

CĂILE FERATE ROMÂNE ÎNCOTRO ? „S. O. S.” - C.F.R.!

Octavian Udriște

București, 9 noiembrie 2017

Sistemul feroviar din România, sistem strategic, indispensabil unei stat de mărimea României, membru al UE, se află de mai mulți ani într-o criză profundă. Cauzele crizei sunt multiple și, din păcate, majoritatea acestora sunt de natură subiectivă, care impun o analiză reponsabilă urmată de măsuri în consecință.

Nu este pentru prima dată când Căile Ferate Române trec printr-o astfel de criză, așa cum au fost perioadele postbelice. De această dată nu războiul este cauza situației, ci politica greșită dusă în ultimii 27 de ani.

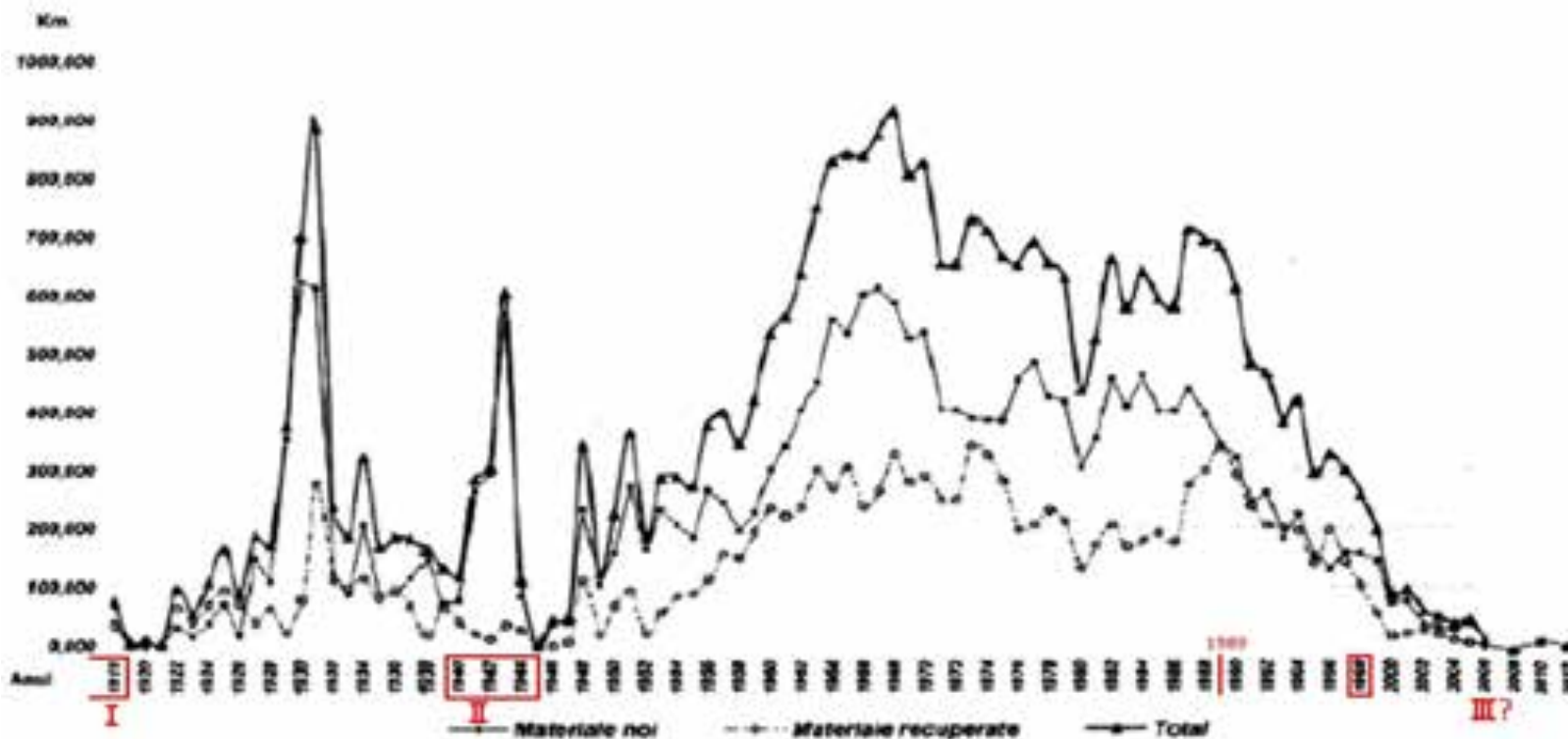
“Căile ferate trebuie să fie o instituție complet autonomă a Statului, avându-și conducerea ei specială, cu un consiliu de administrație cu totul în afara luptelor politice, care consiliu să decidă suveran asupra personalului și asupra cheltuielilor sale, în limita bugetului votat.”

Citat din memoriul Asocierii Generale a Inginerilor din România și al Societății Politehnica 1920

O IMAGINE EDIFICATOARE

EVOLUTIA LUNGIMII REȚELEI FERROVIARE CONSTRUIȚE ȘI MODERNIZATE ÎNTRE ANII 1918-2012

Sursa: CN CFR SA



ÎNTREBARE:

Dacă sistemul feroviar este sistemul de transport cel mai prietenos cu mediul, de ce în România a fost neglijat timp de 27 de ani?

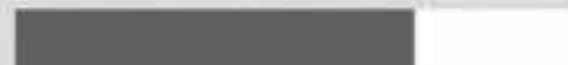
EU CO2 EMISSIONS



1,8%



71%



14,5%



12,3%



PRINCIPALELE CARACTERISTICI ALE REȚELEI CFR

Lungimea de exploatare a rețelei:...10.629 km, (a opta țară din UE-26), din care:

-Linie dublă:.....2.909 km. 27,4 %;

-Linie electrificată:4.028 km. 37,9

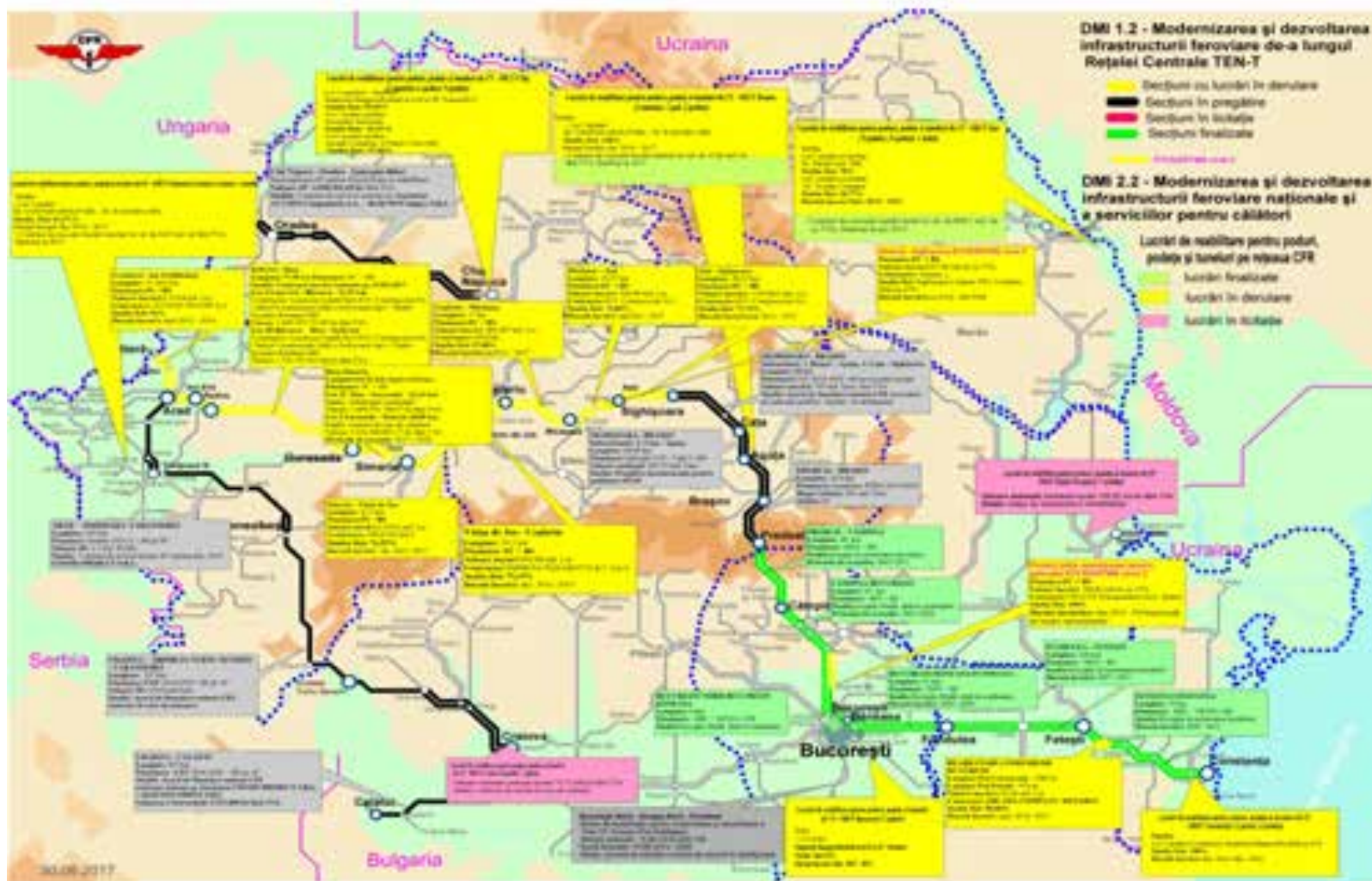
% -Lungimea rețelei "interoperabile":.....6.875 km;

-Lungimea rețelei "neinteroperabile":... 3.754 km.

TEN-T Core + TEN-T Comprehensive = 4489 km



Stadiul lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare din România



Dacă în 17 ani s-au "modernizat":

București-Câmpina, în lungime de 92 km, modernizați în perioada 2001-2004;

București-Constanța, în lungime de 225 km, modernizați în perioada 2005-2011;

Câmpina-Predeal, în lungime de 48 km, realizați în perioada 2007-2011;

Frontieră-Km 614, în lungime de 41 km, realizați (96%) în perioada 2012-2017;

100 km recent recepționați pe tronsonul Simeria-Sighisoara,

în total cca. 500 km.

Câți ani mai sunt necesari pentru finalizarea celorlalți cca.400 km din coridorul IV? *În acest ritm, probabil alți 14 ani.*

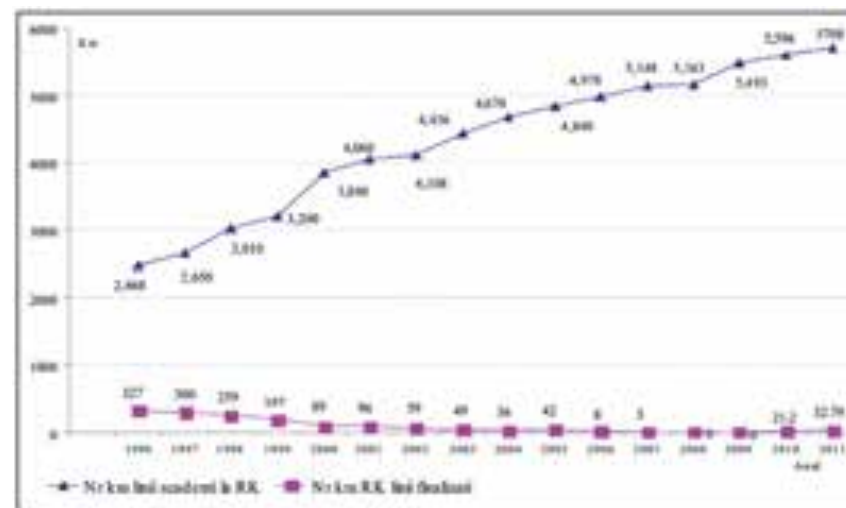
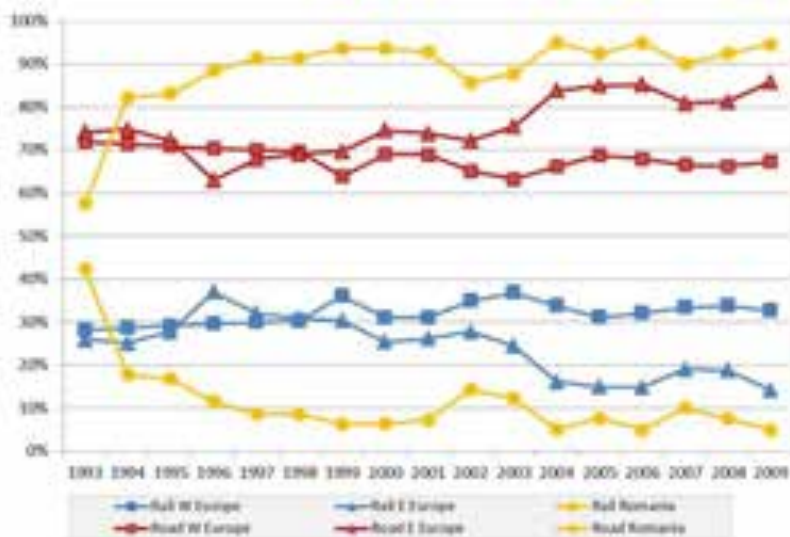
Dar pentru ceilalți peste 4000 km ai rețelei TEN-T? *Păstrând același ritm, probabil 140 de ani.*

Ce facem cu restul rețelei?

Semnalul de alarmă al CER-Comunitatea Căilor Ferate Europene din anul 2012

Investiții (%) în sectoarele rutier și feroviar în țările membre ale UE

Reprezentarea grafică a evoluției numărului de km scadenți la RK (curba albastră) și km de cale refacționați (curba roșie)



**cu principalele date privind reparațiile capitale-(RK), ale infrastructurii
feroviare**

	1998	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Linii scadente la RK (km)	3010	5148	5163	5493	5596	5708	8186	8624	8690	9.908	9908	
Linii reparate RK (km)	259	3	0	0	21,2	32,8	12,6	13,7	8,3	0	19	
Numărul restricțiilor de circulație	—	373	411	547	386*	462	433	382	445	375	524	
Lungimea totală a restricțiilor (km)	—	1019	1103	1408	999*	871	624	557	634	611	992	
Viteza medie tehnică (km/h), pe întreaga rețea	—	—	—	—	66,2	66,4	66,8	69,1	68,9	70,2	70,17	
Fonduri solicitate de la Bugetul de Stat pentru RK Linii (mil lei)	235	643	700	760	775	775	750	750	400	400	400	
Fonduri aprobate pentru RK infrastructura	mil.lei	65,5	11,6	55,2	13,3	56,0	56,5	145	105	26	82,5	88,99
	%	27,7	1,8	7,9	1,75	7,2	7,2	19,3	14,0	6,5	20,6	22,24

Semnalul de alarmă al DG MOVE Tabloul de bord

publicat în toamna anului 2016, după analiza tuturor sistemelor de transport din cele 28 de țări membre UE. Din nefericire, România se află pe ultimul loc.

Intrând în detalii, constatăm că la capitolul infrastructură feroviară, din punct de vedere calitativ, România se află pe locul 26, datorită faptului că Malta și Cipru nu au căi ferate.

	Among top 5	Among bottom 5	Overall	Rank
NL	15	2	13	1
SE	11	3	9	2
DE	12	4	8	3
AT	11	3	8	3
DK	10	3	7	5
FI	10	3	7	5
HU	8	3	5	7
UK	10	5	5	7
EE	8	5	3	9
FR	8	5	3	9
SK	7	4	3	9
IE	4	2	2	12
CZ	5	4	1	13
ES	6	5	1	13
LV	7	6	1	13
CY	4	4	0	16
IT	6	7	-1	17
LU	6	8	-1	17
MT	5	8	-1	17
BE	6	8	-2	20
PT	5	7	-2	20
LT	6	10	-4	22
PL	4	8	-4	22
SI	3	8	-5	24
BG	6	12	-6	25
EL	1	11	-10	26
HR	3	13	-10	26
RO	4	19	-11	28



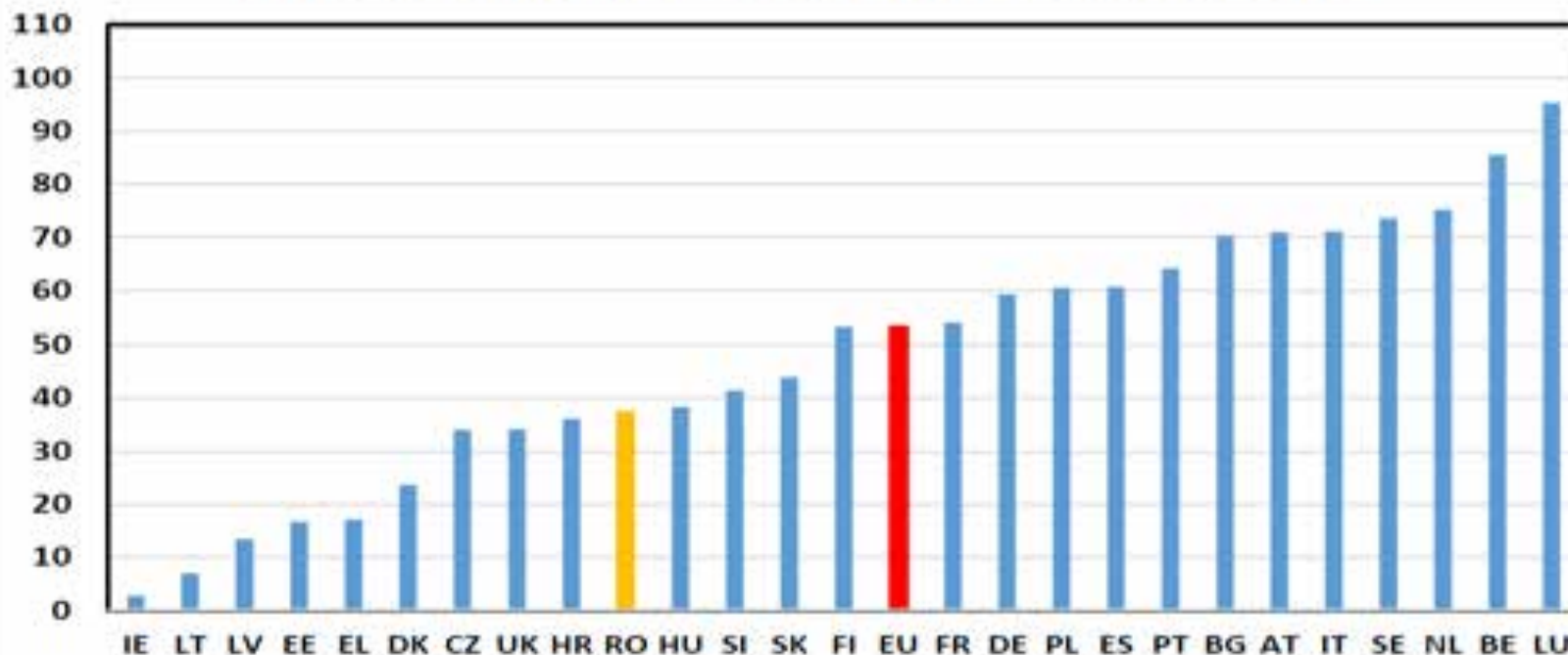
Linie electrificată "moștenită".....4.028 km. 37,9 %; (media din UE este 53,73%)

-În 27 de ani nu s-a electrificat niciun km !

-Linia Barboși –Tecuci, începută în 1988 nu s-a finalizat încă (SET Hanu Conachi)!

-"Gaura neagră" dintre Rădulești (Videle) și Giurgiu frontieră (58 km.) complică "viața" operatorilor"!

Procentul liniilor electrificate din tarile UE



**PRIMA LINIE DE C.F. DE PE TERITORIUL PRINCIPATELOR UNITE,
București Filaret- Giurgiu, pif. la 19/31 octombrie 1869,
este închisă de peste 12 ani, după căderea podului de la Grădiștea 12 aug. 2005**



Ce-i de făcut?
Așteptăm propunerile
dumneavoastră...



Bursa de locuri de munca și internship-uri – Carieră Feroviară în România

<http://clubferoviar.ro/jobs/>



Bursa de locuri de munca și internship-uri – Carieră Feroviară în România urmărește atragerea resursei umane către sectorul de transport feroviar, cu toate elementele sale importante: infrastructură, mentenanță, transport de marfă și călători, material rulant, instalații și electrificare.

Bursa de locuri de munca și internship-uri se adresează tuturor persoanelor aflate în căutarea unui loc de muncă sau celor care doresc să se reorienteze profesional spre ocupații cu posibilități de menținere a raportului de muncă pe termen mediu și lung.



Muțumesc pentru atenție

Dipl.Ing. Octavian Udriște