

## **Ford Craiova a redus procentul de mașini transportate cu trenul, fiindcă infrastructura nu s-a îmbunătățit în ultimii ani**

**29 septembrie 2020**



**Ford a ajuns să producă aproximativ 1.000 de mașini pe zi la Craiova, iar trenul ar fi o variantă foarte bună de transport dacă nu ar fi probleme cu infrastructura și dacă nu ar apărea întâzieri la vamă. În aceste condiții, ponderea trenului a scăzut pentru Ford Craiova în ultimul an și mai multe mașini sunt trimise la export pe cale rutieră, scrie Gazeta de Sud.**

**Trenurile de marfă au în Ungaria sau Austria viteze medii de 75 km/h, în timp ce în România media este de 15 km/h, spunea în primăvara lui 2018, John Oldham, șeful de atunci al Ford România. La capitolul costuri, transportul feroviar este mai ieftin, fiindcă pe un tren pot fi puse 200-250 de mașini, în timp ce pe un trailer, maxim opt.**

Însă eficiența trenului este grav afectată de restricțiile de viteză de la noi și de orele de stat la vamă. Trebuie să spun că pe magistrala M900 București - Craiova - Timișoara vitezele medii au scăzut în ultimele două decenii și cu peste 25-30% pentru trenurile de pasageri, din cauza numeroaselor zone cu probleme.

Din 2008, de când a achiziționat fabrica auto de la Craiova, Ford a solicitat construirea de autostrăzi. Producătorul auto a dorit să se deplaseze rapid atât înspre Capitală, cât și către granița de Vest a țării.

Anul acesta, Ford a ajuns la un volum al producției de circa 1.000 de mașini pe zi. Iar din noiembrie, volumul de producție ar putea să mai crească, după ce începe producția de masă a versiunii Puma ST, lansată zilele trecute, la Craiova.

În 2018, când producția auto la Craiova era la jumătate față de cea de acum, cea mai mare parte a producției auto pleca încărcată pe tren. Pentru a contracara lipsa autostrăzilor, dar și din rațiuni de costuri, la vremea respectivă, Ford a mutat transportul de mașini pe calea ferată.

90% din producția auto de la Craiova era transportată pe căile ferate, iar 10% pe căile rutiere. Trenurile plecau către granița de Vest, iar unele plecau înspre Constanța. De acolo, pe calea maritimă, mașinile produse la Craiova ajungeau în diverse porturi europene.

Dar transportul mașinilor de la uzina din Craiova era întârziat, indiferent că se realiza cu trenul sau cu camioanele/tirurile pe străzi.

Timpii de parcurs ale trenurilor de marfă sunt atât de ridicați și din cauză că durează extrem de mult controlul vamal la granița cu Ungaria. "În cel mai bun caz controlul vamal durează șase ore, în cel mai rău caz, 24 de ore". Și asta e valabil pentru toate companiile auto, inclusiv pentru cele care aduc componente, spunea în 2018 John Oldham, precizând că este vorba atât despre trenurile care merg spre Ungaria, cât și despre cele care vin din Ungaria în România.

Volumul zilnic de producție la Ford Craiova este dublu față de cel de acum doi ani.

În Oltenia nu a fost construită nicio autostrada, în ultimii 12 ani. Craiova nu este legată de autostrăzi nici către Pitești și București, nici către granița de Vest. Pe căile ferate române există, în continuare, restricții de circulație. Trenurile circulă cu viteze mici, indiferent de anotimp.

La ora actuală, Ford a redus procentul de mașini pe care le transporta cu trenul, la 70% din producție. După calculele GdS, respectând procentul avansat de oficialii Ford, producția zilnică de mașini ar încăpea în trei garnituri de tren. O parte din trenurile pline cu mașini merge înspre Constanța. De acolo, mașinile Ford sunt încărcate pe vapor și trimise în Europa. Doar aproximativ 5% din producția de la Craiova este transportată cu vaporul, pe mare, către alte țări.

Însă cea mai mare parte a trenurilor pline cu mașini merg către granița de Vest. Condițiile de trafic nu s-au îmbunătățit în ultimii doi ani, de la Craiova, către granița cu Ungaria. Și nici în spațiul Schengen nu am intrat.

Circa 25% din producția de vehicule de la Craiova este transportată pe căile rutiere, cu tirul sau camionul. Tirurile încărcate cu mașini de la Ford merg către Pitești și București. În special mașinile destinate pieței interne. Cea mai mare parte a tirurilor încărcate cu mașini Ford pleacă înspre granița de Vest a țării. De acolo, ajung în statele europene în care se vând modelele produse la Craiova, Ford Puma și EcoSport.

**Sursa:** <https://economie.hotnews.ro/>