

Consiliul Concurenței: CFR SA trebuie sa permita operatorilor de transport feroviar sa își aleaga furnizorul de energie



Consiliului Concurenței recomanda CNCF CFR SA crearea condițiilor tehnice astfel încât Operatorii de Transport Feroviar (OTF) sa- și poata alege furnizorul de energie electrica, ceea ce ar conduce la reducerea valorii facturilor pentru curentul de tracțiune, pe care o achita OTF și, implicit, la creșterea profitabilității transportului feroviar de marfa și la tarife mai mici pentru utilizatorii acestui serviciu. În prezent, OTF nu au posibilitatea de a-și lege furnizorul de energie electrica, deși piața energiei este liberalizata, furnizorul unic pentru sistemul feroviar fiind Electrificare CFR, filiala deținuta integral de CNCF CFR SA.

Aceasta recomandare vine în urma studiului realizat de Consiliul National de Supraveghere din Domeniul Feroviar (CNSDF), din cadrul Consiliului Concurenței, care a sintetizat principalele aspecte ce caracterizeaza transportul feroviar de marfa din România.

În anul 2020, în condițiile pandemiei generate de SARS – Cov 2, traficul feroviar de marfa s-a diminuat cu 6,6%, iar numarul trenurilor de marfa puse în circulație a scazut cu 15,4%, față de anul anterior. În același timp, cantitatea de marfa transportata cu trenul, exprimata în tone nete-km, s-a diminuat cu 14,7%, iar veniturile OTF de marfa au înregistrat o scadere de 13,7%, arata Studiul CNSDF.

Principalii OTF, din punct de vedere al veniturilor realizate din transportul de marfa pe calea ferata, sunt: CFR Marfa, Grup Feroviar Român, Deutsche Bahn Cargo și Unicom Tranzit, iar din punct de vedere al Indicatorului parcursului trenurilor (tren-km) în trafic național și internațional de marfa, CFR Marfa și Grup Feroviar Român sunt cei mai importanți competitori.

În ceea ce privește cantitatea de tone nete-km transportata, principalii OTF sunt CFR Marfa, Grup Feroviar Român, Deutsche Bahn Cargo, Tehnotrans Feroviar și Unicom Tranzit.

Principalele marfuri transportate pe calea ferata sunt produsele petroliere și derivate, cerealele, materialele de construcții și materiile prime (minereu, carbune, bușteni, îngrășaminte).

În urma analizei, reiese faptul ca, deși piața româneasca de transport feroviar de marfa este concurențiala, profitabilitatea acestei activități este redusa. Acest aspect este confirmat și de faptul ca ponderea transportului feroviar de marfa din România, în total moduri de transport, a fost de 12%, în timp ce transportul rutier a deținut o pondere de 68%.

Gradul redus de automatizare si numarul ridicat al restrictiilor de viteza se reflecta negativ asupra vitezei medii comerciale a trenurilor de marfa, care se situeaza în jurul valorii de 16 km/h.

Viteza redusa de circulație pe calea ferata și favorizarea transportului rutier, prin restituirea accizei pe carburanti transportatorilor rutieri de marfa, au determinat o scadere a profitabilității transportului feroviar de marfa, comparativ cu transportul rutier.

În aceste condiții, a scazut interesul OTF de marfa de a-și înnoi parcul de material rulant, dar și interesul potentialilor investitori în infrastructura de servicii feroviare, în special în ceea ce privește dezvoltarea de terminale de marfa.

Astfel, este necesara alocarea corespunzatoare a fondurilor de la bugetul național și utilizarea eficienta a fondurilor europene destinate infrastructurii feroviare pentru a crește gradul de automatizare și de electrificare a caii ferate, pentru repararea și modernizarea secțiunilor de cale și eliminarea restricțiilor de viteza, astfel încât sa creasca viteza de circulație pe calea ferata.

Pentru a permite acces nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestora, CNCF CFR trebuie sa elaboreze Documentul de Referinta al Retelei (DRR) care precizeaza în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarificare și de alocare a capacitaților de infrastructura, orice alte informații de acest fel. Cu toate acestea, DRR nu include toate informațiile referitoare la infrastructurile de servicii deținute de operatorii infrastructurilor de servicii din România.

Astfel, CNSDF solicita operatorilor infrastructurilor de servicii sa transmita CNCF CFR SA informațiile privind condițiile de acces, serviciile furnizate și la tarife, care vor fi incluse în DRR sau sa indice administratorului infrastructurii un site unde aceste informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit, în format electronic.

În condițiile în care Uniunea Europeana (UE) și-a propus ca 75% din transportul de marfa efectuat, în prezent, pe cale rutiera, sa fie reorientat catre transportul feroviar și transportul pe caile navigabile interioare, ținta este ca până în anul 2050, traficul feroviar de marfa sa se dubleze, iar rețeaua Trans-Europeana de Transport (TEN-T), echipata pentru un transport sustenabil și inteligent cu conectivitate de mare viteza, sa fie operaționala. TEN-T este un proiect al UE ce prevede crearea unei rețele complete de transport auto, feroviar și naval.

Astfel, pentru a se realiza conexiunile cu rețeaua TEN-T centrala, trebuie implementate cu prioritate proiectelor de modernizare și electrificare a infrastructurii aferente celor doua Coridoare Europene Feroviare de Marfa care strabat România: Coridorul feroviar de marfa Orient/Est-mediteranean și Coridorul feroviar de marfa Rin-Dunare.

De asemenea, de o importanță deosebita este reabilitarea si modernizarea conexiunilor feroviare cu portul Constanta[3] (dublarea caii ferate existente și modernizarea secțiunii existente între Port Constanța – Palas), în vederea creșterii eficienței circulației trenurilor de marfa spre si dinspre port, dar și a asigurării cerintelor specifice de interoperabilitate. În același timp, fluidizarea traficului feroviar din Portul Constanța prin utilizarea eficienta a infrastructurilor de servicii ar putea determina creșterea cantității de marfuri care tranziteaza portul.

CNSDF este organismul de reglementare național unic care urmarește, în mod constant, respectarea prevederilor naționale și ale Uniunii Europene în domeniul feroviar, în special cu privire la procedura de alocare a capacitaților infrastructurii feroviare, accesul la infrastructurile de servicii, la serviciile feroviare și tarificarea acestora, sistemul de tarificare, managementul traficului feroviar, planificarea lucrarilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate, conformitatea cu cerințele privind conflictele de interese, în vederea deschiderii pieței pentru concurența și creșterea concurenței în beneficiul consumatorilor.

Prin activitatea derulata, CNSDF monitorizeaza activitatea pietelor de servicii feroviare și consulta cu regularitate reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport marfuri și calatori, valorificând opiniile acestora, în principal prin adoptarea unor masuri și formularea unor recomandari care sa faciliteze dezvoltarea pieței serviciilor de transport feroviar.