

Amedeo Neculcea, GFR: Portul Constanța e o bijuterie care trebuie articulată la căile terestre de transport

3 Noiembrie 2022



Portul Constanța este o bijuterie a ingineriei românești care poate fi pusă în valoare doar de o rețea de transport terestru bine dezvoltată, a opinat directorul general adjunct al GFR într-un interviu acordat jurnalistului Sergiu Mihalcea.

Amedeo Neculcea a vorbit despre importanța portului în contextul național. El a ținut să sublinieze ca element pozitiv deblocarea portului Constanța de vagoane părăsite și linii inundate de vegetație. După calculele lui, acestea blocau 70% din capacitatea porții maritime de intrare a României. „70% din capacitatea portului Constanța era neutilizată din cauza liniilor blocate. Portul Constanta e de trei ori mai mare decât Odesa și de trei ori mai mare decât Varna și Burgas la un loc. Față de Rotterdam e de 2,6 ori mai mic. Are 154 de dane și 32 km de cheiuri, e un port uriaș, e port maritim și dunărean, e o

bijuterie a ingineriei românești. Acesta poate fi pus în valoare doar dacă îl articulăm la căi de transport terestre puternice bine dimensionate”, a spus el.

Amedeo Neculcea a reluat o idee mai veche menționată de el. Și nume că modernizarea rețelei feroviare din România nu a dus la creșterea capacităților, ci paradoxal, nefericit, la scăderea acestora.



„S-au întâmplat niște lucruri ciudate, paradoxale, ce am modernizat cu miliarde de euro s-a făcut cu reducerea capacității de circulație a infrastructurii feroviare. Acum putem circula pe Fetești – Constanța cu mai puține trenuri de marfă decât în 1989, deși am modernizat. Obiectivele modernizării sunt însă dublarea capacității. Portul Constanța a depășit valorile cantitative ale mărfurilor manipulate, acum manipulăm mai mult decât în 1988 (an de vârf – n.red.)”, a spus el.

Tot la capitolul comparații, trenurile de marfă merg mai încet decât în 1989. Dacă atunci era necesară o zi unui tren să traverseze țara, acum acest lucru durează o săptămână.

„E nevoie de îmbunătățirea infrastructurii feroviare pentru o viteză corespunzătoare, calitatea rețelei e dată de viteză, dintr-o stație de frontieră în orice altă stație de frontieră să putem merge cu trenul în maximum 24 de ore. Aceasta se făcea înainte de 1989, acum de la Constanța la Curtici facem 6-7 zile”, a zis el.

Pe fondul unor politici favorabile transportului rutier, distanțele medii parcurse de camioane au crescut an de an, ajungând periculos aproape de cele parcurse în medie de trenuri. „Distanța medie a transportului rutier a crescut de la 15 km în 1990 la 205 km, foarte aproape de cea a transportului feroviar care e 240 km”. Vorbind de anii 1990, la acel moment România avea al doilea transport feroviar ca eficiență după Suedia (tone-km plus călători-km/salariat CFR)).

„După Revoluție, după ruperea legăturilor cu fostul spațiu sovietic, am beneficiat o perioadă de inerție, de capacități peste necesar. La finele anilor '80 transportăm 350 de milioane de tone marfă, astăzi sub 60 de milioane de tone”, spune.

„Oferta transportatorilor feroviari s-a înrăutățit, căci atunci, în 1989, puteam oferi servicii cu un singur vagon, cu 30 de vagoane sau cu 40 de vagoane; acum, oferta a devenit mult mai puțin flexibilă, doar trenuri complete. Sistemul ce era susținut de o rețea de stații tehnice în care se concentrau fluxuri de vagoane izolate ar trebui înlocuit de o rețea de

terminale intermodale. La distanța de 200-300 km ar trebui să existe niște terminale între care să circule trenuri cu containere, să avem containerizare, iar la capete să sigurăm „last mile” pe camion (...). Nu s-au făcut pași concreți nici spre containerizare, nici spre acea plasa de terminale între care să opereze la distanțe mari transportul feroviar”, explică el.

Politicile comerciale

Transporturile rutiere au câștigat teren față de cele feroviare din cauza faptului că primele nu includ și costuri sociale. De exemplu, semnalizarea, siguranța circulației, în cazul transporturilor rutiere sunt suportate de către societate (Poliție, administrații locale), nu de transportator. Dacă aceste costuri și cele sociale (cu poluarea și cu accidentele) ar fi asimilate în costul de transport, atunci transporturile feroviare ar deveni mult mai ieftine decât cele rutiere. Apoi, societatea trebuie să fie pregătită să suporte costuri mai mari dacă se dorește să fie aplicată o politică nediscriminatorie între moduri de transport și prietenoasă cu mediul.

„Acum niște ani, tarifele de vitrină ale DB erau de patru ori mai mari decât cele ale lui CFR Marfă, deci acolo se plătește mai mult, chiar dacă și acolo și aici, tarifele sunt negociabile”. Vitezele mici determină costuri mari. „Trebuie să luăm în calcul ceva: că o prestație de transport de slabă calitate devine foarte scumpă, un tren ce se duce cu 20 de km/oră față de unul cu 40 km/oră consumă de două ori mai mult personal, deci costurile se dublează pe anumite paliere”, explică Amedeo Neculcea.

Directorul general adjunct al GFR a mai vorbit de calea ferată ca deținând caracteristicile unui „monopol natural” pe care fragmentarea – idee dragă partizanilor concurenței, nu duce la scăderea costurilor de transport din cauza suprimării posibilităților de optimizare a cursei goale. Cu toate acestea, competiția favorizează o relație corectă și transparentă cu clienții sistemului feroviar, aspect foarte important pentru beneficiarii serviciilor de transport.

VIDEO: <https://youtu.be/eTB60Vm6vsQ>

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