

Portul Constanța, modernizat cu fonduri europene

11 iulie 2022



România încearcă să folosească toate capacitățile de transport pentru a pune umărul la deblocarea exporturilor de grâne din Ucraina. Pune la dispoziție întreaga infrastructură feroviară, rutieră și navală. Numai prin Portul Constanța cel puțin 30 de milioane de tone de cereale din Ucraina urmează să fie încărcate pe navele maritime pentru a ajunge în alte țări ale lumii.

O delegație a Comisiei pentru transport și turism a Parlamentului European a fost prezentă în Portul Constanța. Având în vedere că situația din Ucraina amenință securitatea alimentară mondială, europarlamentarii comisiei transporturi caută soluții rapide pentru fluidizarea traficului de mărfuri.

Discuțiile au vizat dezvoltarea coridorului rețelei de transport transeuropeană, multimodală pe teritoriul Europei, inclusiv Strategia UE pentru Dunăre și provocările din ultima perioadă. Europarlamentarii au constatat cu acest prilej că Portul Constanța nu a stat pe loc. Au aflat, astfel, că două proiecte cu fonduri europene, care contribuie semnificativ la facilitarea exporturilor prin portul Constanța s-au concretizat cu succes.

Cel mai mare port de la Marea Neagră, Constanța, este, în ultimele luni, în centrul atenției

economiei mondiale. Este poarta prin care, în contextul invaziei ruse, milioanele de tone de cereale exportate de Ucraina pot ajunge spre țările care le așteaptă cu nerăbdare.

S-a spus că portul Constanța este blocat, s-a spus că nu face față zecilor de nave care acostează pentru a încărca sau descărcă mărfurile cerute de beneficiari din întreaga lume. Conducerea Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța respinge însă aceste acuzații. Mai mult, pune pe masă niște proiecte europene implementate cu succes, fără de care, operațiunile portuare ar fi fost mult îngreunate. Directorul general al portului Constanța, Florin Goidea, ne prezintă dovada:

„Un proiect major a fost cel de dragaj, de investiție, precum și mărirea adâncimii în portul de lucru de la 7 metri la 9 metri care a implicat și refacerea cheiurilor. Valoarea este de 227 milioane de lei, cu TVA Inclus. Acest proiect s-a încheiat cu succes”.

Este de fapt un proiect de asigurare a creșterii adâncimii șenalelor și bazinelor și a siguranței navigației în portul Constanța. Realizat cu fonduri europene prin Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020. Directorul economic al portului Constanța, Daniela Șerban, spune că, pentru operativitate, compania a obținut o autorizație de construcție pentru partea de mare și o altă autorizație de construcție pentru portul de lucru:

„Pentru portul de lucru, acolo beneficiază cei care au terminale de cereale. În speță, venind nave mult mai mari și cu o rată de încărcare mult mai mare și cei care exportă autoturisme, deci pentru partea de Ro-Ro”.

Așa se face că navele intră fără probleme în port. Acum sunt multe. Vin după produsele din Ucraina sau pentru alte mărfuri.

„Putem să spunem că în momentul de față am reușit, prin acest proiect, în portul Constanța să vină nave de capacitate mare, adică panamax uri. Pentru cereale și panamax uri pentru combustibili, că vin în zona Oil Terminal, și minereuri de fier”.

Portul Constanța a fost de fapt proiectat ca un port CF. Cu multe linii de cale ferată care duc spre dane, la descărcare sau încărcare mărfuri. Din cauza dezinteresului și a lipsei de fonduri din ultimii 30 de ani, liniile de cale ferată s-au deteriorat, vagoanele au înțepenit mâncate de rugină. Constanța a ajuns astfel un port auto. Dar, potrivit directorul general Florin Goidea, nici infrastructura auto nu a fost făcută la capacitatea la care vine acum camioanele:

„Iar aici venim la proiectul al doilea, implementarea unei dane specializate într-o zonă de

mare adâncime unde efectiv am construit cale ferată către silozuri. A fost un proiect de 15 milioane de lei fără TVA”.

Acest proiect cu fonduri europene a vizat mai întâi modernizarea unei dane uriașe a portului și apoi construirea unei linii de cale ferată de peste 4 kilometri spre cheu. Sunt așadar, două proiecte deja implementate, dă asigurări Daniela Șerban:

„În contextul actual, în contextul geopolitic ne ajută extraordinar de mult. Putem să spunem că am fi anticipat ceea ce se întâmplă și în momentul de față, având în vedere blocajele care sunt, cu aceste proiecte noi am deblocat portul de lucru. Mai sunt uneori aglomerări, mai ales în perioadele în care cerealele vin în port”.

Cele două proiecte cu fonduri europene care au dus la creșterea adâncimii apei în portul de lucru, precum și construirea liniei de cale ferată au avut o contribuție majoră la fluidizarea traficului de mărfuri.

„Având în vedere faptul că o parte din cerealele care vin din Ucraina vin pe partea de barje ele sunt încărcate pe calea ferată, pe trenuri și duse mai departe. Având aici o dană de capacitate mare, putem încărca absolut toată marfa într-un singur loc”.

Iar o blocare a portului Constanța este exclusă, susține conducerea companiei. Cei care spun că portul nu face față afluxului de nave și mărfuri se înșală, declară apăsător directorul general Florin Goidea. El vine cu explicații. Pentru cei care vor să audă:

„Portul Constanța are o capacitate de 1,8 milioane tone stocare în silozuri. Are o capacitate zilnică de rulaj de marfă de 130 de mii de tone de cereale. Acea-i rata maximă. În jur de 50.000 de tone pe zi. Dar trebuie avut în vedere că până în acest moment, în primele cinci luni, portul Constanța a exportat 10 milioane de tone de cereale”.

Florin Goidea mai vine cu o lămurire Nu portul Constanța este de vină pentru că cerealele exportate sau mărfurile pentru Ucraina nu ajung mai repede la destinație:

„Din Ucraina au sosit în total, până în acest moment, circa 800.000 de tone de cereale și au fost exportate cam jumătate din ele. Deci există potențial. Problema este ca ele să ajungă și să ajungă în special pe trenuri și barje, nu pe camioane”.

În perioada următoare, pe lângă cele 140 de dane funcționale, în portul Constanța se vor mai construi încă 17 pentru operarea mărfurilor. Se dorește o revizuire a masterplanului portuar pentru a dezvolta noi teritorii, pentru a se extinde. Se lucrează deja la proiectarea unui parc logistic în interiorul portului. Toate se vor face cu fonduri europene în valoare de peste 500 milioane de euro.

Sursa: <https://www.diacaf.com/stiri/actualitate/>

