

Portul Constanța: Trenurile de marfă circulă cu viteze între 5 și 25 km/h. Jumătate din liniile de cale ferată, închise sau cu limită de viteză. Guvernul alocă din fonduri europene și de la buget peste 1 miliard euro

9 noiembrie 2022



Lipsa lucrărilor de întreținere și de înlocuire a elementelor de infrastructură uzate a condus la deteriorarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța, având ca rezultat limitarea vitezei și/sau dezafectarea liniilor. Astfel, trenurile de marfă circulă în prezent în și dinspre port cu viteze cuprinse între 5 și 25 km/h, în timp ce liniile din port sunt fie închise, fie au limitare de viteză în proporție de peste 50%. Guvernul este nevoit astfel, ținând cont și de actualul context regional

afectat de invazia Rusiei în Ucraina, să aloce peste 5,35 miliarde lei (peste 1,1 miliarde euro), din fonduri europene și de la buget, pentru modernizarea a peste 250 km de cale ferată și instalarea a 13 km de cale ferată nouă în Portul Constanța.

De ce este important: Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța, controlată de Ministerul Transporturilor cu 80% din acțiuni, este un candidat serios pentru o eventuală listare la bursă, acționarul minoritar Fondul Proprietatea (FP), care are restul de 20% din capital, fiind dispus să-și vândă deținerea, chiar dacă nu a fost întreprins deocamdată un demers în acest sens, conform anunțului lui Daniel Naftali, vicepreședintele senior al administratorului de fond Franklin Templeton București, într-un interviu pentru Profit.ro.

Compania a terminat anul trecut cu un profit net de 130,4 milioane lei, în ușoară creștere față de 2021, în condițiile unei majorări cu circa 10% a veniturilor, la 458,17 milioane lei. În primul semestru al acestui an, Portul Constanța a avut un profit net de 97,8 milioane lei, în ușoară scădere față de perioada similară a anului trecut (100,9 milioane lei), la venituri operaționale de 250,2 milioane lei, cu 16% mai mari decât în ianuarie-iunie 2021.

De asemenea important: Proiectele de dezvoltare anunțate până acum implică investiții de peste 500 milioane euro, de exemplu dezvoltarea molurilor 3S și 4S, iar implementarea acestora se poate realiza în parteneriat public-privat cu implicarea Guvernului României și asistență tehnică din partea Băncii Mondiale. În discuții se găsește și proiectul major privind dezvoltarea etapizată a insulei artificiale, un proiect anunțat însă de ani de zile fără un rezultat concret.

"Lipsa lucrărilor de întreținere și înlocuire a elementelor de infrastructură uzate în timp util a condus la deteriorarea infrastructurii feroviare din port, care a determinat limitarea vitezei și/sau dezafectarea liniilor. La nivelul anului 2018, aproximativ 25% din liniile din port sunt închise, iar aproximativ 27% au limitare de viteză. În plus, infrastructura feroviară a portului existent nu îndeplinește cerințele de interoperabilitate stabilite de regulamentele și directivele europene", arată Guvernul în documentul pregătit pentru aprobarea proiectului de modernizare a infrastructurii din Portul Constanța.

Astfel, conform sursei citate, deși viteza maximă a trenurilor de marfă la nivelul anilor 2019/2020 de 80 km/h pe linia c.f. Valu lui Traian – Palas – Constanța și 50 km/h pe liniile c.f. 813, 813B, 814, 814B, 814C, viteza tehnică a trenurilor de marfă este:

- 21,6 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe linia c.f. Palas - Port Constanța Zona B și Palas - Port Constanța Mol V;
- 21,1 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe linia c.f. Valu lui Traian - Palas - Agigea Nord Oil Terminal;

- 19,1 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe linia c.f. Valu lui Traian - Palas - Agigea Nord- Constanța Port Terminal Ferry-Boat.

Circulația trenurilor de marfă spre/dinspre zona portuară din/în rețeaua feroviară se desfășoară pe Magistrala 800 și apoi pe secțiunile liniilor 813 și 814.

În stațiile de pe magistrala 800, Valu lui Traian și Palas, trenurile care vin spre Port staționează în vederea degrevării stațiilor din zona portuară de staționări suplimentare. Din cauza numărului insuficient de linii din aceste stații pe care ar trebui să staționeze trenurile care așteaptă să intre la fronturile de încărcare-descărcare de la dane, se înregistrează valori mari ale staționărilor trenurilor pe liniile de primire-expediere din stațiile Constanța Port Zona B, Constanța Port Mol 5, Constanța Port Terminal Ferry-Boat.

În stația Palas toate trenurile care vin spre Port staționează 30-60 minute pentru efectuarea reviziei tehnice în tranzit, această fiind stație vârf de pantă.

În Portul Constanța Nord, trenurile de marfă sunt primite în Constanța Port Zona B și în Constanța Port Mol V (Gr.VB), cu mențiunea că în Constanța Port Mol V se pot primi direct doar trenurile care au lungimi de până la 550 m.

Constanța Port Zona A nu poate primi-expedia trenuri deoarece liniile de circulație care existau pentru acces direct sunt închise.

Deplasarea trenurilor între stațiile Constanța Port Zona B, Constanța Port Zona A și Constanța Port Mol 5 se realizează pe cale de manevră. Viteza maximă la manevră este de 25 km/h.

Trenurile pentru Constanța Port Zona A sunt primite în Constanța Port Zona B grupa A1 și F, după care circulă pe cale de manevră prin grupele triajului B1, A2, care au foarte puține linii deschise, cu viteza de 5 km/h rezultând durate foarte mari de introducere-scoatere de la orice front de încărcare-descărcare al operatorilor portuari din Port A.

Accesul în port (primirile și expedierile) se face nediscriminatoriu, nefiind afectate linii pentru fiecare operator portuar în parte.

În Portul Constanța Sud, circulația se desfășoară pe linie simplă de circulație între Hm Agigea Ecluză și Constanța Port Terminal Ferry-Boat și pe cale de manevră din Hm Agigea Ecluză pentru Grupa de linii Agigea Sud.

Intervalul de linie simplă Hm Agigea Ecluză - Constanța Port Terminal Ferry-Boat este limitativ pentru circulația trenurilor de marfă spre/dinspre Portul Constanța Sud.

Valoarea totală a investiției pe care Guvernul o are acum în vedere pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța este de 5,35 miliarde lei (inclusiv TVA) , din care 4,11 miliarde lei sunt costurile pentru construcții și montaj.

Investiția se va derula pe o durată de 4 ani, iar finanțarea va fi asigurată din fonduri externe nerambursabile, Mecanismul pentru Interconectarea Europei (Connecting Europe Facility (CEF)) și de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, din veniturile proprii ale Companiei Naționale de Căi Ferate, "C.F.R." – S.A., precum și alte surse legal constituite.

Vor fi modernizați astfel 257,8 km de linie de cale ferată, iar 13,6 km vor constitui cale ferată nouă, toate liniile din Portul Constanța urmând a fi electrificate, mai puțin cele de încărcare-descărcare.

Sursa: <https://www.profit.ro/povesti-cu-profit/auto-transporturi/>