

Gruia Stoica despre potențial: Oricând pot fi luate 50 de milioane de tone de pe șosele și duse pe calea ferată

24 Februarie 2022



Cantitatea de mărfuri transportată pe calea ferată ar putea fi dublată, dacă nu chiar triplată, ceea ce ar duce la eliminarea unui milion de camioane de pe șosele. Estimările au fost făcute de Gruia Stoica într-un interviu apărut pe Curs de Guvernare.

Potrivit președintelui Grampet, în prezent doar 15% din volumul total de mărfuri se transportă pe calea ferată, existând astfel un potențial important. „Să ne uităm în istoria recentă: înainte de anii '90, pe rețeaua de transport feroviar circulau 200 de milioane de tone. În acest moment, mai circulă în jur de 50-55 de milioane de tone maximum. Potențialul este foarte mare. Putem în orice moment, chiar și în condițiile date, să luăm transport de pe auto și să ducem cel puțin 50 de milioane pe calea ferată. Așadar, am putea dubla, dacă nu chiar tripla cantitatea pe calea ferată. Fie și numai 10 milioane de

tone să treci pe feroviar înseamnă să scoți un milion de TIR-uri din aglomerația de pe șosele. Or, în acest moment, cam doar 15% din mărfuri se transportă pe calea ferată – restul e pe rutier și, destul de puțin, pe fluvial”, a spus el.

Privind poziționarea României pe culoarele de transport de mărfuri aceasta nu este una care să fie ajutată de geografie. Șansa noastră este însă Portul Constanța și Marea Neagră. „Dacă ne uităm în istorie, o să vedem că toți cei care s-au certat cu geografia au pierdut. Drumurile de azi sunt, până la urmă, drumurile alea vechi făcute de sute de ani. De exemplu, migranții de azi, avem acel caz când unul dintre migranți a greșit și a intrat în România și zicea „nu, nu, am greșit drumul, eu trebuie să mă duc în altă zonă (...) Atât bulgarii, cât și sârbii și ungurii sunt ajutați de geografie. Când vii prin Orient, te duci către Serbia – Ungaria că asta e drumul natural, există o depresiune aici, nu ai munți, pur și simplu te duci liber pe partea asta. Când vii dinspre Atena de la Thessaloniki, ca să intri în Bulgaria, același lucru se întâmplă.

Șanse pentru Port Constanța pe noul Drum al Mătăsii

De asemenea, când vrei să ajungi din nord, din Moscova sau, știu eu, Belarus, Ucraina, ca să poți să te duci la porturile mari de la Marea Adriatică și spre nordul industrializat al Italiei, la fel, drumurile merg tangențial, pe lângă România. Sau dacă ne uităm pe drumurile, pe coridoarele importante ale României, dar și pe TET, care înseamnă Trans European Transport, foarte multe drumuri se intersectează în Ungaria. Contează în ultima perioadă, pentru că China a început să investească pe noul Drum al Mătăsii, iar România ar putea să fie poarta de est a Uniunii Europene către Orientul Apropiat și Îndepărtat, trecând din Constanța-Marea Neagră, Poti to Batumi la Georgia, mai departe dacă o să vedem avem la Baku, trecerea la Baku, de aici la Aktau, este portul din Kazakhstan și din Kazakhstan te duci în China. Chinezii nu vor să fie dependenți doar de transsiberian, ca să nu zic direct dependenți de ruși, iar state precum Ungaria, de exemplu, investesc foarte mult în terminale intermodale și creează astfel condiții”, mai spune el.

Din păcate, viteza de circulație a mărfurilor este foarte mică. „Dat fiind că România deja a coborât la o viteză medie de 17 km/h la trenurile de marfă, gândiți-vă că nu prea se dorește trecerea prin România. Se dorește ocolirea României. Deci, noi stăm așa: 830 km de traversat România din Constanța către Ungaria, da? O facem până în 5 zile, în condițiile în care în orice țară din Vest această distanță se face în 12 ore. Cum să fie rentabil?”, se întreabă el retoric.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>

