

Promisiune pentru transportatori și industrie: statul român vrea să înceapă construcția a 3.000 de kilometri de cale ferată în următorii 10 ani. Rețeaua de cale ferată din România are în prezent aceeași lungime ca acum 100 de ani

28 Octombrie 2020



Rețeaua feroviară a României a scăzut în ultimii 30 de ani cu 600 de kilometri, iar rețeaua de cale ferată electrificată a crescut cu doar 350 de kilometri în aceeași perioadă de timp. Statul român vrea să construiască în următorii 30 de ani, din fonduri europene, 3.000 de kilometri de cale ferată. Dacă ne uităm însă în trecut, printre cele mai mari dezavantaje ale economiei românești au fost evoluția infrastructurii de transport și capacitatea slabă a statului de a absorbi și utiliza fondurile europene.

„Vrem să extindem noul terminal de pasageri și de asemenea zonele cargo. Vrem să conectăm provinciile istorice ale României prin fonduri europene și vom începe construirea a aproximativ 3.000 de kilometri de drumuri expres și autostrăzi și 3.000 de kilometri de căi ferate până în 2030“, a spus Dan Drăgan, secretar de stat în Ministerul Economiei, în cadrul unui eveniment organizat de presa internațională.

Viteza de deplasare pe căile ferate din România pentru transporturi de marfă este de 15 km/h, iar pentru transportul de persoane este de 42 km/h. În prezent, România are aproape același număr de kilometri de căi ferate ca acum 100 de ani. Potrivit datelor INS, în anul 1920 România avea 9.905 kilometri de cale ferată. În aceeași vreme, țări precum Ungaria sau Cehia, cu suprafețe la mai puțin de jumătate față de România, au un număr similar de kilometri de cale ferată.

În ceea ce privește rețeaua de cale ferată electrificată, la finalul anului 2019 România a ajuns la puțin peste 4.000 de kilometri de cale ferată, cu 450 mai mult decât avea acum 30 de ani.

Între timp, industria românească simte din plin problema infrastructurii feroviare. Pentru jucătorii din industria grea, transportul feroviar este foarte important, în condițiile în care multe produse au un gabarit care nu permite transportul rutier. Într-un interviu acordat ZF

În 2019, Mihaela Popescu, directorul general al Tenaris Silcotub Zalău, cel mai mare producător local de țevi industriale, cu afaceri de 2,4 mld. lei în 2019 și 1.700 de angajați, spunea că, într-adevăr, infrastructura rutieră este o provocare pentru industria României, însă infrastructura feroviară este adevăratul pericol pe termen lung pentru industria românească.

„Unde văd o problemă în general, și pentru noi, dar și pentru ceilalți jucători din industrie, este infrastructura feroviară. Cred că infrastructura rutieră este o problemă, dar pe termen lung văd o mare problemă dacă nu se fac niște pași majori în infrastructura feroviară. Produsele noastre se pretează foarte bine transportului feroviar din toate punctele de vedere, și al siguranței rutiere, și al volumului pe care poți să îl transporti”, spunea Mihaela Popescu.

Pe de altă parte, lipsa infrastructurii feroviare afectează și transportul maritim al României și fluxurile comerciale. Portul Constanța, cel mai mare port din România și al doilea de la Marea Neagră, după portul Novorosiisk din Rusia, a înregistrat în 2019 un record de trafic de mărfuri, însă reprezentanții Administrației Porturilor Maritime Constanța (APMC) - administratorul portuar al porturilor Constanța, Midia și Mangalia - au spus că au temeri legate de lipsa infrastructurii feroviare și rutiere care să realizeze conexiuni între portul Constanța și destinațiile vestice. Portul Constanța este principala poartă de acces a mărfurilor care vin din Asia către Europa de Est.

În contrast, concurenții europeni ai porturilor românești investesc în dezvoltarea de rute de transport, iar România pierde teren. Spre exemplu, investiția chinezească în portul grecesc Pireu a determinat alte investiții în căile ferate din Bulgaria și Serbia, pentru a construi un coridor rapid către centrul și vestul Europei.

Sursa: <https://www.zf.ro/zf-transporturi>