

GFR a atins pragul de 100.000 de tone de cereale ucrainene transportate spre Constanța

13 Mai 2022



Operatorul feroviar spune că nu are o estimare precisă, dar că în cele două-trei luni scurse de la începerea transporturilor au fost manevrate spre portul de la Marea Neagră aproximativ 100.000 de tone de cereale dinspre Ucraina.

GFR a transportat în lunile scurse de la începerea exporturilor de grâne ucrainene prin portul Constanța o cantitate de aproximativ 100.000 de tone de cereale, în principal prin punctele din nordul țării, respectiv Halmeu, Satu Mare și Dornești, Suceava, a explicat vineri pentru Club Feroviar, Amedeo Neculcea, director general adjunct al companiei. Estimările sunt că în total, în portul Constanța, au ajuns 110.000 de tone de cereale din țara vecină.



Amedeo Neculcea, director general adjunct al GFR

„Sunt calcule aproximative, din Dornești și Halmeu spre Constanța Port, dar probabil am făcut 100.000. Am început în martie – aprilie. Într-un tren pot intra de la Halmeu 1.600-1.800 de tone nete, iar de la Dornești 1500-1600 de tone nete”, apreciază el.

Informațiile vin după ce zilele trecute presa a relatat plecarea unui prim vapor din Portul Constanța. La finele lunii aprilie a fost încheiat în Portul Constanța procesul de încărcare pentru o primă navă cu cereale transportate din țara vecină. Potrivit [Cotidianul.ro](https://www.cotidianul.ro), în ciuda situației actuale, producția de cereale din Ucraina, mare producător mondial în domeniu, a fost eliberată de presiunea războiului. Se eliberează silozurile cu capacități de milioane de tone și se deschide fluxul pentru recoltele din țara încercată de război și amenințată să fie obstrucționată la ieșirile portuare. Pentru prima dată, Comvex SA, unul dintre terminalele moderne de cereale ale Europei, a terminat de încărcat nava Unity N de 71.000 cu tone cu porumb și i-a dat liber pentru destinație.

Plecarea din dană a navei UNITY N a fost un prim mare semn de succes în eliberarea Ucrainei din tentativa de împresurare și blocaj economic desfășurată de armata rusă, consideră publicația menționată. Este dovada că mărfurile din Ucraina și pentru Ucraina pot tranzita eficient și rapid țara noastră și pot pune capăt unei blocaje. Într-o declarație făcută pentru Tribune de Geneve și preluată de Rador, Viorel Panait, director Comvex, avea să sublinieze o „urgentă” absolută: *„a ajuta Ucraina să-și redirecționeze exporturile de cereale prin Constanța și alte structuri portuare. Țările africane sunt dependente de grâul din Ucraina, dar și din Rusia”,* a spus el. *„Ar putea fi război pentru aceste piețe în viitorul apropiat. UE trebuie să acționeze rapid pentru a pune în aplicare mecanismele necesare exporturilor ucrainene”,* a mai spus Viorel Panait.

Locul unde vagonul intră „sovietic” și iese „european”

Dar cum are loc intrarea vagoanelor ucrainene în România, dat fiind ecartamentul diferit al liniilor sovietice din Ucraina și a celor europene din România?

Într-o stație numită de „transpunere” se ridică vagoanele, se scot boghiurile de 1.524 mm și se pun cele de 1.435 mm. Vagoanele intră pe ecartament rusesc și ies pe ecartament

european. În zona halei e o zona intermediară cu linii de ecartament intermediar care rezistă la ambele boghiuri fără să deraieze vagoanele. Proceduri identice sunt și la Socola, județul Iași. „Boghiurile vin din Ucraina, noi lucrăm cu vagoane transpuse de ucraineni, iar boghiurile sunt în proprietatea lor. După montare, este necesară ajustarea timoneriei de frână a vagonului pe sistem rusesc, explică Amedeo Neculcea.

Încă o „modernizare” și transportul feroviar intră pe chituci

Întrebat ce măsuri trebuie adoptate pentru a se intensifica traficul de cereale dinspre Ucraina spre Constanța, Amedeo Neculcea explică: „Trebuie să avem în vedere că resursele sunt limitate, toți ofertanții au aceste resurse limitate, personalul e limitat, infrastructura e limitată și la fel vagoanele și locomotivele cu parcuri ce nu pot fi crescute peste noapte. Singura soluție este să scurtăm timpii ca să creștem viteza. Avem nevoie de capacitățile de circulație corespunzătoare. Este foarte bine că s-au deschis liniile în port, însă acolo unde se repară linii trebuie create „ferestre” speciale pentru traficul de mărfuri, ca să trecem mult mai ușor aceleași vagoane și locomotive”.

Una dintre probleme este aceea că lucrările de modernizate au lăsat în urma lor, în gări, mai puține linii secundare. Amedeo Neculcea speră că dacă se încep lucrări de modernizare în zona Sucevei, Moldova, aceasta să nu aibă loc cu închidere de linii. Calculele lui arată că acum portul Constanța are un trafic mai mare decât în perioada comunistă cu 8%, în condițiile în care dispozitivele de linii s-au redus cu 40%. Diferența se regăsește în traficul rutier, căci e un sistem subdimensionat feroviar pentru Portul Constanța, spune el.

În niciun fel nu e credibilă afirmația din strategiile oficiale că modernizarea liniilor de cale ferată va duce la dublarea capacităților în condițiile în care „modernizările” sunt urmate de înjumătățirea dispozitivelor de linii. Coridorul IV feroviar e un caz special, nefericit.

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