

Radiografie a industriei feroviare europene

18 Iulie 2023



Independent Regulators' Group – Rail, o asociație a reglementatorilor pentru transporturile feroviare din 31 de țări europene a prezentat în primăvara aceasta al 11-lea raport de monitorizare a pieței, care aruncă o privire clară asupra evoluțiilor acestui sector odată cu ieșirea din pandemie.

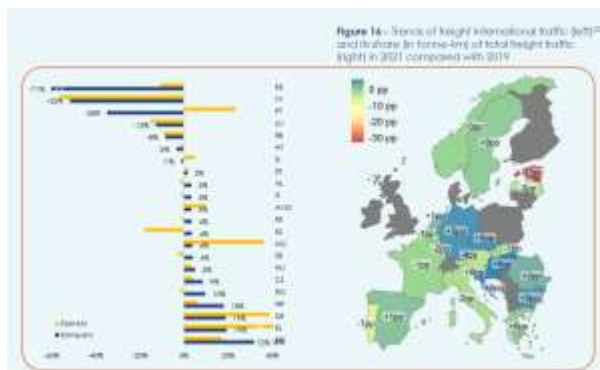
Potrivit organizației, „obiectivul general al Grupului independent al autorităților de reglementare din domeniul feroviar este de a facilita crearea unei piețe feroviare interne unice, competitive, eficiente și durabile în Europa. IRG-Rail acționează ca o platformă de cooperare, schimb de informații și distribuire a celor mai bune practici între autoritățile naționale de reglementare feroviară pentru a face față provocărilor actuale și viitoare în domeniul feroviar și pentru a promova o aplicare coerentă a cadrului de reglementare european.”

A 11-a ediție a raportului a continuat să monitorizeze piața prin prisma impactului pandemiei de COVID-19. Spre deosebire de anii trecuți, sunt aduse informații

suplimentare privitoare la punctualitatea trenurilor, dar și la cheltuielile managerilor de infrastructură.

Traficul de mărfuri mai puțin afectat

Una dintre primele concluzii este că pandemia și-a făcut prezența și în 2021, anul la care face referire raportul, însă diferențiat, în funcție de sectoarele de piață. Trenurile de pasageri au fost mult mai libere, indică analiza comparativă a indicatorilor pasageri-km și tren-km. Astfel, dacă indicatorul pasager-km a scăzut cu -41% față de 2019, cel tren-kilometru a scăzut doar cu 4%. În general, s-a înregistrat o scădere relativ mică a utilizării rețelei feroviare (-5% pentru tren-km). Aceasta înseamnă un număr mult mai mic de călători care au apelat în mare la același număr de trenuri.



Diferențele apar și intra-piețe. Astfel, au existat diferențe substanțiale în ceea ce privește stabilitatea serviciilor OSP (Operatori de Servicii Publice, unde s-a înregistrat o scădere de 3% a indicatorului tren-km), față de serviciile neînregistrate în Serviciul Public. La aceasta a doua categorie scăderea a fost chiar de 15% la indicatorul tren-km.

Evoluții diferențiate au fost întâlnite și în serviciile internaționale, între cele de marfă și cele de pasageri. În timp ce s-au înregistrat creșteri în ceea ce privește traficul internațional, piața internațională de marfă (+10% în tren-km și +2% în tone-km), serviciile internaționale de pasageri au fost grav afectate, cu o scădere persistentă în 2021 pentru serviciile fără OSP (-30% în tren-km și -59% în pasageri-km).

2021 se poate spune că a fost anul de reviriment în transportul de mărfuri pentru că cererea sa a depășit din nou performanța anului 2019. Pentru serviciile de transport de marfă, s-a raportat o ușoară scădere a numărului de trenuri-km (-0,2%), în timp ce volumul de marfă transportat (tone-km) a crescut cu +1%.

Efectul măsurilor de ajutorare a industriei feroviare, la care au recurs multe state europene, nu a fost unul senzațional. În ciuda introducerii unor măsuri temporare sau permanente pentru a limita impactul pandemiei asupra sectorului feroviar (de exemplu, ajustări ale tarifelor de acces la calea ferată sau ajutoare de stat), întreprinderile feroviare au suferit în mod direct consecințe economice directe ale acestei scăderi a activității

feroviare. Veniturile din transportul de marfă au fost stabile între 2019 și 2021, în timp ce veniturile din serviciile de transport de călători au scăzut cu -17%.

În ceea ce privește administratorii europeni de infrastructură, aceștia au înregistrat scăderi ale taxelor de acces la calea ferată de la întreprinderile feroviare, pe de o parte, dar subvenții publice mai mari, pe de altă parte. Aceasta a dus la o scădere relativ mică a veniturilor lor totale din TAC (-5% pentru serviciile de călători și -1% din serviciile de transport de marfă).

Cinci țări dețin jumătate din rețeaua europeană

În mare, lungimea rețelei de transport feroviar a rămas neschimbată, cu mici modificări explicate în documentele de lucru ale organizației și pe care nu le vom aborda în articolul nostru. În 2021, lungimea totală a traseului pentru țările monitorizate de IRG-Rail a fost de aproximativ 234 000 km. Peste 50% din lungimea totală a traseului provine din cele cinci țări cu cele mai mari rețele: Germania, Franța, Italia, Polonia și Regatul Unit. Luxemburg are cea mai scurtă rețea dintre toate țările participante (271 km). Densitatea rețelei este un indicator pentru dezvoltarea și acoperirea rețelei feroviare din fiecare țară. Densitatea medie a rețelei în țările monitorizate a fost aproximativ aceeași în 2021 ca în 2020.



Raportat la dimensiunea țării, Elveția a raportat cea mai mare densitate a rețelei (13 rute-km pe 100 km², indicator care nu ține seama de faptul că linia e dublă sau simplă), urmată de Cehia și Belgia (12). Fiecare dintre aceste țări are rețele feroviare cu un nivel ridicat de acoperire pe întreg teritoriul țării. Norvegia are cea mai mică densitate a rețelei în raport cu dimensiunea țării dintre toate țările participante.

Clasamentul se schimbă însă dacă rețeaua se raportează la numărul de locuitori. Raportat la lungimea rețelei ce revine la fiecare 10.000 locuitori, Letonia, Estonia, Finlanda și Suedia au cele mai dense rețele. Aceste țări au mai mult

de 10 km de traseu la 10.000 de locuitori. Letonia a raportat cea mai mare cifră, cu 12 km de traseu la 10.000 de locuitori. Desigur, indicatorul poate să ne inducă în eroare, fiind necesar să luăm în considerare la formularea judecăților de valoare mărimea țării, densitatea populației etc.

Elveția, țara electrificată 100%

Dintre cele 30 de țări care au raportat date privind electrificarea lor, media gradului de electrificare a rețelei a fost de 56% din lungimea totală a traseului. În patru ani, și anume între 2017 și 2021 ponderea rețelei de electrificare a crescut cu un procent. Ponderea rețelei electrificate variază substanțial în Europa, de la 0% (Kosovo) la 100% (Elveția).

Dintre țările monitorizate, opt au o cotă a rețelei electrificate mai mare de 70% și cinci au o cotă a rețelei electrificate mai mică de 20%.

Din punct de vedere al gradului de utilizare a rețelei, acesta a crescut în 2021 față de 2020, însă nu a revenit la nivelurile anterioare pandemiei. Creșterea traficului în cursul anului a dus la o utilizare medie a rețelei de 53 de trenuri-km pe traseu-km și zi, ceea ce corespunde unei creșteri de 7%. Cu toate acestea, utilizarea rețelei nu și-a revenit pe deplin la aceleași niveluri ca înainte de pandemie.

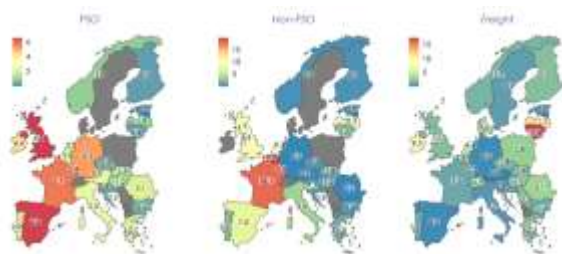
În ceea ce privește serviciile de transport de călători, redresarea traficului a dus la o creștere a utilizării rețelei de +7%. Aceasta a fost o creștere semnificativă, dar nu suficientă pentru a compensa pe deplin scăderea din 2020.

Traficul de marfă s-a redresat la același nivel ca înainte de pandemie, căci diminuarea din 2020 nu a fost la fel de masivă ca în cazul traficului de pasageri. În 2021, utilizarea rețelei pentru transportul feroviar de marfă a crescut cu +6%.

Taxe acces, cu 15% mai puțin față de ante-pandemie

Faptul că avem de-a face cu o ușoară redresare în 2021, în condițiile menținerii regresului față de 2019 rezultă și din analiza taxelor colectate pentru utilizarea infrastructurii. În 2021, valoarea totală a tarifelor de acces la calea ferată (TAC) plătite de către întreprinderile feroviare către administratorii de infrastructură a fost de 16,1 miliarde de euro, ceea ce implică o ușoară creștere de +4% față de 2020.

Comparativ cu 2019, când taxele vărsate de întreprinderile feroviare s-au ridicat la 19 miliarde euro, sumele din 2021 sunt totuși cu aproape 15% mai mici. Dacă introducem în ecuație și sumele primite cu titlul de finanțări ale statelor, volumul veniturilor (taxe plus finanțări) a crescut cu +6%, de la 19,3 miliarde de euro în 2020 la 20,5 miliarde de euro în 2021.



Taxele de acces încasate prin subvenții publice în 2021 au atins un nou vârf de 4,4 miliarde de euro după 3,8 miliarde de euro în 2020.

Principalul motiv al acestei creșteri a finanțării a fost compensarea pierderilor economice cauzate de pandemie.

Dar cât la sută din evoluții se datorează modificărilor survenite la nivelul taxelor percepute? Mai mult de 90% din toate taxele de acces la calea ferată din Europa sunt plătite de serviciile de transport de călători. Media TAC pe tren-km suferă modificări substanțiale între țările europene, variind de la aproape zero la aproape 11 euro în 2021.

După o scădere substanțială a TAC din partea întreprinderilor feroviare în 2020 din cauza impactului pandemiei, TAC pentru călători, dar și pentru marfă au scăzut și mai mult în 2021.

În timp ce TAC pentru transportul de marfă per tren-km au fost cu -11% mai mic decât în anul precedent, TAC de pasageri pe tren-km a scăzut cu -4% față de anul 2020. Ca urmare, diferența dintre transportul de marfă și cel de pasageri a rămas neschimbat. TAC pentru transportul de marfă în 2021 au fost mai puțin de jumătate din TAC pentru pasageri.

Scăderea continuă a taxelor de acces a fost cauzată de o pondere tot mai mare a subvențiilor primite din fonduri publice în mai multe țări, precum Austria, Danemarca, Estonia, Franța, Germania, Italia și Suedia. În Estonia, aproape toate TAC au fost plătite prin subvenții publice. Au existat, de asemenea, niveluri ridicate de subvenționare în Franța (în jur de 40%), Austria (30%) și Germania (33%).

Cele mai mari niveluri ale TAC au fost întâlnite pe partea de non-Servicii Publice în transportul de pasageri. Acestea au fost cu 45% mai mari decât TAC pentru serviciile publice.

Efervescență. De la țări cu o singură companie feroviară la țări cu sute de companii

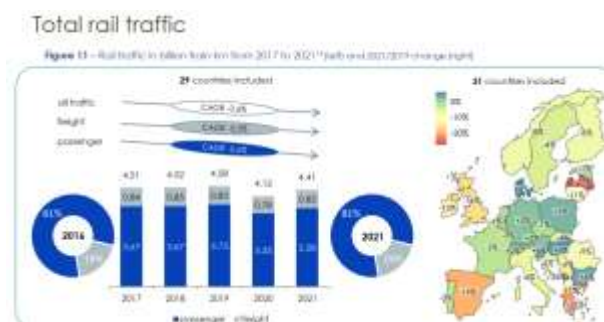
Statisticile arată că în 2021 în Europa existau nu mai puțin de 1.122 de întreprinderi feroviare active, din această categorie făcând parte companii feroviare care operau servicii de transport de călători, servicii de transport de marfă și ambele (servicii de pasageri și de marfă). Numărul variază însă substanțial de la un membru la altul. În Macedonia de Nord, de exemplu, există o singură companie feroviară activă care oferă

atât servicii de transport de călători, cât și servicii de transport de marfă, în timp ce Germania are nu mai puțin de 346 de întreprinderi feroviare active care oferă servicii de transport de călători și/sau de marfă. Numărul mare de companii existente pe piață indică o piață foarte competitivă.

Mare parte a companiilor feroviare activează în domeniul transporturilor feroviare de mărfuri. Serviciile de transport de marfă au fost oferite de 73% din toate întreprinderile feroviare, în timp ce serviciile de transport de călători au fost oferite doar de către o treime dintre operatori.

Țări care s-au redresat mai repede decât altele

Momentele critice din perioada pandemiei nu au fost depășite suficient de repede și cu aceeași intensitate de către toate țările, dimpotrivă, unele țări au continuat evoluțiile descendente. În 2021, țările membre au raportat un total de 4,41 miliarde de tren-km. Aceasta a reprezentat o creștere de +7% față de cele 4,12 miliarde de tren-km raportate în 2020. Cu toate acestea, această cifră rămâne cu 4% mai mică decât cele 4,58 miliarde de tren-km raportate în 2019.



Amplizarea redresării în ceea ce privește traficul feroviar variază substanțial de la o țară la alta. În timp ce, de exemplu, Danemarca (+6%), Ungaria (+5%) și Slovenia (+5%) au raportat creșteri importante ale traficului din 2021 în raport cu 2019, Kosovo (-28%), Letonia (-27%) și Grecia (-21%) au prezentat un trafic

semnificativ mai mic decât înainte de pandemie. Traficul de pasageri a reprezentat 81% din traficul total în 2021, în timp ce traficul de marfă a reprezentat doar 19%.

Mai puțin de o tonă din cinci transportată pe feroviar

În pofida eforturilor, la nivelul Comisiei Europene și a statelor membre de transfer a transportului de marfă pe cale ferată, lipsesc evoluțiile spectaculoase. Repartizarea modală a transportului feroviar de marfă în țările UE, indicator măsurat în tone-km, a fost de 16,8% din totalul transportului de marfă pe cale ferată în 2020, potrivit Eurostat.

În 2021, traficul de marfă (în termeni de tren-km) a revenit la nivelurile din 2019. S-a înregistrat o ușoară tendință de scădere începând cu 2017, ceea ce sugerează că declinul nu poate fi atribuit exclusiv impactului pandemiei. În ceea ce privește cererea,

traficul de marfă în termeni de tone nete-km a crescut cu 1,3 % din 2019. Acest lucru poate fi explicat parțial printr-o creștere substanțială, respectiv cu mai mult de 5%, în mai multe țări.

În 2021, încărcătura de marfă (tonă-km netă pe tren de marfă-km) a crescut cu +1,4 % față de 2019, ceea ce corespunde la o medie rată anuală de creștere de +0,8% în ultimii cinci ani.

În 2021, 52% din traficul total de mărfuri (în tone-km) provenea din transportul internațional. Această proporție a crescut cu un punct procentual din 2017. Evoluțiile sugerează că segmentul internațional are o evoluție mai bună decât cel intern.

Operatorii domestici, cu o cotă de piață de sub jumătate din total

Scăderea cotei de piață a operatorilor de transport de marfă domestici în raport cu cei noi nu e un fenomen nou, el fiind întâlnit prima dată în 2017. La acel moment, operatorii domestici au ajuns la o cotă de piață de 49%. Cota de piață a operatorilor netradiționali a crescut de la an la an începând cu 2017 și este în prezent de 36%. Cota de piață a operatorilor tradiționali străini a rămas stabilă. Piața de transport de marfă nu pare să fi fost afectată în mod semnificativ de pandemie.

În pofida unei creșteri a traficului de marfă de 1,2 % din 2019, veniturile din transportul de marfă au crescut doar cu +0,4 % în aceeași perioadă. Veniturile din transportul de marfă pe tren-km au rămas relativ stabile din 2019, cu o creștere de doar 0,2%. Veniturile din transportul de marfă pe tonă-km au scăzut ușor (-1,0%), deși acest lucru poate fi atribuit schimbărilor în tipul de mărfuri transportate.

Din 2017, creșterea medie a veniturilor pe piața de transport de marfă este de aproximativ +0,9% pe an. Acest lucru poate fi explicat prin creșterea constantă a factorului de încărcare a transportului de marfă.

Doar cinci călători din o sută aleg trenul

Titlul de mai sus e valabil dacă judecăm ponderea transportului de călători feroviar în total pe baza indicatorului pasageri-km. În 2020, cota modală a serviciilor de transport feroviar de călători în Uniunea Europeană a reprezentat 5,4% din totalul transportului terestru în ceea ce privește numărul de pasageri-km, ceea ce înseamnă o scădere de aproape trei puncte procentuale în comparație cu anul 2019, înainte de COVID.



În 2021, traficul de pasageri a continuat să fie afectat de pandemie. Însă, față de anul de „vârf” al epidemiei – 2020, în 2021 s-a înregistrat o creștere a traficului atât pe partea ofertei (trenuri-km de pasageri), cât și pe partea cererii (pasageri-km). În total, au fost raportate 3,58 miliarde de trenuri-km. Pe partea ofertei, trenurile-kilometri de pasageri au crescut din 2017 până în 2019, înainte de a scădea cu -10% în 2020. În 2021, acesta a crescut cu +7% față de anul precedent. În ceea ce privește cererea, pasagerii-kilometri au urmat o tendință similară, deși au crescut cu o rată mai mare în 2021 (+16%) în raport cu 2020.

Pandemia a avut un cuvânt de spus și în privința încărcării trenurilor, iar din acest punct de vedere cifre semnificative pot fi obținute din raportarea indicatorilor pasageri-km la tren-km.

În 2021, a existat o medie de 84 de pasageri pe tren. Aceasta este în creștere cu +7% față de 2020. La fel ca numărul total de pasageri-km, factorul de încărcare a pasagerilor a crescut constant din 2017 până în 2019, înainte de o scădere semnificativă în 2020 (-42%). Acest lucru a dus la un CAGR (*Compound annual growth rate*) negativ mare în ultimii cinci ani, de peste 10%.

Traficul național și-a revenit mai mult decât cel internațional

În 2021 s-a înregistrat o creștere atât a traficului național, cât și a celui internațional de pasageri, măsurat în termeni de pasageri-km, comparativ cu 2020. Creșterea traficului internațional (+3%) a fost mai mică decât cea a traficului național (+16%). Acest lucru poate fi explicat prin restricțiile privind circulația transfrontalieră internațională, care au fost impuse de multe țări pe parcursul anilor 2020 și 2021.

Această evoluție nu a modificat în mod substanțial distribuția între traficul național și cel internațional, 96% din trafic având loc pe plan național și doar 4% din traficul total revenind serviciilor internaționale.

În 2021, întreprinderile feroviare tradiționale naționale au continuat să dețină cea mai mare cotă de piață a transportului de călători, cu 77% din totalul pasagerilor-km (creștere de două puncte procentuale din 2019). Concurenții (operatorii neindepenenți și operatorii tradiționali străini) au înregistrat o reducere a cotelor de piață respective, în

comparație cu 2019. Pandemia a afectat mai puțin grav operatorii tradiționali interni decât concurenții lor.

În 2021, 13 țări au raportat existența unui monopol de facto, întregul trafic de pasageri fiind operat de operatorii tradiționali interni și de filialele acestora. Cotele de piață ale întreprinderilor feroviare existente și neexistente sunt un indicator important al potențialului de avantaje competitive pentru operatorii tradiționali și al posibilelor bariere pentru noii intrați pe piață.

Un sfert de euro obținut la fiecare pasager transportat

În 2021, venitul mediu al întreprinderilor feroviare de transport de călători a fost de 23,09 euro pe tren-km și de 26,11 eurocenți pe pasager-km. Veniturile din partea ofertei au crescut constant, înainte de o scădere de -2% în 2020 ca urmare a pandemiei. În ceea ce privește cererea, venitul pe pasager-km crescuse moderat din 2017 până în 2019, înainte de o creștere semnificativă în 2020 (+47 %). Această creștere a veniturilor poate fi atribuită scăderii numărului de pasageri-km, care este mai mare decât cea a veniturilor totale. Reducerea veniturilor totale a fost moderată, deoarece în 2020 s-au acordat sume mari de despăgubire întreprinderilor feroviare. Valoarea totală a compensațiilor publice în cele 25 de țări care au raportat date privind veniturile aproape s-a dublat între 2019 și 2021, crescând de la 22,8 miliarde de euro la 44,8 miliarde de euro.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>