

Studiu oficial al Consiliului Concurenței: Infrastructura CFR și lipsa investițiilor afectează Portul Constanța în plină criză a cerealelor din Ucraina

18 IULIE 2022



Volumul de mărfuri din Portul Constanța a crescut semnificativ în ultimii trei ani, dar aprovizionarea, importul și exportul de produse și materii prime sunt afectate de infrastructura feroviară puternic degradată și de lipsa investițiilor, arată un studiu oficial al Consiliul Concurenței.

Studiul, realizat de o instituție a statului român, este o radiografie a eșecului aceluiași stat în cazul unui dintre cele mai mari obiective de infrastructură din România.

Volumul de mărfuri din Portul Constanța ce au proveniență sau destinație Republica Moldova și Ucraina a crescut cu 823%, respectiv 144%, în ultimii trei ani, potrivit unui studiu realizat de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar (CNSDF) și Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval (CSDN), din cadrul Consiliului Concurenței.

Lemnul (+99%), echipamentele și mașinile (+92%) și semințele uleioase (+81%) au înregistrat cele mai mari creșteri în perioada ianuarie 2021 – martie 2022, în tranzitul prin Portul Constanța. La polul opus se află minereurile neferoase, produsele alimentare și nutrețurile și minereurile de fier.

Traficul de mărfuri din Portul Constanta este, însă, afectat de infrastructura feroviară degradată și subdimensionată, de numărul restricțiilor de viteză precum și de lungimea liniilor de cale ferată degradate, administrate de CFR SA, care a crescut constant în ultimii ani, potrivit Consiliului Concurenței.

Cu toate acestea, în perioada ianuarie 2019 – martie 2022 nu au fost alocate sume pentru lucrări de reparații și de întreținere.

Deși există un plan de măsuri pentru fluidizarea tranzitului de mărfuri în Portul Constanța, care prevede eliberarea unor linii de cale ferată blocate cu vagoanele CFR Marfă, precum și implementarea de către CFR SA a unui program de lucrări de reparații și întreținere necesare pentru infrastructura feroviară, acesta nu a fost pus complet în aplicare.

Astfel, Consiliul Concurenței recomandă creșterea alocărilor financiare de la bugetul național pentru lucrările de reparație și întreținere a liniilor de cale ferată din cadrul Portului Constanța.

Totodată, Consiliul Concurenței atrage atenția că trebuie deblocate liniile de cale ferată din Portul Constanța, pe care sunt garate vagoane de marfă nefuncționale și a celor situate în apropierea portului, pentru fluidizarea traficului feroviar.

De asemenea, instituția arată că este vitală repunerea în funcțiune a liniilor de cale ferată care sunt închise din cauza stării tehnice necorespunzătoare, în caz contrar ar putea conduce la blocarea Portului, ceea ce va afecta economia națională prin perturbarea activității de import-export și, implicit, aprovizionarea cu materii prime și produse agro-alimentare.

În același timp, este necesară modernizarea liniilor de cale ferată din zonă, inclusiv electrificarea infrastructurii feroviare din port, ținând cont și de proiectele de investiții și planurile de dezvoltare ale operatorilor portuari, ceea ce va conduce la creșterea capacității de preluare a mărfurilor provenite din port și va contribui la dezvoltarea transportului multimodal și la creșterea volumelor de trafic de marfă pe calea ferată. Acest lucru se înscrie în strategia Comisiei Europene, care estimează că traficul feroviar de marfă va crește cu 50% până în 2030 și se va dubla până în 2050, comparativ cu anul 2015.

Consiliile de Supraveghere din cadrul Consiliului Concurenței consideră că trebuie realizate investiții pentru realizarea de dane specializate cu adâncimi mari, o reprofilare

continuă a acestora, în funcție de specificul mărfurilor, va duce la folosirea la capacitate maximă a terminalelor de depozitare și a maximizării potențialului portului.

Având în vedere că traficul de echipamente și mașini a înregistrat o creștere majoră, se recomandă de asemenea și construirea unui nou terminal Ro-Ro (Roll-on/roll off – tip de navă maritimă specializată în transportul mașinilor și echipamentelor mari) în zona Constanța Sud, incluzând și o legătură cu infrastructura feroviară ceea ce va conduce la o creștere susținută a traficului de acest tip de mărfuri.

Un singur administrator al infrastructurii de transport feroviar

Consiliul Concurenței recomandă Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) să analizeze oportunitatea gestionării infrastructurii de transport de servicii feroviare în Portul Constanța de către un singur administrator, respectiv CN APM SA, cu respectarea însă a reglementărilor în ceea ce privește siguranța feroviară.

O astfel de gestionare ar permite o mai bună administrare a infrastructurii feroviare din Portul Constanța, atât în ceea ce privește activitatea desfășurată, cât și tarifele percepute pentru accesul la infrastructura feroviară.

O altă recomandare se referă la realizarea unui terminal GNL și a unuia specializat în barje. Consiliul Concurenței arată că dezvoltarea unui terminal de GNL ar fi ”o investiție de importanță strategică pentru România” având în vedere că pe coasta de vest a Mării Negre nu există un terminal GNL. Pe de altă parte, e neclar cum ar putea fi alimentat acest terminal, dat fiind că Turcia a anunțat că nu permite trecerea prin strâmători a navelor care transportă GNL, invocând pericolul pentru zonele locuite.

Consiliul mai arată că un terminal specializat pentru barje ar permite acostarea în siguranță a peste 200 de barje simultan și ar crește susținut traficul de cereale, îngrășăminte, semințe uleioase și combustibili minerali solizi.

Sursa: <https://www.g4media.ro/>