

Căile ferate, colac de salvare pentru transportul comercial aglomerat din Transilvania

27 Iunie 2023



FOTO cu rol pur ilustrativ

Căile ferate, combinat cu dezvoltările intermodale și logistice, pot reprezenta salvarea afacerilor în Transilvania în condițiile în care șoselele, infrastructură predilectă pentru transportul bunurilor, au ajuns aproape de capacitatea lor maximă.

Concluziile figurează în studiul “Starea logisticii în Transilvania”, realizat de Centrul Interdisciplinar pentru Știința Datelor (CISD) al Universității Babeș-Bolyai Cluj, în parteneriat cu compania DP World România, informează transilvaniabusiness.ro.

Apariția hub-ului logistic de la Aiud este pe cale să descongese masiv traficul cu autocamioanele care sufocă șoselele Ardealului, apreciază specialiștii în infrastructură cu ocazia prezentării proiectului “Starea logisticii în Transilvania”, realizat de Centrul

Interdisciplinar pentru Știința Datelor (CISD) al Universității Babeș-Bolyai Cluj, în parteneriat cu compania DP World România.

Lentoarea CFR Infrastructură, cauza dezvoltării transporturilor rutiere de la noi

„Am vrut să vedem care ar fi zona de interes față de Aiud Logistic Park (ALP) și am luat producătorii aflați la distanță de până la 200 km. Unii spun că vor să se relocheze de la terminalul de la Arad pentru că a devenit foarte aglomerat”, spune Codruța Mare, director științific în cadrul CISD.

“Multe companii pun în balanță dacă să devină mai prietenoase cu mediul alegând transportul feroviar sau să lovească în performanțele firmei din cauza felului greoi în care se mișcă societatea de stat CFR Infrastructură. Cert este că transportul rutier a crescut foarte mult în România din cauza infrastructurii slabe pe căile ferate.

La distanțe de peste 300 km până la punctul de destinație e necesar transportul intermodal, lucru practicat în Europa. Pe de altă parte, UE impune acest transport pentru reducerea emisiilor de carbon. DP World va deschide acest terminal chiar înainte ca UE să facă acei pași concreți. Transilvania este o zonă relativ dezvoltată economic, dar care are o infrastructură mai proastă”, a menționat oficialul CISD.

Mai bine un tren cu 1000 de containere goale decât 1000 de camioane pe șosele

“Dacă este să comparăm rutierul cu feroviarul, un tren cu 50 de vagoane înlocuiește 120 de autocamioane în trafic. Din punctul de vedere al poluării se vor schimba radical lucrurile dacă toate companiile decid să utilizeze transportul feroviar. Transportul intermodal înseamnă, în acest caz, că se asigură transferul mărfii din regim rutier în regim feroviar prin intermediul containerelor.

Noi am realizat o hartă a infrastructurii din jurul Aiudului. Județele Cluj, Sibiu, Bihor au cea mai mare industrializare, urmate de Alba, Mureș, Hunedoara. Sondajul realizat printre acești agenți economici relevă că au costuri din ce în ce mai ridicate în transportul rutier, chiar dacă volumele transportate sunt în scădere.

Încă nu au luat măsuri de concedieri, dar au îngrijorări. Unii chiar au ajuns la concluzia că nu are rost să își exporte marfa pentru că nu au trasabilitate în transport.

Directorul unei mari companii din Alba spunea că i-ar conveni să transporte cu trenul la Constanța 1.000 de containere goale, ca să aducă marfa de acolo în loc să le pună pe tot atâtea camioane. Există și problema Spațiului Schengen: livrările le întârzie fiindcă se pierd 2-3 zile în vămi”, arată Darie Moldovan, managerul proiectului de cercetare.

Stimulente europene pentru calea ferată

“Transportul intermodal are ca avantaje optimizarea costurilor pe termen lung, descongestionarea traficului din jurul metropolelor, care a devenit o mare problemă. România se află pe locul doi în UE ca potențial al transportului intermodal, în sensul că 80% din marfă parcurge mai mult de 300 km cu camionul, fără a se face schimbarea pe feroviar, așa cum se întâmplă în Germania sau Franța.

UE impune dublarea traficului feroviar de marfă, până în 2050, pentru reducerea emisiilor de CO₂; prin urmare, strategia României este de apariție a noi terminale intermodale. Comisia Europeană va lua în considerare beneficii pentru statele cu transport intermodal. Va acorda stimulente, reduceri de taxe pentru că decarbonizarea impune costuri ce nu pot fi suportate integral de către firme”, spune Moldovan.

Ținte modeste de decarbonizare în România

Studiul CISD efectuat în decembrie 2022 – aprilie 2023 surprinde caracteristicile economiei locale; practicile curente privind logistica; transportul intermodal; modificările în legislația UE privind transferul modal. Au răspuns experți din sectorul logistic din firme cu afaceri anuale de peste 10 milioane de euro.

Comaniile provin în special din domeniile: utilaje avansate, produse alimentare, autoturisme și piese, transport, chimic, echipamente, mobilă, agricultură, îmbrăcăminte, produse casnice. Subiectele au fost principalele modalități de transport utilizate; destinații și origini ale mărfurilor; provocările sectorului logistic; percepții legate de deschiderea unui terminal logistic; viitorul sectorului logistic.

“Poziționarea terminalului intermodal din cadrul ALP va permite accesul rutier rapid către și dinspre companiile din Transilvania, 11 municipii aflându-se la mai puțin de 100 km de acesta. Adoptarea transportului intermodal este încă în stadii incipiente în România.

Comaniile văd ca principal impediment în alegerea transportului feroviar timpii de tranzit crescuți. Tranziția transportului pe distanțe lungi dinspre rutier către feroviar (>350 km)

face parte din strategia UE de reducere a CO2. Transportul intermodal răspunde cel mai bine acestei strategii”, sunt concluziile CISD.

Combinatele Ardealului, interesate de trenuri

Prezentarea raportului a fost urmată de un workshop cu firme din Transilvania interesate de transportul intermodal.

„DPW este unul dintre cei mai importanți facilitatori ai comerțului global, prezent în 75 de țări, cu 100.000 de salariați. Suntem în România, în Portul Constanța din 2004. Atunci a început operarea unui terminal de containere, dedicat operării de containere. După 2009 ne-am orientat către a diversifica operațiunile portuare.

Recent, DPW a intrat în zona de logistică, de aici și inițiativa de a dezvolta acest proiect în zona Transilvaniei, în Aiud. Este un proiect extrem de ambițios. De ce Transilvania, Alba, Aiud? Pentru că suntem într-o zonă puternic industrializată, cu o dezvoltare a infrastructurii de transport extrem de puternică în România.

Dorim să creăm o punte între Portul Constanța și această zonă extrem de importantă din punct de vedere economic. Terminalul din Aiud va avea 82.000 mp, acces la calea ferată, atât pe parte feroviară, cât și transport terestru. Vom încerca, în primă fază, să operăm un tren pe săptămână, pe relația Constanța – terminal Aiud, iar în următoarea, un tren pe zi”, a explicat Marian Drăgoi, director operațional al DPW România.

“Noi am vrea să știm care ar fi avantajul pe termen scurt dacă apelăm la acest terminal. Alternativa ar fi să folosim camioanele electrice, însă nu ne oferă nimeni acest serviciu”, au punctat reprezentanții combinatului metalurgic TenarisSilcotub Zalău (județul Sălaj).

“Se poate face chiar o combinație între tren, camion și navă. Grupul Xella a organizat un transport de materiale de construcții din Serbia în România, cu o barjă pe Dunăre, în loc să pună 42 de camioane pe drumurile europene, reducând astfel 70 tone de CO2”, a răspuns oficialii DP World România.

Inaugurarea oficială, programată în toamnă

“Lucrările la terminal decurg acum într-un ritm bun, însă au fost întârziate de inundațiile cu care ne-am confruntat în această perioadă, astfel încât am amânat intrarea sa în funcțiune. Estimăm că deschiderea oficială va avea loc în octombrie. Sunt companii care

vor deja să înceapă colaborarea cu noi”, ne-a relatat Adrian Munteanu, Business Integration Director al DP World România.

Investiția din zona Aiud se ridică la 20 de milioane de euro. Terminalul va deservi companii cu activitate de producție și mării comercianți localizați în special în cele șase județe. Acesta va conecta zona centrală a țării cu Portul Constanța, iar de acolo, cu clienți din întreaga lume. Parcul logistic în care se află terminalul va avea o suprafață de 18 ha.

Hub-ul din Alba va conecta producătorii și exportatorii din zona Transilvaniei de Mările Neagră, Nordului și Adriatică, dar și de Europa Continentală, prin transport pe calea ferată. Terminalul va beneficia de acces direct la Autostrada 10 și va dezvolta propria infrastructură feroviară.

DP World este unul dintre cei mai mari operatori portuari din lume. Acesta dezvoltă în Portul Constanța terminale de încărcare-descărcare și proiect cargo, pe 12 ha. Compania a angajat în România investiții de 120 de milioane de dolari și are aici 600 de angajați. Sediul grupului se află în Dubai (Emiratele Arabe Unite).

Grupul DP World gestionează anual 70 de milioane de containere aduse anual de 70.000 de nave (10% din traficul global de containere), prin 82 de terminale maritime și interioare din 40 de țări. Afacerile DP World se ridicau, în 2021, la 10,7 miliarde de dolari, acesta înglobând peste 100.000 de angajați.

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