

Consiliul Concurenței: traficul de mărfuri prin Portul Constanța, afectat de lipsa investițiilor

24 septembrie 2022



Volumul de mărfuri din Portul Constanța a crescut semnificativ în ultimii trei ani. Aprovizionarea, importul și exportul de produse și materii prime sunt afectate însă de infrastructura feroviară puternic degradată și de lipsa investițiilor se arată într-un studiu realizat de Consiliul Concurenței.

De asemenea, în studiu sunt făcute o serie de recomandări pentru maximizarea potențialului unuia dintre cele mai mari obiective de infrastructură din România, cum ar fi oportunitatea gestionării infrastructurii de transport de servicii feroviare în Portul Constanța de către un singur administrator, respectiv CN APM SA.

Volumul de mărfuri din Portul Constanța ce au proveniență sau destinație Republica Moldova și Ucraina a crescut cu 823%, respectiv 144%, în ultimii trei ani, potrivit studiului realizat de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar (CNSDF) și Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval (CSDN), din cadrul Consiliului Concurenței.

Lemnul (+99%), echipamentele și mașinile (+92%) și semințele uleioase (+81%) au înregistrat cele mai mari creșteri în perioada ianuarie 2021 – martie 2022, în tranzitul prin Portul Constanța. La polul opus se află minereurile neferoase, produsele alimentare și nutrețurile și minereurile de fier.

Infrastructura feroviară degradată și subdimensionată, numărul restricțiilor de viteză sau lungimea liniilor de cale ferată degradate, administrate de CFR SA, care a crescut constant în ultimii ani perturbă însă traficul de mărfuri din Portul Constanța.

Mai mult, remarcă Consiliul Concurenței, în perioada ianuarie 2019 – martie 2022 nu au fost alocate sume pentru lucrări de reparații și de întreținere.



Infrastructura feroviară, punct nevralgic

Deși există un plan de măsuri pentru fluidizarea tranzitului de mărfuri în Portul Constanța, care prevede eliberarea unor linii de cale ferată blocate cu vagoanele CFR Marfă, precum și implementarea de către CFR SA a unui program de lucrări de reparații și întreținere necesare pentru infrastructura feroviară, acesta nu a fost pus complet în aplicare.

O primă recomandare a celor două autorități din cadrul Consiliului Concurenței este creșterea alocărilor financiare de la bugetul național pentru lucrările de reparație și întreținere a liniilor de cale ferată din cadrul Portului Constanța.

Totodată, spun specialiștii, trebuie deblocate liniile de cale ferată din Portul Constanța, pe care sunt garate vagoane de marfă nefuncționale și a celor situate în apropierea portului, pentru fluidizarea traficului feroviar.

În plus, este vitală repunerea în funcțiune a liniilor de cale ferată care sunt închise din cauza stării tehnice necorespunzătoare. În caz contrar Portul s-ar putea bloca, ceea ce va afecta economia națională prin perturbarea activității de import-export și, implicit, aprovizionarea cu materii prime și produse agro-alimentare.

Necesară este și modernizarea liniilor de cale ferată din zonă, inclusiv electrificarea infrastructurii feroviare din port, mai ales că operatorii portuari au în desfășurare investiții și planuri de dezvoltare. Astfel, va crește capacitatea de preluare a mărfurilor provenite din port și va contribui la dezvoltarea transportului multimodal și la creșterea volumelor de trafic de marfă pe calea ferată. Acest lucru se înscrie în strategia Comisiei Europene, care estimează că traficul feroviar de marfă va crește cu 50% până în 2030 și se va dubla până în 2050, comparativ cu anul 2015.

Investiții în modernizarea infrastructurii portuare

Studiul evidențiază că trebuie realizate investiții pentru realizarea de dane specializate cu adâncimi mari, precum o reprofilare continuă a acestora, în funcție de specificul mărfurilor. O astfel de măsură va duce la folosirea la capacitate maximă a terminalelor de depozitare și a maximizării potențialului portului.

O altă recomandare a Consiliului Concurenței, deja în curs de implementare, este și construirea unui nou terminal Ro-Ro în zona Constanța Sud, incluzând și o legătură cu infrastructura feroviară ceea ce va conduce la o creștere susținută a traficului de acest tip de mărfuri.

Un terminal GNL în portul Constanța

Investiții se recomandă și în construcția unui terminal GNL și a unui terminal specializat în barje.

Dezvoltarea unui terminal de GNL, afirmă cele două organisme ale Consiliului Concurenței, ar fi o investiție strategică pentru România având în vedere că pe coasta de vest a Mării Negre nu există un astfel de terminal. Există însă o serie de aspecte practice de lămurit în ceea ce privește construcția unui terminal GNL, având în vedere anunțul Turciei că nu permite trecerea prin strâmtori a navelor care transportă GNL, întrucât ar reprezenta un pericol pentru zonele locuite.

În plus un terminal specializat pentru barje ar permite acostarea în siguranță a peste 200 de barje simultan și ar crește susținut traficul de cereale, îngrășăminte, semințe uleioase și combustibili minerali solizi.

CN APM SA, administrator unic al infrastructurii de transport feroviar din Portul Constanța

Consiliul Concurenței recomandă Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) să analizeze oportunitatea gestionării infrastructurii de transport de servicii feroviare în Portul Constanța de către un singur administrator, respectiv CN APM SA, cu respectarea însă a reglementărilor în ceea ce privește siguranța feroviară.

O astfel de gestionare ar permite o mai bună administrare a infrastructurii feroviare din Portul Constanța, atât în ceea ce privește activitatea desfășurată, cât și tarifele percepute pentru accesul la infrastructura feroviară.

Sursa: <https://www.intermodal-logistics.ro/>