

Lecția australiană: Cum crește importanța transportului feroviar de marfă în epidemia de COVID-19

29 martie 2020

Trenurile de aprovizionare trebuie să rămână în exploatare pentru a atenua efectul de strangulare a liniilor naționale de transport de mărfuri, din ce în ce mai încordate, pe fondul pandemiei COVID-19. Guvernele doresc menținerea lor deschisă. Transportul feroviar de marfă în epidemia de coronavirus devine important. Astfel vede importanța acestui mod de transport șeful diviziei de profil a căilor ferate australiene.



Dalla Valle, președintele Grupului Feroviar de Marfă din Australia (FORG), spune că fără trenurile de mărfuri, bunurile locale sau importate, precum produsele alimentare, de îmbrăcăminte, articolele de uz casnic, consumabilele medicale și farmaceutice, produsele de curățare, combustibilii, produsele chimice, electronicele, oțelurile, echipamentele de mașini și piesele aferente, nu pot fi transportate în mod eficient la depozite și apoi între depozite și orașe.

Transportul feroviar de marfă în epidemia de COVID-19 devine important

“Un singur tren de mărfuri, lung de 1.800 m, poate transporta 260 de containere, contribuind astfel la eliberarea a sute de șoferi de camioane în fiecare săptămână, astfel încât aceștia să se concentreze pe transportul <ultima milă>, între depozite și magazinele unde consumatorii au nevoie de rafturi încărcate”, spune el.

„În perspectivă, un singur container de transport poate conține aproximativ 25.000 de role de hârtie igienică, 55.000 de conserve sau 1.500 de navete cu bere”, explică el.

Exporturile vrac, doar cu trenuri de marfă

„Fără trenurile de marfă, exporturile în vrac precum cereale, carnea, produsele proaspete și uscate, bumbacul și cărbunele nu pot fi transportate în mod eficient către porturi, porți către piețele globale. Indiferent din ce punct, mergând către porturi, serviciile de transport feroviar esențiale se întind peste granițele statelor, deserving lanțuri de aprovizionare bine ajustate pe continente”, afirmă Dalla Valle.

El a declarat că o continuare a funcționării serviciilor de transport feroviar de marfă necesită un ecosistem logistic și economic extins. Trenurile de marfă trebuie alimentate, întreținute și curățate, în timp ce controalele de siguranță efectuate de personal calificat sunt absolut necesare.

“În ultimele săptămâni, operatorii de transport feroviar de marfă au implementat protocoale stricte de igienă la depozite, terminale și instalații de întreținere, inclusiv distanțarea socială, pentru a proteja sănătatea lucrătorilor esențiali”, a spus el.

“Transportul feroviar de marfă are avantajul suplimentar de a opera în coridoare feroviare sigure și prin facilități interzise membrilor publicului larg.”

FORG constă din cele nouă afaceri majore de transport feroviar din Australia: Pacific National, Australian Rail Track Corporation (ARTC), One Rail Australia, Aurizon, Qube Holdings, SCT Logistics, Arc Infrastructure, WatCo Australia și Southern Shorthaul Railroad (SSR).

Care e balanța feroviar – rutier în România

În România principală modalitate de transport afectată pare a fi cea rutieră, dacă ne bazăm pe declarații făcute de oficiali din domeniu. Cifrele exacte însă lipsesc, iar tabloul global poate fi conturat doar pe seama declarațiilor unor oficiali.

Duminică dimineață, ministrul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Lucian Bode, a anunțat că nu sunt restricții la transportul feroviar de marfă, iar cel de călători s-a redus cu 20% din punctul de vedere al trenurilor aflate în circulație.

“Transportul feroviar de marfă se desfășoară fără restricții”, a declarat ministrul, într-o intervenție telefonică la un post de televiziune.

Sursa: Club Feroviar