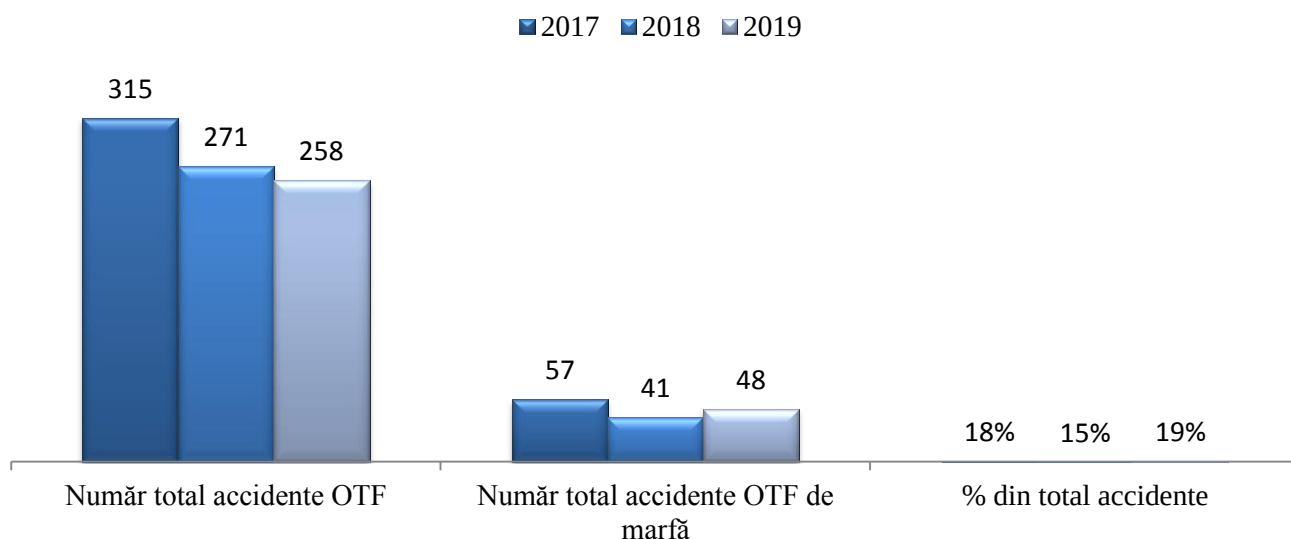
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CNCF CFR SA

2.4.2. Analiza accidentelor feroviare din perspectiva operatorilor de transport feroviar de marfă

Numărul total al accidentelor feroviare a înregistrat un trend descendent, în perioada 2017-2019, astfel că, la finalul perioadei, numărul acestora a scăzut cu 72%, așa cum se observă din graficul de mai jos. Dacă se consideră doar accidentele feroviare în care au fost implicați OTF de marfă, se observă că, pentru

același interval de timp, numărul acestora a fluctuat. Astfel, în anul 2018, față de anul 2017, numărul acestora a scăzut cu 28%, pentru ca în anul 2019 să crească ușor, dar înregistrând o valoare cu 39% sub cea din anul de referință. Privind în ansamblu, pentru același interval de timp, ponderea accidentelor feroviare cauzate de către OTF de marfă, în totalul accidentelor, se menține la un nivel scăzut, sub 20%. Totuși, în anul 2019, față de anul 2017, se observă o creștere cu 1% a accidentelor cauzate de către OTF de marfă.

Grafic nr. 13. Numărul accidentelor feroviare și ponderea accidentelor în care au fost implicați operatorii de transport feroviar de marfă în totalul accidentelor

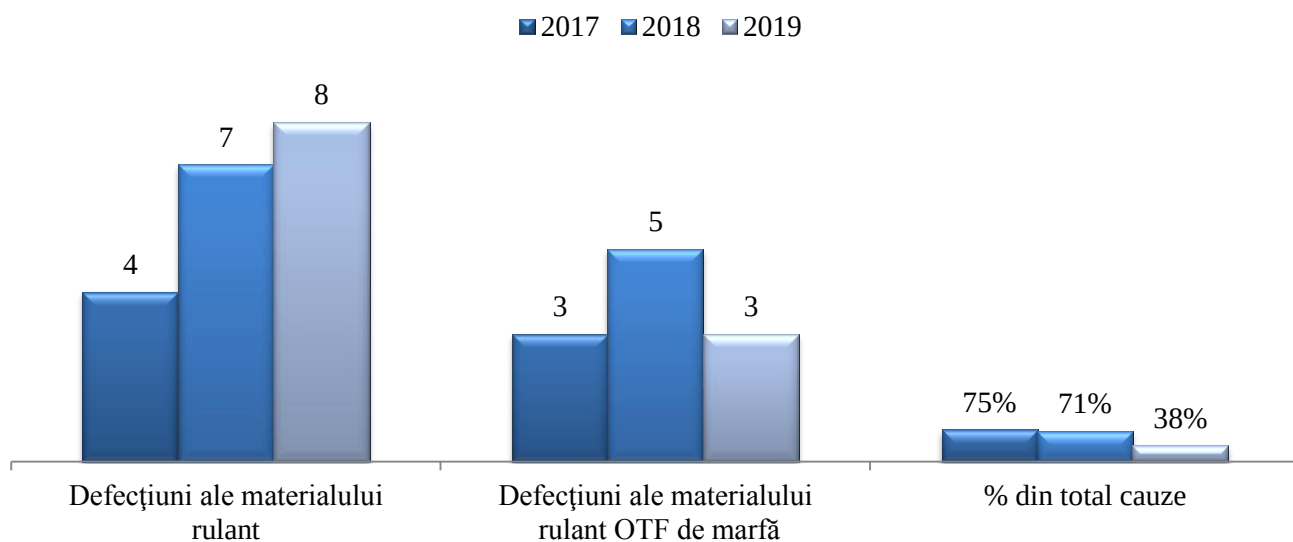


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă și călători

În intervalul de timp 2017-2018, numărul de accidente feroviare cauzate de materialul rulant operat de OTF a înregistrat un trend ascendent, astfel că la finalul perioadei analizate creșterea a fost de 50%, față de anul 2017, după cum reiese din graficul de mai jos. În ceea ce privește numărul accidentelor feroviare cauzate de materialul rulant operat de către OTF de marfă, pentru același interval de timp, numărul acestora a variat. Astfel, numărul accidentelor feroviare cauzate de materialul rulant operat de către OTF de marfă a rămas același în anii 2017 și 2019, în timp ce în anul 2018 numărul acestor accidente a crescut cu 67%, față de anul 2017.

Ponderea accidentelor feroviare cauzate de materialul rulant operat de către OTF de marfă, în totalul accidentelor cauzate de materialul rulant operat de către OTF, a înregistrat un trend descendent, în intervalul 2017-2019, astfel că, la finalul perioadei, ponderea scăzuse la 38%.

Grafic nr. 14. Numărul accidentelor feroviare cauzate de materialul rulant

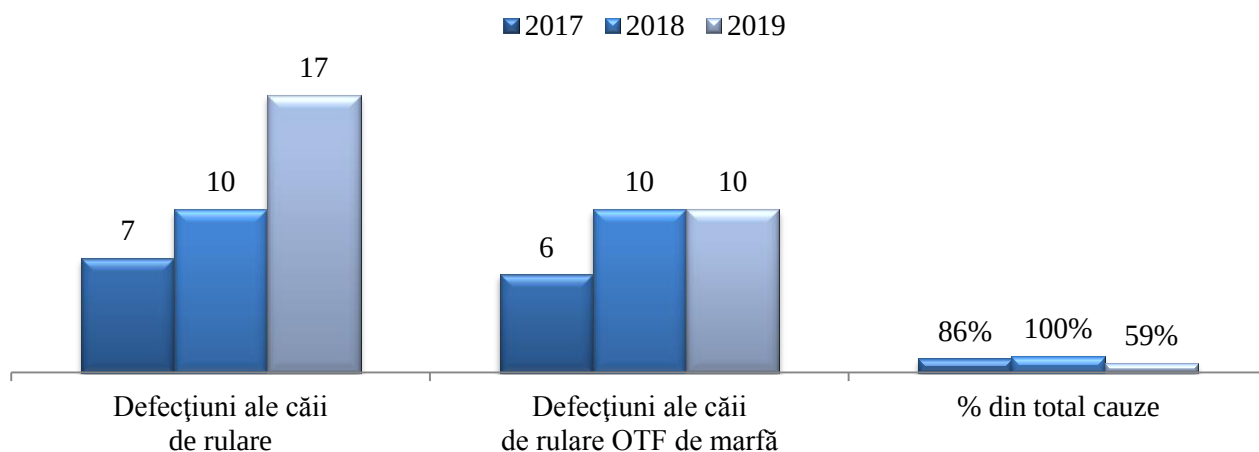


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă și călători

În perioada 2017-2019, numărul accidentelor cauzate de calea de rulare a crescut constant, iar la finalul perioadei s-a înregistrat o creștere cu 150%, față de anul 2017. Accidentele feroviare cauzate de starea căii de rulare, în care au fost implicați OTF de marfă, a crescut în anul 2018, față de anul 2017, cu 67%, valoare care a rămas neschimbată în anul 2019.

Ponderea accidentelor cauzate de starea căii de rulare, în care au fost implicați OTF de marfă, din totalul accidentelor feroviare cauzate de calea de rulare, a înregistrat fluctuații, în intervalul de timp analizat. Astfel, dacă în anul 2017 ponderea acestor accidente reprezenta 86%, aceasta a crescut la 100%, în anul 2018, ca apoi să scadă la 59%, în anul 2019.

Grafic nr. 15. Numărul accidentelor feroviare cauzate de calea de rulare



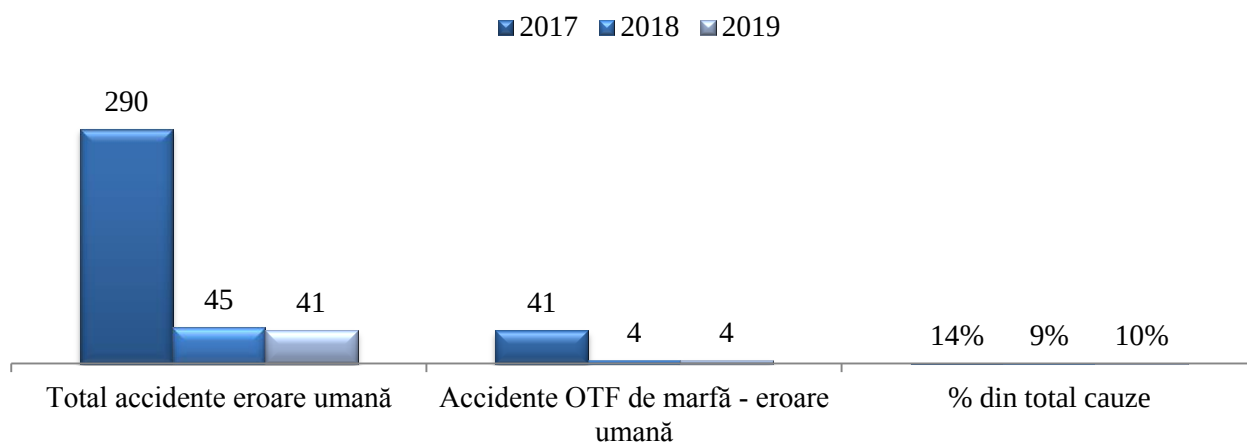
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă și călători

În intervalul 2017-2019, numărul accidentelor cauzate de eroare umană a înregistrat un trend descendent, astfel ca, raportat la anul 2017, în anul 2019, numărul acestora a scăzut cu 86%.

În aceeași perioadă, numărul accidentelor cauzate de eroare umană, în care au fost implicați OTF de marfă, a înregistrat același trend descendent, astfel că scăderea în anul 2019, față de anul 2017, era de 90%.

Ponderea accidentelor cauzate de eroare umană în care au fost implicați OTF de marfă, în totalul accidentelor feroviare cauzate de eroare umană a avut o evoluție fluctuantă. Astfel, dacă în anul 2017 aceasta era de 14%, în anul 2018 a scăzut la 9%, iar în anul 2019 a crescut la 10%.

Grafic nr. 16. Numărul accidentelor feroviare cauzate de eroare umană în care au fost implicați operatori de transport feroviar de marfă



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă și călători

Capitolul 3

PRINCIPALII OPERATORI DE TRANSPORT FERROVIAR DE MARFĂ



Sursă: DST

3.1. Scurtă prezentare a principalilor operatori de transport feroviar de marfă

3.1.1. SC Cargo Trans Vagon SA

SC Cargo Trans Vagon SA este o întreprindere privată națională, înființată în anul 2004, având ca principal domeniu de activitate transportul de marfă și manevră, în calitate de OTF, pe infrastructura feroviară din România.

3.1.2. SC CER Fersped SA

SC CER Fersped SA este o întreprindere privată națională, înființată în anul 2006, care are ca principal domeniu de activitate transportul de marfă pe calea ferată.

3.1.3. Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” SA

SNTFM „CFR Marfă” SA (CFR Marfă) este o întreprindere de stat națională, înființată¹⁸ în anul 1998 prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, fiind unul dintre principalii operatori de transport feroviar de marfă din România, deținută în proporție de 100% de către statul român.

¹⁸ în temeiul art. 47 lit b) din OUG nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare și HG nr. 582/1998 privind înființarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă C.F.R. Marfă - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române.

CFR Marfă¹⁹ este operatorul național din România care își desfășoară activitatea pe întreaga rețea feroviară, oferind, în principal, servicii de: transport feroviar de marfă intern și internațional, transport intermodal, logistică de transport, închiriere, întreținere și reparații material rulant.

Societatea este organizată la nivel teritorial din Sucursalele 1-4 (Muntenia-Dobrogea, Banat-Oltenia, Transilvania și Moldova), Centrul de Întreținere și Reparat Vagoane, precum și Recepții Tehnice și deține un parc de material rulant semnificativ și numeroase infrastructuri de servicii, precum terminale de marfă, depouri, stații de întreținere și reparații vagoane, puncte de alimentare etc.

3.1.4. SC Constantin Grup SRL

SC Constantin Grup SRL este o întreprindere privată națională, înființată în anul 1992, având ca principal domeniu de activitate repararea și întreținerea locomotivelor electrice, diesel și diesel electrice. Activitatea firmei s-a dezvoltat an de an, în prezent ocupând un loc important pe piața reparațiilor de locomotive, manevră și transport.

3.1.5. SC Deutsche Bahn Cargo România SRL

SC Deutsche Bahn Cargo România SRL este o întreprindere deținută de către statul german, partea rețelei europene DB Cargo. În august 2006, compania a primit licența de transportator feroviar în România, iar începând cu decembrie 2006 desfășoară activități de operare trenuri în trafic intern.

3.1.6. SC Express Forwarding SRL

SC Express Forwarding SRL este o întreprindere privată națională, înființată în anul 2014, având ca principal domeniu de activitate transportul de marfă pe calea ferată.

3.1.7. SC GP Rail Cargo SA

SC GP Rail Cargo SA este o întreprindere privată națională, înființată în anul 2001, având ca principal domeniu de activitate transportul de marfă pe calea ferată.

3.1.8. SC Grup Feroviar Român SA

SC Grup Feroviar Român SA este o companie cu capital românesc, 100% privat, care a devenit unul dintre principalii jucători de pe piața concurențială de transport feroviar de marfă din România și lider național al transporturilor feroviare de produse petroliere.

SC Grup Feroviar Român SA și-a început activitatea în anul 2001 ca operator de manevră, în 2002 a debutat ca furnizor de transport feroviar, în anul 2006 a efectuat primul transport internațional și, începând din anul 2010, operează prin toate frontierele de stat ale României.

3.1.9. SC Logistică Feroviară SRL (fostă Tef Logistică Feroviară SRL)

SC Logistică Feroviară SRL a fost înființată în anul 2015 și este specializată, în principal, în operațiuni de manevră, dar și în comercializarea pieselor de schimb pentru material rulant.

¹⁹ Prin Decizia nr. C (2020) 1115 /24.02.2020, Comisia Europeană a constatat că operatorul de transport feroviar de marfă CFR Marfă a primit un ajutor de stat incompatibil din partea României, prin anularea datoriilor și prin neîncasarea unor datorii de la societate. În acest context, CFR Marfă are obligația de a rambursa ajutorul de stat, în valoare de 570 de milioane de euro acordat companiei în perioada 2010 - prezent (la care se adaugă dobânzile prevăzute de legislația în vigoare).

3.1.10. SC LTE-Rail Romania SRL

SC LTE-Rail Romania SRL a fost înființată în anul 2014 și are ca principal domeniu de activitate transportul de marfă pe calea ferată.

3.1.11. SC MMV Rail România SA

SC MMV Rail România SA a fost înființată în anul 2015 și are ca principal domeniu de activitate transportul feroviar de marfă, dar și activități conexe de manevră și logistică feroviară.

3.1.12. SC Rail Cargo Carrier - Romania SRL

SC Rail Cargo Carrier - Romania SRL a fost înființată în anul 2006 și este specializată în transportul internațional de marfă, asigurând o înaltă calitate a întregului lanț logistic și de transport.

3.1.13. SC Rail Force SRL

SC Rail Force SRL este o societate autohtonă, cu capital exclusiv privat, specializată în transporturi de marfă și operațiuni de manevră feroviară, care a fost înființată în anul 2008, în municipiul Brașov.

3.1.14. SC Rofersped SA

SC Rofersped SA a luat ființă în anul 1997 și este o societate comercială cu capital integral românesc, fiind deținută de statul român.

SC Rofersped SA este specializată în transportul internațional și intern de mărfuri, integrând diverse sisteme de transport, logistică, depozitare, distribuție și alte activități specifice.

3.1.15. SC Tehnotrans Feroviar SRL

SC Tehnotrans Feroviar SRL este o societate cu capital românesc integral privat și a fost înființată în anul 2009, prestând servicii de transport de marfă, manevră feroviară și reparații vagoane de marfă.

3.1.16. SC Tim Rail Cargo SRL

SC Tim Rail Cargo SRL este o societate cu capital românesc integral privat, care a fost înființată în anul 2013 și desfășoară activități de transport feroviar de marfă și manevră feroviară.

3.1.17. SC Transferoviar Grup SA

SC Transferoviar Grup SA este o societate cu capital românesc integral privat, care a fost înființată în anul 2003 și are ca obiect de activitate asigurarea serviciilor de transport de marfă și călători, manevră feroviară, gestionarea de infrastructură feroviară, construcția de căi ferate, drumuri și autostrăzi.

3.1.18. SC Unicom Tranzit SA

SC Unicom Tranzit SA este un operator feroviar privat autohton și expeditor de marfă, care activează în România din anul 2011.

3.1.19. SC Vest Trans Rail SRL

SC Vest Trans Rail SRL este un OTF privat național. Societatea a fost înființată în anul 2010 și are ca principal domeniu de activitate transportul de marfă pe calea ferată.

3.1.20. SC Via Terra Spedition SRL

SC Via Terra Spedition SRL este un OTF privat autohton. Societatea a fost înființată în anul 2001 și are ca principal domeniu de activitate transportul de marfă pe calea ferată.

3.1.21. SC Reloc SA

SC Reloc SA este specializată în proiectarea, construcția, repararea și modernizarea vehiculelor feroviare și a materialului rulant, precum și în producția de piese de schimb pentru industria feroviară.

3.1.22. SC Trans Rail SRL

SC Trans Rail SRL este o societate cu capital românesc integral privat, care a fost înființată în anul 2006. Societatea are ca domeniu de activitate manevra feroviară și transportul de marfă pe calea ferată.

3.1.23. SC Transblue SRL

SC Transblue SRL este o societate cu capital românesc integral privat, care a fost înființată în anul 2004. Societatea are ca domeniu de activitate manevra feroviară și transportul de marfă pe calea ferată.

Din cele 23 de societăți prezentate, care dețin licență de transport feroviar, SC RELOC SA, SC TRANS RAIL SRL și SC TRANSBLUE SRL nu au fost luate în considerare pentru analiza indicatorilor principali ai pieței de transport marfă, întrucât acestea, au efectuat în anul 2019, doar activitate de manevră feroviară.

Capitolul 4

PRINCIPALII INDICATORI AI PIETEI DE TRANSPORT FERROVIAR DE MARFĂ DIN ROMÂNIA (2017-2019)



Sursă: DST

2017 – 2019

Tren - km marfă în trafic național și internațional



2017 > **- 2,58 %** > **2019**

Tone nete - km în trafic național și internațional



2017 > **- 10,73 %** > **2019**

Cheltuieli ale OTF aferente transportului de marfă

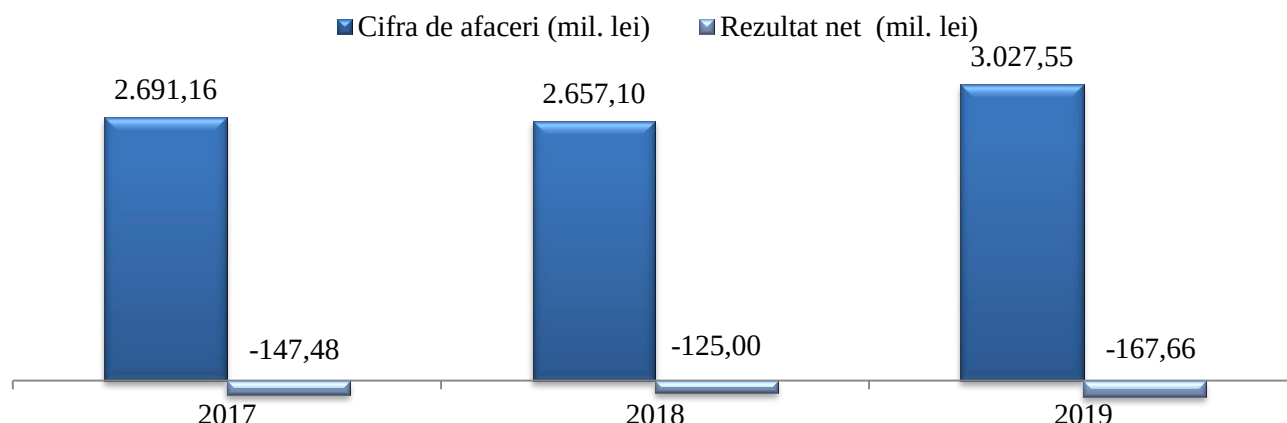


2017 > **+ 9,18 %** > **2019**

4.1. Variația cifrei de afaceri și a rezultatului net

În graficul de mai jos este prezentată cifra de afaceri totală realizată de OTF de marfă, în perioada 2017-2019, precum și rezultatul net pe total piață.

Grafic nr. 17. Cifra de afaceri și rezultatul net (milioane lei)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Astfel, se remarcă că, pe total piață, activitatea de transport feroviar de marfă pe teritoriul României este în creștere, însă profitabilitatea acesteia înregistrează o scădere cu 13%, în anul 2019, față de anul 2017.

4.2. Variația veniturilor din activitatea de transport feroviar de marfă

În tabelul de mai jos sunt prezentate veniturile din transportul de marfă realizate de către OTF de marfă, în perioada 2017-2019.

Tabelul nr. 1 Ordinea descrescătoare a OTF în funcție de cota de piață calculată în funcție de veniturile din transportul feroviar de marfă

Nr. crt	Operator de transport feroviar de marfă	Venituri din transportul de marfă (lei)		
		2017	2018	2019
1.	GRUP FEROVIIAR ROMÂN	[...]	[...]	[...]
2.	CFR MARFĂ	[...]	[...]	[...]
3.	DEUTSCHE BAHN CARGO	[...]	[...]	[...]
4.	UNICOM TRANZIT	[...]	[...]	[...]
5.	ROFERSPED ²⁰	[...]	[...]	[...]
6.	VEST TRANS RAIL	[...]	[...]	[...]
7.	CARGO TRANS VAGON	[...]	[...]	[...]
8.	RAIL CARGO CARRIER	[...]	[...]	[...]
9.	TIM RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
10.	TEHNOTRANS FEROVIIAR	[...]	[...]	[...]
11.	CER-Fersped	[...]	[...]	[...]

²⁰ deținut de CFR Marfă; raportări indisponibile pentru perioada 2017-2018.

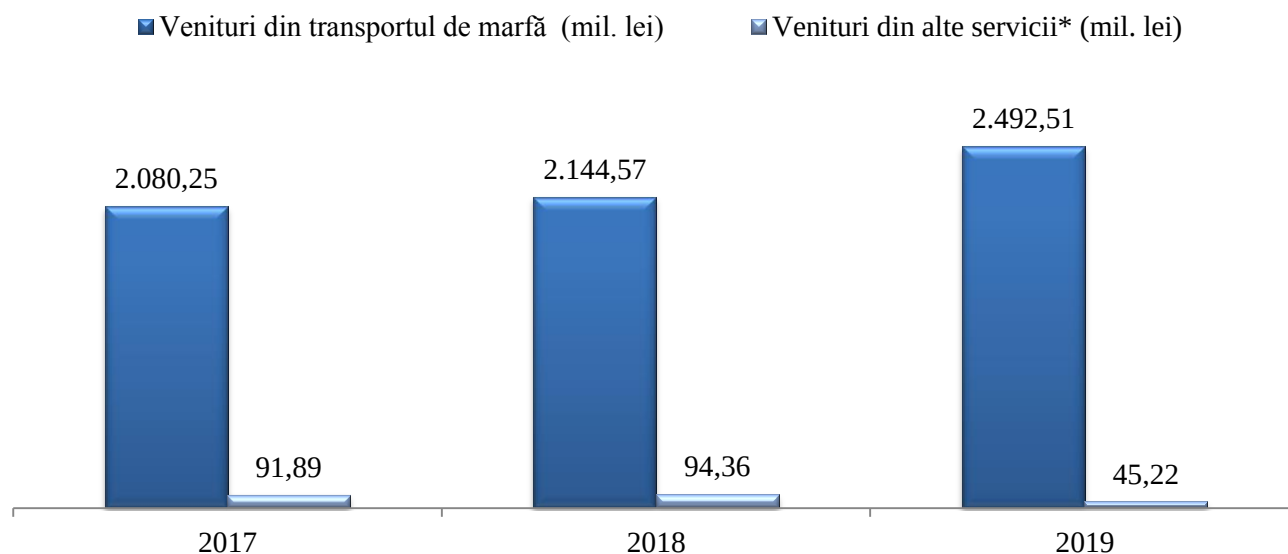
12.	TRANSFEROVIAR GRUP	[...]	[...]	[...]
13.	MMV RAIL	[...]	[...]	[...]
14.	EXPRESS FORWARDING	[...]	[...]	[...]
15.	CONSTANTIN GRUP	[...]	[...]	[...]
16.	VIA TERRA SPEDITION	[...]	[...]	[...]
17.	RAIL FORCE	[...]	[...]	[...]
18.	LTE RAIL ROMANIA	[...]	[...]	[...]
19.	GP RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
20.	TEF LOGISTICA ²¹	[...]	[...]	[...]
TOTAL		2.080.249.541	2.144.565.525	2.492.512.949

Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF marfă

Principalii OTF, din punct de vedere al veniturilor realizate din transportul de marfă pe calea ferată, sunt: Grup Feroviar Român, CFR Marfă, Deutsche Bahn Cargo și Unicom Tranzit. Dintre aceștia, CFR Marfă înregistrează scăderi importante ale cotei de piață, la finalul perioadei analizate, cotele celorlalți operatori rămânând relativ constante.

În graficul de mai jos este prezentată variația veniturilor totale, reprezentând venituri din transportul de marfă și venituri din alte servicii, astfel cum sunt enumerate conform Anexei nr. II, pct. 2, 3 și 4 din *Legea 202/2016* (alte servicii).

Grafic nr. 18. Variația veniturilor totale din transportul de marfă



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

*Venituri din alte servicii, altele decât cele de transport de marfă, conform Anexei II, punctele 2, 3 și 4 din *Legea 202/2016*

După cum se poate observa, veniturile din transportul de marfă au crescut cu aproximativ 19,8% în anul 2019, față de anul 2017, iar veniturile din alte servicii, care reprezintă o pondere foarte mică din totalul veniturilor, au scăzut cu aproape 50%, în anul 2019, față de anul 2017. Având în vedere că, pentru anul 2019, au fost luate în considerare și veniturile altor trei OTF, respectiv Rofersped, Express Forwarding și TEF Logistică Feroviară, veniturile totale din transportul feroviar de marfă au crescut cu 126.836.245 lei, în perioada analizată.

În plus, creșteri ale veniturilor din transportul de marfă, înregistrate în anul 2019, față de 2018, au fost raportate de către GFR, DB Cargo, Unicom Tranzit, Vest Transrail, Cargo Trans Vagon, Rail Cargo Carrier, Tim Rail, Tehnotrans, Cer Fersped, MMV Rail, Constantin Group, și LTE Rail, GP Railcargo.

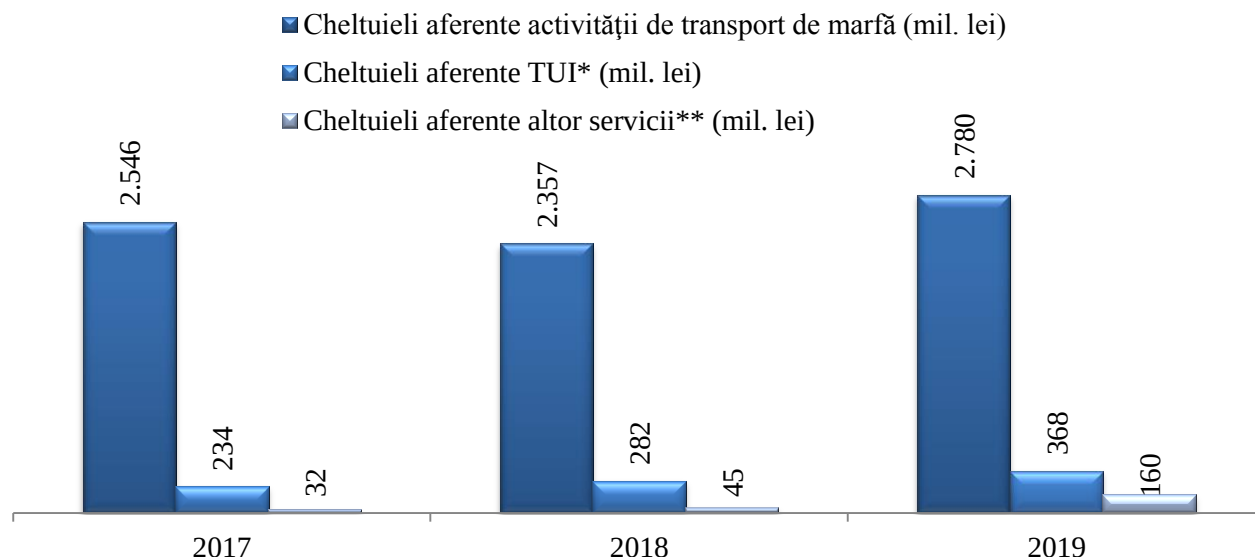
²¹ Face parte din Grupul Grampet

Prin urmare, rezultă că veniturile cumulate din transportul de marfă pentru anul 2019 au crescut, față de cele înregistrate în anii 2018 și 2017.

4.3. Variația cheltuielilor aferente activității de transport feroviar de marfă

În graficul de mai jos sunt prezentate cheltuielile totale cu activitatea de transport feroviar de marfă, cheltuielile aferente TUI plătit, precum și cheltuielile aferente altor servicii.

Grafic nr. 19. Variația cheltuielilor aferente transportului feroviar de marfă



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

*Valoarea totală a TUI plătită administratorului/gestionarului de infrastructură (mil. lei/an)

**Cheltuieli aferente altor servicii, altele decât cele de transport de marfă, conform Anexei II, punctele 2, 3 și 4 din Legea 202/2016

Potrivit datelor prezentate, cheltuielile cu TUI și cele cu alte servicii reprezintă o pondere mică din totalul cheltuielilor aferente activității de transport de marfă pe calea ferată. Cu toate acestea, în timp ce cheltuielile cu activitatea de transport de marfă au crescut cu 9,2%, în anul 2019, față de anul 2017, cheltuielile aferente TUI au crescut cu 57,2%, iar cele aferente altor servicii de aproape 4 ori.

4.4. Parcusul trenurilor în traficul național/internațional de marfă

În tabelul următor este prezentată o situație a cotelor de piață calculate în funcție de parcursul trenurilor (tren-km), în traficul național/internațional de marfă, în perioada 2017-2019.

Tabel nr. 2. Ordinea descrescătoare a OTF în funcție de cota de piață calculată conform indicatorului parcursul trenurilor (tren-km) în traficul național și internațional de marfă

Nr crt.	Operator de transport feroviar de marfă	Tren-km trafic național și internațional		
		2017	2018	2019

1.	CFR MARFĂ	[...]	[...]	[...]
2.	GRUP FERROVIAR ROMÂN	[...]	[...]	[...]
3.	DEUTSCHE BAHN CARGO	[...]	[...]	[...]
4.	TEHNOTRANS FERROVIAR	[...]	[...]	[...]
5.	UNICOM TRANZIT	[...]	[...]	[...]
6.	CARGO TRANS VAGON	[...]	[...]	[...]
7.	RAIL CARGO CARRIER	[...]	[...]	[...]
8.	VEST TRANS RAIL	[...]	[...]	[...]
9.	CER-FERSPED SA	[...]	[...]	[...]
10.	TIM RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
11.	EXPRESS FORWARDING	[...]	[...]	[...]
12.	MMV RAIL	[...]	[...]	[...]
13.	TRANSFEROVIAR GRUP	[...]	[...]	[...]
14.	CONSTANTIN GRUP	[...]	[...]	[...]
15.	RAIL FORCE	[...]	[...]	[...]
16.	LTE RAIL ROMANIA	[...]	[...]	[...]
17.	VIA TERRA SPEDITION	[...]	[...]	[...]
18.	GP RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
19.	ROFERSPED	[...]	[...]	[...]
20.	TEF LOGISTICA	[...]	[...]	[...]
TOTAL		24.494.318	23.160.153	23.862.609

Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

În ceea ce privește indicatorul tren-km parcurs în traficul național și internațional de marfă, CFR Marfă și Grup Feroviar Român au cele mai mari cote de piață în anul 2019.

În timp ce, în perioada analizată, cota de piață a CFR Marfă este în scădere, cota de piață a Grup Feroviar Român este relativ constantă, înregistrând o ușoară scădere. În afara celor două societăți, cote de piață importante, au și următorii operatori: Deutsche Bahn Cargo, Tehnotrans Feroviar, Unicom Tranzit, Cargo Trans Vagon, Rail Cargo Carrier și Vest Trans Rail.

În tabelul de mai jos este prezentată ordinea descrescătoare a cotei de piață a OTF, calculată în funcție de parcursul mărfurilor, exprimat în tone nete-km, în perioada 2017-2019.

Tabel nr. 3. Ordinea descrescătoare a OTF de marfă în funcție de cota de piață calculată conform indicatorului parcursul mărfurilor (tone nete-km)

Nr. crt.	Operator de transport feroviar de marfă	Parcursul mărfurilor (tone nete-km)		
		2017	2018	2019
1.	CFR MARFĂ	[...]	[...]	[...]
2.	GRUP FERROVIAR ROMÂN	[...]	[...]	[...]
3.	DEUTSCHE BAHN CARGO	[...]	[...]	[...]
4.	TEHNOTRANS FERROVIAR	[...]	[...]	[...]
5.	UNICOM TRANZIT	[...]	[...]	[...]

6.	CARGO TRANS VAGON	[...]	[...]	[...]
7.	VEST TRANS RAIL	[...]	[...]	[...]
8.	RAIL CARGO CARRIER	[...]	[...]	[...]
9.	TIM RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
10.	CER-FERSPED SA	[...]	[...]	[...]
11.	TRANSFEROVIAR GRUP	[...]	[...]	[...]
12.	LTE RAIL ROMANIA	[...]	[...]	[...]
13.	RAIL FORCE	[...]	[...]	[...]
14.	VIA TERRA SPEDITION	[...]	[...]	[...]
15.	GP RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
16.	ROFERSPED	[...]	[...]	[...]
17.	CONSTANTIN GRUP	[...]	[...]	[...]
18.	MMV RAIL	[...]	[...]	[...]
19.	EXPRESS FORWARDING	[...]	[...]	[...]
TOTAL		15.763.131.861	14.554.361.386	14.071.345.322

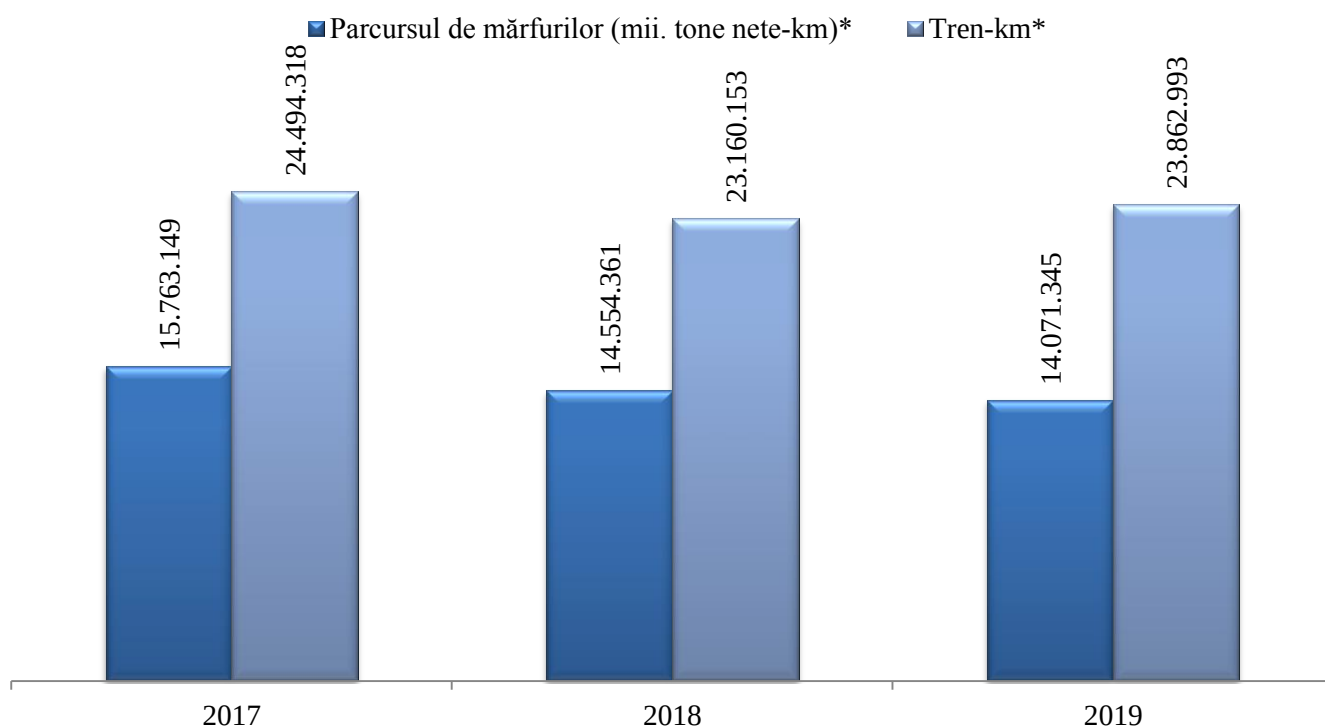
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

OTF care dețin cele mai mari cote de piață, în funcție de parcursul mărfurilor, exprimat în tone nete-km, în intervalul 2017 – 2019, sunt CFR Marfă, Grup Feroviar Român, Deutsche Bahn Cargo, Tehnotrans Feroviar și Unicom Tranzit.

CFR Marfă înregistra, la finalul perioadei analizate, scăderi importante ale cotei de piață pentru acest indicator, cotele celorlalți operatori rămânând relativ constante, cu excepția Tehnotrans Feroviar, a cărei cotă de piață a crescut.

În graficul următor este prezentată o situație comparativă a parcursului mărfurilor, exprimat în tone nete-km și indicatorul tren-km, realizat în traficul național și internațional de marfă, în perioada 2017-2019.

Grafic nr. 20. Parcursul mărfurilor(tone nete-km) vs. indicatorul tren-km realizat în traficul național și internațional de marfă

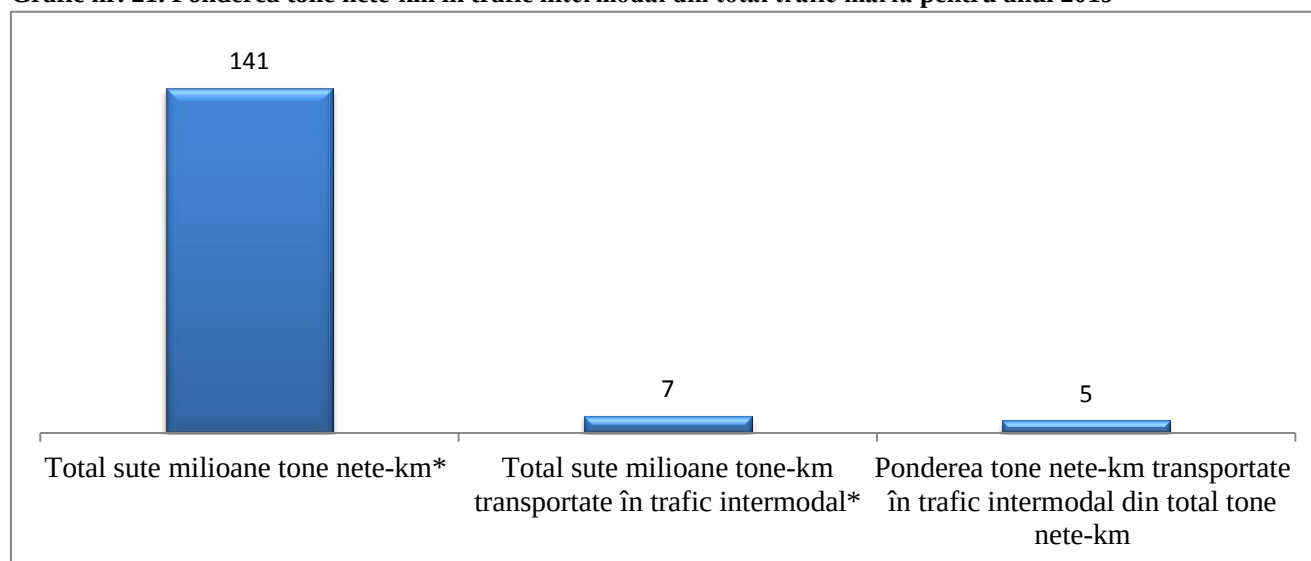


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

* în trafic național și internațional

Din graficul prezentat, rezultă faptul că valorile indicatorilor tone nete-km și tren-km pentru parcursul mărfurilor în traficul național și internațional de marfă sunt relativ constante, în perioada analizată.

Grafic nr. 21. Ponderea tone nete-km în trafic intermodal din total trafic marfă pentru anul 2019



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

* în trafic național și internațional

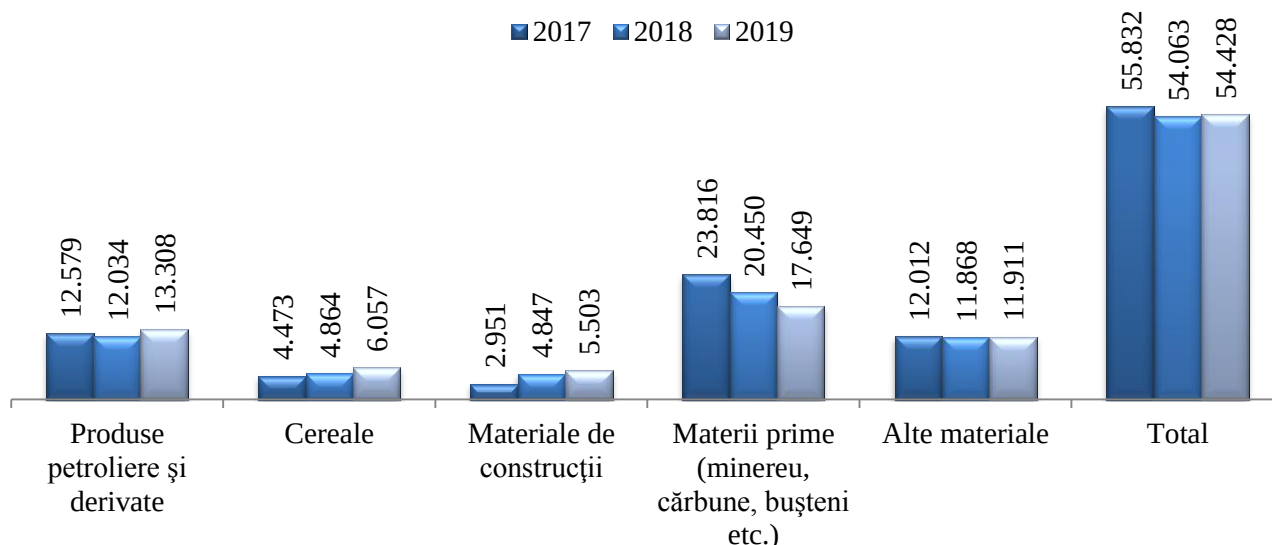
După cum se poate observa din graficul de mai sus, ponderea tone-km transportate în trafic intermodal din total tone nete-km, pentru anul 2019, este de 5%.

Conform informațiilor furnizate de CFR SA, în anul 2019, traficul intermodal cu unități de transport intermodal (UTI) din portul Constanța reprezenta 4,30% din totalul traficului din port și 86,35% din totalul traficului intermodal UTI din rețeaua feroviară din România.

4.5. Volumul, categoria mărfurilor transportate și principalele 10 rute utilizate pentru transportul feroviar de marfă

În graficul de mai jos este prezentată situația privind categoriile de mărfuri transportate pe calea ferată de către OTF de marfă, în perioada 2017-2019.

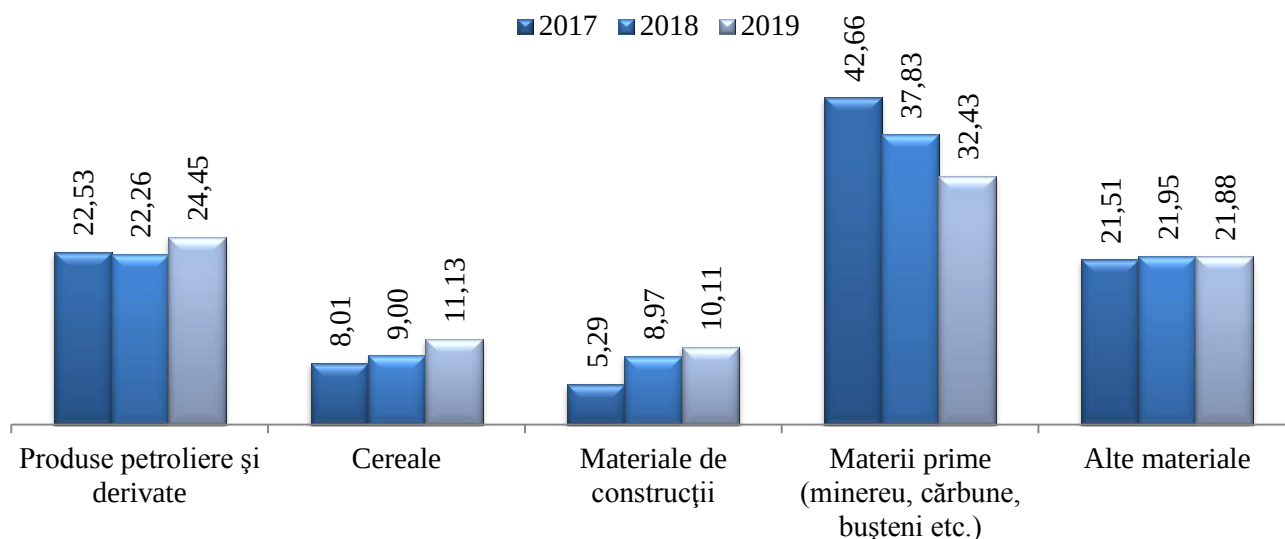
Grafic nr. 22. Mărfuri transportate pe calea ferată (mii tone) în funcție de categorii



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Din analiza datelor prezentate, principalele mărfuri transportate pe calea ferată, în perioada 2017-2019, au fost produsele petroliere și derivate ale acestora, cerealele, materialele de construcții și materiile prime (minereu, cărbune, bușteni ș.a.)

Grafic nr. 23. Ponderea principalelor tipuri de mărfuri transportate pe calea ferată, în total mărfuri transportate (%)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Dacă analizăm ponderea fiecărui tip de marfă în totalul mărfurilor transportate, în perioada 2017-2019, se constată că:

- produsele petroliere și derivate ale acestora au cote de piață în ușoară creștere, de la 22,53% la 24,45%;
- cerealele au cote de piață în ușoară creștere, de la 8% la 11,13%;
- materialele de construcții au cote de piață în creștere, de la 5,29% la 10,11%;
- materiile prime au cote de piață în scădere semnificativă, de la 42,66% la 32,43%.

În tabelul de mai jos sunt prezentate cotele de piață ale OTF de marfă, în funcție de cantitatea transportată de produse petroliere și derivate ale acestora, în perioada 2017-2019.

Tabel nr. 4 Ordinea descrescătoare a cotelor de piață ale OTF de marfă în funcție de cantitatea produselor petroliere și derivate transportate

Nr. crt.	Operator de transport feroviar de marfă	Produse petroliere și derivate (mii tone)		
		2017	2018	2019
1	GRUP FEROVIAI ROMÂN	[...]	[...]	[...]
2	CFR MARFĂ	[...]	[...]	[...]
3	VEST TRANS RAIL	[...]	[...]	[...]
4	GP RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
5	TEHNOTRANS FEROVIAI	[...]	[...]	[...]
6	RAIL FORCE	[...]	[...]	[...]
7	CER-FERSPED SA	[...]	[...]	[...]
8	RAIL CARGO CARRIER	[...]	[...]	[...]

9	MMV RAIL	[...]	[...]	[...]
10	CONSTANTIN GRUP	[...]	[...]	[...]
11	LTE RAIL ROMANIA	[...]	[...]	[...]
12	UNICOM TRANZIT	[...]	[...]	[...]
13	CARGO TRANS VAGON	[...]	[...]	[...]
14	EXPRESS FORWARDING	[...]	[...]	[...]
15	TRANSFEROVIAR GRUP	[...]	[...]	[...]
16	DEUTSCHE BAHN CARGO	[...]	[...]	[...]
17	TIM RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
18	VIA TERRA SPEDITION	[...]	[...]	[...]
19	ROFERSPED	[...]	[...]	[...]
TOTAL		12.578,99	12.033,99	13.307,98

Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

După cum se poate observa, Grup Feroviar Român este operatorul cu cea mai mare cotă de piață, în ceea ce privește transportul de produse petroliere și derivate ale acestora, urmat de CFR Marfă. Ambii operatori au înregistrat scăderi ale cotelor de piață pe segmentul transportului de produse petroliere și derivate, în anul 2019, comparativ cu anul 2017. Cea mai mare creștere a cotei de piață, a înregistrat pe acest segment, Vest Trans Rail.

În continuare sunt prezentate cotele de piață ale OTF de marfă, în funcție de cantitatea de cereale transportată, în perioada 2017-2019.

Tabel nr. 5 Ordinea descrescătoare a cotelor de piață ale OTF de marfă în funcție de cantitatea de cereale transportate

Nr crt.	Operator de transport feroviar de marfă	Cereale (mii tone)		
		2017	2018	2019
1	CFR MARFĂ	[...]	[...]	[...]
2	GRUP FERROVIAR ROMÂN	[...]	[...]	[...]
3	EXPRESS FORWARDING	[...]	[...]	[...]
4	CONSTANTIN GRUP	[...]	[...]	[...]
5	DEUTSCHE BAHN CARGO	[...]	[...]	[...]
6	GP RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
7	CARGO TRANS VAGON	[...]	[...]	[...]
8	TIM RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
9	MMV RAIL	[...]	[...]	[...]
10	UNICOM TRANZIT	[...]	[...]	[...]
11	TRANSFEROVIAR GRUP	[...]	[...]	[...]
12	LTE RAIL ROMANIA	[...]	[...]	[...]
13	VEST TRANS RAIL	[...]	[...]	[...]
14	VIA TERRA SPEDITION	[...]	[...]	[...]
15	TEHNOTRANS FERROVIAR	[...]	[...]	[...]
16	ROFERSPED	[...]	[...]	[...]
17	RAIL CARGO CARRIER	[...]	[...]	[...]
18	RAIL FORCE	[...]	[...]	[...]
19	CER-FERSPED SA	[...]	[...]	[...]
TOTAL		4.473,20	4.863,64	6.056,52

Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Principalii operatori feroviari, din punct de vedere al cotei de piață, pentru **transportul de cereale**, sunt **CFR Marfă, Grup Feroviar Român, Express Forwarding, Constantin Grup, Deutsche Bahn Cargo, GP Rail Cargo, Cargo Trans Vagonși Tim Rail Cargo**.

CFR Marfă este operatorul cu cea mai mare cotă de piață, în ceea ce privește transportul de cereale, urmat de Grup Feroviar Român. Ambii operatori au înregistrat scăderi ale cotelor de piață pe segmentul transportului de cereale, în anul 2019, comparativ cu anul 2017.

În tabelul de mai jos sunt prezentate cotele de piață ale OTF de marfă, raportat la cantitatea de materialele de construcții transportată, în perioada 2017-2019.

Tabel nr. 6 Ordinea descrescătoare a cotelor de piață ale OTF de marfă în funcție de cantitatea transportată de materiale de construcții

Nr. crt.	Operator de transport feroviar de marfă	Materiale de construcții (mii tone)		
		2017	2018	2019
1	GRUP FEROVIIAR ROMÂN	[...]	[...]	[...]
2	CFR MARFĂ	[...]	[...]	[...]
3	UNICOM TRANZIT	[...]	[...]	[...]
4	DEUTSCHE BAHN CARGO	[...]	[...]	[...]
5	TEHNOTRANS FEROVIIAR	[...]	[...]	[...]
6	EXPRESS FORWARDING	[...]	[...]	[...]
7	VEST TRANS RAIL	[...]	[...]	[...]
8	CONSTANTIN GRUP	[...]	[...]	[...]
9	LTE RAIL ROMANIA	[...]	[...]	[...]
10	TRANSFEROVIIAR GRUP	[...]	[...]	[...]
11	MMV RAIL	[...]	[...]	[...]
12	CARGO TRANS VAGON	[...]	[...]	[...]
13	GP RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
14	RAIL CARGO CARRIER	[...]	[...]	[...]
15	TIM RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
16	RAIL FORCE	[...]	[...]	[...]
17	VIA TERRA SPEDITION	[...]	[...]	[...]
18	CER-FERSPED SA	[...]	[...]	[...]
19	ROFERSPED	[...]	[...]	[...]
TOTAL		2.944,51	4.847,01	5.503,17

Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

În ceea ce privește **transportul feroviar de materiale de construcții**, principalii operatori feroviari, din punct de vedere al cotei de piață deținute, sunt **Grup Feroviar Român, CFR Marfă, Unicom Tranzit, Deutsche Bahn Cargo, Tehnotrans Feroviar și Express Forwarding**.

În tabelul de mai jos sunt prezentate cotele de piață ale OTF de marfă, în funcție de cantitatea de materii prime care au fost transportate, în perioada 2017-2019.

Tabel nr. 7 Ordinea descrescătoare a cotelor de piață ale OTF de marfă în funcție de cantitatea transportată de materii prime

Nr. crt.	Operator de transport feroviar de marfă	Materii prime (minereu, cărbune, bușteni etc.) (mii tone)		
		2017	2018	2019
1	CFR MARFĂ	[...]	[...]	[...]
2	GRUP FERROVIAR ROMÂN	[...]	[...]	[...]
3	DEUTSCHE BAHN CARGO	[...]	[...]	[...]
4	UNICOM TRANZIT	[...]	[...]	[...]
5	CER-FERSPED SA	[...]	[...]	[...]
6	CARGO TRANS VAGON	[...]	[...]	[...]
7	TEHNOTRANS FERROVIAR	[...]	[...]	[...]
8	RAIL CARGO CARRIER	[...]	[...]	[...]
9	MMV RAIL	[...]	[...]	[...]
10	RAIL FORCE	[...]	[...]	[...]
11	TRANSFEROVIAR GRUP	[...]	[...]	[...]
12	CONSTANTIN GRUP	[...]	[...]	[...]
13	LTE RAIL ROMANIA	[...]	[...]	[...]
14	GP RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
15	VEST TRANS RAIL	[...]	[...]	[...]
16	ROFERSPED	[...]	[...]	[...]
17	TIM RAIL CARGO	[...]	[...]	[...]
18	VIA TERRA SPEDITION	[...]	[...]	[...]
19	EXPRESS FORWARDING	[...]	[...]	[...]
TOTAL		23.815,99	20.449,95	17.649,36

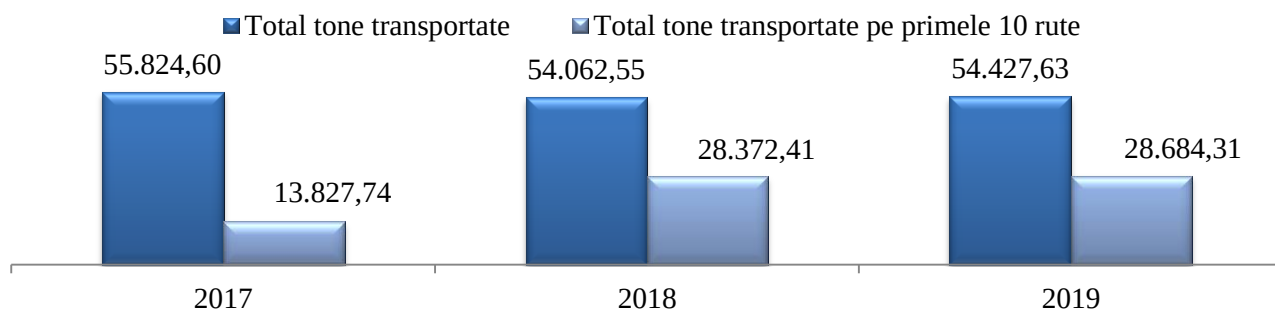
Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

După cum se poate observa în tabelul de mai sus, **CFR Marfă este operatorul cu cea mai mare cotă de piață, în ceea ce privește transportul feroviar de materii prime**, urmat de Grup Feroviar Român.

În perioada analizată, CFR Marfă a înregistrat o scădere a cotei de piață pe acest segment, în timp ce Grup Feroviar Român a înregistrat o creștere a cotei de piață.

În continuare sunt prezentate, comparativ, **totalul cantității de mărfuri transportate pe calea ferată vs. totalul mărfurilor transportate pe primele 10 rute utilizate.**

Grafic nr. 24. Mărfuri transportate pe principalele 10 rute utilizate, raportat la totalul mărfurilor transportate pe calea ferată (mii tone)



Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

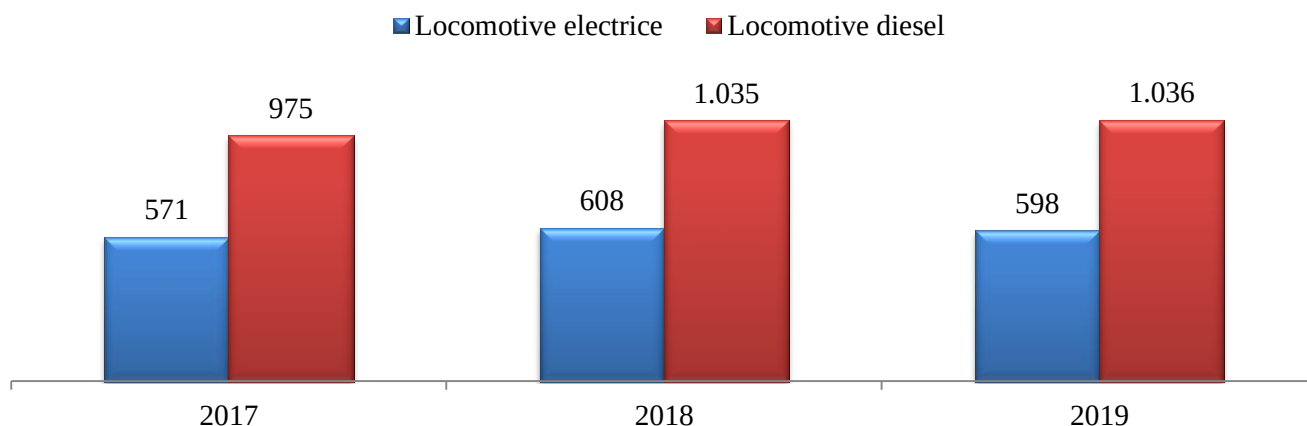
În ceea ce privește cantitatea totală de mărfuri transportate pe calea ferată, aceasta a rămas relativ constantă, în perioada 2017-2019.

În acest timp, cantitatea mărfurilor transportate pe principalele 10 rute utilizate de către OTF de marfă a crescut cu 52%, în anul 2019, comparativ cu anul 2017.

4.6. Materialul rulant utilizat de operatorii de transport feroviar de marfă

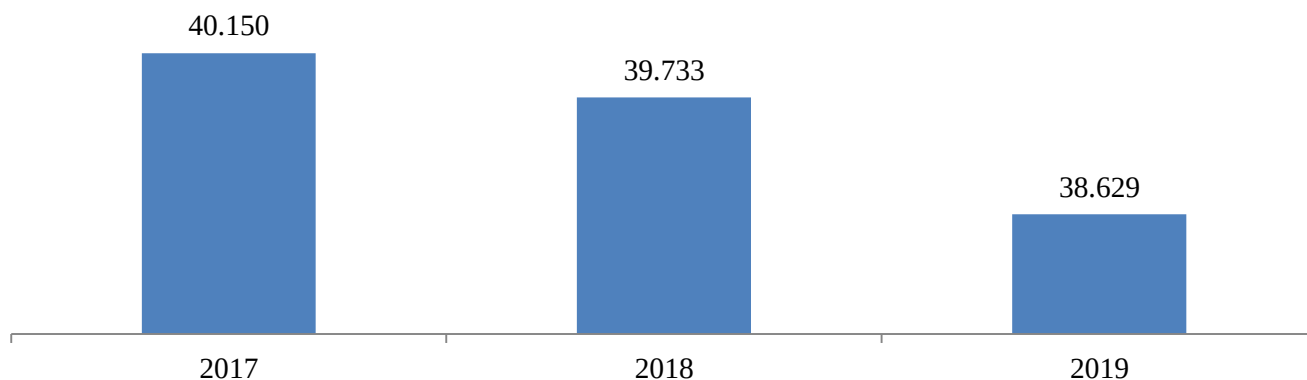
În graficul de mai jos este prezentat materialul rulant deținut de OTF de marfă din România, în perioada 2017-2019.

Grafic nr. 25. Locomotive deținute de operatorii de transport feroviar (nr. unități)



Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Grafic nr. 26. Vagoane deținute de operatorii de transport feroviar (nr. unități)



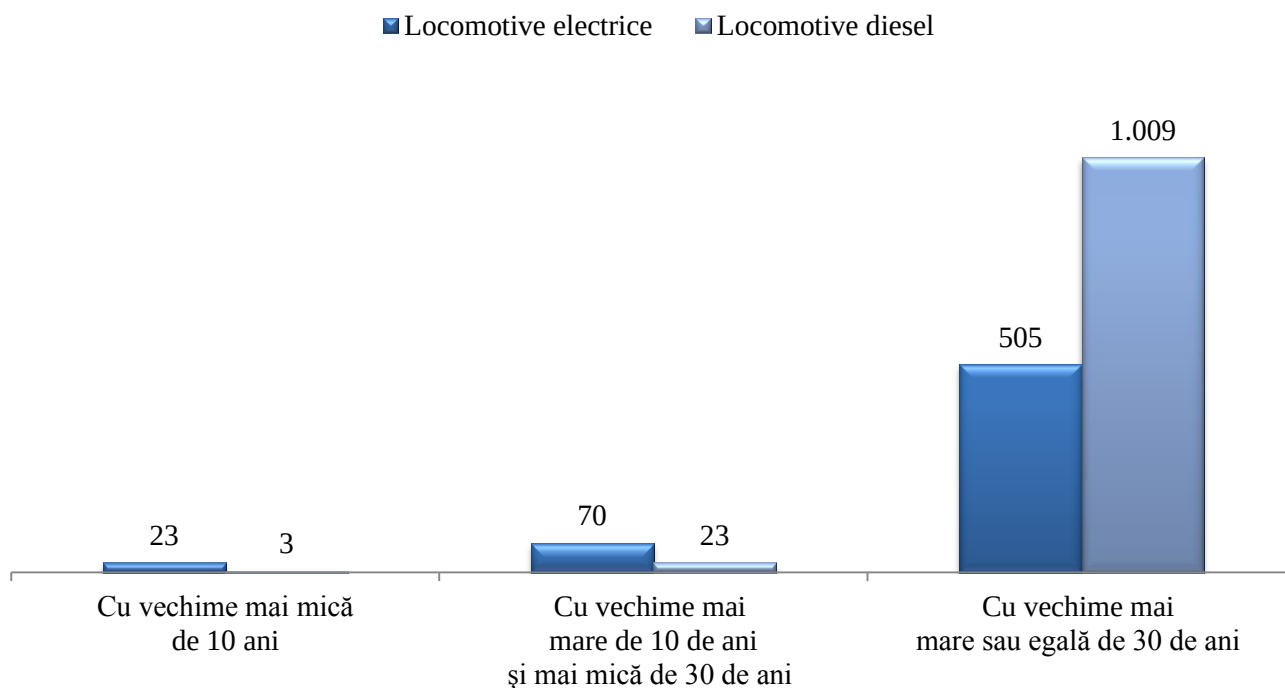
Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Din analiza graficului de mai sus rezultă că, în timp ce numărul de vagoane deținute de către OTF de marfă scade cu 3,8% în anul 2019, față de anul 2017, numărul locomotivelor electrice și cele diesel crește în anul 2019, comparativ cu anul 2017, cu 4,7%, respectiv 6,2%.

În ceea ce privește achiziția de material rulant din ultimii cinci ani, OTF de marfă au achiziționat, în total, 49 locomotive electrice, 35 locomotive diesel și 1531 de vagoane.

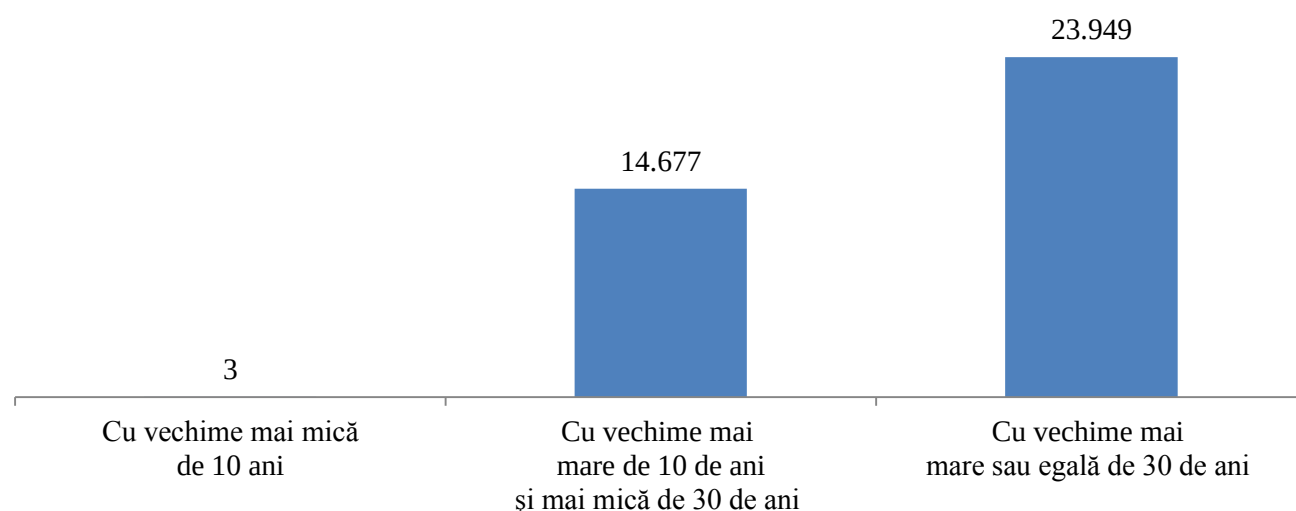
În graficele de mai jos este prezentată o situație a materialului rulant deținut de către OTF de marfă, care activează pe piața din România, în funcție de vechime.

Grafic nr. 27. Locomotive pe categorii de vechime (nr. bucați)



Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Grafic nr.28 Vagoane pe categorii de vechime (nr. bucați)



Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Din analiza graficelor de mai sus rezultă faptul că, materialul rulant deținut de către OTF de marfă este învechit, atât în ceea ce privește locomotivele, cât și în ceea ce privește vagoanele.

Astfel, din totalul locomotivelor electrice, 84% au o vechime mai mare de 30 de ani, în timp ce 97% din locomotivele diesel depășesc 30 de ani vechime. În ceea ce privește procentul vagoanelor mai vechi de 30 de ani, acesta atinge 62%.

CONSULTAREA PIETEI



Sursă: DST

În luna august a anului 2020, CNSDF a început procesul de consultare a OTF și a reprezentanților utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri, pentru a ține cont de opiniile acestora referitoare la piața feroviară de transport de marfă²².

Astfel, au fost transmise chestionare de consultare, companiilor de transport feroviar de mărfuri active pe piața din România, principalelor case de expediții și companii, care utilizează serviciile de transport de marfă pe calea ferată, dar și asociațiilor profesionale din domeniu.

În urma procesului de consultare, au fost primite, în total, 19 răspunsuri din partea utilizatorilor de servicii de transport feroviar de marfă și 22 din partea OTF de marfă.

5.1. Percepția operatorilor de transport feroviar de marfă referitoare la condițiile de acces la infrastructura feroviară și la serviciile conexe

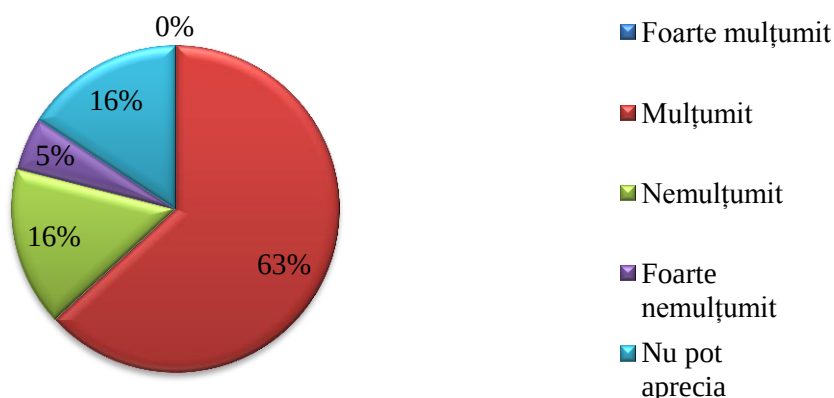
Întrebările adresate prin intermediul chestionarului au avut în vedere măsurarea gradului de mulțumire a OTF de marfă cu privire la: nivelul concurenței pe piața națională a transportului de marfă, accesul pe piața transportului feroviar internațional de mărfuri, condițiile de achiziționare și/sau de închiriere a

²² În temeiul art. 56 alin. (10) al Legii 202/2016

materialului rulant, conținutul DRR și al contractului de acces pe infrastructură, precum și la nivelul costurilor de acces la infrastructura feroviară.

Astfel, 63% dintre OTF de marfă sunt mulțumiți de **nivelul concurenței pe piața națională a transportului feroviar de mărfuri**, 16% sunt nemulțumiți, 5% sunt foarte nemulțumiți, în timp ce 16% nu pot aprecia.

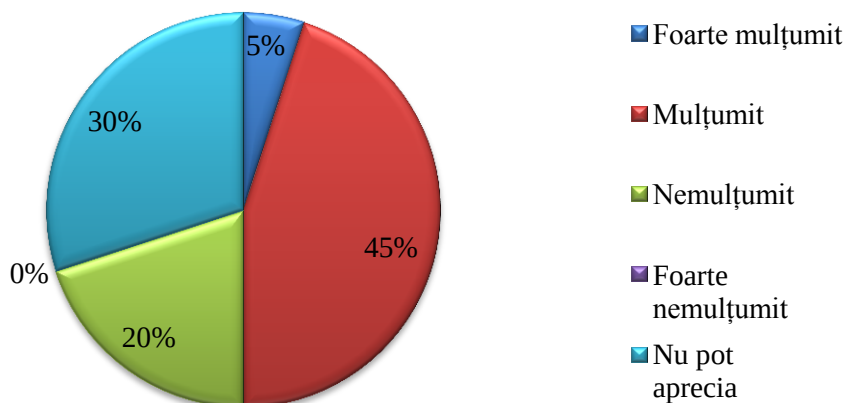
Grafic nr. 29. Gradul de mulțumire cu privire la nivelul concurenței pe piața națională a transportului feroviar de mărfuri



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Cu privire la gradul de mulțumire privind **accesul OTF de marfă din România la piața transportului feroviar internațional de mărfuri**, 5% se declară foarte mulțumiți, 45% se declară mulțumiți, iar 20% se declară nemulțumiți, în timp ce 30% nu pot aprecia acest lucru, întrucât nu operează în traficul internațional de marfă.

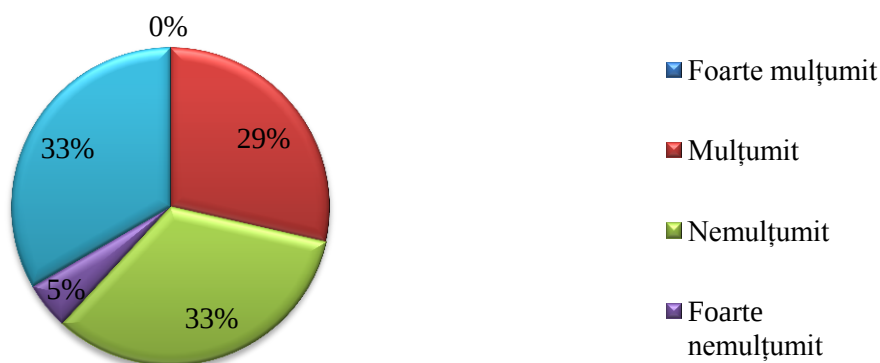
Grafic nr. 30. Gradul de mulțumire cu privire la modul în care operatorii de transport feroviar de marfă din România au acces pe piața transportului feroviar internațional de mărfuri



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

În ceea ce privește **oferta de material rulant nou**, nici unul dintre respondenți nu este foarte mulțumit, 29% sunt mulțumiți, 33% sunt nemulțumiți, 5% sunt foarte nemulțumiți, în timp ce 33% nu pot aprecia, având în vedere că nu au achiziționat material rulant nou.

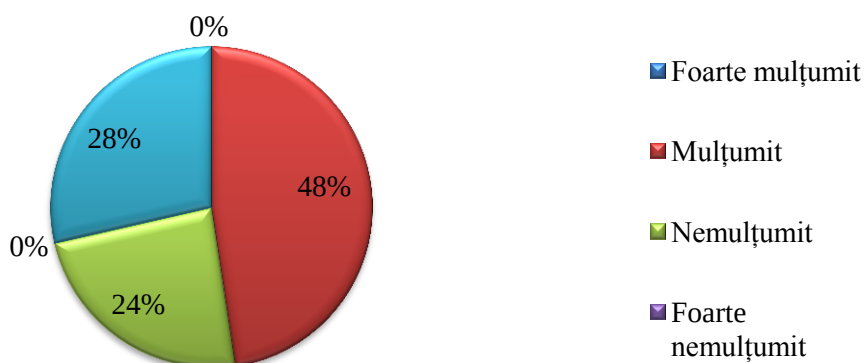
Grafic nr. 31. Gradul de mulțumire cu privire la oferta de achiziționare a materialului rulant nou, existentă pe piața din România



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Nivelul costului întreținerii materialului rulant suportat de către OTF de marfă este considerat mulțumitor de către 48%, nemulțumitor de către 24%, în timp ce 28% dintre respondenți nu pot aprecia acest lucru.

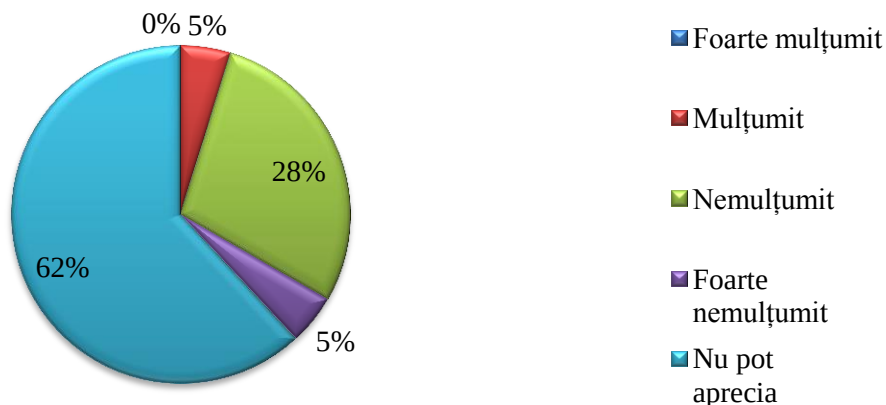
Grafic nr. 32. Gradul de mulțumire cu privire la nivelul costului întreținerii materialului rulant achiziționat



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

În ceea ce privește gradul de mulțumire privind **oferta de închiriere a materialului rulant nou**, 5% dintre respondenți se declară mulțumiți, 28% nemulțumiți, 5% foarte nemulțumiți, în timp ce 62% nu pot aprecia acest aspect.

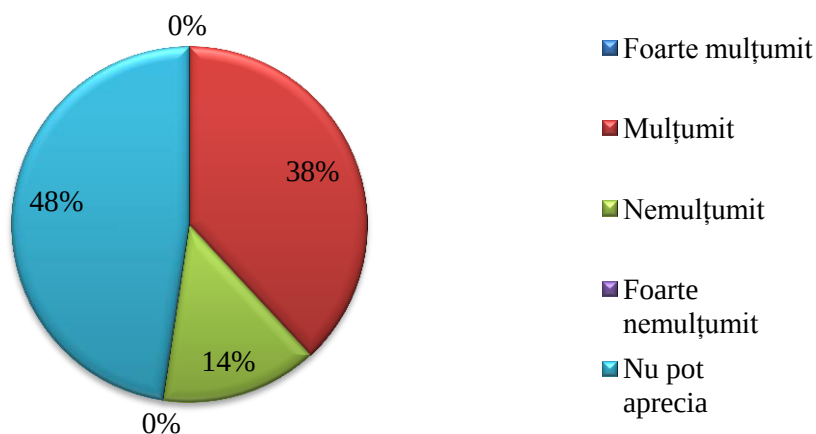
Grafic nr. 33. Gradul de mulțumire cu privire la oferta de închiriere a materialului rulant nou, existentă pe piața din România



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Modul în care OTF de marfă au **acces la finanțare în vederea închirierii materialului rulant** este considerat mulțumitor de către 38% dintre respondenți, în timp ce 14% dintre aceștia declară că nu sunt mulțumiți, iar 48% nu au o opinie /nu pot aprecia acest aspect.

Grafic nr. 34. Gradul de mulțumire cu privire la modul în care operatorii de transport feroviar de marfă au acces la finanțare în vederea închirierii materialului rulant

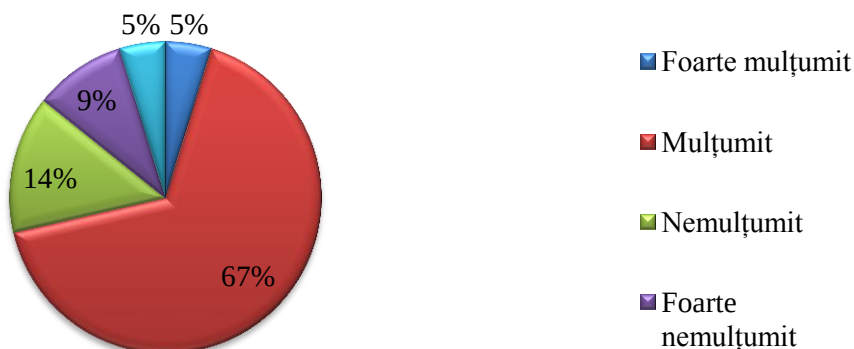


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Un aspect important este **opinia OTF de marfă cu privire la conținutul DRR**. Pentru a ilustra cât mai bine acest aspect se vor prezenta distinct opinia OTF de marfă referitoare la conținutul DRR al CNCF CFR SA și separat opinia operatorilor privind DRR/informațiile prezentate de gestionarii de infrastructură feroviară.

Astfel, în ceea ce privește gradul de mulțumire cu privire la conținutul DRR al CNCF CFR SA, 5% dintre OTF de marfă se declară foarte mulțumiți, 67% mulțumiți, 14% nemulțumiți, 9% foarte nemulțumiți, iar 5% dintre respondenți nu pot aprecia.

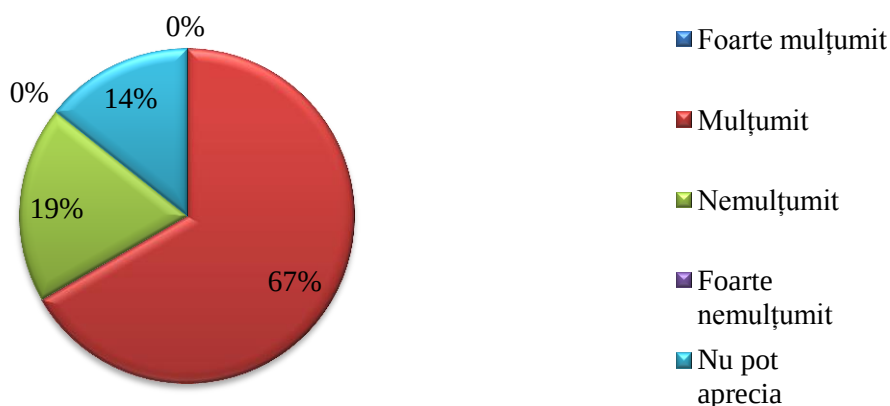
Grafic nr. 35. Gradul de mulțumire cu privire la conținutul Documentului de Referință al Rețelei al CNCF CFR SA



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

În cazul gestionarilor de infrastructură se observă că nu există respondenți din categoria celor foarte mulțumiți sau foarte nemulțumiți, în schimb 67% se declară mulțumiți, 19% nemulțumiți, iar 14% nu pot aprecia.

Grafic nr. 36. Gradul de mulțumire cu privire la conținutul Documentului de Referință al Rețelei al gestionarilor de infrastructură feroviară

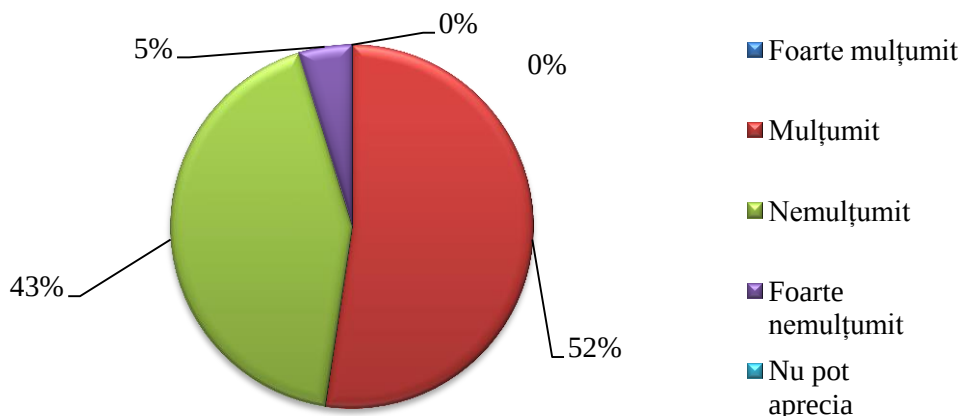


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Un alt aspect important este contractul de acces pe infrastructura feroviară.

Opinia OTF de marfă cu privire la **conținutul contractului de acces pe infrastructura feroviară încheiat cu CNCF CFR SA**, se prezintă astfel: 52% sunt mulțumiți, 43% sunt nemulțumiți, iar 5% sunt foarte nemulțumiți. Principala cauză a nemulțumirii se referă la starea de degradare a infrastructurii, restricțiile de circulație și capacitatea redusă de infrastructură feroviară.

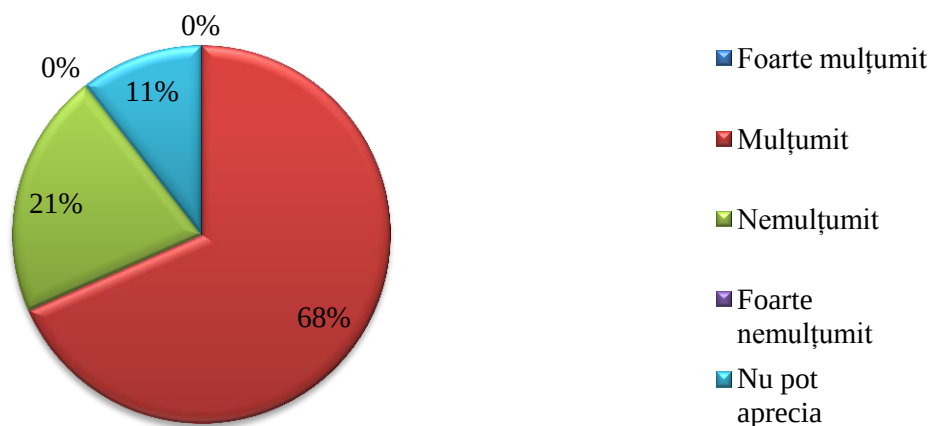
Grafic nr. 37. Gradul de mulțumire cu privire la conținutul Contractului de acces pe infrastructura feroviară, încheiat cu CNCF CFR SA



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

În cazul **contractelor de acces încheiate cu gestionarii de infrastructură** se observă că nu există respondenți foarte mulțumiți sau foarte nemulțumiți, în schimb 68% se declară mulțumiți, 21% nemulțumiți, iar 11% nu pot aprecia.

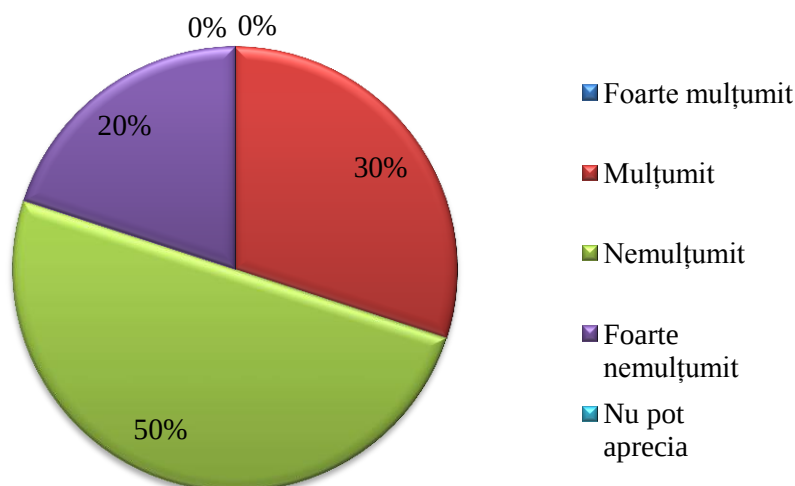
Grafic nr. 38. Gradul de mulțumire cu privire la conținutul Contractului de acces pe infrastructura feroviară, încheiat cu gestionarii de infrastructură feroviară



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

În ceea ce privește **nivelul costurilor de acces la rețeaua feroviară** (TUI, tarifele pentru licența de transport feroviar, tarifele pentru certificatele de siguranță feroviară etc.), 30% dintre respondenți sunt mulțumiți, 50% sunt nemulțumiți, iar 20% sunt foarte nemulțumiți. Unul dintre respondenți susține că tarifele de staționare sunt mari pentru o capacitate de transport redusă.

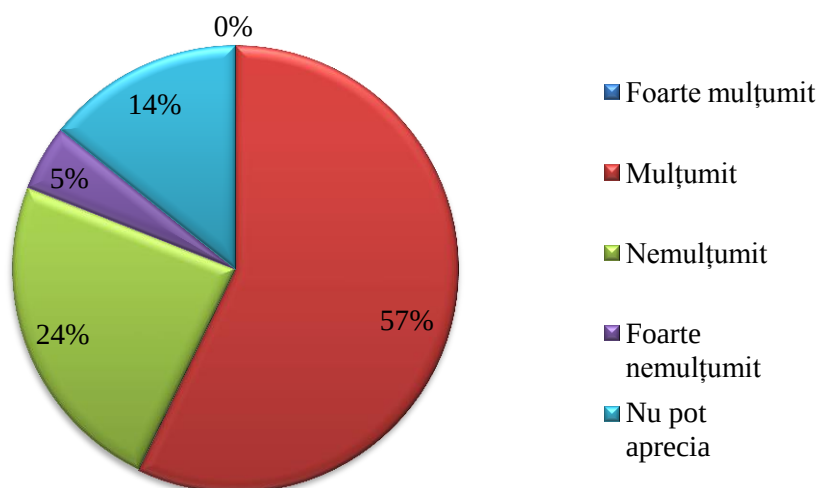
Grafic nr. 39. Gradul de mulțumire cu privire la nivelul costurilor de acces la rețeaua feroviară (tariful de utilizare a infrastructurii, tarifele pentru licența de transport feroviar, tarifele pentru certificatele de siguranță feroviară etc.)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Referitor la modul în care CNCF CFR SA asigură **alocarea capacităților de infrastructură**, 57% dintre OTF de marfă care au răspuns sunt mulțumiți, 24% nu sunt mulțumiți, 5% sunt foarte nemulțumiți, iar 14% nu pot aprecia. Niciunul dintre OTF de marfă nu este foarte mulțumit în legătură cu modul în care CNCF CFR SA asigură alocarea capacităților de infrastructură.

Grafic nr. 40. Gradul de mulțumire cu privire la modul în care CNCF CFR SA asigură alocarea capacităților de infrastructură

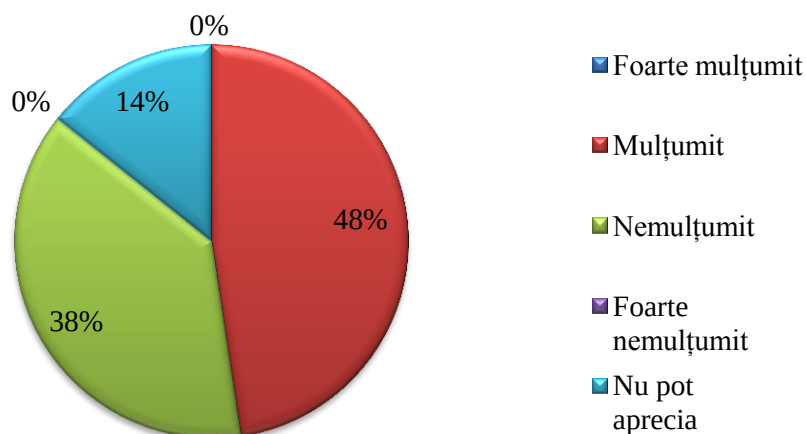


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

În ceea ce privește **informația publicată în DRR al CNCF CFR SA, referitoare la infrastructurile de servicii ale CNCF CFR SA**, 48% dintre respondenți s-au declarat mulțumiți, 38% nemulțumiți, în timp ce 14% nu au putut aprecia.

Unul dintre respondenți afirmă că nu este definită infrastructura de servicii, alt respondent este de părere că DRR nu conține toate informațiile prevăzute de Regulamentul²³ (UE) 2015/995, referitoare la manualul de proceduri al mecanicului de locomotive și manualul de parcurs.

Grafic nr. 41. Gradul de mulțumire cu privire la informația publicată în Documentul de Referință al Rețelei CNCF CFR SA referitoare la infrastructurile de servicii ale CNCF CFR SA



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

5.2. Percepția utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă referitoare la piața de transport de marfă pe calea ferată

Dintr-un total de 44 chestionare transmise utilizatorilor de servicii de transport feroviar de marfă (case de expediții și companii care utilizează serviciile de transport de marfă pe calea ferată), s-au primit 19 răspunsuri (11 case de expediții și 8 companii).

Întrebările adresate prin intermediul chestionarului au avut în vedere măsurarea gradului de mulțumire a utilizatorilor de servicii de transport feroviar de marfă cu privire la: competitivitatea transportului de marfă pe calea ferată în România, comparativ cu alte moduri de transport, nivelul costurilor transportului mărfurilor pe calea ferată, concurența între OTF de marfă, respectarea orarului/termenelor de livrare ale mărfurilor, nivelul tarifelor percepute de OTF de marfă pentru serviciile oferite clienților lor, precum și accesul la infrastructurile de servicii și nivelul tarifelor percepute în cadrul acestor infrastructuri.

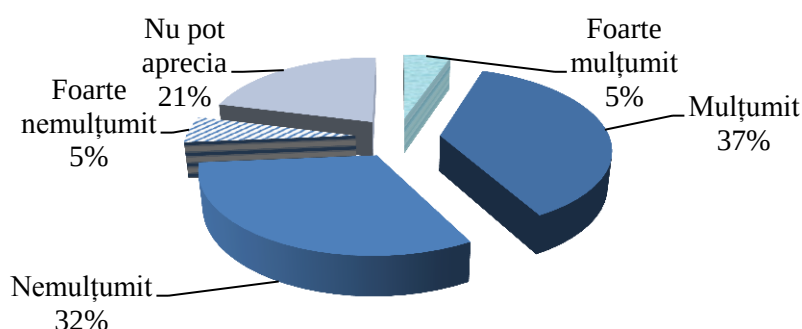
Astfel, 37% dintre respondenți s-au arătat mulțumiți cu privire la **competitivitatea transportului de marfă pe calea ferată în România**, comparativ cu alte moduri de transport (rutier, naval, aerian). Cu toate acestea, rata celor nemulțumiți, respectiv 32%, se apropie de cea a respondenților mulțumiți. Totodată, 5% dintre respondenți susțin că sunt foarte nemulțumiți, în timp ce 21% nu pot aprecia acest aspect.

²³ de modificare a Deciziei 2012/757/UE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană

Potrivit răspunsurilor furnizate, transportul pe calea ferată din România are un potențial ridicat, datorită rețelei extinse de cale ferată. Există însă nemulțumiri cu privire la starea infrastructurii feroviare, a liniilor de cale ferată administrate de CFR SA, ceea ce contribuie la un grad ridicat de risc al transportului pe calea ferată.

În ceea ce privește casele de expediții, care urmăresc modul de derulare al transporturilor angajate în numele clienților și au contact direct cu OTF, au constatat că, OTF urmăresc să opereze doar trenuri complete și refuză preluarea unor cantități mai mici de marfă, precum expediții izolate sau grupuri de vagoane, situație care a determinat ca, o mare parte din transportul de mărfuri să migreze către transportul rutier.

Grafic nr. 42. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la competitivitatea transportului de marfă pe calea ferată în România, comparativ cu alte moduri de transport (rutier, naval, aerian)



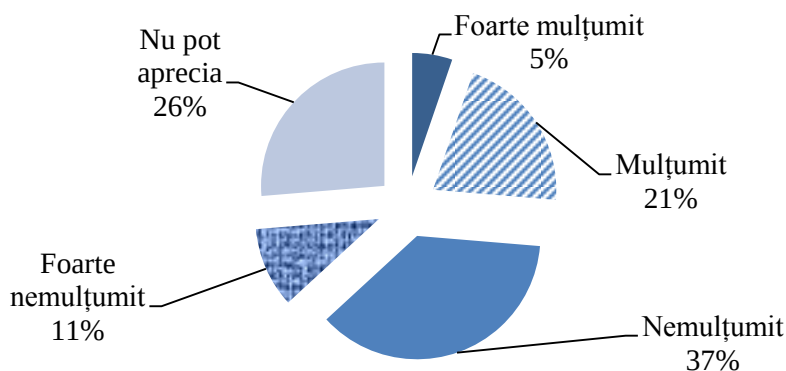
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

În ceea ce privește **gradul de mulțumire cu privire la nivelul costurilor transportului mărfurilor pe calea ferată**, cei mai mulți dintre respondenți sunt nemulțumiți (37%) și doar 21% s-au arătat mulțumiți.

De subliniat faptul că, procentul celor mulțumiți de nivelul costurilor transportului pe calea ferată este depășit de procentul respondenților care nu pot aprecia acest nivel (26%).

În răspunsul transmis de către o companie, care apelează la OTF sau la casele de expediții pentru asigurarea necesarului de materii prime, se arată că, pentru transportul unor volume semnificative de materii prime, compania depinde de transportul feroviar, iar costurile de transport nu sunt cele mai competitive.

Grafic nr. 43. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la nivelul costurilor transportului mărfurilor pe calea ferată



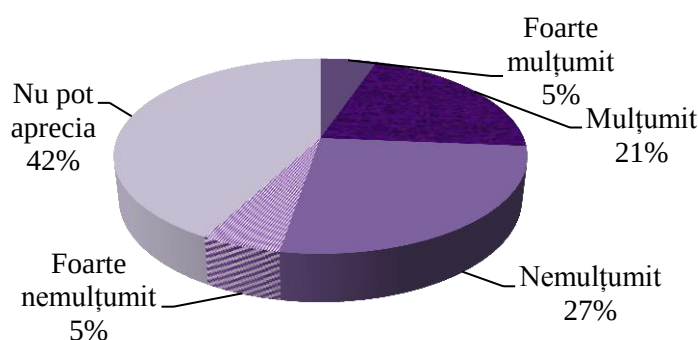
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

Proporția celor nemulțumiți de **nivelul concurenței între OTF de marfă** este mai ridicată (27% dintre respondenți sunt nemulțumiți și 5% foarte nemulțumiți) decât cea a celor mulțumiți (21% dintre respondenți sunt mulțumiți și 5% foarte mulțumiți).

Este de remarcat procentul ridicat al celor care nu pot aprecia nivelul concurenței între OTF de marfă din România (42%).

În răspunsurile primite se arată că, deși există un număr semnificativ de OTF de marfă, în realitate nu toate societățile care oferă servicii de transport feroviar dispun de dotarea tehnică necesară pentru asigurarea cantităților de mărfuri solicitate la transport.

Grafic nr. 44. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la nivelul concurenței între operatorii de transport feroviar de marfă

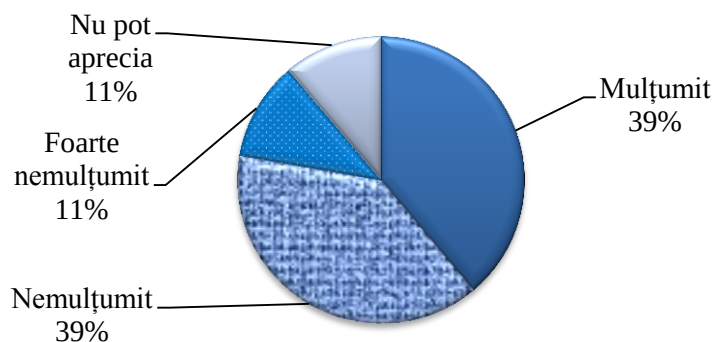


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

În ceea ce privește **gradul de mulțumire cu privire la orarul/termenele de livrare a mărfurilor**, procentul respondenților mulțumiți este egal cu cel al celor nemulțumiți (39%). De asemenea, procentul utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri care sunt foarte mulțumiți de orarul/termenele de livrare ale mărfurilor este egal cu cel al celor care nu pot aprecia acest indicator.

Există companii care sunt nemulțumite de întârzierile mari între preluarea la transport a mărfurilor și data programată pentru transport. Alte companii susțin că, se observă o îmbunătățire a termenelor de livrare, acest lucru fiind generat de criza ultimelor luni ale anului 2020, care a condus la diminuarea cantităților transportate și eliberarea unor capacități pe infrastructură feroviară .

Grafic nr. 45. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la orarul/termenele de livrare ale mărfurilor



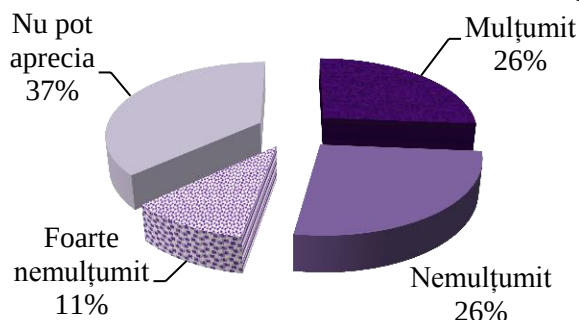
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

Totodată, majoritatea celor chestionați consideră că nu pot aprecia **nivelul tarifelor percepute de OTF de marfă pentru serviciile oferite utilizatorilor serviciilor de transport feroviar** (37%). Pe de altă

parte, rata celor mulțumiți de nivelul tarifelor percepute de OTF de marfă este egală cu cea a celor nemulțumiți (26%).

În răspunsul companiilor care se aprovizionează cu materii prime pe calea ferată se arată că, tarifele percepute de OTF de marfă sunt mari și nu reflectă obiectiv condițiile din piață, aspect în defavoarea clientului.

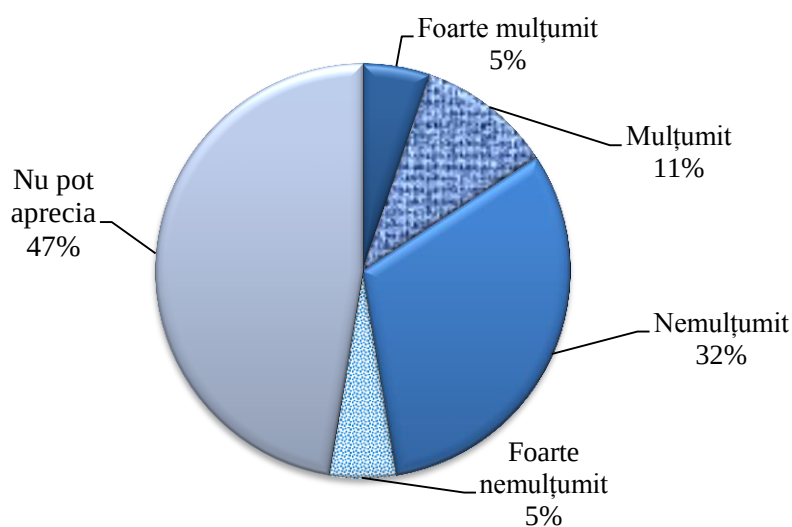
Grafic nr. 46. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la nivelul tarifelor percepute de operatorii de transport feroviar de marfă pentru serviciile oferite utilizatorilor serviciilor de transport feroviar



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

Referitor la **gradul de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii deținute de CNCF CFR SA**, aproape jumătate dintre cei chestionați (47%) au răspuns că nu pot aprecia, în vreme ce 32% sunt nemulțumiți și doar 11% sunt mulțumiți.

Grafic nr. 47. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii deținute de CNCF CFR SA

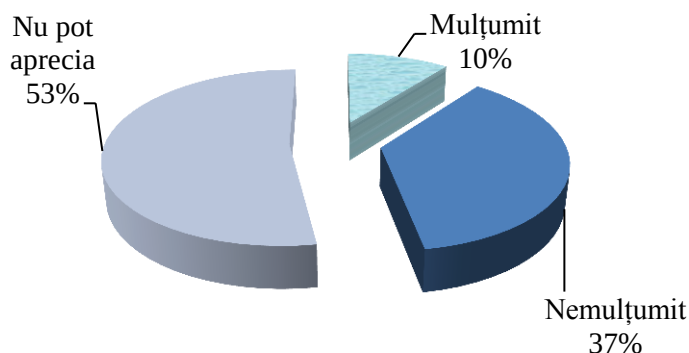


Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

În ceea ce privește **evaluarea gradului de mulțumire cu privire la nivelul tarifelor pentru serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii deținute de CNCF CFR SA**, mai mult de jumătate dintre respondenți (53%) nu pot aprecia acest aspect, 37% dintre respondenți sunt nemulțumiți și doar 10% s-au arătat mulțumiți.

Există respondenți care au precizat că aceste tarife sunt impuse de către administratorul infrastructurii feroviare.

Grafic nr. 48. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la nivelul tarifelor pentru serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii deținute de CNCF CFR SA



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

De asemenea, 53% dintre cei care au completat chestionarele nu pot aprecia dacă sunt sau nu mulțumiți cu privire la accesul la infrastructurile de servicii deținute/operate de entități private, altele decât cele aparținând CNCF CFR SA, în timp ce 31% consideră că sunt nemulțumiți, iar 16% mulțumiți.

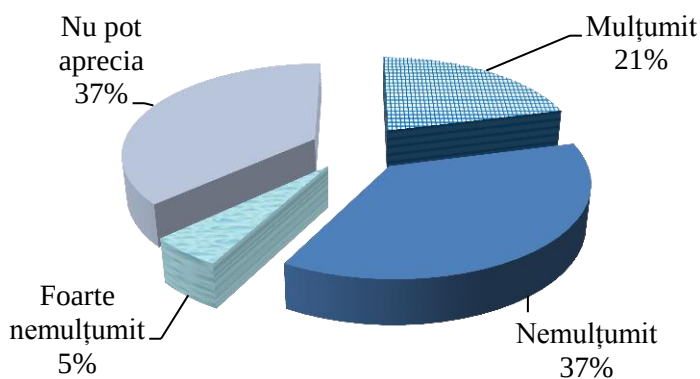
În legătură cu acest aspect, există companii nemulțumite de faptul că, anumite linii de cale ferată industrială, care aparțin unor operatori de transport feroviar, nu sunt accesibile și altor operatori feroviari din piață.

În ceea ce privește **evaluarea gradului de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii portuare**, 37% dintre respondenți sunt nemulțumiți, în timp ce 21% sunt mulțumiți.

Companiile au precizat că este necesar ca zonele portuare să fie eliberate de vagoanele vechi, care staționează, blocând liniile de cale ferată. De asemenea respondenții sunt nemulțumiți de reducerea capacităților de primire a trenurilor în port (trajele din amonte zonei portuare).

Din acest motiv, în perioadele în care transportul de cereale este în creștere, trenurile trebuie să aștepte în alte stații de cale ferată, din afara zonei portuare, ceea ce generează costuri suplimentare.

Grafic nr. 49. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii portuare



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

TRANSPORTUL FEROVIAIAR DE MARFĂ DIN ROMÂNIA ÎN CONTEXTUL CORIDOARELOR TRANSEUROPENE

6.1. Coridoarele internaționale de transport feroviar de marfă, care traversează România

Parlamentul European și Consiliul European au elaborat, în anul 2010, *Regulamentul 913/2010*²⁴, care stabilește norme pentru crearea unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv, constând în organizarea și administrarea coridoarelor internaționale de transport feroviar de marfă „RFC-Rail Freight Corridors”.

Principalele obiective ale *Regulamentului 913/2010* sunt:

- îmbunătățirea coordonării între administratorii de infrastructură;
- îmbunătățirea condițiilor de acces la infrastructură;
- garantarea unei priorități adecvate circulației trenurilor de marfă;
- îmbunătățirea intermodalității de-a lungul coridoarelor.

Astfel, pentru a putea fi competitive față de alte moduri de transport, serviciile feroviare internaționale și naționale de transport de marfă, care au fost deschise concurenței de la 1 ianuarie 2007, trebuie să beneficieze de o infrastructură feroviară de bună calitate și finanțată corespunzător, pentru a permite furnizarea serviciilor de transport de marfă în condiții eficiente. Obiectivul urmărit este de a îmbunătăți serviciile oferite de administratorii de infrastructură operatorilor internaționali de transport feroviar de marfă.

Mai multe inițiative au contribuit la crearea conceptului coridoarelor de transport feroviar de marfă: primul pachet feroviar, programul TEN-T (Trans-European Transport Network), cooperarea între statele membre și colaborarea între administratorii de infrastructură în cadrul ERTMS (European Rail Traffic Management System), precum și implementarea TAF TSI (Specificații Tehnice de Interoperabilitate pentru Aplicațiile Telematice aferente Transportului de Marfă).

Rețeaua TEN-T include toate modurile de transport (drumuri, linii ferate, căi navigabile interioare, rute maritime, porturi, aeroporturi și terminale feroviare-rutiere) și vizează dezvoltarea conexiunilor în întreaga Europă. Aceasta prezintă o mare importanță pentru competitivitatea sistemelor naționale de transport ale statelor membre ale UE.

Astfel, rețeaua TEN-T include: 75.200 km de drumuri, 78.000 km de linii de cale ferată, 330 de aeroporturi, 270 de porturi maritime, 210 de porturi pe căile navigabile interioare²⁵.

Într-o primă etapă, au fost definite nouă Coridoare Feroviare de Marfă (RFC - Rail Freight Corridors), în rețeaua feroviară a UE.

²⁴ privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv

²⁵ <http://www.rfc7.eu/ckfinder/userfiles/files/20180620/RFC7%20report%202017.pdf>

Ulterior, în afara celor 9 coridoare de marfă, au devenit operaționale alte două coridoare: Coridorul „**Amber**” și Coridorul **Alpi-Balcanii de Vest**.

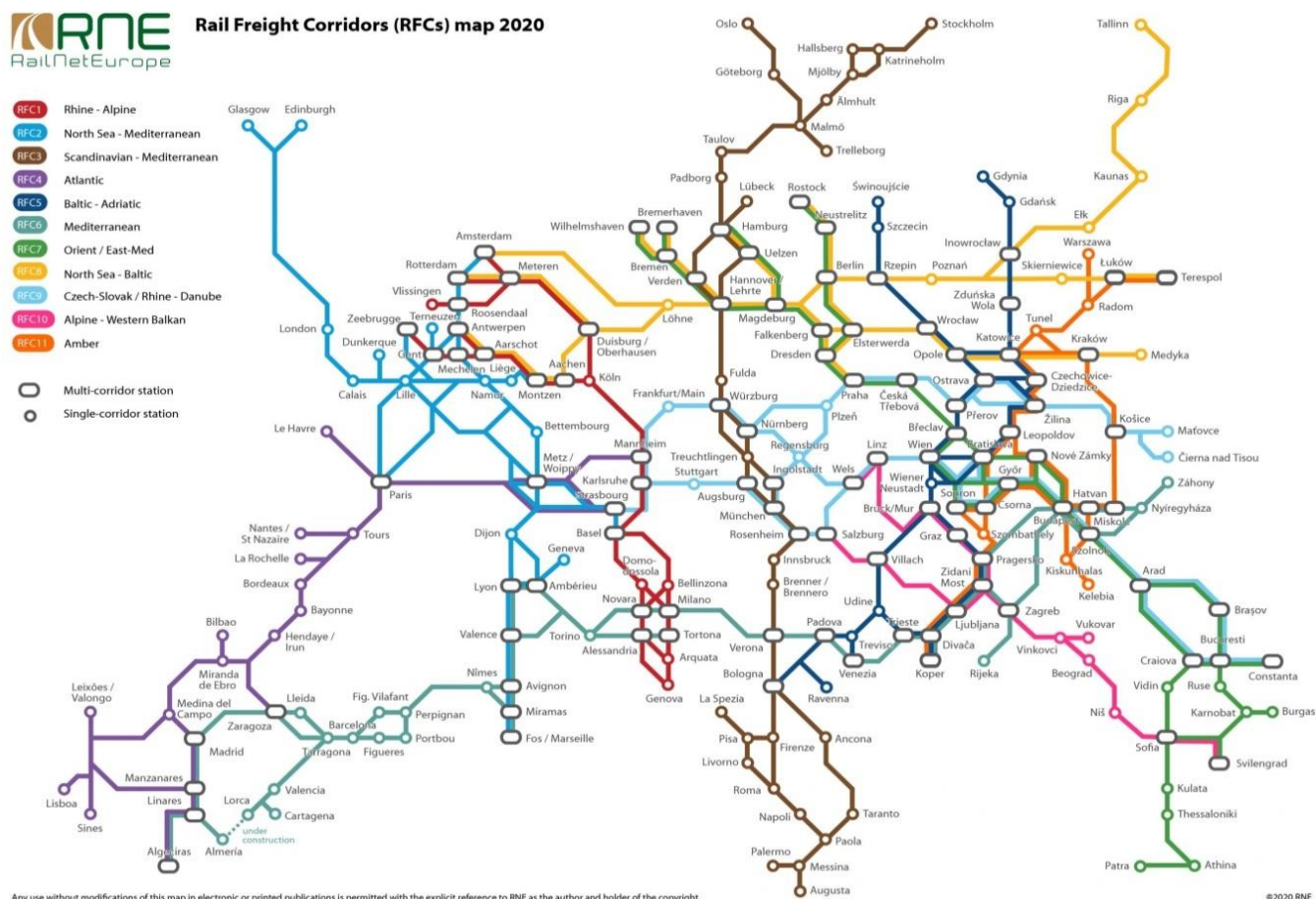
În luna ianuarie a anului 2017, Comisia Europeană a hotărât înființarea coridorului „Amber” pentru transportul feroviar de mărfuri, care va străbate teritoriile Ungariei, Poloniei, Slovaciei și Sloveniei. Acest coridor va conecta importante centre industriale din Ungaria și terminale intermodale din regiunea Adriatică și Balcanică și va avea un rol important în tranzitul mărfurilor către portul Koper și portul din Atena, utilizând rețelele feroviare europene.

De asemenea, în luna martie a anului 2018, Comisia Europeană a decis înființarea coridorul Alpi-Balcanii de Vest.

Cele 11 coridoare pentru transportul feroviar de marfă sunt:

- RFC 1: Coridorul de marfă **Rin-Alpin**;
- RFC 2: Coridorul de marfă **Marea Nordului-Mediteraneean**;
- RFC 3: Coridorul de marfă **Scandinav-Mediteraneean**;
- RFC 4: Coridorul de marfă **Atlantic**;
- RFC 5: Coridorul de marfă **Baltic-Adriatic**;
- RFC 6: Coridorul de marfă **Mediteraneean**;
- RFC 7: Coridorul de marfă **Orient/Est-Mediteraneean** (Bremerhaven – Wilhelmshaven – Rostock / Hamburg – Praga – Viena – Bratislava – Budapesta – **București** – **Constanța** – Vidin – Sofia – Burgas - Svilengrad (frontiera Bulgaria-Turcia) / Promachonas – Salonic - Patras);
- RFC 8: Coridorul de marfă **Marea Nordului-Baltic**;
- RFC 9: Coridorul de marfă **Rin-Dunăre** (Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Nurnberg – Wels – Strasbourg – Stuttgart- Munchen – Salzburg – Wels – Viena – Bratislava – Budapesta – **Arad** – **Brașov** / **Craiova** – **București** – **Constanța**).
- RFC 10: Coridorul de marfă **Alpin-Balcanii de Vest** (Austria, Slovenia, Croația, Serbia și Bulgaria,) are scopul de a îmbunătăți conectivitatea și comerțul între statele Balcanilor de Vest. Ruta principală propusă urmărește traseul Salzburg – Villach – Ljubljana / Wels / Linz – Graz – Maribor – Zagreb– Vinkovci / Vukovar – Tovarnik – Belgrad – Sofia – Svilengrad (frontiera bulgaro-turcă).
- RFC 11: Coridorul de marfă **Amber** (Koper – Ljubljana / Zalaszentivan – Sopron/Csorna – (granița sârbo-maghiară) – Kelebia – Budapesta – Komárom – Leopoldov / Rajka – Bratislava – Žilina – Katowice / Cracovia – Varșovia / Łuków – Terespol – (granița polono-belarusă).

Fig. 1. Harta coridoarelor de transport feroviar de marfă



Sursa: RailNetEurope

Dintre acestea, **Coridorul Feroviar de Marfă nr. 7 (RFC 7) „Orient/Est-Mediterranean”** și **Coridorul feroviar de marfă nr.9 (RFC 9) „Rin–Dunăre”** traversează rețeaua feroviară a României.

Astfel, Coridorul Feroviar de Marfă nr. 7 (RFC 7) „Orient/Est-Mediterranean” este operațional începând cu noiembrie 2013, străbate 8 țări (Germania, Cehia, Austria, Slovacia, Ungaria, România, Bulgaria și Grecia) și are o lungime de aproximativ 8.700 km. Secretariatul Coridorului se află la Budapesta în organizarea MAV (Căile Ferate de Stat din Ungaria).

Coridorul Feroviar de Marfă nr. 7 Orient/Est-Mediterranean este una dintre cele mai importante rute de transport feroviar care leagă centrul Europei de partea sud-estică a UE. Aceste rute de tranzit de marfă permit, totodată, consolidarea legăturii cu Turcia, zonă economică, de unde fluxul de trafic de mărfuri în creștere poate ajunge pe acest traseu.

Austria este străbătută de cea mai scurtă porțiune a coridorului, respectiv circa 350 km, iar **România de cea mai lungă porțiune**, respectiv **1.365 km**.

Ramura de nord a RFC 7, care străbate România (Curtici - Sighișoara - Brașov - București - Constanța), cu o lungime de 858 km este electrificată în proporție de 100%.

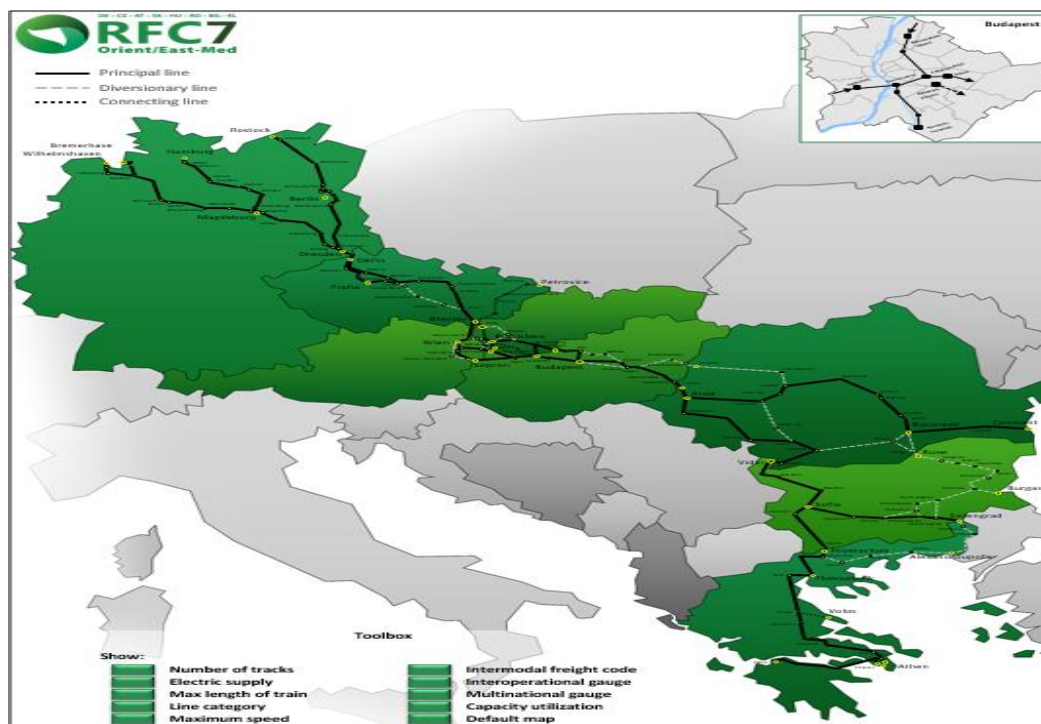
În ceea ce privește ramura de sud (Curtici – Timișoara – Caransebeș – Orșova – Craiova – Calafat), aceasta are o lungime de 507 km, din care 399 km de linie ferată este electrificată (79% și 108 km de linie

este neelectrificată (21%). Secția Craiova - Calafat (108 km) nu este electrificată, însă este prevăzută pentru electrificare în cadrul unui proiect, cu termen de finalizare la sfârșitul anului²⁶ 2025.

Traseul coridorului feroviar Orient / Est-Mediteraneeen de pe teritoriul României acoperă o mare parte din traseul magistralei 900 și în plus ruta Timișoara - Arad – până la frontiera cu Ungaria și ruta Craiova - Calafat – până la frontiera Bulgariei.

Detalii privitoare la acest coridor se găsesc la adresa www.rfc7.eu.

Fig. 2. Hartă Coridor Feroviar de Marfă nr. 7



Sursa: RailNetEurope

În ceea ce privește **Coridorul feroviar de marfă „Rin – Dunăre”**, acesta a devenit operațional din 12 octombrie 2020. Coridorul este prevăzut în Anexa II la *Regulamentul (UE) nr. 1316/2013*²⁷, străbate șapte țări (Austria, Cehia, Franța, Germania, Ungaria, **România** și Slovacia) și are o lungime de aproximativ **6.800 de km**.

Coridorul feroviar de marfă „Rin – Dunăre” cuprinde :

- ✓ 5.111 km de linie principală;
- ✓ 1.832 km de diferite tipuri de linie;
- ✓ 78 de terminale, inclusiv terminale în porturile de pe căile navigabile interioare;
- ✓ **un port la Marea Neagră (Constanța).**

Traseul coridorului feroviar Rin - Dunăre²⁸ de pe teritoriul României acoperă integral traseele magistralelor feroviare 800 și 900 și, în mare parte, traseele magistralelor 200 și 300.

Porțiunea **Coridorului feroviar Rin – Dunăre**, care străbate România are o lungime de 1689 de km și este electrificată integral²⁹, atât pe ramura nordică (Curtici – Sighișoara - Brașov – București –

²⁶ Potrivit răspunsului CFR SA, înregistrat la DST cu nr. 818/24.06.2021

²⁷ al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a *Regulamentului (UE) nr. 913/2010* și de abrogare a *Regulamentului (CE) nr. 680/2007* și *(CE) nr. 67/2010 (1)*

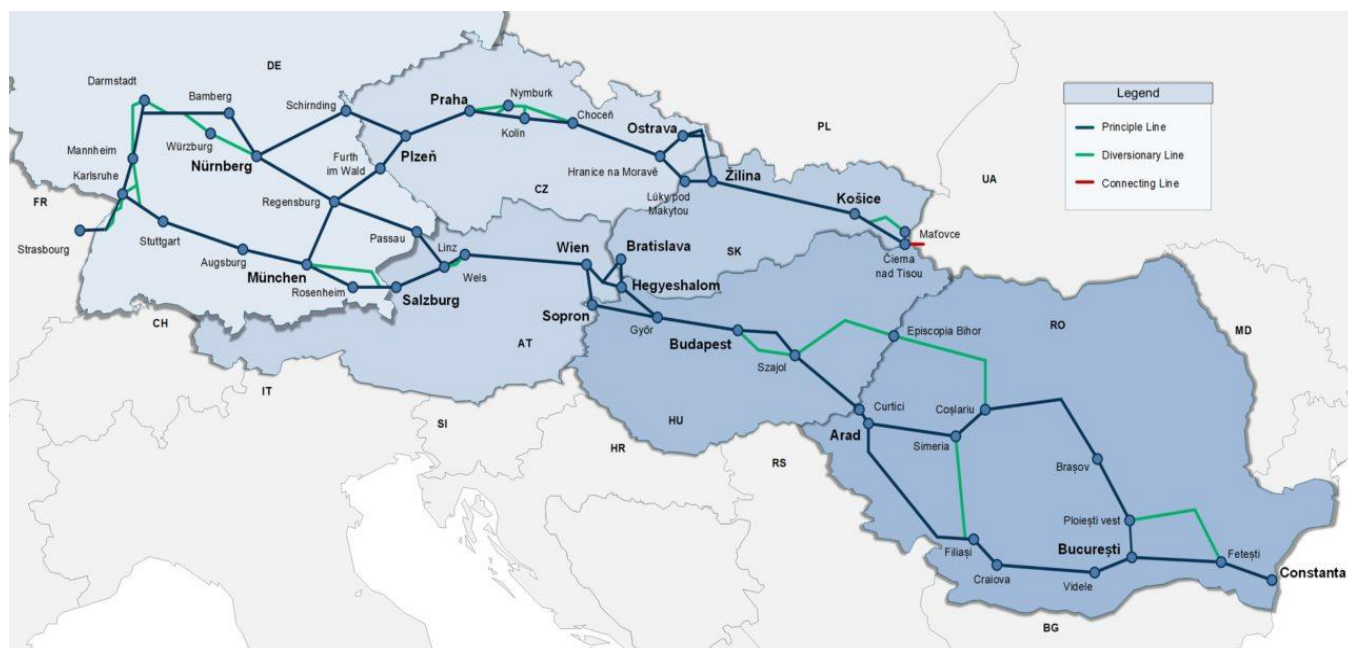
²⁸ Detalii privitoare la acest coridor se găsesc la adresele: <https://www.rfc-czech-slovak.eu> și <http://rfc-rhine-danube.eu/>

Constanța) - 858 km, cât și pe ramura sudică (Curtici – Timișoara – Caransebeș – Orșova – Craiova– București - Constanța), care se întinde pe o lungime de 831 km.

Coridorul servește drept „motor economic”, care leagă hub-uri industriale de-a lungul său, sprijinind astfel un mod de transport ecologic și durabil în inima Europei.

Din perspectiva integrării în spațiul feroviar unic european, respectiv în spațiul european unic al transporturilor, acest coridor feroviar, împreună cu cel fluvial și rutier, reprezintă o oportunitate pentru extinderea zonei de influență a portului maritim Constanța spre Europa Centrală, în ceea ce privește transportul de marfă.

Fig. 3. Hartă Coridor Feroviar de Marfă nr. 9



Sursa: RailNetEurope

În ceea ce privește structurile de coordonare și conducere operativă ale unui coridor feroviar de marfă, acestea sunt alcătuite din Comitetul Executiv, format din reprezentanții ministerelor de transport din statele membre prin care traversează coridorul respectiv și, respectiv, din Consiliul de Administrație alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură feroviară și ai organismelor de alocare a capacității feroviare de pe ruta coridorului.

În vederea alocării de capacitate pentru trenurile de marfă, care circulă pe coridoarele de transport de marfă, precum și pentru cele care străbat mai multe rețele ale sistemului feroviar, CNCF CFR SA cooperează cu administratorii de infrastructură/organisme de alocare din țările vecine pentru elaborarea și alocarea cât mai eficientă a capacităților de infrastructură. În acest sens, au fost încheiate protocoale referitoare la coordonarea orarelor, a planului de formare și a parametrilor trenurilor internaționale de călători și marfă, între stațiile de frontieră dintre România, Bulgaria, Serbia, Ungaria, Ucraina, Moldova³⁰.

²⁹ Potrivit răspunsului CFR SA, înregistrat la DST cu nr. 818/24.06.2021

³⁰ Raportul de activitate CFR SA 2020

6.2. Reabilitarea coridoarelor internaționale de transport feroviar de marfă care traversează România

Piața transportului feroviar de marfă are o dimensiune internațională importantă de a cărei bună funcționare depind aproape toate sectoarele industriale. De aceea, funcționalitatea coridoarelor europene de marfă care traversează România trebuie să aducă beneficii sistemului feroviar român, mai ales în condițiile în care România beneficiază de fluxuri mai reduse de mărfuri în raport cu zona centrală a UE. Pe de altă parte, trebuie avută în vedere competiția cu alte rute din exteriorul României, care pot constitui alternative pentru tranzitarea fluxurilor de marfă spre și dinspre Turcia și Grecia³¹.

Pornind dela aceste argumente, un element de reală importanță este portul Constanța, unul dintre principalele centre de distribuție care deservește regiunea Europei Centrale și de Est. Prin urmare, este esențială dezvoltarea conectivității acestui port cu interiorul continentului European, îmbunătățirea conexiunii cu calea ferată, inclusiv din perspectiva consolidării fluxurilor de trafic feroviar pe Coridorul de marfă Rin-Dunăre.

În acest sens, este extrem de importantă reabilitarea și modernizarea conexiunilor feroviare cu portul Constanța, în vederea creșterii eficienței circulației trenurilor de marfă spre și dinspre port, dar și a asigurării cerințelor de interoperabilitate, având în vedere că portul Constanța face parte din Coridorul Rin-Dunăre.

Potrivit *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*³², costurile necesare estimate pentru lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare din portul Constanța sunt în valoare de circa 295 milioane de euro. (tabelul nr. 8).

Tabel nr. 8. Costurile necesare estimate pentru lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare din portul Constanța

Destinație costuri		Costuri necesare 2021- 2025					
		Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V	Total
Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța	Milioane euro	1,14	73,22	131,8	58,58	29,68	294,42
	Milioane lei	5,49	351,45	632,62	281,16	142,47	1413,19

Sursa: Anexa 16 la Strategia privind dezvoltarea infrastructurii feroviare 2021-2025

Reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene de transport reprezintă o obligație asumată de România în calitate de stat membru al UE, iar traseul acestor coridoare prin România este inclus integral în rețeaua feroviară primară. Ca urmare, **reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare reprezintă o oportunitate pentru creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă, în raport cu alte moduri de transport, în special cu cel rutier.**

Potrivit Strategiei CN CFR SA de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, se dorește creșterea vitezelor comerciale de circulație a trenurilor pe traseul coridoarelor europene pentru trenurile de marfă (creșterea vitezei tehnice proiectate până la 120 km/h pentru trenurile de marfă), dublarea liniilor curente, reducerea intervalelor de succesiune între trenuri (pentru a permite proiectarea unor grafice de circulație a trenurilor caracterizate printr-un nivel cât mai ridicat al vitezei comerciale), comunicarea eficientă cu trenurile în mișcare, prin implementarea unui sistem de tip

³¹ Strategia privind dezvoltarea infrastructurii feroviare 2021-2025

³² Aprobata prin HG 985/2020

GSM-R (pentru a elimina oprirea trenurilor în stațiile din parcurs, exclusiv în scopul de a comunica mecanicului de locomotivă informații privind modificarea condițiilor de circulație), **interoperabilitatea semnalizării feroviare** (introducerea sistemelor European Train Control System - ETCS) etc ³³.

Potrivit informațiilor publicate în DRR, **pe anumite tronsoane ale Coridorului Rin – Dunăre lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare erau realizate, în anul 2020, în proporție de peste 90%** (tabel nr.9).

Tabel nr. 9. Stadiul proiectelor de modernizare a infrastructurii feroviare pe Coridorul Rin - Dunăre (frontieră – Curtici – Arad – Brașov/Craiova – București – Constanța

Tronson	Stadiul lucrării în anul 2018 (%)	Stadiul lucrării în anul 2019 (%)	Stadiul lucrării în anul 2020 (%)
Tronsonul frontieră-Curtici-Arad-km.614	96	99	99
Reabilitarea liniei de CF Coșlariu – Simeria (75,28 km) - 1 Secțiunea Simeria - Vințu de Jos:	71,81	97,03	98,87
Reabilitarea liniei de CF Coșlariu – Simeria (75,28 km) - Secțiunea Vințu de Jos - Coșlariu	77,25	89,04	95,68
Reabilitarea liniei de CF Coșlariu – Sighișoara , (91,583) km - Secțiunea Coșlariu Micăsasa	96,90	99,70	99,90
Reabilitarea liniei de CF Coșlariu – Sighișoara , (91,583) km - Secțiunea Micăsasa – Ațel	72,67	95,70	99,40
Reabilitarea liniei de CF Coșlariu – Sighișoara , (91,583) km - Secțiunea Ațel - Sighișoara	75,55	96,80	99,70
Proiectul de reabilitare a liniei CF km 614- Gurasada – Simeria - Subtronson 2a: Km 614 - Cap Y Bârzava	contract de execuție a lucrărilor semnat în mai 2017	6,04	41,55
Proiectul de reabilitare a liniei CF km 614- Gurasada – Simeria - Subtronson 2b: Cap Y Bârzava – Cap Y Ilteu	contract de execuție a lucrărilor semnat în mai 2017	5,16	42,40
Proiectul de reabilitare a liniei CF km 614- Gurasada – Simeria - Subtronson 2c: Cap Y Ilteu – Cap Y Gurasada	Procedura de achiziție în curs de finalizare	1,32	22,62
Proiectul de reabilitare a liniei CF km 614- Gurasada – Simeria - Tronson 3: Cap Y Gurasada – Cap Y Simeria	contract de execuție a lucrărilor în curs de semnare	5,04	28,20

Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor publicate în DRR 2018, DRR 2019, DRR 2020

În ceea ce privește **stadiul lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare pe Coridorul Orient/Est-Mediteraneeen** (Arad – Timișoara – Craiova – Calafat), dar și cele pe rețeaua TEN-T centrală și globală informații, detaliile pot fi consultate în Anexa nr. 3.

De menționat faptul că, **în perioada ianuarie 2019 – decembrie 2019, circulația feroviară a fost influențată, printre altele, de lucrările pe Coridorul IV, pe tronsoanele: Ghioroc – Simeria, Simeria – Coșlariu, Coșlariu - Sighișoara**. În vederea efectuării lucrărilor la infrastructura feroviară s-au adoptat inclusiv măsuri de anulare a unor trenuri de marfă sau de îndrumare pe rută ocolitoare, după caz³⁴.

³³ Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025

³⁴ Raport de activitate CFR SA 2019

Această situație a nemulțumit OTF de marfă, care susțin că după modernizarea infrastructurii feroviare a scăzut viteza comercială a trenurilor și că, în unele cazuri, a fost redus numărul de linii din stații. Astfel, din cauza vitezei scăzute de deplasare pe calea ferată, trenurile de marfă care ajung la granița de vest a României sunt descărcate, iar marfa este încărcată în camioane și transportată în sistem rutier³⁵.

6.3. Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani

➤ Coridorul Rin-Dunăre (RFC 9)

În ceea ce privește Coridorul Rin -Dunăre, potrivit *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*, prioritatea următoarei perioade o reprezintă finalizarea aripii nordice a coridorului, ceea ce implică **accelerarea ritmului de pregătire și lansare a lucrărilor aferente tronsonului Predeal-Sighișoara**.

De asemenea, trebuie identificată o soluție de finanțare și demarate activitățile de pregătire, lansare și execuție a proiectelor de modernizare privind sectorul București-Craiova. Acest tronson este foarte important inclusiv din perspectiva pieței interne, fiind al doilea ca importanță pe rețeaua feroviară din punct de vedere al intensității traficului.

Deși se dorește finalizarea integrală a lucrărilor pe Coridorul Rin-Dunăre, în următorii 5 ani, mai ales din considerente legate de necesitățile pieței interne de transport feroviar, potrivit *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare* există riscul ca atingerea acestui obiectiv să nu fie posibilă deoarece cuantumul estimat al finanțării necesare excede disponibilul previzibil de resurse financiare pentru această perioadă.

➤ Coridorul Orient/Est-Mediteranean (RFC 7)

Până în prezent nu au fost demarate lucrări de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare pe traseul românesc al acestui coridor³⁶.

Conform *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*, având în vedere că:

- acest traseu este foarte important, inclusiv din perspectiva pieței interne, având o intensitate ridicată a traficului feroviar;
- traseul se suprapune, în mare parte, cu traseul ramurii sudice a coridorului Rin-Dunăre;
- podul peste Dunăre între Calafat și Vidin este construit și pus în funcțiune, rezultă că demararea și efectuarea în ritm accelerat a lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare pe acest coridor reprezintă o prioritate pentru perioada următoare.

Modernizarea liniei Craiova-Calafat, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean presupune electrificarea liniei feroviare pe o lungime a traseului de 108 km, având ca obiectiv creșterea vitezei de circulație la 160 km/oră și lucrări în stațiile de cale ferată, iar valoarea totală a lucrărilor se ridică la peste trei miliarde de lei.

³⁵ Marfa merge „la picior” cu trenul în România după miliarde de euro investite în infrastructura feroviară (clubferoviar.ro)

³⁶ Anexa 24.b Proiecte de modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene și rețelei TEN-T, DRR 2022

Capitolul 7

Transportul feroviar de marfă în Europa

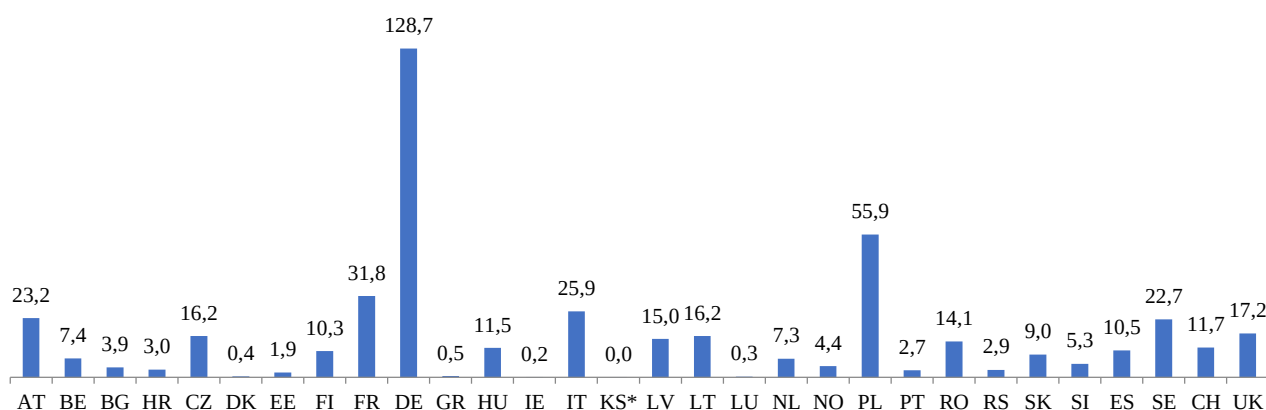
Pentru a putea înțelege poziția ocupată de țara noastră pe plan internațional, piața transportului feroviar de marfă din România trebuie analizată raportat la transportul feroviar de marfă din Europa. În plus, raportarea transportului feroviar din România la cel european ne ajută să determinăm și nivelul de performanță existent în acest domeniu.

7.1. Dimensiunea pieței europene de transport feroviar de marfă

Potrivit celui de-al 9-lea raport de monitorizare a pieței feroviare³⁷, publicat de IRG-Rail, în anul 2019, comparativ cu anul 2018, traficul feroviar de marfă în țările membre ale IRG-Rail a scăzut cu 2,1%, din punct de vedere al cererii de pe această piață, exprimat în tone nete- km. Astfel, unele țări au înregistrat scăderi importante, iar altele au avut creșteri semnificative ale traficului de marfă pe calea ferată. Astfel, cea mai mare scădere, de 15,9% a fost înregistrată de Letonia, iar cele mai mari creșteri, de 19,7%, respectiv 11,5% au fost înregistrate de Grecia și de Italia .

Cantitatea totală de marfă transportată, în anul 2019, de țările membre ale IRG-Rail, s-a situat în jurul valorii de 460 miliarde tone nete-km. Jumătate din această cantitate este reprezentată de valorile cumulate înregistrate de trei țări: Germania (128,7 miliarde tone nete-km), urmată de Polonia (55,9 miliarde tone-nete km) și de Franța (31,8 miliarde tone-nete km).

Grafic nr. 50. Evoluția transportului feroviar de marfa, în perioada 2018-2019 (miliarde tone nete-km)

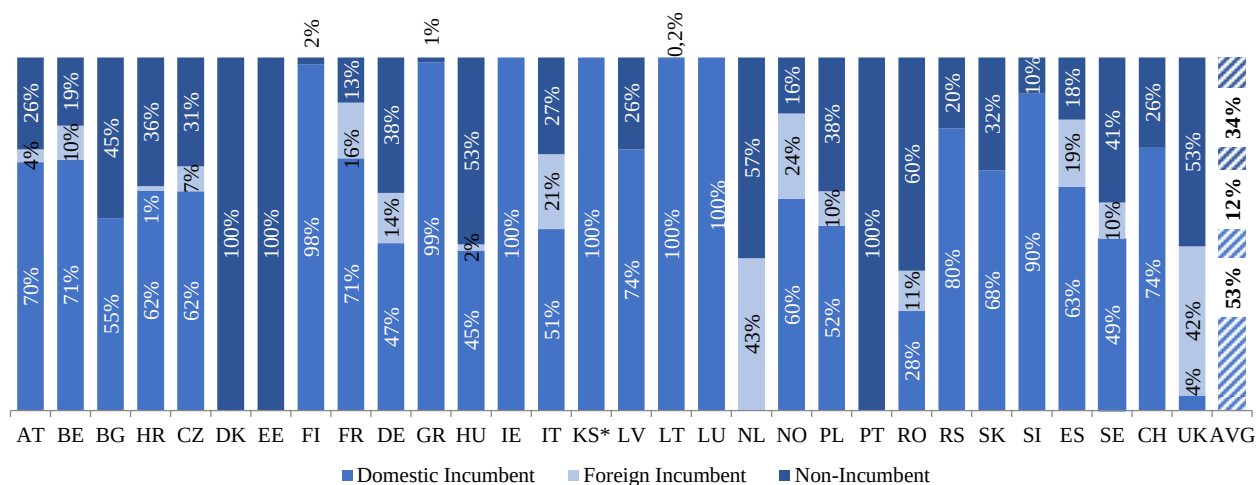


Sursa: 9th IRG-Rail Market Monitoring Working Document

³⁷ Conform 9th IRG-Rail Market Monitoring Working Document

Componenta pieței feroviare din țările europene variază, de la țară, la țară. Astfel, dacă pe unele piețe activează preponderent OTF de marfă cu capital integral de stat, pe altele predomină operatorii privați.

Grafic nr. 51. Cotele de piață ale operatorilor de transport feroviar , în baza indicatorului tren-km (%)



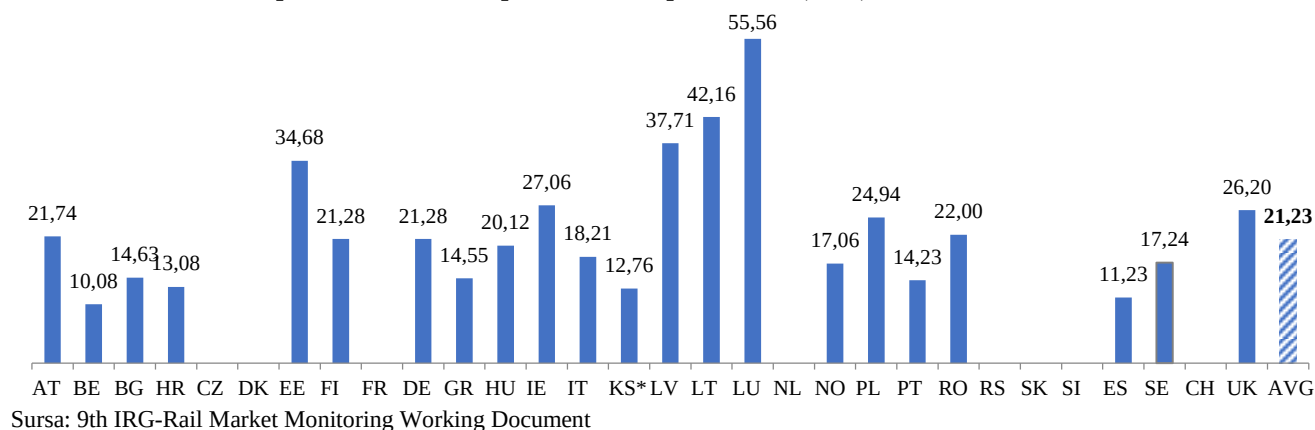
Sursa: 9th IRG-Rail Market Monitoring Working Document

Din graficul de mai sus se observă că în Irlanda, Kosovo, Lituania și Luxembourg, pe piața de transport feroviar de marfă activează doar OTF cu capital integral de stat, situație aproape asemănătoare în Finlanda și Grecia. La polul opus se află Danemarca și Estonia, țări în care operează doar OTF de marfă cu capital privat. În România, piața de transport feroviar de marfă este deținută în proporție de 28% de OTF de marfă controlați de statul român (CFR Marfă și Rofersped), 11% sunt operatori feroviari controlați de alte state, iar 60% din piață este deținută de OTF românești, cu capital privat.

7.2. Performanța economică a operatorilor de transport feroviar de marfă

În anul 2019, venitul mediu al OTF de marfă pe tren-km în țările membre ale IRG a fost, în medie, de 21,23 euro pe tren-km.

Grafic nr. 52. Venitul operatorilor de transport de marfă pe tren-km (euro)

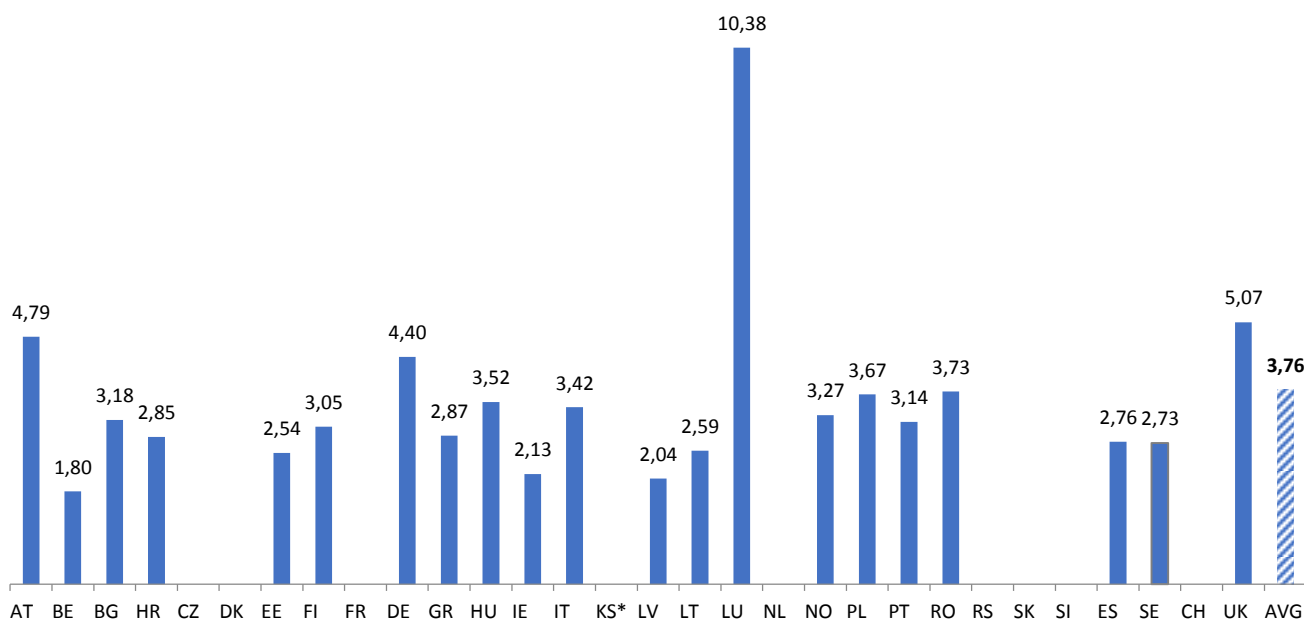


Sursa: 9th IRG-Rail Market Monitoring Working Document

Din graficul de mai sus se observă că, cele mai mari venituri raportate la tren-km ale OTF de marfă au fost înregistrate, în anul 2019, de către Luxemburg (55,56 euro), Lituania (42,16 euro), Letonia (37,71 euro) și Estonia (34,68 euro). Pe de altă parte, cele mai mici venituri au fost înregistrate de către Belgia (10,08 euro), Spania (11,23 euro) și Kosovo (12,76 euro). În cazul Spaniei, acest lucru ar putea fi explicat prin geografia țării, cu pante abrupte, ceea ce face dificil transportul încărcăturilor mari. România a înregistrat, în anul 2019, un venit de 22 euro pe tren-km, puțin peste media de 21,23 euro a țărilor analizate.

Alte țări, precum Bulgaria, Portugalia, Kosovo și Grecia, au raportat venituri sub pragul de 15 euro pe tren-km.

Grafic nr.53. Venitul operatorilor de transport de marfă pe tonă netă- km (eurocent)



Sursa: 9th IRG-Rail Market Monitoring Working Document

Din analiza veniturilor OTF de marfă pe tonă netă- km, prezentată în graficul de mai sus, se observă că cele mai mari venituri au fost înregistrate, în anul 2019, de către Luxemburg (10,38 eurocent), Marea Britanie (5,07 eurocent) și Austria (4,79 eurocent). Cele mai mici venituri au fost înregistrate de Belgia (1,80 eurocent), Letonia (2,04 eurocent) și Irlanda (2,13 eurocent).

În anul 2019, România a avut un venit de 3,73 eurocent pe tona-netă km, puțin sub media țărilor membre IRG-Rail, care a fost de 3,76 eurocent. Comparând România cu primele două țări clasate în funcție de indicatorul tone-nete km, respectiv Germania și Polonia, observăm că valoarea obținută în România este cu 15% sub cea obținută în Germania și cu peste 1,5% peste cea obținută în Polonia.

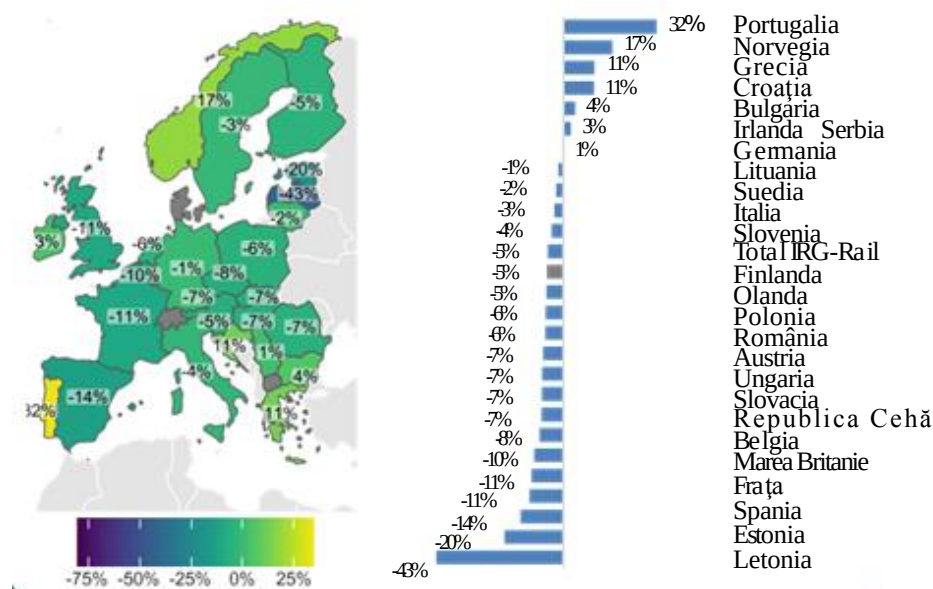
7.3. Impactul pandemiei provocate de SARS-CoV-2 asupra sectorului feroviar de marfă

➤ Analiza impactului generat de pandemia provocată de SARS-CoV-2, în statele membre ale IRG-Rail, 2020/ 2019)

Datele prezentate se referă la impactul provocat de pandemie asupra sectorului de transport feroviar de marfă, în anul 2020, față de anul 2019.

Potrivit analizei realizate de IRG-Rail, transportul feroviar de marfă a fost afectat de pandemie într-o proporție mai mică decât traficul de pasageri, având în vedere restricțiile de circulație impuse populației (anulări de trenuri de pasageri sau reduceri ale numărului trenurilor de pasageri programate inițial). Cu toate acestea, unele țări au înregistrat variații majore.

Grafic nr. 54. Variația indicatorului tren-km în traficul de marfă - 2020 / 2019 (%)



Sursa: IRG-Rail Market Monitoring Report

Cele mai mari scăderi, înregistrate în anul 2020, față de anul 2019, în cazul indicatorului tren-km, în traficul feroviar de marfă, au fost înregistrate în Letonia (43%), Estonia (20%), Spania (14%) și Franța (11%). Scăderea medie înregistrată în cele 26 de țări analizate a fost de 5%, față de aceeași perioadă analizată, însă România a înregistrat o scădere a traficului de marfă de 7%. În perioada 2019-2020, doar trei țări au înregistrat creșteri ale indicatorului tren-km: Portugalia (32%), Norvegia (17%) și Grecia (11%).

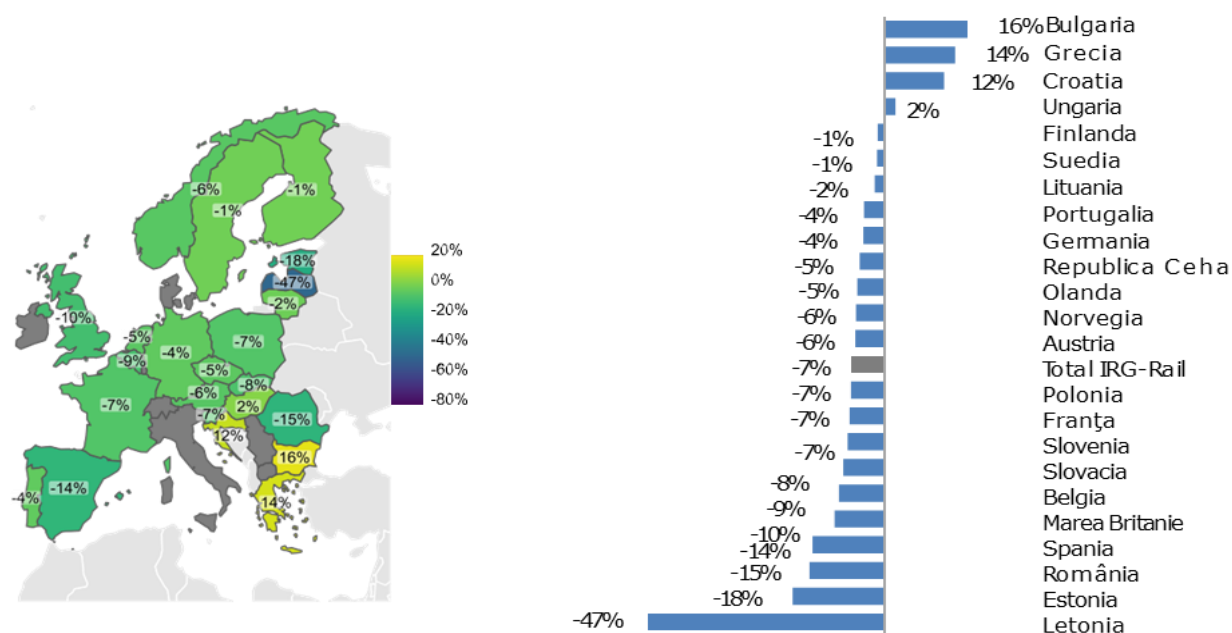
Din datele cuprinse în raportul IRG-Rail³⁸, scăderea majoră a indicatorului tren-km înregistrată de Letonia are legătură directă cu închiderea, în anul 2019, a unui terminal de cărbune din Rusia, când transportul cărbunelui a fost redirecționat către porturile din Letonia. Odată cu redeschiderea, în anul

³⁸ Raportul "Impacts of the COVID-19 crisis and national responses on European railway markets in 2020"

2020, a terminalului din Rusia, transportul mărfurilor în Letonia a înregistrat o scădere importantă cu 43%.

În ceea ce privește indicatorul tone nete-km, scăderea medie înregistrată în cele 23 de țări analizate în raportul IRG-Rail a fost de 7%, în perioada 2020, față de anul 2019, însă România a înregistrat o scădere a marfurilor transportate de 15%.

Grafic nr. 55. Variația indicatorului tone nete-km în traficul de marfă - 2020 / 2019 (%)



Sursa: IRG-Rail Market Monitoring Working Document

În timp ce 19 țări au raportat o scădere a indicatorului tone-nete km, în anul 2020, Bulgaria, Grecia, Croația și Ungaria au înregistrat o creștere a indicatorului tone-nete km în transportul feroviar de marfă.

Creșterea cantității de marfă transportată în Croația poate fi atribuită, în principal, creșterii exporturilor de cereale din Ungaria către Italia, care au fost transportate prin Croația. Transportul altor mărfuri, cum ar fi lemnul din Ungaria către Italia, prin Croația, precum și transporturile de containere din Ungaria către porturile croate au jucat, de asemenea, un rol semnificativ în creșterea acestui indicator³⁹.

Măsurile legislative în domeniul feroviar luate în statele membre ale UE, în contextul epidemiei de Covid - 19

Pe 12 octombrie 2020 a fost publicat în Jurnalul Oficial al UE **Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 octombrie 2020 de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de Covid-19**.

³⁹ Conform Raportului "Impacts of the COVID-19 crisis and national responses on European railway markets in 2020"

Regulamentul a intrat în vigoare începând cu 13 octombrie și a introdus o serie de excepții de la aplicarea Directivei 2012/34/UE, transpusă în România prin *Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare*.

Prin acest act normativ, se permite statelor membre UE reducerea, amânarea sau eliminarea plății pentru pachetul minim de acces și a tarifelor de rezervare pentru capacitatea alocată, dar neutilizată, în perioada de referință. Documentul se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru serviciile feroviare naționale și internaționale, reglementate de *Directiva 2012/34/UE*, în perioada 1 martie 2020-31 decembrie 2020.

În cazul în care constată, pe baza datelor monitorizate de CE, că diminuarea nivelului traficului feroviar persistă, comparativ cu nivelul aferent perioadei corespunzătoare din anii precedenți, că este probabil ca această diminuare să persiste și, de asemenea, în cazul în care consideră, pe baza celor mai bune date științifice disponibile, că această situație este cauzată de impactul epidemiei de Covid-19, CE adoptă acte delegate, pentru a modifica în mod corespunzător perioada de referință prevăzută de regulament. Conform art. 5 alin. (2) din Regulament, orice astfel de modificare poate doar prelungi perioada de referință cu până la șase luni, iar perioada de referință nu poate fi prelungită după 14 aprilie 2022. Astfel, **prin Regulamentul Delegat (UE) 2021/1061 al Comisiei Europene⁴⁰, perioada de referință a fost extinsă până la 31 decembrie 2021.**

În acest context, raportul de monitorizare a pieței feroviare al IRG-Rail prezintă, pe scurt, măsurile financiare temporare sau permanente pentru sectorul feroviar luate de statele membre ale IRG-Rail, în anul 2020, pentru a limita impactul pandemiei asupra sectorului feroviar, după cum urmează:

- Reducerea TUI și a altor tarife: mai multe țări⁴¹ au anunțat ajustări privind principiile de tarificare aplicate de administratorii de infrastructură pentru activitățile feroviare. Aceste ajustări au vizat reducerea TUI sau amânarea facturării TUI. Mai mulți administratori de infrastructură⁴² au decis, de asemenea, să aplice o relaxare a tarifelor de anulare sau a penalităților privind rezervarea și neutilizarea traselor.
- Ajutoarele de stat acordate OTF au fost utilizate pentru a limita impactul pandemiei asupra sectorului feroviar, pentru finanțarea TUI⁴³, pentru compensarea pierderilor⁴⁴ de venituri înregistrate de către OTF în perioada pandemiei sau prin creșterea subvențiilor publice. De asemenea, unele state au acordat⁴⁵ ajutoare temporare pentru șomaj și împrumuturi subvenționate

⁴⁰ de prelungire a perioadei de referință prevăzute în Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 octombrie 2020 de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19.

⁴¹ Precum Italia, Slovacia etc.

⁴² Printre care administratorii de infrastructură din Austria, Belgia, Polonia, Portugalia etc.

⁴³ Austria, Franța și Germania

⁴⁴ Precum Cehia, Estonia, Finlanda etc.

⁴⁵ Printre care Austria, Belgia, Slovenia, Marea Britanie etc.

sau amânarea⁴⁶ plății taxelor și impozitelor datorate de OTF. Totodată, există țări care au încheiat⁴⁷ și contracte temporare de servicii publice.

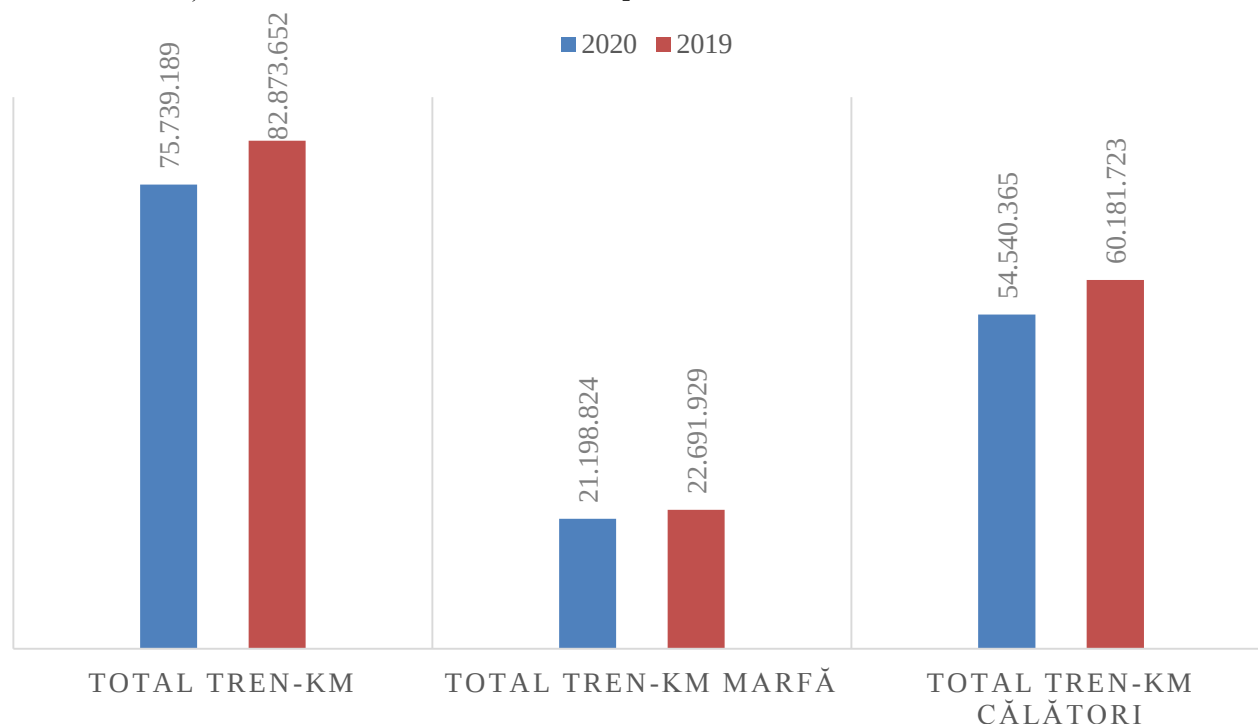
➤ **Analiza impactului generat de pandemia provocată de SARS-CoV-2 asupra transportului feroviar de marfă din România (anul 2020/anul 2019)**

Analiza realizată la nivelul direcției de specialitate a CNSDF s-a bazat pe datele și informațiile obținute în baza solicitărilor transmise principalilor opt OTF de marfă din România: CFR Marfă, GFR, DB Cargo, Unicom Tranzit, Vest Trans Rail, Cargo Trans Vagon, Transferoviar Grup și Rail Cargo.

În urma centralizării și analizării datelor obținute au rezultat **următoarele concluzii referitoare la impactul pandemiei COVID -19 asupra transportului feroviar de marfă din România, pentru anul 2020, comparativ cu anul 2019:**

În ceea ce privește totalul traficului, exprimat în tren-km, pe rețeaua CFR, acesta a scăzut cu 8,6%, în anul 2020, comparativ cu anul 2019, în timp ce traficul feroviar de marfă s-a diminuat cu 6,6%.

Grafic nr. 56. Variația indicatorului tren-km în 2020, comparativ 2019



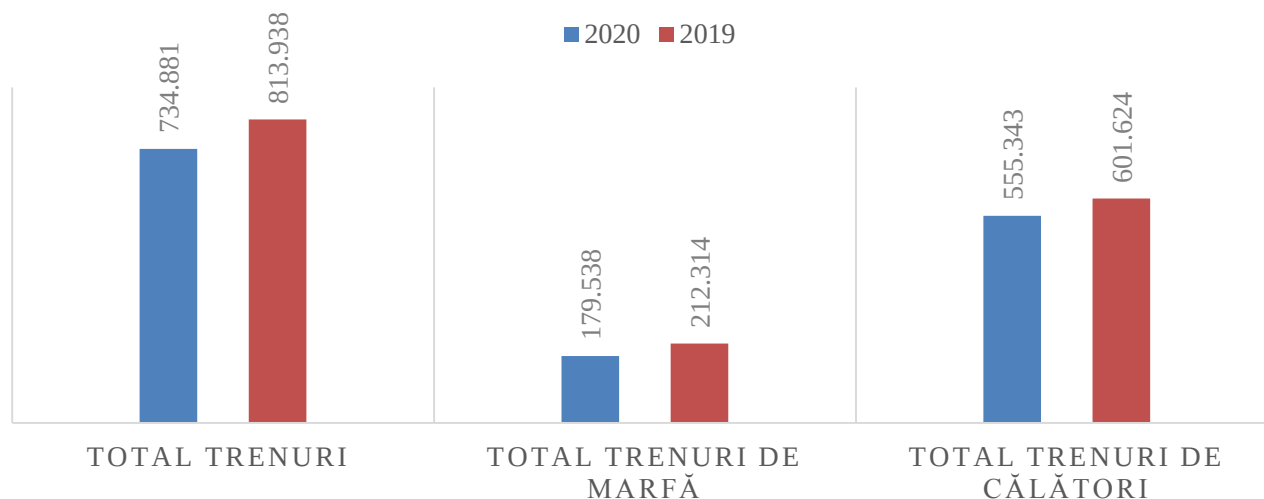
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CFR SA

Comparativ cu 2019, în anul 2020 **numărul total al trenurilor puse în circulație a scăzut cu 9,7%.** Dintre acestea, **numărul trenurilor de marfă s-a diminuat cu 15,4%.**

⁴⁶ Printre care Belgia, Croația, Germania etc.

⁴⁷ Austria și Norvegia

Grafic nr. 57. Variația numărului de trenuri puse în circulație în anul 2020, comparativ cu anul 2019



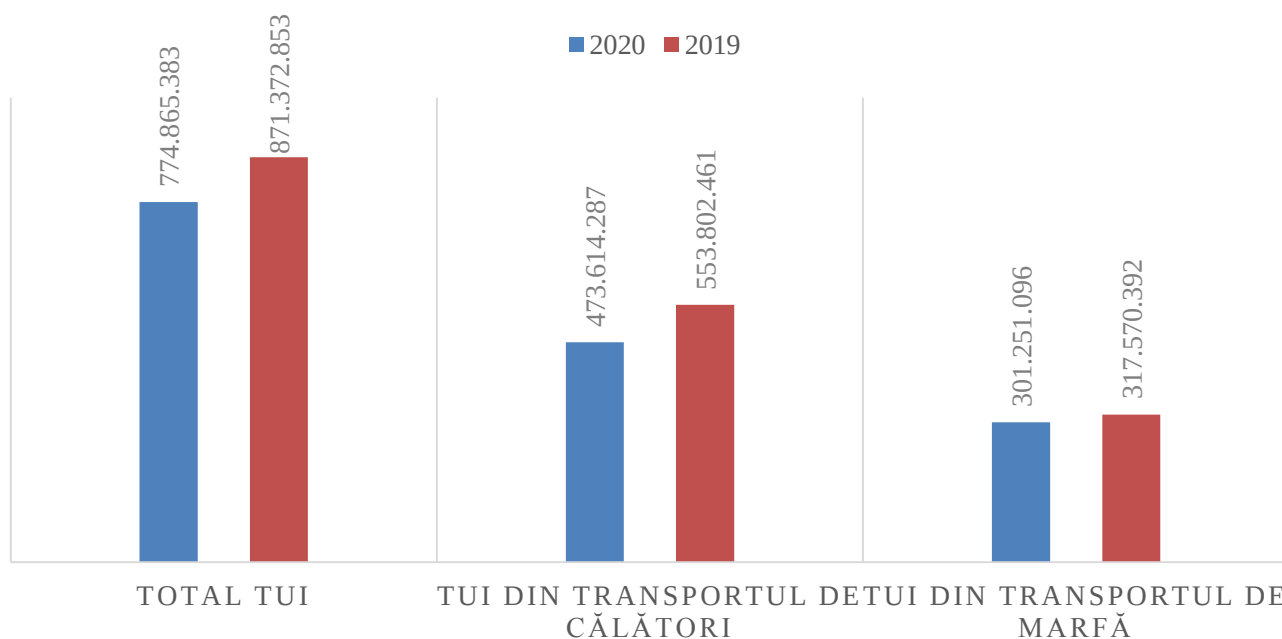
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CFR SA

În ceea ce privește cantitatea de marfă transportată cu trenul, exprimată în tone nete-km, aceasta s-a diminuat, în perioada analizată, cu 14,7%.

În condițiile reducerii activității feroviare, s-a constatat o ușoară îmbunătățire a punctualității circulației trenurilor. Astfel, **în anul 2020, 37% din trenurile de marfă au înregistrat întârzieri mai mari de 60 de minute**, comparativ cu 38% în 2019.

Potrivit informațiilor transmise de administratorul infrastructurii, **veniturile din TUI obținute de CFR SA, în 2020, au scăzut cu 11%**, față de 2019. În cazul veniturilor din TUI încasat de la OTF de marfă, **acestea s-au diminuat cu 5,1%.**

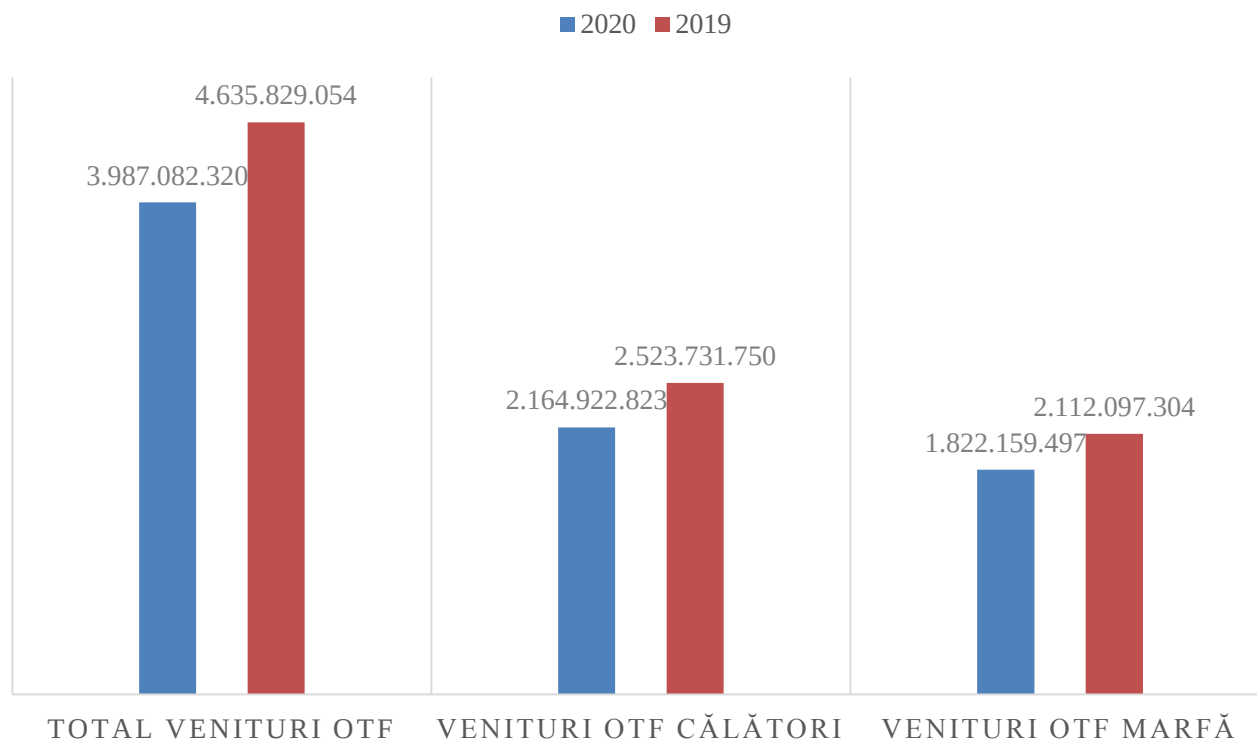
Grafic nr. 58. Variația TUI încasat de CFR SA, în anul 2020, comparativ cu anul 2019 (lei)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CFR SA

Din punct de vedere al **veniturilor obținute** în această perioadă de **OTF de marfă**, acestea au înregistrat o scădere de 13,7%, față de anul 2019.

Grafic nr. 59. Variația veniturilor operatorilor de transport feroviar în anul 2020, comparativ cu anul 2019 (lei)



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF

Impactul provocat de pandemia de SARS-CoV-2 s-a resimțit în activitatea de transport feroviar de marfă unde s-au înregistrat scăderi în unele ramuri industriale, care produc mărfuri ce se transportă cu preponderență pe calea ferată:

- extracția cărbunelui superior și inferior a scăzut cu 31,8%;
- extracția petrolului brut și a gazelor naturale a scăzut cu 8,8%;
- industria metalurgică a scăzut cu 11,4%;
- prelucrarea lemnului a scăzut cu 11,3 %;
- industria construcțiilor metalice și a produselor din metal a scăzut cu 8,2%;
- agricultura a scăzut cu 16%.

În acest context, OTF au înregistrat diminuări ale veniturilor, cea mai mare scădere a activității fiind contabilizată de CFR Marfă.

Astfel, **comparativ cu anul 2019, activitatea CFR Marfă a înregistrat o scădere de 22,53% a volumului de marfă transportat și de 26,37% a parcursului tarifar al mărfurilor și ca efect a restrângerii activității unor clienți importanți**, pe perioada stării de urgență instituită de autorități (Automobile Dacia, Azomureș Târgu Mureș, Complexul Energetic Oltenia).

De asemenea, ca urmare a secetei profunde cu care s-a confruntat România, în anul 2020, producția agricolă a avut mult de suferit, fapt ce s-a reflectat în **scăderi semnificative ale transporturilor de cereale derulate de CFR Marfă (41,2%)**.

În acest context, societățile din domeniul feroviar au adoptat o serie de măsuri de natură economico-financiară, cum ar fi :

- Relaxarea termenelor de plată în relația cu clienții și diverși furnizori;
- Aplicarea șomajului tehnic pentru o parte a personalului;
- Renegocierea și extinderea liniilor de finanțare;
- Amânarea la plată a datoriilor la bugetul de stat.

Nu au fost acordate subvenții privind plata TUI, iar compania de transport feroviar nu a beneficiat de compensații financiare/ajutoare de stat pentru compensarea pierderilor în contextul pandemiei Covid-19.

Capitolul 8

Rolul Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar



Sursa: DST

Potrivit atribuțiilor sale, CNSDF monitorizează accesul transparent și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară, supraveghează piața feroviară, adoptă măsuri și formulează recomandări care să faciliteze dezvoltarea pieței serviciilor de transport feroviar.

CNSDF analizează și se pronunță, prin decizie, cu privire la plângerile formulate de orice solicitant care consideră că a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel, în special prin deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către OTF sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii în ceea ce privește: DRR, în versiunile provizorii și finale ale acestuia, criteriile stabilite în DRR, procedura de alocare și rezultatul său, sistemul de tarificare, nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite, măsurile privind accesul în condiții transparente și nediscriminatorii la infrastructura feroviară și accesul la servicii și tarificarea acestora.

De asemenea, CNSDF monitorizează activitatea piețelor de servicii feroviare și consultă cu regularitate reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport mărfuri și călători pentru a ține cont de opiniile acestora, în vederea formulării de recomandări care să faciliteze dezvoltarea pieței serviciilor de transport feroviar.

În calitate de organism de reglementare național unic, CNSDF urmărește respectarea prevederilor naționale și ale UE în domeniul feroviar, în special cu privire la procedura de alocare a capacităților infrastructurii feroviare, accesul la infrastructurile de servicii, la serviciile feroviare și tariful acestora.

Totodată, prin transpunerea în legislația românească a *Directivei nr. 2016/2370/UE*⁴⁸, la competențele CNSDF se adaugă monitorizarea managementului traficului, planificarea lucrărilor de reînnoire, precum și a celor de întreținere programate și neprogramate, astfel încât să se asigure că acestea nu generează discriminare. De asemenea, competențelor CNSDF li se adaugă conformitatea cu cerințele privind conflictele de interese⁴⁹, dar și evaluarea acordurilor de cooperare⁵⁰ și monitorizarea fluxurilor financiare⁵¹.

De asemenea, în temeiul prevederilor *Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe*, CNSDF, în calitate de organism de reglementare, poate decide să scutească operatorii de infrastructuri de servicii care exploatează anumite infrastructuri de servicii sau care furnizează anumite servicii, de la aplicarea tuturor prevederilor regulamentului sau a unora dintre acestea.

Pentru a oferi o imagine de ansamblu a normelor aplicabile operatorilor infrastructurilor de servicii și a drepturilor pe care le au OTF, prin aplicarea *Regulamentului (UE) 2017/2177*, CNSDF a publicat *Ghidul privind serviciile feroviare conexe și infrastructura de servicii*⁵².

8.1. Aspecte sesizate Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar de către operatorii de transport feroviar de marfă, în relația cu CNCF CFR SA

În plângerile transmise CNSDF de către OTF de marfă, aceștia au reclamat faptul că “Electrificare CFR” SA a introdus un tarif de punere și scoatere de sub tensiune a liniei de contact pentru efectuarea activității desfășurate de personalul autorităților competente, în vederea respectării condițiilor prevăzute de lege pentru trecerea frontierei de stat în stația CFR Curtici.

De asemenea, operatorii s-au arătat nemulțumiți de modul în care administratorul infrastructurii feroviare acordă reduceri OTF de marfă, în baza art. 33 alin. (3) și alin. (5) din *Legea 202/2016* și de cuantumul unor tarife percepute de la OTF de către unii gestionari de infrastructură.

Totodată, unii OTF de marfă au depus o plângere împotriva CNCF CFR SA, referitoare la majorarea nivelului tarifelor pentru serviciile adiționale, stabilite prin Decizia CNSDF nr. 2/2018 și nerespectarea unor clauze contractuale prevăzute în contractele de acces pe infrastructura feroviară.

⁴⁸ a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei nr. 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare.

⁴⁹ Prevăzute la art. 7-7⁴ din *Legea nr.202/2016*.

⁵⁰ Prevăzute la art. 7³ alin. (3) din *Legea nr.202/2016*.

⁵¹ Prevăzute la art. 7⁴ alin. (1) din *Legea nr.202/2016*.

⁵² http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/02/ghid_infrastructura_servicii_2019.pdf

8.2. Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar

- ❖ **Decizia nr. 3 din 30.08.2018** privind verificarea Documentului de Referință al Rețelei al Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA potrivit prevederilor art.56 alin.(6) lit.b) din *Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european*.

În cadrul procesului de monitorizare a pieței feroviare, CNSDF a analizat, în intervalul aprilie-iulie 2018, DRR al CFR SA pentru mersul de tren 2018/2019 și a transmis CNCF CFR SA observații. În urma analizei efectuate, întrucât CNCF CFR SA a îndeplinit parțial solicitările aprobate de CNSDF privind modificarea și completarea DRR, a fost emisă Decizia nr. 3/30.08.2018 privind verificarea Documentului de Referință al Rețelei al Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA, potrivit prevederilor art.56 alin.(6) lit.b) din *Legea nr. 202/2016*.

CNSDF a constatat că au fost încălcate prevederile art.56 alin.(6) lit.b) din *Legea nr. 202/2016* de către administratorul infrastructurii feroviare și a impus CNCF CFR SA obligativitatea de a modifica, completa și publica informațiile din DRR, conform solicitărilor din decizie.

- ❖ **Decizia nr.2 din 08.07.2019** privind plângerea formulată de Deutsche Bahn Cargo Romania SRL împotriva “Electrificare CFR” SA referitoare la introducerea și perceperea tarifului de punere și scoatere de sub tensiune a liniei de contact pentru efectuarea activității desfășurate de personalul autorităților competente, în vederea respectării condițiilor prevăzute de lege pentru trecerea frontierei de stat în stația CFR Curtici.

Măsurile impuse prin această decizie au vizat eliminarea tarifului de punere și scoatere de sub tensiune a liniei de contact pentru efectuarea activității desfășurate de personalul autorităților competente, în vederea respectării condițiilor prevăzute de lege pentru trecerea frontierei de stat în stația CFR Curtici, perceput de “Electrificare CFR” SA, începând cu data de 01.08.2019.

- ❖ **Decizia nr.3 din 08.07.2019** referitoare la încălcarea prevederilor art. 56 alin. (2) lit. g) din *Legea nr. 202/2016*, de către gestionarul de infrastructură neinteroperabilă RC-CF TRANS SRL, cu privire la tarifele serviciilor prestate către OTF, în conformitate cu pct. 2 din Anexa nr. II din *Legea nr. 202/2016*.

Măsurile impuse prin această decizie au vizat obligația RC-CF Trans SRL de a aplica, în relația cu terții, structura și valoarea tarifelor analizate, conform variantei transmise CNSDF. De asemenea, RC-CF Trans a fost obligat să actualizeze și să publice pe site-ul companiei atât termenii și definițiile utilizate, cât și valoarea tuturor tarifelor practicate.

- ❖ **Decizia nr. 4 din 06 septembrie 2019** referitoare la o eventuală încălcare a prevederilor art. 56 alin. (2) din *Legea nr. 202/2016*, de către administratorul de infrastructură - Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA, cu privire la stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor, în conformitate cu art. 29 din *Legea nr. 202/2016* și cu privire la reducerile tarifare în conformitate cu art. 33 din *Legea nr. 202/2016*.

În urma analizei plângerii SNTFM „CFR Marfă” SA, s-a constatat că nu au rezultat elemente care să conducă la stabilirea încălcării dispozițiilor *Legii nr.202/2016* de către CNCF CFR SA, prin acordarea reducerii cu 33% a TUI pentru trenurile internaționale de marfă complete, aflate în tranzit pe rețeaua

administrată de CNCF CFR SA între stațiile de frontieră ale României cu statele vecine și, respectiv, a reducerii cu 33% a TUI pentru trenurile de marfă complete, care transportă unități de transport intermodal pentru OTF de marfă, care nu înregistrează datorii la plata TUI, care depășesc 30 de zile.

- ❖ **Decizia nr. 1 din 21.07.2020** privind plângerile Deutsche Bahn Cargo Romania SRL și Vest Trans Rail SRL împotriva Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA referitoare la majorarea nivelului tarifelor pentru serviciile adiționale stabilite prin Decizia CNSDF nr. 2/2018 și nerespectarea unor clauze contractuale prevăzute în contractele de acces pe infrastructura feroviară.

Ca urmare a analizei plângerilor, acestea au fost conexate și soluționate prin Decizia nr. 1/2020, prin care CNSDF a respins plângerile DB Cargo Romania și Vest Trans Rail împotriva CNCF CFR SA, în ceea ce privește modificarea celor opt tarife pentru serviciile adiționale stabilite prin Decizia CNSDF nr. 2/2018 și nerespectarea art. 4.4 din contractele de acces pe infrastructura feroviară nr. 132/2019 și 143/2019. CNSDF a impus însă măsuri, prin aceeași decizie, în sarcina CNCF CFR SA, pentru completarea DRR, în sensul publicării unui model de contract de acces care să conțină nivelul tuturor tarifelor percepute de CNCF CFR SA de la OTF. De asemenea, CNSDF a impus modificarea clauzei potrivit căreia CNCF CFR SA poate modifica structura și nivelul tarifelor, astfel încât, pe durata derulării contractului, acestea pot fi modificate numai în situații temeinic justificate, cu notificarea prealabilă a OTF, cu minimum 60 de zile lucrătoare înainte de implementarea respectivelor modificări.

- ❖ CNSDF a analizat, în cadrul procesului de monitorizare a pieței feroviare, DRR al CFR pentru mersul de tren 2020/2021. În urma acestei analize, CNSDF a transmis CNCF CFR SA 38 de observații, referitoare la: publicarea tarifelor și a metodologiei care stă la baza aplicării acestor tarife, a actelor normative și a prevederilor naționale și europene în vigoare care stau la baza informațiilor conținute în DRR, modificarea și completarea informațiilor legate de infrastructura de servicii pentru asigurarea conformității cu *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177*, completarea informațiilor legate de alocarea capacităților de infrastructură sau aspecte legate de finalizarea procesului de introducere a datelor în Registrul de Infrastructură Feroviară (RINF).

Dintre acestea, 32 de observații au fost preluate, restul fiind în curs de implementare. Una dintre măsurile aflate în curs de implementare este cea referitoare la informațiile privind infrastructurile de servicii. Astfel, începând cu mersul de tren din anul 2020/2021, DRR trebuie să includă, potrivit *Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/2177*, fie informații referitoare la descrierea infrastructurii de servicii de pe rețeaua feroviară națională, fie o trimitere (link-ul) către pagina proprie de web a fiecărui operator de infrastructură de servicii ori către un portal web comun al operatorilor de infrastructuri de servicii.

În acest sens, una dintre prioritățile CNSDF pentru anul 2021 constă și în monitorizarea aplicării corespunzătoare, de către toți operatorii infrastructurilor de servicii din România, a prevederilor *Regulamentului 2017/2177* și a includerii informațiilor obligatorii în cadrul DRR.

- ❖ În anul 2020, CNSDF, prin Direcția de supraveghere transporturi - Serviciul de Supraveghere din Domeniul Feroviar, a analizat Contractul de acces pe infrastructura feroviară pentru anul 2021, participând, în calitate de observator, la ședințele de negociere între administratorul infrastructurii feroviare, CFR SA și OTF. De asemenea, CNSDF a formulat și transmis un număr de opt observații

referitoare la conținutul Contractului de acces la infrastructura feroviară, observații care au avut în vedere: reformularea unor prevederi din contract referitoare la tarife, includerea listei cu tarifele percepute de administratorul infrastructurii ca anexă la contract, publicarea, ca anexă la DRR, a contractului de activitate încheiat între CNCF CFR SA și MTI și a anexelor conținând clasificarea secțiilor pentru care se percepe TUI.

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Din analiza efectuată în cadrul prezentului studiu se desprind o serie de concluzii care, deși nu acoperă integral problemele cu care se confruntă OTF de marfă, sintetizează o parte importantă din aspectele care caracterizează transportul de mărfuri pe calea ferată.

- ❖ În România, **ponderea transportului feroviar de marfă, în total moduri de transport, este de 12%**, în timp ce transportul rutier deține o pondere de 68%. Potrivit celor mai recente obiective, UE și-a propus ca, în viitorul apropiat, 75% din transportul intern de marfă efectuat, în prezent, pe cale rutieră, să fie reorientat către transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare. Astfel, ținta este ca, până în **anul 2050, traficul feroviar de marfă să se dubleze**, iar rețeaua multimodală TEN-T, echipată pentru un transport sustenabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză, să fie operațională pentru rețeaua globală.
- ❖ În ceea ce privește **infrastructura feroviară**, deși în anul 2019, valoarea investițiilor și a cheltuielilor pentru lucrările de întreținere și reparație a infrastructurii a crescut, starea infrastructurii nu este una mulțumitoare, având în vedere gradul redus de automatizare și numărul ridicat al restricțiilor de viteză, aspecte care se reflectă negativ asupra vitezei medii comerciale a trenurilor de marfă, care se situează în jurul valorii de 16 km/h.

Viteza redusă de circulație pe calea ferată, precum și favorizarea transportului rutier în detrimentul celui feroviar, prin restituirea accizei pe carburanți transportatorilor rutieri de marfă, au determinat o scădere a profitabilității transportului feroviar de marfă, comparativ cu transportul rutier. Implicit, această situație a condus la diminuarea interesului OTF de marfă de a-și înnoi parcul de material rulant și a interesului potențialilor investitori în infrastructura de servicii feroviare, în special în ceea ce privește dezvoltarea de terminale de marfă⁵³.

- ❖ În ceea ce privește **transportul feroviar de marfă realizat în România**, ne aflăm în prezența unei piețe concurențiale, nu mai puțin de 23 de societăți comerciale deținând licență de transport feroviar, însă **profitabilitatea acestei activități**, în perioada analizată, este una scăzută.

Activitatea de transport feroviar de marfă este îngreunată și de creșterea continuă a cheltuielilor aferente transportului de marfă. Astfel, în intervalul 2017-2019, **cheltuielile cu activitatea de transport de marfă, pe teritoriul României au crescut cu 9,18%, în anul 2019, față de anul 2017, cheltuielile aferente TUI marfă s-au majorat cu 57,24%, iar cele aferente altor servicii au crescut de peste patru ori.**

⁵³ Potrivit art.2, lit.e) al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1100 privind obligațiile de raportare ale statelor membre în cadrul monitorizării pieței feroviare, "terminalul de marfă" înseamnă un loc echipat pentru transbordarea și depozitarea unităților de transport intermodal, unde cel puțin unul dintre modurile de transport este transportul feroviar

Principalii OTF, din punct de vedere al veniturilor realizate din transportul de marfă pe calea ferată, sunt: CFR Marfă, Grup Feroviar Român, Deutsche Bahn Cargo și Unicom Tranzit. Dintre acestea, **CFR Marfă înregistrează scăderi importante ale cotei de piață în anul 2019, față de anul 2017.**

Din analiza indicatorului **tren-km în traficul național și internațional de marfă,** rezultă că, în perioada analizată, acest indicator **a scăzut cu 2,58%.** Raportat la numărul de tren-km parcurs în trafic național și internațional de marfă, **CFR Marfă și Grup Feroviar Român** sunt cei mai importanți competitori, în intervalul 2017-2019. Restul, reprezentând 50% din piață, este deținut de ceilalți 18 OTF de marfă analizați.

În ceea ce privește **parcursul mărfurilor exprimat în tone nete-km,** în perioada 2017-2019, se remarcă o scădere cu **10,73%** a acestui indicator. Raportat la cantitatea de **tone nete-km** transportată, se observă că, în anul 2019, principalii OTF sunt CFR Marfă, Grup Feroviar Român, Deutsche Bahn Cargo, Tehnotrans Feroviar și Unicom Tranzit. Analizând acest indicator se constată că, CFR Marfă înregistrează scăderi importante ale cotei de piață, în anul 2019, față de anul 2017, cotele celorlalți operatori rămânând relativ constante. O excepție face Tehnotrans Feroviar, a cărui cotă de piață crește în anul 2019, comparativ cu anul 2017.

Principalele mărfuri transportate pe calea ferată, în perioada 2017-2019, au fost produsele petroliere și derivate, cerealele, materialele de construcții și materiile prime (minereu, cărbune, bușteni, îngrășăminte). În urma analizei ponderii fiecărui tip de marfă, în totalul mărfurilor transportate, în perioada 2017-2019, s-a constatat că:

- **produsele petroliere și derivate ale acestora au cote de piață în ușoară creștere, cu 2%, în anul 2019, față de anul 2017;**

- **cerealele** au cote de piață în ușoară creștere, cu **3%,** în anul 2019, față de anul 2017;

- **materialele de construcții** au cote de piață în creștere, cu **5%** în anul 2019, față de anul 2017;

- **materiile prime** au cote de piață în scădere semnificativă (**10%**), în anul 2019, față de anul 2017.

De asemenea, **cantitatea mărfurilor transportate pe principalele 10 rute utilizate de către OTF de marfă s-a dublat,** în anul 2019, comparativ cu anul 2017.

În ceea ce privește **materialul rulant deținut de OTF de marfă,** care activează pe piața din România, în urma analizei efectuate, a rezultat faptul că, în timp ce **numărul de vagoane deținute de către OTF de marfă a scăzut cu 3,8%, în anul 2019, față de anul 2017,** numărul de locomotive electrice și diesel a crescut, în același interval de timp analizat, cu **4,8%, respectiv cu 6,2%.**

Cu toate acestea **materialul rulant deținut de OTF de marfă este învechit,** iar numărul de unități de material rulant achiziționat în ultimii cinci ani este foarte mic, comparativ cu cel deținut de către OTF de marfă.

- ❖ În perioada afectată de pandemia generată de Sars – Cov 2, **traficul feroviar de marfă s-a diminuat cu 6,6%**, iar **numărul trenurilor de marfă puse în circulație a scăzut cu 15,4%**, față de perioada de referință. În același interval, **cantitatea de marfă transportată cu trenul, exprimată în tone nete-km, s-a diminuat cu 14,7%**, iar **veniturile OTF de marfă au înregistrat o scădere de 13,7%**.

Recomandări:

1. Utilizarea eficientă a fondurilor europene alocate infrastructurii feroviare și alocarea corespunzătoare a fondurilor de la bugetul național pentru infrastructura feroviară

Motivare – Infrastructura feroviară din România 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 acesteia și la creșterea gradului de uzură a componentelor infrastructurii. Această situație a condus la introducerea unui număr crescut de restricții de viteză și, implicit, la reducerea vitezei de circulație pe calea ferată, mulți dintre utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă fiind astfel nevoiți să se orienteze către transportul rutier.

Pe de altă parte, această situație a determinat scăderea profitabilității transportului de marfă pe calea ferată, a lipsei de interes a OTF de marfă pentru reînnoirea parcului de material rulant, dar și a diminuării investițiilor în terminale de marfă.

Totodată, sectorul transporturilor are un impact major asupra creșterii economice și a dezvoltării afacerilor și dezvoltării lanțurilor logistice de transport feroviar. Tocmai de aceea, companii⁵⁴ precum Dacia, Ford și subsidiara Daimler⁵⁵ în România Star Assembly, au cerut insistent factorilor de decizie investiții în modernizarea căilor ferate⁵⁶.

În concluzie, este necesară **alocarea corespunzătoare a fondurilor de la bugetul național și utilizarea eficientă a fondurilor europene destinate infrastructurii feroviare, pentru a implementa un sistem modern de management al traficului feroviar, pentru a crește gradul de automatizare și de electrificare a căii ferate, pentru repararea și modernizarea secțiunilor de cale și eliminarea restricțiilor de viteză, astfel încât să crească viteza de circulație pe calea ferată.**

2. Elaborarea unei politici integrate în domeniul transportului pentru reabilitarea și modernizarea conexiunilor feroviare, în vederea creșterii mobilității mărfurilor în spațiul european și internațional

Motivare – În România, ponderea transportului feroviar de marfă, în total moduri de transport, este de 12%, în timp ce transportul rutier deține o pondere de 68%. Potrivit “*Strategiei pentru o*

⁵⁴https://economie.hotnews.ro/stiri-industrie_feroviara-23673646-daimler-cere-conexiuni-feroviare-catre-fabrica-din-sebes-anii-trecuti-dacia-ford-implorat-autoritatile-modernizeze-calea-ferata-dar-fara-succes.htm

⁵⁵ <https://www.zf.ro/zf-24/martin-schulz-mercedes-benz-romania-uzina-daimler-din-sebes-va-fi-neutra-din-punctul-de-vedere-al-emisiilor-de-co2-pana-in-2022-si-se-va-concentra-pe-transportul-feroviar-18865137>.

⁵⁶ <https://economie.hotnews.ro/stiri-auto-24788210-josephine-payne-ford-romania-trenul-care-exportam-masini-are-viteza-marie-mai-mica-decat-cea-care-merge-bicicleta.htm>.

mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, UE și-a propus ca 75% din transportul intern de marfă efectuat, în prezent, pe cale rutieră, să fie reorientat către transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare. Astfel, ținta este ca până în anul 2050, traficul feroviar de marfă să se dubleze, iar rețeaua multimodală TEN-T, echipată pentru un transport sustenabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză, să fie operațională pentru rețeaua globală.

Conform informațiilor publice ale administratorului infrastructurii feroviare⁵⁷, transferul modal către calea ferată a fiecărei cote de 10% din volumul transporturilor rutiere ar genera, la nivel național, o economie anuală de minim 1,5 miliarde euro/an.

Totodată, funcționalitatea celor două coridoare europene de marfă, care traversează România, trebuie să aducă beneficii substanțiale transportului feroviar românesc, în vederea integrării fluxurilor internaționale de transport, pentru creșterea mobilității mărfurilor în spațiul european și internațional.

Pentru **conexiunile cu Rețeaua TEN-T centrală** este esențială desfășurarea, cu prioritate, a proiectelor de modernizare și electrificare a infrastructurii feroviare care leagă **frontiera Giurgiu – București, Pașcani -Ungheni, Timișoara- frontiera Stamora Moravița, Craiova- Calafat și Videle-Giurgiu**.

Având în vedere că singură porțiune neelectrificată de pe cele două coridoare internaționale de marfă care străbăt România este secția Craiova – Calafat, **este necesară finalizarea în termenul stabilit⁵⁸, a proiectului pentru electrificarea celor 108 km de cale ferată de pe ramura sudică a RFC 7.**

În ceea ce privește **rețeaua feroviară secundară**, complementară rețelei infrastructurii feroviare primare, aceasta asigură conectivitatea unor zone economice importante:

- **Calea ferată 202 dublă/simplă electrificată** de la **Filiași – Tg. Jiu – Petroșani – Simeria** este cea care asigură accesul spre/de la bazinele Motru-Rovinari și Peroșani;
- **Calea ferată 901 simplă neelectrificată** de la **Pitești – Slatina – Craiova**, asigură accesul facil la centrele industriale pentru industria constructoare de autovehicule Dacia și Ford, dar și la fabrica de producție a aluminiului Alro;
- **Calea ferată 700 dublă electrificată** **Filiași – Brăila – Galați** conectează două importante porturi fluvio-maritime, dar și cel mai mare combinat siderurgic din România, Liberty Steel;
- **Calea ferată simplă neelectrificată** **Pitești – Rm. Vâlcea – Sibiu – Vințu de Jos** reprezintă o rută alternativă la coridorul feroviar central;
- **Calea ferată 906, 201, 200, simplă neelectrificată, Arad – Oradea – Satu Mare – Baia Mare – Dej** este o rută feroviară importantă pentru partea vestică a României, având un potențial bun pentru dezvoltarea traficului de mărfuri.

⁵⁷ <https://www.conferinte.clubferoviar.ro/material-rulant/wp-content/uploads/2021/05/7-CFR-SA-promovare-TF-calatori-v1.0.pdf>

⁵⁸ conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021 – 2025 a CN CFR SA .

În concluzie, pentru asigurarea conexiunii la rețeaua feroviară a centrelor economice importante ale României, este necesară prioritizarea lucrărilor de modernizare și electrificare, după caz, pe legăturile **Arad – Oradea – Satu Mare – Baia Mare – Dej, Pitești – Rm. Vâlcea – Sibiu – Vințu de Jos, Filiași – Brăila – Galați, Pitești – Slatina – Craiova.**

De o importanță deosebită este **reabilitarea și modernizarea conexiunilor feroviare cu portul Constanța⁵⁹ (dublarea căii ferate existente și modernizarea secțiunii existente între Port Constanța – Palas),** în vederea creșterii eficienței circulației trenurilor de marfă spre și dinspre port, dar și a asigurării cerințelor specifice de interoperabilitate.

3. Publicarea, de către toți operatorii infrastructurilor de servicii, a informațiilor aferente condițiilor de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului infrastructurii și de furnizarea acestor servicii în cadrul infrastructurilor aferente, pentru aplicarea corespunzătoare a Regulamentului (UE) 2017/2177

Motivare – Potrivit prevederilor art. 27 alin. (2), al pct. 6 din Anexa nr. IV, art.31, alin.(10) din *Legea 202/2016*, precum și ale art.4 și 5 din *Regulamentului (UE) 2017/2177*, DRR⁶⁰ conține și informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului infrastructurii și de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri de servicii.

Transparența în ceea ce privește condițiile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, precum și informațiile cu privire la tarifele practicate este o condiție prealabilă pentru a le permite tuturor solicitanților un acces nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri (*gări, terminale de marfă, linii de garare, infrastructuri de întreținere, infrastructuri tehnice - inclusiv cele de spălare și curățare - , infrastructuri portuare și maritime și interioare legate de activități feroviare, infrastructuri de intervenție și infrastructuri de alimentare cu combustibil*).

În prezent, DRR nu include toate informațiile referitoare la infrastructurile de servicii deținute de operatorii infrastructurilor de servicii din România.

Pe de altă parte, din răspunsurile utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă la chestionarele transmise de CNSDF în piață, se constată că aceștia nu își pot exprima părerea privind accesul la infrastructurile de servicii și nici la nivelul tarifelor serviciilor oferite în cadrul acestor infrastructuri, una dintre cauze fiind lipsa acestor informații din DRR.

Prin urmare, operatorii infrastructurilor de servicii⁶¹ sunt obligați să transmită CNCF CFR SA informațiile referitoare la condițiile de acces, serviciile furnizate și la tarife, care vor fi incluse în DRR sau să indice administratorului infrastructurii un site unde aceste informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit, în format electronic.

4. Utilizarea eficientă a infrastructurilor de servicii din zona portului Constanța

⁵⁹ În prezent, tranzitul unui tren de marfă între Constanța și Curtici durează între 7- 12 zile, în funcție de greutatea cantității transportate.

⁶⁰ Documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite solicitarea capacităților de infrastructură.

⁶¹ orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea și acordarea accesului la o infrastructură de servicii sau pentru prestarea unuia sau mai multor servicii operatorilor de transport feroviar prevăzute la pct. 2-4 din Anexa nr. II la *Legea 202/2016*.

Motivare – Este necesară corelarea informațiilor între entitățile care comandă servicii de transport (utilizatorii finali ai acestor servicii), OTF și operatorii infrastructurilor de servicii (în special terminale, linii de garare, triaje etc.) în ceea ce privește urmărirea, localizarea și orele estimate de sosire și de plecare pentru fluidizarea traficului în portul Constanța.

Calitatea infrastructurii feroviare, restricțiile de viteză și blocajele (material rulant care staționează pe o perioadă îndelungată pe aceste infrastructuri) afectează traficul de mărfuri către și dinspre Portul Constanța.

Prin urmare, este necesară asigurarea capacității aferente circulației, manevrei și staționării trenurilor în zona complexului feroviar Constanța Port, pentru asigurarea preluării corespunzătoare a fluxurilor de mărfuri înspre/dinspre port. Fluidizarea traficului feroviar din Portul Constanța ar putea determina sporirea cantității de mărfuri care tranzitează portul și, implicit creșterea importanței Portului Constanța în economia europeană și nu numai.

5. Accelerarea implementării de către CNCF CFR SA a proiectului prioritar privind sistemul de telegestiune a energiei electrice și de compensare a factorului de putere în substațiile de tracțiune

Motivare – în temeiul *Legii 123/2012*⁶², fiecare consumator (așa cum sunt și OTF) are dreptul de a-și selecta furnizorul de energie electrică pe baze concurențiale. În prezent, OTF nu au posibilitatea de a-și alege alt furnizor de energie electrică, furnizorul unic pentru sistemul feroviar fiind Electrificare CFR, filială deținută integral de CNCF CFR SA.

Prin urmare este necesară identificarea unei soluții rapide pentru **implementarea de către CNCF CFR SA a proiectului prioritar privind sistemul de telegestiune a energiei electrice și crearea posibilității tehnice ca OTF să-și poată alege furnizorul de energie electrică. În acest fel, valoarea facturilor pentru curentul de tracțiune, pe care o achită OTF, ar putea să scadă, ceea ce ar conduce la creșterea profitabilității transportului feroviar de marfă și la tarife mai mici pentru utilizatorii acestui serviciu, fiind astfel stimulat transportul mărfurilor pe calea ferată.**

6. Necesitatea modificării unor acte normative pentru corelarea cu cadrul primar de reglementare

Motivare – Ca urmare a intrării în vigoare a *Legii 202/2016*, este necesară modificarea și completarea unor acte normative secundare, care trebuie armonizate cu actualul cadru primar de reglementare, respectiv:

- *HG nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările ulterioare, publicat în Monitorul Oficial nr. 349 din 15 septembrie 1998;*
- *HG nr. 1696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară.*

⁶² *Legea energiei electrice și a gazelor naturale, publicată în Monitorul Oficial numărul 485 din data de 16 iulie 2012*

Astfel, cadrul legislativ european în domeniul transporturilor asigură oportunitatea susținerii transferului modal de la transportul rutier către cel feroviar, oportunitate care poate fi valorificată prin îmbunătățirea legislației naționale

Anexe

Anexa nr. 1 Model chestionar pentru reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă

1. Date de identificare ale companiei

1.1. Indicați denumirea companiei

1.2. Indicați sediul central al companiei/reprezentanței în România – date de contact: adresă poștală, nr. de telefon și fax, adresă de e-mail

1.3. Precizați tipul întreprinderii feroviare, bifând căsuța corespunzătoare:

- ☐ Companie de stat națională
- ☐ Companie de stat străină
- ☐ Companie privată națională
- ☐ Companie privată străină

2. Aspecte generale ale sectorului transporturi feroviare de marfă

2.1. Precizați tipul/categoria mărfurilor pe care le transportați pe calea ferată

2.2. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la competitivitatea transportului de marfă pe calea ferată în România, comparativ cu alte moduri de transport (rutier, naval, aerian), bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

2.3. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la nivelul costurilor transportului mărfurilor pe calea ferată, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

2.4. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la nivelul concurenței între operatorii de transport feroviar de mărfuri:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

2.5. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la asigurarea bunurilor transportate pe calea ferată împotriva furtului, bifând căsuța corespunzătoare (detaliere în cadrul rubricii observații):

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

2.6. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la asigurarea bunurilor împotriva pagubelor produse ca urmare a transportului acestora pe calea ferată, bifând căsuța corespunzătoare (detaliere în cadrul rubricii observații):

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

3. Serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de marfă

3.1. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la orarul/termenele de livrare ale mărfurilor, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

3.2. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la flexibilitatea și adaptarea operatorilor de transport feroviar de marfă la cerințele pieței, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

3.3. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la serviciile pentru expedieri urgente, oferite de operatorii de transport feroviar de marfă, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

3.4. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la nivelul tarifelor percepute de operatorii de transport feroviar de marfă pentru serviciile oferite utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații

3.5. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la posibilitatea de urmărire a mărfurilor expediate, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

4. Accesul la infrastructura de servicii⁶³ deținută de CFR SA

4.1. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

4.2. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la timpul de așteptare pentru accesul la infrastructura de servicii, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

4.3. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la nivelul tarifelor pentru serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

5. Accesul la infrastructura de servicii deținută/operată de entități private, alta decât cea aparținând CFR SA

5.1. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

5.2. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la timpul de așteptare pentru accesul la infrastructura de servicii, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

⁶³ *infrastructură de servicii* - instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unui sau mai multor servicii prevăzute la pct. 2-4 din anexa nr. II a Legii nr.202/2016

5.3. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la orarul de funcționare a infrastructurilor de servicii, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

5.4. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

6. Accesul la infrastructura de servicii portuară

6.1. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii portuare, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

6.2. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii portuare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

6.3. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la orarul de funcționare a infrastructurilor de servicii portuare, bifând căsuța corespunzătoare:

☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

6.4. Evaluați gradul de mulțumire cu privire la nivelul tarifelor pentru serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii portuare:

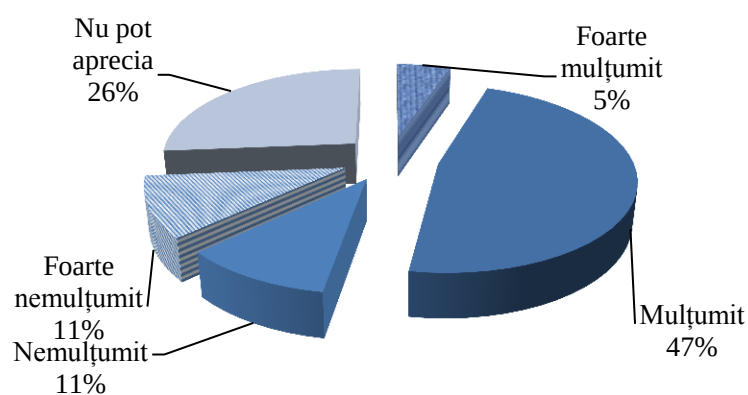
☐ Foarte mulțumit ☐ Mulțumit ☐ Nemulțumit ☐ Foarte nemulțumit ☐ Nu pot aprecia

Observații:

Anexa nr. 2

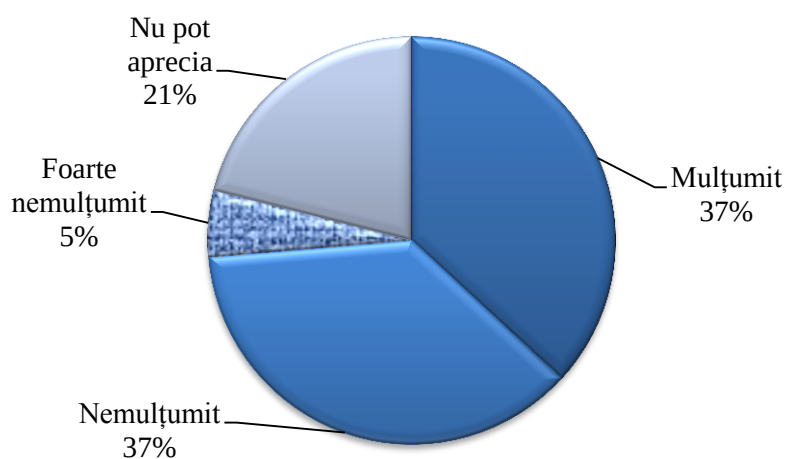
Consultarea utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă

Grafic nr. 60. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la asigurarea bunurilor transportate pe calea ferată



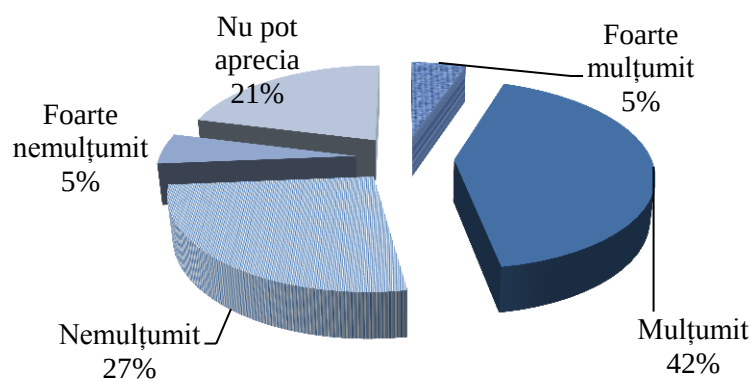
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

Grafic nr. 61. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la flexibilitatea și adaptarea operatorilor de transport feroviar de marfă la cerințele pieței



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

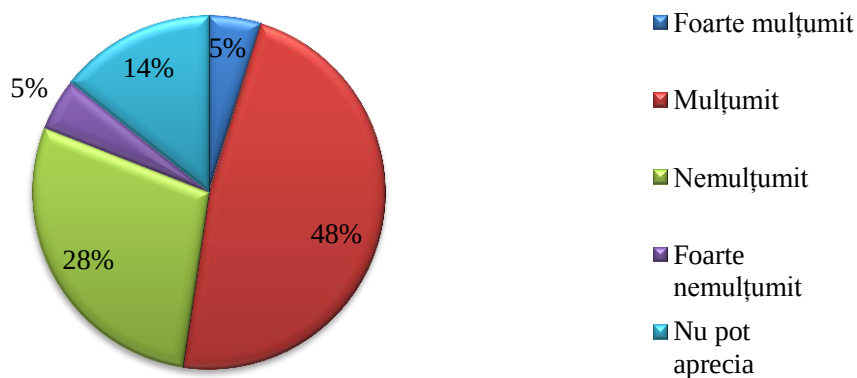
Grafic nr. 62. Evaluarea gradului de mulțumire cu privire la posibilitatea de urmărire a mărfurilor expediate



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza chestionarelor transmise în piață

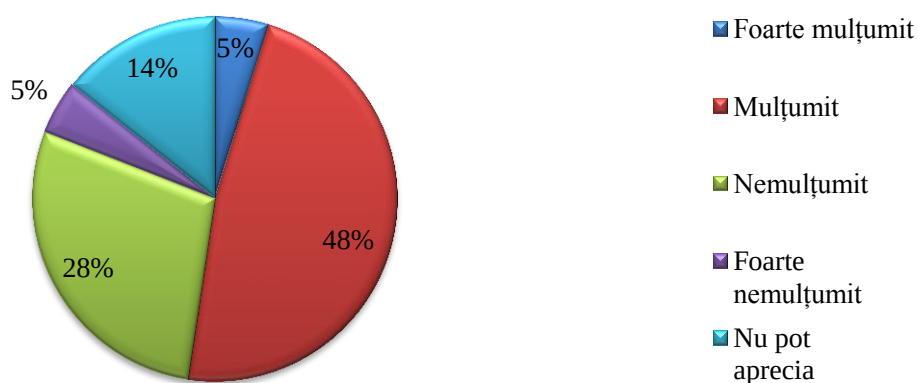
Consultarea operatorilor de transport feroviar de marfă

Grafic nr.63. Gradul de mulțumire cu privire la nivelul costului de închiriere a materialului rulant nou



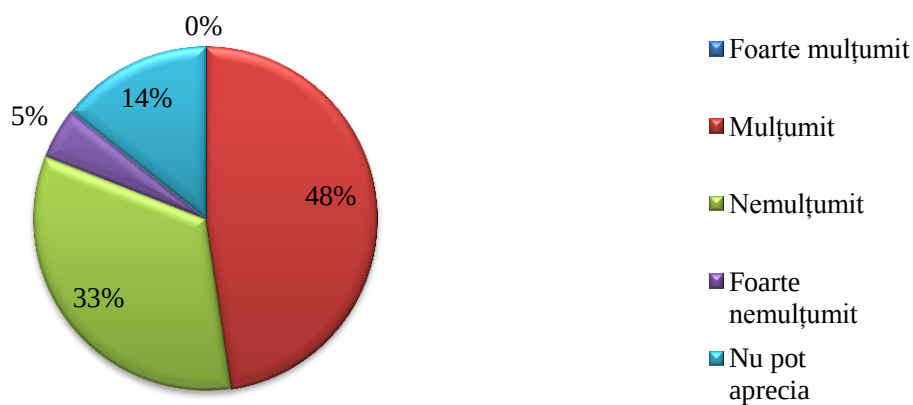
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 64. Gradul de mulțumire cu privire la nivelul costului de închiriere a materialului rulant second hand



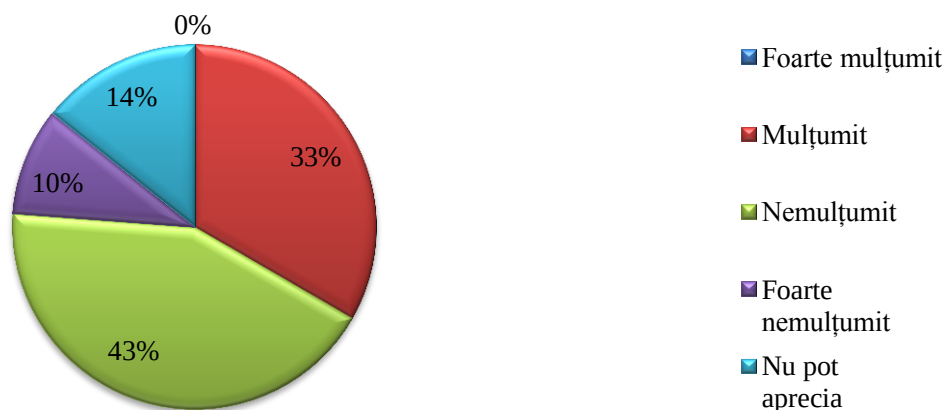
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 65. Gradul de mulțumire cu privire la nivelul costului întreținerii materialului rulant închiriat



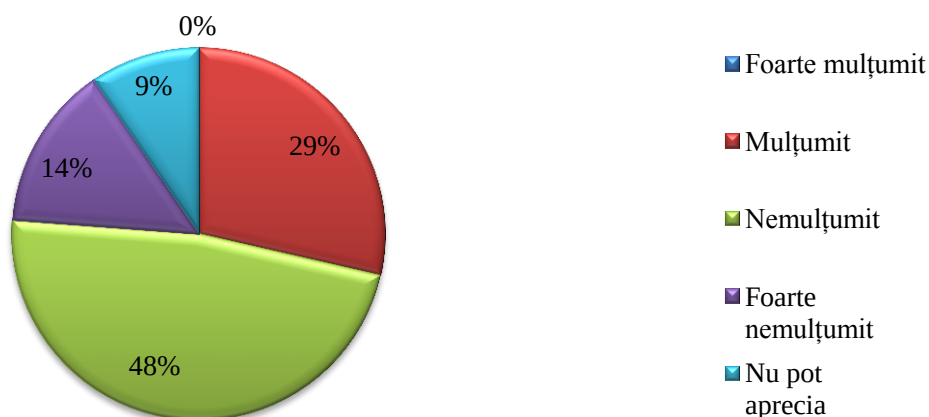
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 66. Gradul de mulțumire cu privire la conținutul Regimului de performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CNCF CFR SA



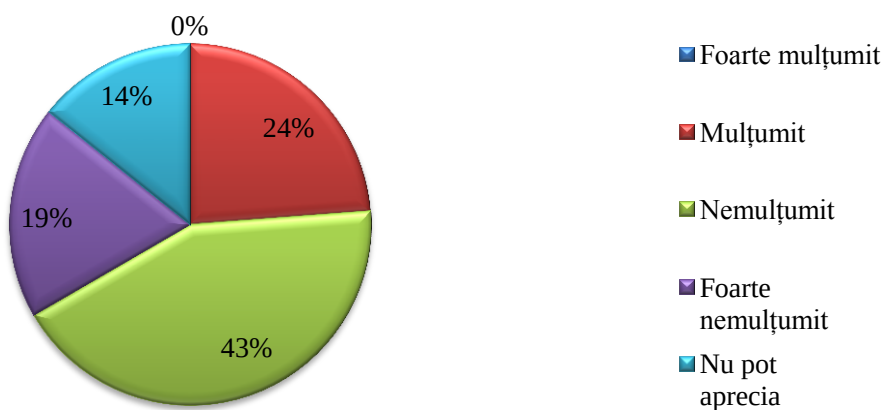
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 67. Gradul de mulțumire cu privire la modul în care este realizat managementul traficului pe rețeaua feroviară



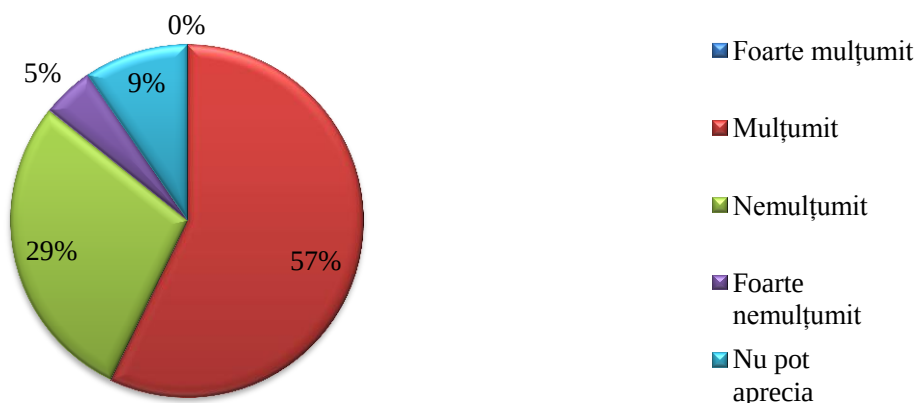
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 68. Gradul de mulțumire cu privire la circulația trenurilor în cazul unor perturbări ale circulației feroviare



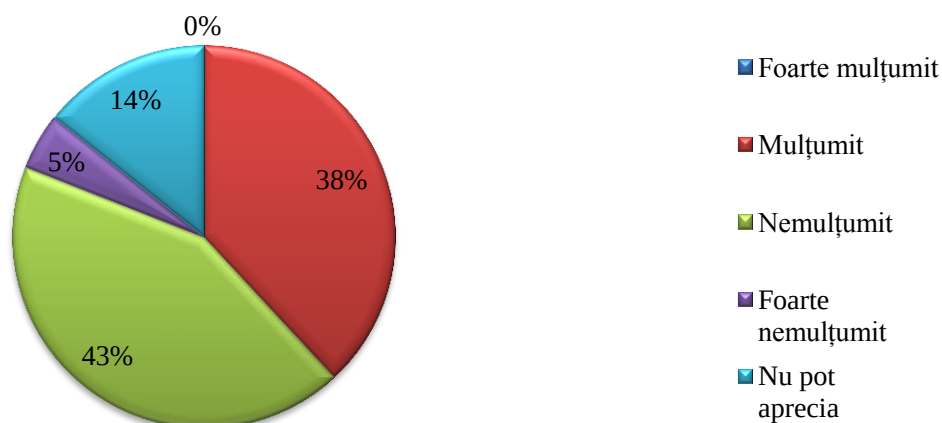
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 69. Gradul de mulțumire cu privire la timpul de așteptare pentru accesul la infrastructurile de servicii aparținând CNCF CFR SA



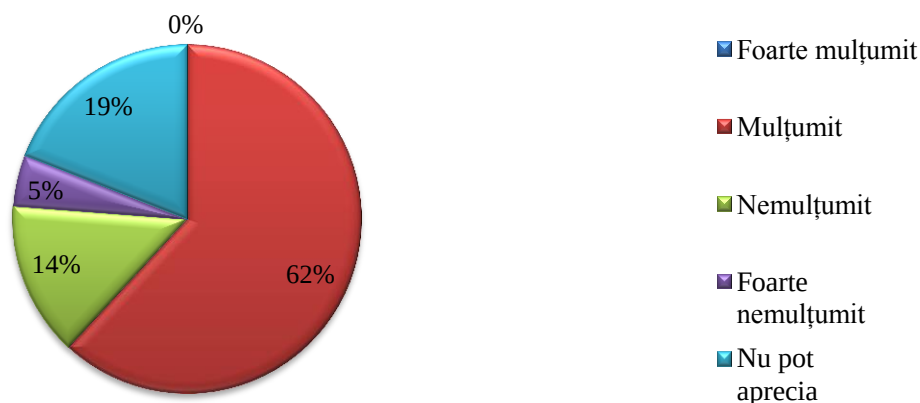
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 70. Gradul de mulțumire cu privire la orarul de funcționare a infrastructurilor de servicii aparținând CNCF CFR SA



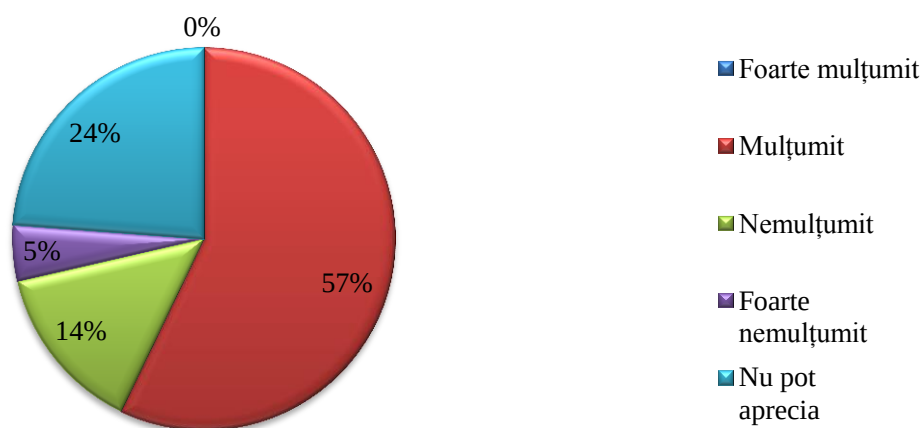
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 71. Gradul de mulțumire cu privire la informația publicată pe site-ul operatorilor infrastructurii de servicii (cu trimitere la Documentul de Referință al Rețelei CNCF CFR SA) despre infrastructurile de servicii



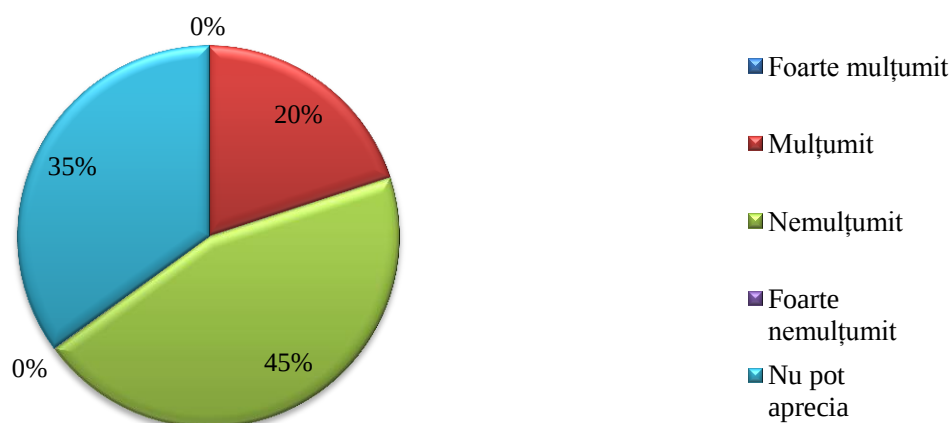
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr.72. Gradul de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii



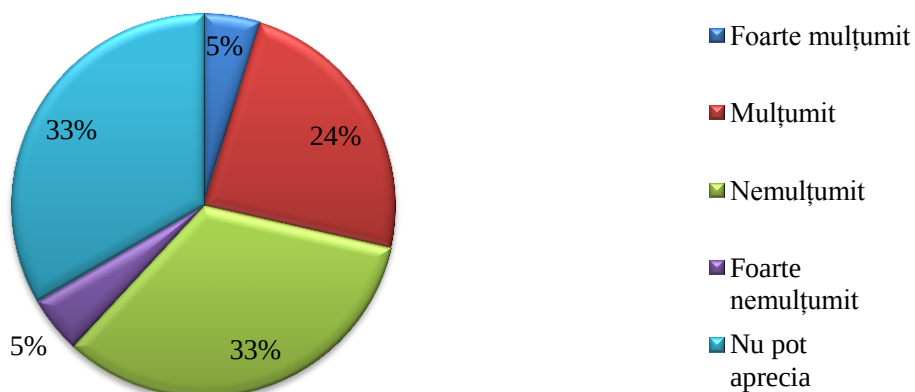
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 73. Gradul de mulțumire cu privire la nivelul tarifelor pentru serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii



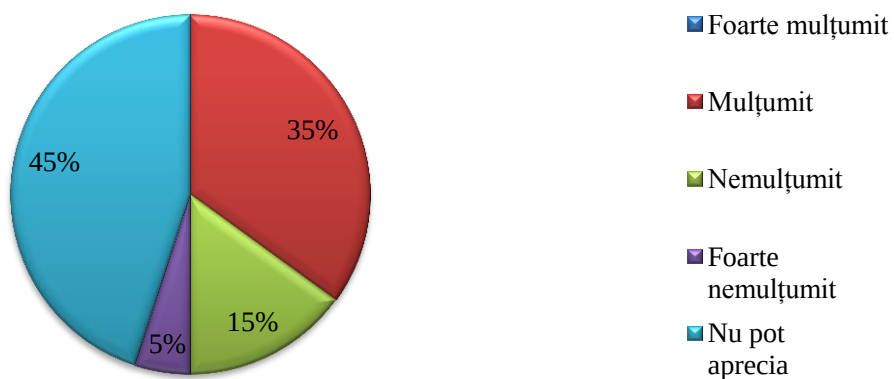
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr.74. Gradul de mulțumire cu privire la accesul la infrastructurile de servicii portuare



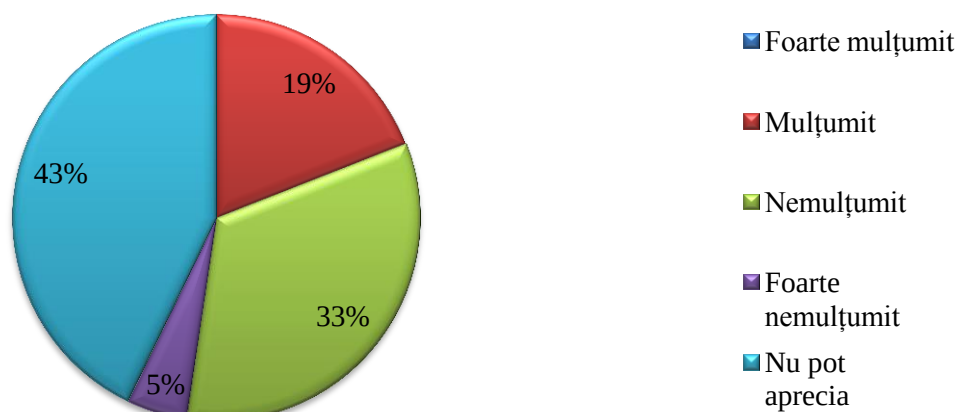
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr.75. Gradul de mulțumire cu privire la orarul de funcționare a infrastructurilor de servicii portuare



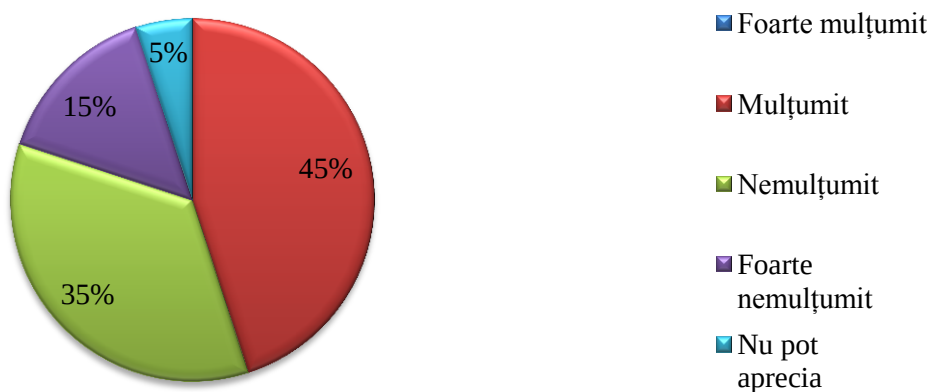
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr.76. Gradul de mulțumire cu privire la nivelul tarifelor pentru serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii portuare



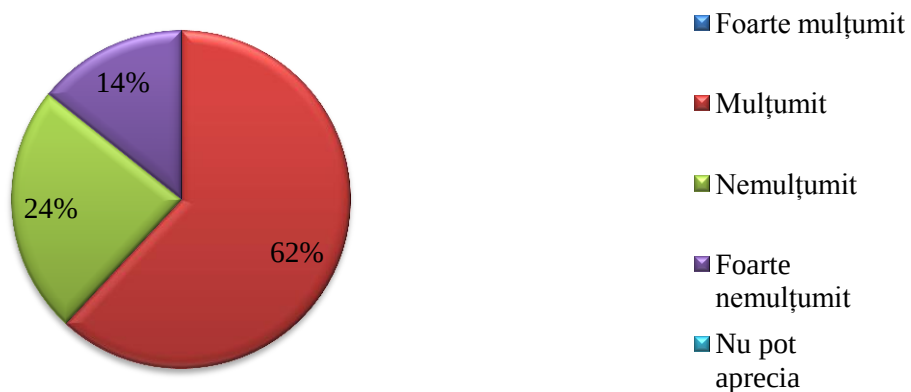
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr.77. Gradul de mulțumire cu privire la cerințele necesare pentru a opera pe piața transportului feroviar de marfă



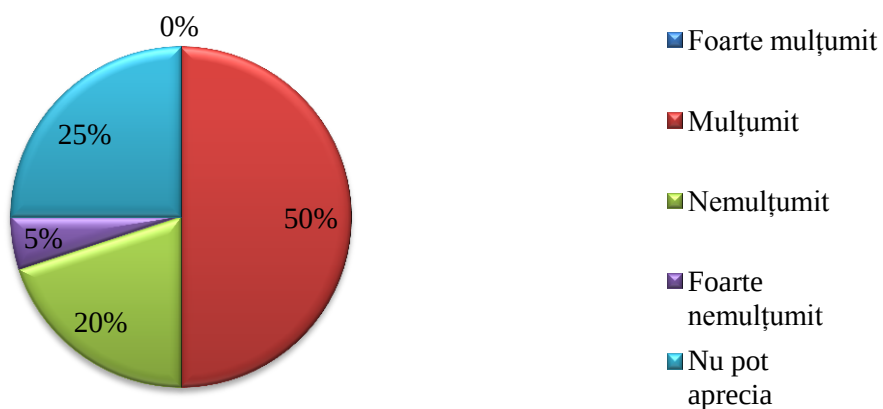
Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr.78. Gradul de mulțumire cu privire la condițiile de obținere a licențelor de transport feroviar și a certificatelor de siguranță feroviară



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de OTF de marfă

Grafic nr. 79. Gradul de mulțumire cu privire la oferta de închiriere a materialului rulant second hand, existentă pe piața din România



Sursă: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de către OTF de marfă

Anexa nr. 3. Proiecte de modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene și rețelei TEN-T (Sursa: DRR 2020)

A. CORIDORUL RIN – DUNĂRE (FRONTIERĂ – CURTICI – ARAD – BRAȘOV / CRAIOVA – BUCUREȘTI – CONSTANȚA)

A.I Proiecte în curs de implementare
1. Tronsonul Frontieră-Curtici-Arad-km.614 (proiect finanțat inițial din POST 2007-2013, în prezent de la bugetul de stat) Date tehnice: reabilitare a 41,185 km Sursă de finanțare: FC+Buget de Stat Valoare lucrări: 1.080,48mil lei (fără TVA) Stadiu fizic: 99,00%
2. Reabilitarea liniei de CF Coșlariu – Simeria (75,28 km) – proiect fazat (Faza I –finanțată din POST 2007-2013, Faza II – finanțată din POIM 2014-2020) 2.1 Secțiunea Simeria - Vințu de Jos: Date tehnice: reabilitare 42,26 km Sursă de finanțare: FC+Buget de Stat Valoare lucrări: 1.350,52 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 98,87% 2.2 Secțiunea Vințu de Jos - Coșlariu: Date tehnice: reabilitare 33,02 km Sursă de finanțare: FC+Buget de Stat Valoare lucrări: 766, 92 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 95,68%
3. Reabilitarea liniei de CF Coșlariu – Sighișoara, (91,583) km – proiect fazat (Faza I – finanțată din POST 2007-2013, Faza II – finanțată din POIM 2014-2020) Date tehnice: reabilitare 91,583 km linie de cale ferată 3.1. Secțiunea Coșlariu Micăsasa Date tehnice: reabilitare a 36,645 km linii CF; Sursă de finanțare: FC+Buget de Stat Valoare lucrări: 721,85 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 99,90% 3.2. Secțiunea Micăsasa – Ațel Date tehnice: reabilitare 29,624 km linii CF, Sursă de finanțare: FC+Buget de Stat Valoare lucrări: 747,50 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 99,40% 3.3. Secțiunea Ațel – Sighișoara Date tehnice: reabilitare 25,314 km linii CF, Sursă de finanțare: FC+Buget de Stat Valoare lucrări: 866,79 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 99,70%
4. Lucrări ERTMS , GSM-R , CE: Simeria - Sighișoara Sursă de finanțare: FC+Buget de Stat Valoare lucrări: 498,29 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 76% pentru secțiunea Simeria–Coșlariu, 87% pentru secțiunea Coșlariu-Sighișoara

5. Proiectul de reabilitare a liniei CF km 614- Gurasada - Simeria (proiect finanțat din POIM 2014-2020) Date tehnice: reabilitarea a 144 km de linie de cale ferată între Simeria și km 614, incluzând toate structurile conexe și lucrările auxiliare și introducerea sistemului ERTMS/ETCS nivel 2 Perioada de execuție: 2017-2022 a. Subtronsoan 2a: Km 614- Cap Y Bârza Date tehnice: reabilitare a 41,912 km de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare lucrări: 1.689,96 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 41,55% b. Subtronsoan 2b: Cap Y Bârza – Cap Y Ilteu Date tehnice: reabilitare a 36,042 km de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare lucrări: 1.763,39 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 42,40% c. Subtronsoan 2c: Cap Y Ilteu – Cap Y Gurasada Date tehnice: reabilitare a 22,341 km de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare lucrări: 1.498,98 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 22,62% d. Tronsoan 3: Cap Y Gurasada – Cap Y Simeria Date tehnice: reabilitare a 40,883 km de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare lucrări: 2.636,52 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 28,20%
6. Reabilitarea liniei de cale ferată Simeria - Brașov, componentă a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteză maximă de 160km/h, secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunile: 1. Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara (85 km) (proiect finanțat din CEF 2014-2020) Date tehnice: modernizarea secțiunilor de cale ferată Brașov – Apața (38 km) și Cața – Sighișoara (47 km) la standarde europene privind specificațiile tehnice de interoperabilitate (viteză maximă de 160 km/h, ERTMS/ETCS nivel 2, încărcare pe osie de 22,5 t, facilitarea accesului persoanelor cu mobilitate redusă) Sursă de finanțare: CEF 2014 - 2020 Valoare lucrări: 2.979,39 mil lei (fără TVA) Perioada de execuție: 2020-2024 Stadiu : contract semnat în data de 21.03.2017, ordin de începere dat în 16.04.2020, predarea amplasamentului în 10-11 mai 2020. Contract de execuție în derulare
7. Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța Date tehnice: reabilitarea a 26,9 km linie de cale ferată Sursa de finanțare: CEF 2014-2020 + BS Valoare SF: 9,2 mil lei (fără TVA) Stadiu: Contract de elaborare Studiu de Fezabilitate în derulare
A.II Proiecte în etapa de achiziție publică 1. Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteză maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov- Sighișoara, subsecțiunile: 2. Apața - Cața Date tehnice: modernizarea secțiunii de cale ferată Apața - Cața (28 km) la standarde europene privind specificațiile tehnice de interoperabilitate (viteză maximă de 160 km/h, ERTMS/ETCS nivel 2, încărcare pe osie de 22,5 t, facilitarea accesului persoanelor cu mobilitate redusă) Sursă de finanțare: CEF 2014-2020 + BS Valoare estimată: 2.867,94 mil lei (fără TVA)

Date tehnice: reabilitarea a 26,9 km linie de cale ferată Sursa de finanțare: CEF 2014-2020 + BS Valoare estimată SF: 19,50 mil lei (fără TVA) Stadiu: Raportul de evaluare a fost semnat, urmează semnarea contractului.
B. CORIDORUL ORIENT/EST-MEDITERANEAN (Arad – Timișoara – Craiova – Calafat)
B.I Proiecte în pregătire
1. Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea liniei feroviare Arad - Timișoara - Caransebeș Date tehnice: modernizarea a 155 km linie c.f., Sursa de finanțare: Buget de Stat Valoare SF: 7,864 mil lei (fără TVA) Stadiu: Contractul de elaborare Studiu de Fezabilitate în derulare
2. Revizuirea studiului de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Calafat, componentă a Coridorului Orient/Est-Mediterranean. Date tehnice: modernizarea a 107 km linie c.f. Sursă de finanțare: CEF 2014-2020 + Buget de Stat Valoare SF: 3,91 mil lei (fără TVA) Stadiu: Contractul de revizuire Studiu de Fezabilitate în derulare.
3. Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Caransebeș – Drobeta Turnu Severin - Craiova, parte a Coridorului Orient/Est-Mediterranean Date tehnice: modernizarea a 234 km linie c.f. Sursă de finanțare: CEF 2014-2020 + Buget de Stat Valoare SF: 23,548 mil lei (fără TVA) Stadiu: Contractul de elaborare Studiu de Fezabilitate în derulare
C. REȚEAUA TEN-T CENTRALĂ ȘI GLOBALĂ
C.I Proiecte în curs de implementare
1. Proiecte de reabilitare a podurilor, podețelor și tunelurilor de cale ferată pe SRCF Cluj -Lotul 4 -Poduri și podețe - proiect finanțat din POIM 2014-2020
Date tehnice: 1 pod; 2 podețe Finanțare: FEDR + Buget de Stat Valoare lucrări: 27,901 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 92,50 %
2. Proiecte de reabilitare a podurilor, podețelor și tunelurilor de cale ferată pe SRCF Timișoara – Lotul 3 – Poduri și podețe proiect fazat (Faza I – finanțată din POST 2007-2013, Faza II – finanțată din POIM 2014-2020) Date tehnice: 4 poduri, 1 podeț Finanțare: FEDR + Buget de Stat Valoare lucrări: 19,502 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 92,00%
3. Proiecte de reabilitare a podurilor, podețelor și tunelurilor de cale ferată pe SRCF Iași - Lotul 3 – Poduri, podețe - proiect fazat (Faza I – finanțată din POST 2007-2013, Faza II – finanțată din POIM 2014-2020) Date tehnice: 3 poduri, 6 podețe

Finanțare: FEDR + Buget de Stat Valoare lucrări: 19,693 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 100,00%
4. Proiecte de reabilitare a podurilor, podețelor și tunelurilor de cale ferată pe SRCF București - proiect fazat (Faza I – finanțată din POST 2007-2013, Faza II – finanțată din POIM 2014-2020) Date tehnice: 7 poduri Finanțare: FEDR + Buget de Stat Valoare lucrări: 47,427 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 97,45%
5. Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a trânelor strânse – DCOS proiect fazat (Faza I – finanțată din POST 2007-2013, Faza II – finanțată din POIM 2014-2020) Date tehnice: instalarea a 21 de echipamente cu senzori de radiații infraroșii amplasate în cale pe traverse pentru detectarea nivelurilor temperaturilor cutiilor de osii, discurilor de frână și saboților de frânare în stațiile Brănești, Dragoș Vodă, Bărăganu, Saligny, Crivina, Valea Largă, Târgu Frumos, Băile Sarata Monteoru, Cotesti, Sascut, Secuieni Roman, Vinga, Răcari, Drobeta Turnu Severin Est, Teregova, Jabar, Movila, Murgeanca, Vadu Lat, Maldaeni, Grozăvești Finanțare: FEDR + Buget de Stat Valoare lucrări: 44,574 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 99,44%
6. Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de Siculeni – Adjud Date tehnice: modernizarea a 12 stații de centralizare în Mihăileni, Nădejdea, Livezi Ciuc, Lunca de Sus, Lunca de Mijloc, Ghimeș, Palanca, Simbrea, Goioasa, Asău, Dofteana, Tg. Ocna Finanțare: FEDR + Buget de Stat din POIM 2014-2020 Valoare lucrări: 101,443 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 100,00%
7. Reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Craiova (trei loturi) a. Lotul 1 – Poduri, podețe Date tehnice: 3 poduri, 2 podețe Finanțare: FEDR + Buget de Stat Valoare lucrări: 5,961 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 55,3% b. Lotul 2 – Poduri, podețe Date tehnice: 1 pod Finanțare: FEDR + Buget de Stat Valoare lucrări: 27,202 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 54,40% c. Lotul 3 – Poduri, podețe Date tehnice: 4 poduri, 5 podețe Finanțare: FEDR + Buget de Stat Valoare lucrări: 25,891 mil lei (fără TVA) Stadiul fizic: 63,70%
8. Reactualizare Studiu de fezabilitate pentru „Electrificarea și reabilitarea tronsonului de cale ferată Cluj – Napoca – Oradea - Episcopia Bihor Date tehnice: electrificarea și reabilitarea a 157,9 km linie c.f. Valoare SF: 4,55 mil. lei (fără TVA) Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Stadiu: contract pentru reactualizare SF în derulare

9. Studiu de Fezabilitate pentru "Modernizarea liniei de cale ferată pe tronsonul București Nord - Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră Date tehnice: modernizarea a 91 km linie c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 – 2020 Valoare SF: 19.26 mil lei (fără TVA) Stadiu: contract pentru reactualizare SF în derulare
10. Program de lucrări în vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație și eliminarea restricțiilor de viteză pe liniile existente, inclusiv lucrări de reconstrucție pentru viteză sporită, orar cadențat și servicii feroviare respectiv 1001 km linie cf (proiect inclus în MPGT – pachetul QiuckWins). Date tehnice: Scopul proiectului constă în aducerea liniei în parametrii proiectați pentru rutele: București-Brașov, București - Craiova; București - Pitești, București -Giurgiu, Pașcani – Iași, Timișoara – Arad, București – Buzău. Valoare SF: 3,9 mil lei (fără TVA) Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Stadiu achiziție: contract de elaborare SF în derulare
11. Modernizarea/ consolidarea/ reabilitarea stației CF Gara de Nord București - Studiu de Fezabilitate Date tehnice: modernizarea /consolidare/reabilitare 1 stație c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 – 2020 Valoare SF: 11,3 mil lei (fără TVA) Stadiu: contract pentru elaborare SF în derulare
12. Modernizare/reabilitare a 47 stații de cale ferată din România Date tehnice: modernizarea /reabilitare 47 stații c.f. din România (stațiile c.f. Satu Mare, Baia Mare, Jibou, Dej Călători, Beclean pe Someș, Valea lui Mihai, Carei, Salonta, Miercurea Ciuc, Fagaras, Sebes Alba, Gheorghieni, Reghin, Aiud, Teius, Razboieni, Târgoviște, Ploiești Vest, Sinaia, Bușteni, Videle, Titu, Neptun hc, Costinești Tabara, Ciulnita, Mangalia, Târgu Jiu, Alexandria, Caracal, Filiași, Roșiori Nord, Piatra Olt, Suceava Nord, Pașcani, Vatra Dornei Bai, Verești, Dolhasca, Gura Humorului, Râmnicu Sărat, Adjud, Comănești, Făurei, Tecuci, Mărășești, Băile Herculane, Petroșani, Orșova) Sursă de finanțare: POIM 2014 – 2020 Valoare estimată SF: 18,34 mil lei (fără TVA) Stadiu: contracte pentru elaborare SF în derulare pentru 44 de stații c.f. și un contract de servicii în procedură de achiziție pentru 3 stații c.f.
13. Lucrari de reabilitare poduri, podete si tuneluri de cale ferata – etapa II Date tehnice: reabilitare 173 obiective (94 poduri, 60 podete, 19 tuneluri) Sursă de finanțare: POIM 2014 – 2020 Valoare estimată SF: 16.5 mil lei (fără TVA) Stadiu: contracte pentru elaborare SF în derulare și doua contracte de servicii în procedură de achiziție.
14. Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată Date tehnice: reabilitare 150 treceri la nivel Sursă de finanțare: POIM 2014 – 2020 Valoare estimată SF: 11,2 mil lei (fără TVA) Stadiu: 4 contracte pentru elaborare SF în derulare și doua contracte de servicii în procedură de achiziție.
15. Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Ploiești-Triaș – Focșani Date tehnice: Scopul studiului de fezabilitate constă în elaborarea documentației necesare pentru reabilitarea a 143 km linie de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare SF: 15,96 mil lei (fără TVA)

Stadiu achiziție: contract de elaborare SF în derulare
16. Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Roman-Pășcani-Iași-Frontieră Date tehnice: Scopul studiului de fezabilitate constă în elaborarea documentației necesare pentru reabilitarea a 139 km linie de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare SF: 16,50 mil lei (fără TVA) Stadiu achiziție: contract de elaborare SF în derulare
17. Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești - Vicșani - Frontieră Date tehnice: Scopul studiului de fezabilitate constă în elaborarea documentației necesare pentru reabilitarea a 34 km linie de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare SF: 4,2 mil lei (fără TVA) Stadiu achiziție: contract de elaborare SF în derulare
18. Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani - Dărmănești Date tehnice: Scopul studiului de fezabilitate constă în elaborarea documentației necesare pentru reabilitarea a 71 km linie de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare SF: 8,40 mil lei (fără TVA) Stadiu achiziție: contract de elaborare SF în derulare
19. Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Focșani – Roman Date tehnice: Scopul studiului de fezabilitate constă în elaborarea documentației necesare pentru reabilitarea a 147 km linie de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare SF: 19,26 mil lei (fără TVA) Stadiu achiziție: contract de elaborare SF în derulare
C.II Proiecte în etapa de achiziție publică
1. Modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Jilava-Giurgiu Nord-Giurgiu Nord Frontieră, Lot 1: „Redeschiderea circulației feroviare pe pod peste râul Argeș, între Vidra și Comana" Date tehnice: reabilitare și construcție nouă pentru 12 km de cale ferată Sursă de finanțare: POIM 2014 – 2020 Valoare estimată lucrări: 458,56 mil lei (fără TVA) Stadiu: procedură de achiziție în derulare
C.III Proiecte în pregătire
1. Lucrări în stațiile C.F. Fetești și Ciulnița, de pe linia de cale ferată București - Constanța Date tehnice: lucrări rămase de efectuat în cadrul stațiilor c.f. Fetești și Ciulnița. Valoare estimată lucrări: 298,70 mil lei (fără TVA) Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Stadiu achiziție: pregătirea lansării licitației pentru achiziția serviciului de consultanță și asigurarea supervizării și contractelor de proiectare și execuție a lucrărilor.
2. Studiu de fezabilitate pentru electrificarea liniei de cale ferată Rădulești – Giurgiu Nord Date tehnice: Scopul studiului de fezabilitate constă în elaborarea documentației, inclusiv a devizului general, conform legislației în vigoare necesare demarării lucrărilor de electrificare a 57 km linie de c.f. Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020 Valoare estimată pentru elaborare SF: 3,15 mil lei (fără TVA)

Stadiu achiziție: elaborare caiet de sarcini

3. Studiu de fezabilitate pentru electrificarea si reabilitarea liniei de cale ferata Constanta-Mangalia

Date tehnice: Scopul studiului de fezabilitate constă în elaborarea documentației, inclusiv a devizului general, conform legislației în vigoare, necesare demarării lucrărilor de electrificare a 43 km linie de c.f.

Sursă de finanțare: POIM 2014 - 2020

Valoare estimată pentru elaborare SF: 12,02 mil lei (fără TVA)

Stadiu achiziție: elaborare caiet de sarcini.