

Terminal intermodal la Sofia de câteva ori mai mare decât suma celor de la București

28 Februarie 2023



Un terminal intermodal la Sofia, Bulgaria a fost deschis zilele trecute în zona industrială Bozhurishte, lângă capitala țării vecine. În România proiectele publice de centre intermodale trenează, „strategiile” se multiplică în pofida camioanelor cărând containere care au invadat autostrada A2 și a orientărilor europene ce promovează transportul intermodal. Doar o treime din terminalele intermodale ale CFR Marfă din perioada comunistă sunt active.

Noua unitate va fi folosită pentru a gestiona containerele de transport maritim descărcate în portul Burgas de la Marea Neagră și destinate clienților din vestul Bulgariei.

Terminal intermodal la Sofia pentru preluarea mărfurilor de la Burgas

Mărfurile între terminal și portul Burgas și invers vor fi deplasate pe calea ferată, potrivit [railfreight.com](https://www.railfreight.com). Terminalul a fost inaugurat pe 23 februarie și are o suprafață operațională de 27.000 de metri pătrați, cu o capacitate anuală estimată de 60.000 TEU.

Ca paranteză, **Strategia de Transport Intermodal din România** realizată în 2020 de către Ministerul Transporturilor arăta că în opt luni ale anului luat ca referință în terminalele CFR Marfă fuseseră manevrate doar câteva mii de containere în toată țara. Bucureștiul are terminal de containere la Titan, însă departe de capacitatea celui deschis zilele acestea la Sofia, Bulgaria.

Tipic nouă. Ai terminal, dar n-ai acces auto

Uneori situațiile sunt absurde. Strategia intermodală menționează că una dintre problemele terminalului Bucureștii Noi este lipsa unei conexiuni rutiere cu linia de centură a Bucureștiului, care se află la o distanță de numai 2 – 3 km. Avantajul pe care îl conferă ruta Port Constanța – terminalul Bucureștii Noi îl constituie faptul că linia este electrificată în întregime.

Terminalul de la Sofia va fi echipat cu două șine de cale ferată, fiecare cu o lungime de 300 de metri. Linia de cale ferată dintre Sofia și portul Burgas este o secțiune cheie a coridorului TEN-T Orient – Est Med, care leagă Grecia de Germania. BMF Port Burgas (BMF), compania care administrează portul Burgas din estul Bulgariei va fi responsabilă de operarea terminalului. Un purtător de cuvânt al BMF a declarat pentru RailFreight.com că planul pentru viitorul apropiat este de a înființa un tren bloc de containere din port către Sofia care să circule de trei ori pe săptămână. Mai mult, BMF primește deja solicitări de la companii pentru a utiliza terminalul ca depozit de livrare.

Directorul general al BMF, Boris Balev, a descris noul terminal drept „o legătură principală între portul Burgas și rețeaua europeană de terminale intermodale”. Investiția totală pentru construcția terminalului s-a situat în jurul a cinci milioane de euro. După cum a explicat compania, terminalul este situat de-a lungul liniei de cale ferată Sofia-Bankya, în inima Balcanilor. „Locația sa cheie asigură flexibilitatea livrărilor de containere către/dinspre interiorul țării, atât pe cale rutieră, cât și pe calea ferată”, a subliniat BMF. Atât din Sofia, cât și din Burgas, există de fapt diverse legături internaționale și interne.

O tradiție veche, „uitată” însă în România

În pofida unei efervescente anterioare anilor 1990 în domeniul realizării de terminale, după Revoluție nimic nu s-a întâmplat notabil în domeniu, cel puțin în primele decenii.

„La București erau dinainte de Revoluție terminale, era cel care se numea 16 Februarie în Bucureștii Noi și care nu mai funcționează și mai avem terminalul Titan care funcționează. În ultimii zece ani a mai apărut la Chiajna un terminal privat mai mic făcut pe liniile unei foste fabrici. Avem la București Titan, dar nu mare de 60000 TEU. Nu vin atât de multe TEU, după știința mea. Multe ajung pe auto de la Constanța, dacă vă duceți pe autostradă o să vedeți”, a declarat pentru Club Feroviar un specialist în transporturi intermodale de marfă.

Bucureștiul este expert în realizarea de planuri care, cu chiu cu vai, ajung în cel mai bun caz să fie puse în practică peste ani. La Galați există unul dintre cele mai mari proiecte, și anume realizarea unui centru multimodal care să opereze nu mai puțin de 150.000 TEU pe an.

La Aiud, DP World are un proiect ce se va concretiza în 2023 cu o capacitate de procesare de peste 50.000 de containere TEU (twenty-foot equivalent unit)/an și o capacitatea de stocare de 3.000 de containere TEU (twenty-foot equivalent unit). Pe lângă terminalul intermodal, care va acoperi o suprafață de aproximativ 27.000 mp, parcul logistic va cuprinde și diverse alte facilități pentru producție și viitoare dezvoltări logistice, care vor ocupa o suprafață totală de peste 80.000 mp. Terminalul va deveni operațional în prima jumătate a anului 2023.

Realizări puține, ținte ambițioase

Potrivit Strategiei Ministerului Transporturilor:

- până în anul 2020, ponderea transportului intermodal de mărfuri în/prin România să reprezinte (trebuia deja – n.red.) 40% din volumul total al mărfurilor transportate în unități de transport intermodal (UTI).
- număr de terminale construite pe termen scurt din POS–T (2007–2013). Se propune construirea a cel puțin unui terminal care trebuie să corespundă uneia dintre cele 6 (șase) locații principale, și anume cele două porți/hub-uri de intrare/ieșire a mărfurilor (zona Timișoara/zona Constanța), conectate cu zona municipiului București și cu bazinul fluvial Giurgiu/Oltenița, precum și zonele de interes economic și turistic Brașov și Suceava.
- număr de terminale construite pe termen mediu din POS–T (2014–2020). Se propune construirea a minimum 3 (trei) terminale care trebuie să corespundă celorlate locații identificate ca fiind zone cheie, și anume: • Calafat – Craiova – Pitești, • Turda – Cluj Napoca – Dej – Târgu Mureș, • Făgăraș – Sfântu Gheorghe, • Galați – Bacău – Iași • Giurgiu/Oltenița – București – Ploiești.
- număr de containere/TEU transportate. Previziunile intermodale pentru România indică un volum de transport intermodal în/prin România de 1,2 milioane TEU (corespunzător la 0,7 milioane unități UTI³³) până în anul 2020. Transportul intermodal total prognozat în portul Constanța este de aproximativ 500.000 UTI în 2020, ceea ce înseamnă un volum total de containere încărcate/descărcate în port de 2–3 milioane TEU în 2020. Piața totală pentru „pachetul ECE” este estimată la peste 18 milioane TEU în 2020. Rapoartele experților estimează că Portul Constanța poate atrage peste 4 milioane TEU din acest total, atunci când există o „cale mai ușoară” în/prin România.

Guvernele României, prietenele camionagiilor

Strategia notează că această competiție între mijloace de transport „este distorsionată și prin lipsa de transparență privind costurile asupra societății determinate de fiecare mod de transport în termeni de poluare, zgomot, congestie a traficului, număr de victime în accidente”.

Atât timp cât costurile externe nu sunt luate în considerație și nu se reflectă în internalizarea acestora, transportul rutier va fi avantajat. În ceea ce privește transportul intermodal, piața de transport de marfă este reticentă la acest segment de transport, considerat prea riscant, ceea ce determină ca transportul de marfă în UTI să se desfășoare preponderent pe drumurile publice, fiind mai puțin costisitor. Deoarece, pe de o parte, întreținerea infrastructurii feroviare se face preponderent pe baza tarifului de acces perceput operatorilor feroviari, iar pe de altă parte nivelul redus al taxei rutiere de drum (rovinietelor) nu reflectă decât parțial costurile de întreținere a infrastructurii rutiere, s-a creat premiza unor tarife discriminatorii între aceste două moduri de transport (foto: container răsturnat pe autostrada A2).

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