

Cât de proastă e infrastructura din România: Marfa ajunge mai repede la Cluj de la Hamburg, decât de la Constanța

17 Februarie 2022



De la Hamburg la Cluj, marfa ajunge mai repede decât de la Constanța, susține Viorel Panait, președintele Constanța Port Business Association, care dă vina pe societățile de stat din domeniul transporturilor și pe absența investițiilor în infrastructură.

Viorel Panait, președintele Constanța Port Business Association și director general COMVEX SA susține că marfa care vine din Hamburg (Germania) sau Kopper (Slovenia) în Cluj și Timișoara ajunge cu o zi sau chiar două mai devreme decât o marfă care pleacă feroviar din Constanța spre aceleași orașe, Cluj sau Timișoara.

Acesta spune că problemele marilor societăți de stat – CFR Infrastructură și CFR Marfă - afectează transporturile care ajung în Constanța.

„Mărfuri destinate vestului industrial al României nu vin pe la Portul Constanța, așa cum ar fi normal, ci prin Ungaria și porturile de la Marea Adriatică. Ne afectează cangrena sistemului de transport feroviar din România și conexiunea cu portul. Ne afectează absența investițiilor în infrastructură, ne afectează absența conexiunilor sau faptul că avantajul de 3 – 4 zile pe care îl avem, la volumele din Orientul Îndepărtat, față de porturile din nord continent, îl pierdem în triajul portului, ne afectează viteza redusă de deplasare. Iar afecțiunile se traduc în volume de marfă pierdute în condițiile în care o marfă care vine din Hamburg sau Koper în Timișoara sau Cluj ajunge cu o zi sau chiar două mai devreme decât o marfă care pleacă feroviar din Constanta spre aceleași Cluj sau Timișoara”, a declarat Victor Panait, potrivit clubferoviar.ro.

Tot acesta mai afirmă că, înainte, portul Constanța era o prioritate pentru statul român.

„Într-adevăr, portul Constanța a fost o prioritate pentru statul român înainte de 1989 fiind considerat un obiectiv de importanță strategică, esențial pentru economia națională. După 1989, prioritățile economice ale României au fost greu de identificat. Au fost ani, destui, în care am părut jenați de proprietate, în general, și de proprietatea obiectivelor industriale majore, în particular.

Nu e de mirare că întreg conceptul de economie națională s-a diluat, cu trecerea timpului nu ne-am mai propus obiective de dezvoltare, ne-am limitat la reacții economice, reacții care au fost și ele cum au fost. Strategie de dezvoltare a transporturilor nu pare a avea nici măcar Master Planul General în transporturi care mărturisește că obiectivul său este prioritizarea investițiilor, dacă vă puteți imagina. Investițiile se fac cu un scop, nu cheltuim bani publici de dragul de a-i cheltui, ci pentru a genera dezvoltare, locuri de muncă, plusvaloare și bunăstare.

Deci, pe scurt, în acest moment, Portul Constanța nu se află în nicio strategie de dezvoltare a transporturilor din România. Mai mult, din declarații politice de dată mai mult sau mai puțin recentă, el nu pare a fi pe agenda oamenilor politici, nici măcar ai Constanței”, a mai spus Victor Panait.

Sursa: <https://zci.ro/economie/>