

# Transportul mărfurilor pe calea ferată

În contextul actual tulbure politic și dificil economic vom putea sau nu profita de pe urma acestei...

...oportunități care s-a ivit de a demonstra faptul că România poate suplini verigile lipsă din lanțurile de aprovizionare cu mărfuri Est-Vest prin portul Constanța și/sau transportul feroviar

- Anul 2018 a fost anul transportului intermodal – România nu a demonstrat că are proiecte viabile și eficiente
- Anul 2021 a fost anul căilor ferate – a relevat faptul că avem o moștenire neglijată al cărei viitor este deocamdată sper! greu de întrevăzut

În prezentările mele anterioare am subliniat

- ❖ **modul deficitar în care România s-a pregătit și se pregătește pentru provocările transportului multimodal**
- ❖ **decăderea transportului feroviar**

Din perspectiva conflictului care a izbucnit la granițele noastre, ceea ce pot constata este că portul Constanța și căile ferate române (atât pe partea de infrastructură cât și operatorul de marfă) riscă să nu poată valorifica oportunitatea care din cauza unui eveniment nefericit ne-a fost oferită

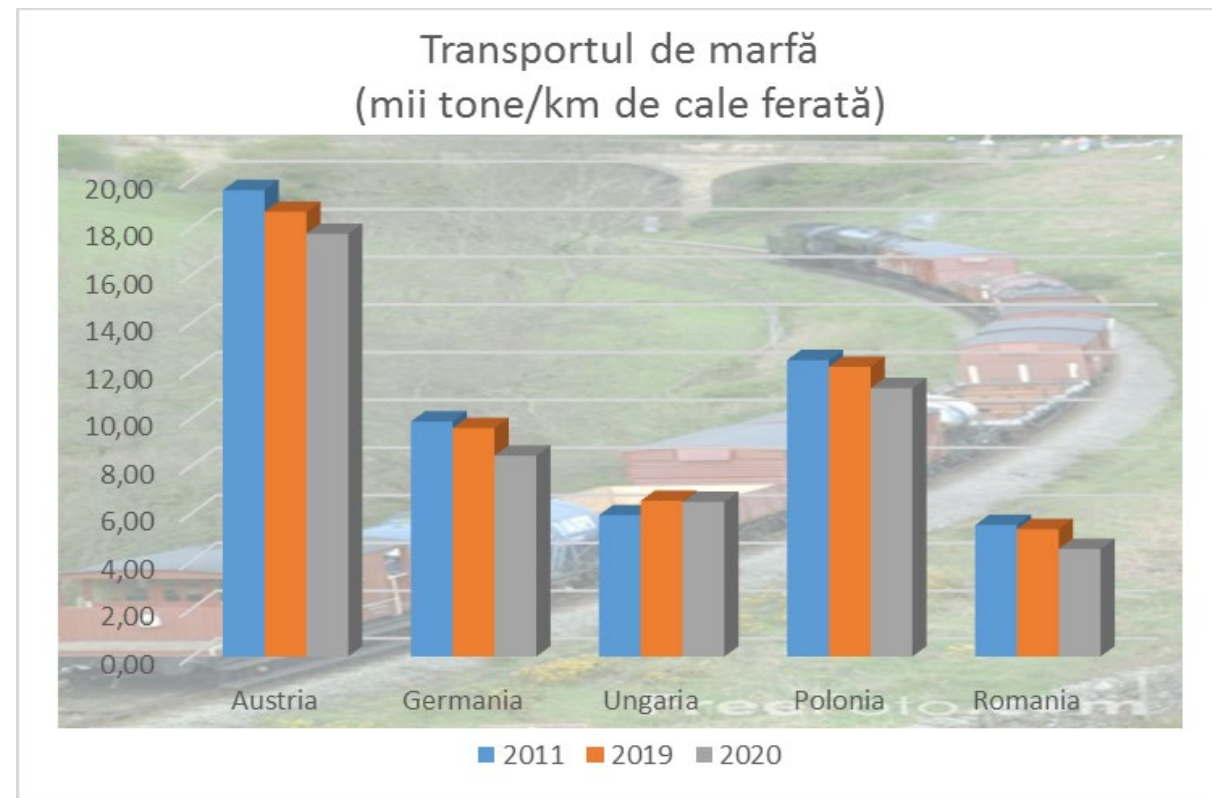
Portul Constanța - În Raportul pe anul 2020, an marcând 125 de ani de la înființare, scopul declarat al Administrației portului Constanța este ca acesta "să devină unul din cele mai importante din regiune și UE", cu legături feroviare eficiente.

... rămâne să vedem cum se vor descurca și operatorul infrastructurii de cale ferată și transportatorii feroviari de marfă

## Cum stăm în raport în cadrul Uniunii Europene?

- în 2018, lungimea totală a rețelei feroviare din UE-27 era de aproximativ 201.000 km de linie
- aproximativ **75%** din rețea era electrificată, cu 855 km mai mult decât în 2015
- sectorul feroviar contribuie substanțial la coeziunea economică și socială a UE27 prin
  - ❖ numărul de angajați (peste 916 de mii),
  - ❖ asigură transportului a **1,6 miliarde de tone de mărfuri**
- ❖ România are o rețea de **10 mii de km de cale ferată**, din care circa **40%** este electrificată

- **Principalele mărfuri transportate pe calea ferată sunt produsele petroliere și derivate ale acestora, cerealele, materialele de construcții și materiile prime (minereu, cărbune, bușteni ș.a.)**
- **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%.**



**Economia totală realizabilă la nivel național doar prin transferul către calea ferată a 30% din transportul rutier de mărfuri ar reprezenta cel puțin 3,65% din PIB**

## Cheltuielile cu infrastructura și cu materialul rulant (1)

- Austria, doar pentru a sublinia ideea că deși sumele investite de autoritățile austriece nu sunt mari, iar starea generală a căilor ferate este una specifică țărilor dezvoltate, în medie investiția în infrastructură este de 400-500 milioane de euro și tot cam atât pentru achiziționarea și întreținerea materialului rulant, așadar în deceniul trecut cheltuielile totale s-au situat la circa un miliard de euro pe an pentru aproximativ 5,5 mii km de cale ferată; dacă privim din perspectiva cheltuielilor în infrastructura feroviară/ locuitor, Austria este a doua țară europeană, după Luxemburg
- Bulgaria pentru contrast, o țară cu care ne putem compara cu adevărat: la o lungime a rețelei de puțin peste 4.000 de km, asemănătoare așadar cu Austria, cheltuielile cu materialul rulant sunt la nivelul a 4-30% față de nivelul austriac, la nevoi de investiții infinit mai mari.

	2010	2011	2013	2014	2017	2019
Ungaria	54,387	19,9	25,320,9	62,5	67,8	64,03
Austria	487	500	135	513	:	:
Polonia	2,439	2,916	10,608	3,808	2,394	2,640
Bulgaria	19,3	12,4	45,9	28,3	13,5	

## Cheltuielile cu infrastructura și cu materialul rulant (2)

- În schimb, Ungaria, pentru o rețea de circa 8 mii de km de cale ferată investește aproape constant în fiecare an între 20 și 30 de milioane de euro, iar cu materialul rulant a cheltuit sume fabuloase în întreaga perioadă analizată și continuă an de an să aloce peste 60 de milioane de euro. Sumele alocate materialului rulant de Bulgaria au fost în anul 2017, de 5 mii de ori mai mici!
- De altfel, Ungaria a investit în infrastructură sume exorbitante, iar ca rezultat, a ajuns la un nivel comparabil cu cel al austriecilor, lăsându-ne mult în urmă
- Polonia, chiar dacă nu se află la nivelul cheltuielilor Ungariei, a înțeles că lipsa unei finanțări susținute echivalează cu pierderea unei moșteniri, astfel că în cazul materialului rulant a purces la alocări constante peste 2,5 milioane de euro, cu un vârf în anul 2013.

## Pentru dezvoltarea infrastructurii este nevoie de o sursă de venit clară și sigură, pe termen lung, predictibilă, capabilă să acopere nevoia uriașă de investiții

Din strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, aprobată prin HG nr. 985/2020, câteva observații:

mii lei, media anilor 2015-2019

venituri totale	3.655.487
venituri din exploatare	3.466.661
venituri operationale, d.c.	2.151.368
venituri proprii din TUI	857.085
alte venituri proprii	318.412
alocații și subvenții	975.871
venituri neoperaționale	1.315.293
venituri financiare	188.827

○ veniturile proprii obținute exclusiv din exploatarea rețelei feroviare și a bunurilor companiei reprezintă mai puțin de 34% din veniturile din exploatare, iar veniturile neoperaționale circa 38%.

○ veniturile neoperaționale, care nu au legătură cu activitatea curentă a companiei (provin din vânzări de active, amenzi, provizioane, etc.) sunt fluctuante de-a lungul perioadei analizate, de exemplu componenta de provizioane a variat de la 54 de milioane de lei până la 500 de milioane de lei, iar totalul între 822 de milioane de lei la aproape 2 miliarde.

## Pentru dezvoltarea infrastructurii este nevoie de o sursă de venit clară și sigură, pe termen lung, predictibilă, capabilă să acopere nevoia uriașă de investiții

mii lei, media anilor 2015-2019

cheltuieli totale	3.460.913
cheltuieli din exploatare	3.279.716
cheltuieli operationale, d.c.	1.929.793
cheltuieli cu personalul	1.181.989
cheltuieli cu reparațiile	94.975
cheltuieli cu servicii prestate de filiale	144.543
cheltuieli neoperationale	1.349.923
cheltuieli financiare	181.197

- pe partea de cheltuieli, este de remarcat faptul că **din cheltuielile operaționale circa 60% reprezintă cheltuielile cu salariile**
- din compararea veniturilor din TUI cu cheltuielile salariale, se observă că acestea ar acoperi doar 72,5% din salarii
- alocațiile și subvențiile **pentru întreținere a fost în medie de 64%**, iar în realitate o mare parte din aceste fonduri au fost direcționate către plata obligațiilor (față de bugetul de stat sau alți creditori, inclusiv salariați)



- Întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice pentru perioada 2021-2025 totalizează **7,6 miliarde lei**, iar dacă se iau în calcul efectele cursului de schimb și ale aplicării legislației privind statutul personalului feroviar, influențele conduc la o sumă totală de **14,7 miliarde lei**
- Reînnoirea infrastructurii feroviare publice ar însemna **6,2 miliarde lei**
- Cheltuielile privind modernizarea/reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru creșterea eficienței activităților de administrare a infrastructurii feroviare, inclusiv proiectele privind rețeaua TEN-T, se ridică la **53 de miliarde de lei**.

Proiectele de investiții și de dezvoltare sunt imposibil de realizat în lipsa unei finanțări consistente și continue

Instrument financiar	Avantaje	Dezavantaje
<b>PNRR</b> destinat revenirii economiei după pandemia de COVID-19	costuri relativ reduse (pe partea de finanțare rambursabilă)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nu pot fi propuse decât proiecte mature</li> <li>• trebuie asigurată finanțarea curentă</li> </ul>
<b>Cadrul financiar multianual 2021-2027</b>	mai flexibil decât PNRR	încă nu a fost definitivat Acordul de parteneriat
<b>Împrumuturi rambursabile cu garanția statului</b>	destinație clar negociată și aprobată	<ul style="list-style-type: none"> <li>• cost ridicat</li> <li>• se răsfârânge asupra deficitului bugetar</li> </ul>
<b>Finanțare prin proiecte PPP</b>	un instrument flexibil pentru asigurare accesului la bunuri și servicii de înaltă calitate cu resurse publice reduse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• costuri de negociere ridicate (în lipsa expertizei)</li> <li>• supravegherea derulării investiției propriu-zise</li> </ul>

Și, ca o completare la posibilitățile de finanțare, aș sublinia importanța facilităților posibil de acordat operatorilor feroviari

Ținând cont de distorsiunile care afectează transportul feroviar (pe care și *Green Deal* le-a evidențiat)

- **transportul rutier** – prin ajutorul de stat la nivel european acordat la plata accizelor la carburanți
- **transportul aerian** – prin ajutoarele de stat aprobate mai tuturor operatorilor din domeniu, derogări de la obligațiile de utilizare a biocombustibililor, prelungiri de termene de conformare

Am inițiat o propunere legislativă de instituire a unui program de stimulare a transportului feroviar prin sprijinirea operatorilor feroviari (PL-x nr. 223/2022)

- scutirea de la plata accizelor pentru motorina utilizată
- perioada: 2023-2027
- cantitatea de referință: consumul agregat raportat la nivelul anului 2019

Vă mulțumesc pentru atenție!

