

COORDONARE VERSUS CONCURENȚĂ NERAȚIONALĂ ÎN TRANSPORTUL JUDEȚEAN ALBA

Conf. dr. ing. Florian GHIONEA

Universitatea „Politehnica“, București

REZUMAT. Lipsa unei coordonări între autorități conduce la apariția unor fenomene de concurență nerațională sau chiar nelegală în unele cazuri. Lista autorităților cuprinde cel puțin conducerea CFR Calatori, Consiliul Județean, Autoritățile rutiere locale. În materialul Informativ de față sunt analizate tehnic ofertele CFR și ale tuturor operatorilor rutieri din transportul interurban de pe teritoriul județului Alba. De asemenea sunt propuse măsuri de armonizare a graficelor de circulație feroviar și rutier pe tronsoanele de infrastructură pe care cele două moduri de transport își desfășoară activitatea de servicii în paralel. În concluzie o minimă coordonare ar exclude suprapunerile de oferte care diminuează rentabilitatea fiecăruia din participanții la transport în comun, fără ca în condiții de „libertate concurențială” să se obțină un nivel calitativ (al servirii cererii) mai bun.

Cuvinte cheie: transport interurban rutier, transport feroviar de scurt parcurs, concurență, subvenție.

ABSTRACT. The lack of coordination between the authorities leads to irrational competition phenomena and even in some cases illegal. The authorities are CFR Calatori, Consiliul Județean, Local authorities. In the present informal material, technical offers of CFR and other interurban transport operators from Alba are analyzed. Measures to correlate the rail transport schedule with the road transport schedule on the segments that are served by both transport modes are also proposed. In conclusion, a minimum correlation would exclude the offer's overlaps that diminish the profitability of each transport participant without obtaining a better qualitative level (of satisfying the demand) in "competition".

Keywords: intercity transport by road, rail short distance, competition, subsidy.

1. INTRODUCERE

Multe din materialele care se ridică la nivelul unei comunicări științifice (într-o măsură mai modestă și acesta), sunt precedate de un rezumat și de câteva cuvinte cheie care încearcă nu să tragă concluzii și nici să sintetizeze conținutul, ci să trezească interesul cititorului. În încercarea de a se ridica nivelul menționat mai sus, prezentul material ar trebui să conțină printre cuvintele cheie și următoarele două: **risipă și neconlucrare** (aceste noțiuni sunt prezente în textul comunicării, dar pot fi citite doar printre rânduri).

Afirmația referitoare la **risipă** se poate susține prin următoarele:

- în programul de circulație a trenurilor de călători care deservește liniile ferate de pe **teritoriul județului Alba** – care a făcut obiectul unui studiu mai amplu din care autorul încearcă să prezinte numai o parte – au fost introduse 140 de trenuri personale și trenuri curse de persoane. Pentru edificare, vezi schemele de mai jos;
- pentru cele 7 tronsoane de cale ferată – nu sunt secții de circulație propriu-zise, ci legături feroviare între 8 orașe mai populate ale județului – un calcul

rapid aduce în fața analistului următoarea valoare: la fiecare 48 de minute este îndrumat un tren și acest lucru se repeta pentru fiecare sens de mers în parte și pentru fiecare tronson.

• Dacă ritmul nu-l puteți cataloga încă drept mult prea susținut este de adăugat că din municipiul Alba Iulia sunt îndrumate zilnic 37 de trenuri într-o direcție, 35 în cea de-a doua direcție și 4 în cea de-a treia direcție, iar la o compunere medie de 5 vagoane a 100 de locuri s-ar putea expedia zilnic 45% din populația capitalei județului (practic toată populația activă). Comparativ, din București ar trebui să îndrume zilnic 2250 de trenuri dacă s-ar respecta proporția. Chiar simplificator, calculul de mai sus este de natură să indice o „oarecare” risipă de mijloace.

• De fapt observațiile efectuate de echipa din care autorul a făcut parte au confirmat o acoperire medie a capacității de transport oferite de calea ferată de cca. 20% la sosire – plecare - trecere prin stația CF Alba Iulia, iar credința care poate apărea într-o abordare logică „că pe parcurs gradul de acoperirea a capacității de transport se îmbunătățește” a fost aprioric invalidată de realitate.

TRANSPORTURILE ȘI DEZVOLTAREA REGIONALĂ



Județul Alba

Între liniile care marchează coridorul central pe direcția SV-NE se găsesc :

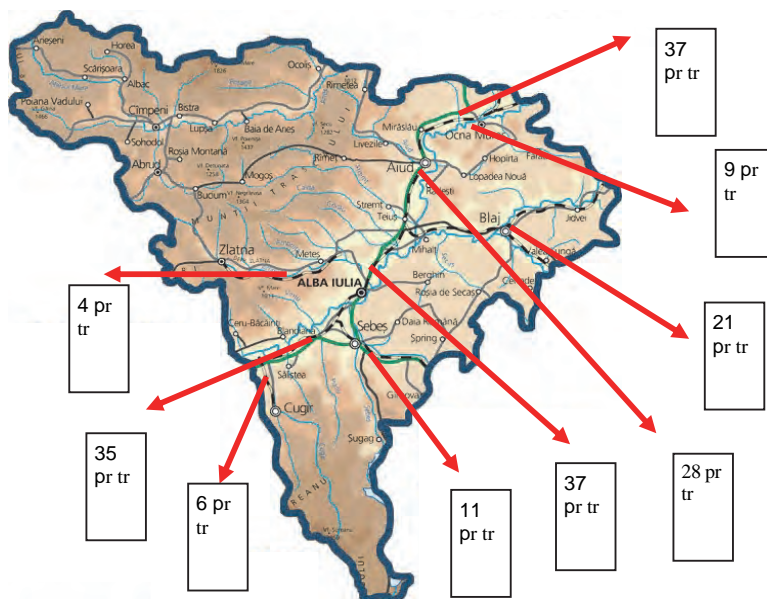
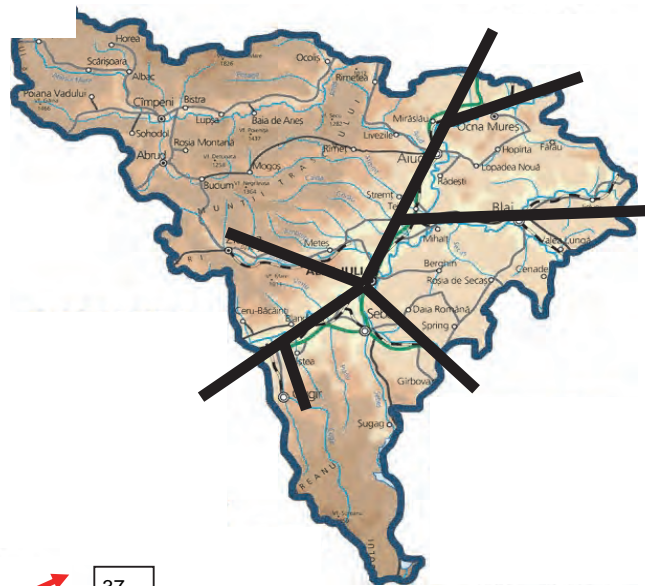
- toate liniile ferate;
- toate drumurile naționale;
- 85% din populație;
- 80% din economia neagrăcolă.

Fig. 1. Aria puternic deservită de rețelele de transport.

Județul Alba

Cele 7 tronsoane de cale ferată legând cele mai populate 8 orașe : Alba Iulia; Sebeș; Cugir; Zlatna; Blaj; Teiuș; Aiud; Ocna Mureș.

Fig. 2. Structura rețelei de transport.



Județul Alba

Încărcarea tronsoanelor feroviare cu trase de deservire locală

Fig. 3. Deservirea „feroviară” a rețelei de transport.

Afirmația referitoare la **neconlucrare** se poate susține urmărind modalitatea prin care răspunde transportul rutier interurban cererii publicului și ofertei concurenței:

- Sunt în exploatare 100 trasee interurbane județene (echipate cu 130 vehicule de capacitate cuprinse între 17-54 locuri) din care 75 sunt traseele ce au în componență distanțe care prezintă în proporție de cca. 65% lungimi aflate literalmente în paralelism cu infrastructura căii ferate.

- În ceea ce privește gradul de acoperire a capacității de transport, deplasările interurbane rutiere stau mai bine, cererea asigurând o acoperire de cca. 33% a capacității (deși observațiile au arătat că vehiculele circulă mai mult pline decât goale; aici ar fi necesară o analiză pe care nici Consiliul Județean Alba – contractorul lucrării din care am extras materialul – nu dorește să o adâncească și care sugerează la ce fel de resursă recurg operatorii de transport rutieri și care în pofida evidențelor contabile își permit să exploateze un sistem ce pare, scriptic, să fie sub limita de rentabilitate).

Pe firul acestor raționamente, se naște întrebarea cum supraviețuiesc cele 140 de curse feroviare unui trafic de călători mai degrabă scăzut și puternic atras de oferta rutiera?

Mai mult, din cele 140 de curse puse în funcție, 85 sunt ale CFR Călători și deservește toate relațiile neatractive – de exemplu Alba Iulia - Vințu de Jos, iar 55 aparțin unor operatori privați de transport feroviar, care au preluat relațiile atractive – de exemplu Alba Iulia - Aiud, prin procedee bazate pe un tip de „noroc” a cărui speranță de realizare ar fi trebuit să fie foarte mică (și, ca în alte domenii, bineînțeles că nu există dovezi referitoare la probabilitatea vizată mai sus, dar la limita bunului simț. (Cum este posibil ca tot ceea ce se dovedește rentabil să ajungă la privați și tot ceea ce se dovedește nerentabil să rămână societăților de cale ferată desprinse din SNCFR?). **Răspunsul la întrebarea pusă în acest paragraf se găsește în noțiunea de subvenție.**

2. DIAGNOZA SITUAȚIEI

Cauzele acestei situații – caracterizată de o tendință către competiție cu orice preț – își au rădăcinile, în primul rând, în lipsa unei coordonări între autorități, ce generează apariția unor fenomene de concurență nerațională sau chiar nelegală în unele cazuri. Lista autorităților cuprinde cel puțin:

- conducerea CFR Călători;
- consiliul județean;

- autoritățile rutiere locale;
- organele de poliție.

În modul cel mai concret, concurența se manifestă între :

- cursele județene rutiere, de o parte și cursele feroviare de cealaltă parte

- cursele puse în exploatare de diferiți operatori de transport rutier, unii aflați în situații de semilegalitate

- cursele efectuate în mod organizat de operatorii rutieri și cursele efectuate de particulari neautorizați.

Din punct de vedere tehnic:

- timpii de mers pentru orice cursă feroviară, respectiv pentru una rutieră, denota mereu un avantaj în favoarea deplasărilor rutiere, cu excepția tronsonului Blaj - Teiuș - Alba Iulia, unde drumul rutier, deși urmează linia directoare a infrastructurii feroviare, are o configurație puternic sinusoidală;

- transportul rutier este de asemenea în avantaj, atunci când se analizează punctele de îmbarcare-debarcare, care sunt de mult mai multe ori amplasate mai în „poarta clientului” decât pot fi amplasate o stație feroviară sau un punct de oprire în linie curentă;

- tariful unei călătorii arată o diferență favorabilă transportului rutier de până la 20% față de transportul feroviar;

- condițiile de transport sunt mai bune în vehiculele rutiere, în sensul că în prezent acestea beneficiază de aer condiționat, deplasările fiind admise numai cu persoane pe scaun etc.

Ce este de făcut ? Propunerea avansată către Consiliul Județean Alba (și pe care acesta o agreează) conține ideea unei **colaborări reale** între cele două moduri de transport, și anume:

- pentru legăturile între orașe să se instituie curse rapide feroviare care să oprească numai în orașe;

- pentru legăturile între orașe și comune să fie re-proiectate toate traseele rutiere care să facă oficiul de răspândire în teritoriul publicului calator;

- coroborarea graficelor de circulație ale căii ferate și ale operatorilor rutieri astfel încât orele de sosire și de plecare ale mijloacelor mobile să creeze condițiile optime de transbordare

Ideea unui transport de călători organizat prin colaborare pe principiul „**butuc cu spițe**” nu este de loc o noutate. Ceea ce apare într-adevăr excepțional este posibilitatea care se creează în acest fel, de a subvenționa și transportul rutier interurban. Detaliind: deși există prevederi legale care interzic subvenționarea transportului rutier interurban, totuși există și prevederi legale care permit asocierea intercomunitară între orașe și comune în scopul constituirii unor unități administrative, cu un regim care permite întrunirea condițiilor de suburbanitate.

Cu alte cuvinte, dacă în jurul capitalei Alba Iulia se organizează o **zonă administrativă unică**, în-globând comunele limitrofe, atunci deplasările între localitățile respective pot fi asimilate transportului suburban și pot fi subvenționate.

Mai mult, între Alba Iulia și Sebeș sunt doar 12 km și în condiții favorabile chiar și transportul între aceste două orașe poate fi asimilat transportului public periurban de călători (în programul de circul-

ație actual distanța este străbătută de vehicule interurbane în cca. 25 de minute, adică similar unor distanțe și timpi prezenți în București și în jurul lui.

Calcululele au arătat că doar cu 1/3 din trenurile utilizate în prezent se pot acoperi printr-un turnus rațional toate necesitățile de deplasare de la oraș la oraș și că doar cu 2/3 din vehiculele rutiere folosite în prezent se pot acoperi necesitățile de acces la oraș ale cetățenilor județului.



Județul Alba

Imaginea butucului central în jurul capitalei Alba Iulia și a spițelor de rangul întâi. Necesari: numai 1/3 din numărul actual de trenuri. Număr de puncte de oprire: 8 (numai pe teritoriul județului)

Fig. 4. Imaginea butucului – Alba Iulia și a spițelor de rangul întâi: Sebeș, Cugir, Zlatna, Blaj, Teius, Aiud, Ocna Mures

Județul Alba

Imaginea unora din centrele de adunare. Necesari: numai 2/3 din numărul actual de autobuze. Număr de puncte de oprire: 67 (comune pe teritoriul județului).

Fig. 5. Imaginea spițelor de rangul al doilea care își au originea în orașele Alba Iulia plus orașele satelit: Sebeș, Cugir, Zlatna, Blaj, Teius, Aiud, Ocna Mures.



În tabelul următor sunt prezentate cursele rutiere (adevrate graficului de circulație al trenurilor) pentru două localități din zona de influență Alba Iulia, arondarea acestora fiind vizibilă în figura 6: este prezentată una din schemele care stau la baza elaborării cadrului organizatoric pentru deservirea rutiera în

continuarea parcurșurilor feroviare care au ca punct de inițiere sau finalizare stația CFR Alba Iulia (trebuie să fie luate măsuri de armonizare a graficelor de circulație feroviar și rutier pe tronsoanele de infra-structura pe care cele două moduri de transport își desfășoară activitatea de deservire în paralel).

Trasee secundare cu destinație Alba Iulia

Capătul activ al cursei	Capătul pasiv al cursei	km	min	Curse	Cap. veh.	Nr. veh.	Program circulație			
							Către oraș		Dinspre oraș	
							Plecare	Sosire	Plecare	Sosire
Vingard	Alba Iulia	29	70	6	23	2	5.05	6.15	13.40	14.50
							6.40	7.50	5.20	6.30
							15.00	16.10	16.20	17.30
							18.15	19.25	14.15	15.25
							17.40	18.50	19.00	20.10
Colibi	Alba Iulia	28	70	2	10	1	5.45	6.55	14.10	15.20
							15.30	16.40	16.50	18.00

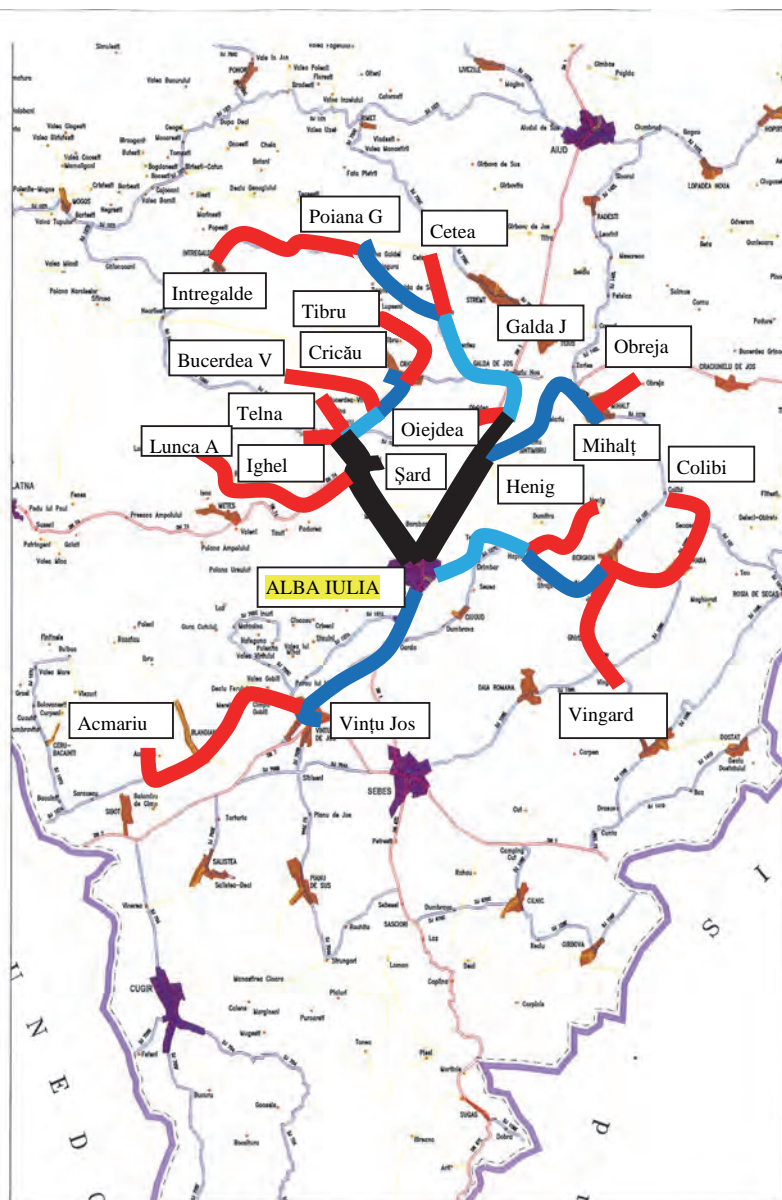


Fig. 6. Deservirea rutieră în jurul butucului principal – Alba Iulia.

Concluzia: o minimă coordonare ar exclude suprapunerile de oferte care diminuează rentabilitatea fiecăruia din participanții la transportul în comun, fără ca în condiții de „libertate concurențială” să se obțină un nivel calitativ (al deservirii cererii) mai bun.

Dovezi că sunt condiții pentru cristalizarea unei soluții există:

- În paralel cu studiul – care a demarat în primăvara anului 2010 – s-au pus bazele unei asocieri (AIDA) între Alba Iulia și 6 comune aflate la mai puțin de 10 km depărtare, în vederea extinderii activității de transport urban către aceste noi destinații „periurbane” (atenție însă: în condiții urbane, adică în picioare, fără orar prestabilit).

- S-au efectuat diligențe pe lângă conducerea CFR Călători pentru regândirea graficului de circulație la următoarea schimbare de mers (decembrie 2011).

- Primăria Alba Iulia a solicitat extinderea studiului început de Incertrans pentru Consiliul Județean Alba în vederea cuprinderii în soluție și a mișcării mijloacelor orașenești.

3. PROBLEMELE REFERITOARE LA CALITATEA SERVICIULUI

Transferul modal al persoanelor duce deseori fie la o pierdere a confortului și/sau o mărire a duratei deplasării, fie implică costuri mai mari. Intermodalitatea este definită ca fiind cadrul material și procedural care asigură condiții optime străbaterii unui traseu pe care un călător îl parcurge, de la origine și până la destinație, de-a lungul unor rețele combinate în care sunt implicate cel puțin două mijloace diferite de transport, exceptând mersul pe jos. Obiectivul principal al intermodalității este acela de a oferi călătorului posibilitatea de a se deplasa „din ușă în ușă” eficient și confortabil. Situația preconizată în transportul intermodal de călători în Județul Alba arată faptul că există căi de a dobândi toate aceste beneficii, dar numai în prezența unei analize a raportului dintre costuri și beneficii.

Un exemplu bun de interoperabilitate poate fi dat la nivel regional, cum este cazul orașului Karlsruhe din Germania, unde tramvaiele urbane pot rula pe aceeași infrastructură ferată care este și linie de cale ferată pentru serviciile de tren, ce leagă centrul orașului cu regiuni exterioare. În acest caz, compatibilitatea

dintre șina grea și cea ușoară permite deplasarea directă din zonele vecine mai mult sau mai puțin îndepărtate către centrul orașului, fără a fi necesară schimbarea mijlocului de transport.

Relativ la proiectarea și funcționarea punctelor de interschimb, pot fi date numeroase exemple pozitive și negative, în orașe din Europa. La Madrid, Spania, a fost realizată în anul 2000 o stație imensă (Avenida de America) de interschimb între autobuze și metrou, conducând la reducerea duratelor de transfer. Volumul călătorilor care traversează acest punct a crescut cu 30 % în primul an după redeschiderea stației.

Un alt exemplu este Stratford din Marea Britanie. Este un caz de cooperare reușită între operatorii de transport, sectorul privat și alți parteneri pentru integrarea transportului public, cu proiectarea spațială și strategiile de regenerare economică. Este vorba despre un nou terminal de autobuze, care a constituit un prim element al punctului de interschimb care acum include și stațiile rețelei naționale de cale ferată și ale metroului, ca reper pentru Estul Londrei și catalizator pentru restructurarea zonelor adiacente.

În ceea ce privește implementarea intermodalității, aspectul cel mai important este stabilirea unei perspective clare a utilizatorului, pentru a evita riscul unor percepții greșite și/sau neînțelegeri. **Logica operatorului (public) de transport se bazează pe organizarea sa logistică (linii, grafice de circulație, rotația materialului rulant și a șoferilor), în timp ce logica utilizatorilor se bazează pe nevoile acestora de a găsi modalitatea cea mai plăcută de a călători între punctele de origine și destinație.** Înțelegerea coroborată a acestor două logici constă în faptul că o dereglementare totală și concurența de piață sunt valabile numai pentru transportul pe distanțe lungi = interjudețene, în timp ce transportul public până la granițele județului necesită planificare și control coordonat.

BIBLIOGRAFIE

- [1] Studiu de soluții pentru optimizarea transportului public de persoane între localitățile județului Alba, Beneficiar: Consiliul Județean Alba, Contract INCERTRANS nr. 6595/31.05.2010
- [2] Ifțimie, C. (2004), *Spre un transport în comun eficient și eficient*, Editura MATRIX
- [3] S.Li, Z. Lindu, *Research on optimisation of hub-and-spoke logistics network with impedance effect*, Orlando USA Annual Conference 20th