

Consiliul Concurenței recomandă un set de măsuri menite să eficientizeze companiile de cai ferate



Consiliul Concurenței recomandă preluarea terminalelor de marfuri care aparțin CFR Marfa de către CFR SA (Infrastructura), ceea ce va conduce la îmbunătățirea serviciilor oferite operatorilor feroviari și, în același timp, va ajuta CFR Marfa să își reducă datoriile, arată un comunicat al consiliului.

La sfârșitul anului 2018, CFR SA avea de încasat 1,37 miliarde lei de la operatorii de transport feroviar, din care cea mai mare parte reprezintă datorii ale CFR Marfa.

Această 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 caracterizează infrastructura de transport feroviar și a elaborat o serie de propuneri și recomandări.

CFR SA administrează și întreține infrastructura feroviara publică, pe baza veniturilor proprii și, în completare, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din fonduri alocate de la bugetul de stat.

Costurile anuale de funcționare a infrastructurii feroviare din România se stabilesc de către CFR SA pe baza traficului contractat cu operatorii de transport feroviari, în baza contractului de acces încheiat cu aceștia, a normativelor tehnice de întreținere și reparație a infrastructurii feroviare, precum și a proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a infrastructurii.

Distribuția teritorială a rețelei feroviare acoperă relativ uniform suprafața României și deserveste majoritatea centrelor urbane și economice, fapt care ar trebui să confere un avantaj important acestui mod de transport.

Cu toate acestea, starea actuală a infrastructurii feroviare reprezintă principalul element limitativ al performanțelor circulației trenurilor: viteza medie redusă, atât pentru transportul feroviar de marfă (15,99 km/h în 2018), cât și pentru cel de călători (43,86 km/h în 2018), care defavorizează acest mod de transport.

Finanțarea insuficientă a lucrărilor de întreținere, reparație și reînnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresivă a acesteia și la creșterea gradului general de uzură a componentelor infrastructurii, putând conduce la creșterea numărului de accidente feroviare. Scadentele la reînnoire ale elementelor de infrastructură feroviara au crescut semnificativ, depășind 60% pentru majoritatea subsistemelor feroviare.

Ca urmare, reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată și susținută de măsuri care să asigure

sustenabilitatea investitiilor si costurilor publice, eficacitatea utilizarii acestora și creșterea gradului de concurență pe piața, prin atragerea mai multor operatori.

Un prim pas în aceasta directie ar fi realizarea unui buget multianual pentru CFR SA, astfel încât sa nu mai existe întârzieri în derularea programelor de întreținere si reparare a infrastructurii feroviare din cauza lipsei de finantare.

În acelasi timp, este necesara elaborarea unei politici corelate în domeniul transportului (feroviar-rutier-maritim) si dezvoltarea unui sistem de terminale intermodale/multimodale de marfuri la nivel regional, pentru a reduce costurile si emisiile de gaze cu efect de sera.

De asemenea, o mai buna utilizarea a fondurilor europene alocate transportului feroviar va conduce la îmbunatatirea vitezei de circulatie a trenurilor si, implicit, la cresterii atractivitatii transportului feroviar de calatori si marfa. Tot în scopul cresterii numarului de calatori este necesara reabilitarea cailor de acces catre/dinspre gari, a spatiilor din jurul acestora si, acolo unde este cazul, asigurarea unor mijloace de transport în comun, care sa faciliteze accesul calatorilor de la/spre gara si centrul localitatii, prin implicarea autoritatilor administratiei publice locale.

Rețeaua de cai ferate din România are o lungime de 10.628 km, fiind a saptea rețea feroviara ca marime din Uniunea Europeana, din care 4.031 km este electrificata.