

Gruia Stoica, Grampet: România ar putea prelua de 8 ori mai multe exporturi de cereale din Ucraina. Ce lipsește rețelei feroviare

17 august 2022



România ar putea prelua de 8 ori mai multe cereale din Ucraina, dar are nevoie de mai mulți mecanici, de mai multe locomotive și vagoane, ca și de mai multe boghiuri, pentru a putea adapta vagoanele ucrainene la ecartamentul liniilor din România. Dar e nevoie de schimbarea gândirii autorităților statului, potrivit lui Gruia Stoica (foto), președintele fondator al Grupului Grampet.

Grampet are 30% din piața de transport feroviar din România și operează în mai multe state europene.



„S-ar putea transporta maximum 360.000 tone / lună sau 4,3 milioane de tone de cereale / an”, spune Gruia Stoica, răspunzând la întrebările CursDeGuvernare privind capacitatea feroviară a României de a asigura transportul cerealelor românești și ucrainiene.

Pentru asta, este nevoie de alocarea rapidă de „resurse în punctele de frontieră cele mai importante, în relația cu Ucraina: Halmeu și Vadu Siret și în relația cu (Republica)

Moldova, la Cristești”.

Și apoi:

- „capacitatea maximă de primire din Halmeu ar fi de 2 trenuri / zi,
- în Vadu Siret am putea transborda 1 tren/zi și
- la Cristești s-ar mai putea încărca 1 tren de cereale pe zi”. Cele 4 trenuri pe zi înseamnă aproximativ 6.000 tone/zi și
- dacă ar exista suficiente boghiuri pentru transpunerea vagoanelor ucrainiene, am mai putea adaugă alte 4 trenuri primite din Ucraina pe zi”, calculează președintele Grampet.

În punctele de frontieră cu Ucraina de la Halmeu și Vadu Siret ar trebui construite cele dintâi terminale modale, ca și în portul Constanța, care a devenit foarte aglomerat și în punctele strategice din sudul și vestul țării.

„Primul lucru de la care trebuie să pornim este adevărul: România nu a fost pregătită pentru această oportunitate, iar până în anul 2022, traficul feroviar de cereale dintre Ucraina și România nu exista”, spune Gruia Stoica.

Vechile hibe și nici un [plan](#) de urgență

Nici acum nu există un [plan](#) național de optimizare a transportului feroviar în contextul suprapunerii exporturilor de cereale din Ucraina peste producția din România.

Operatorii de transport feroviar au solicitat, prin *Organizația Patronală a Societăților Private din România* să discute, cu premierul ministrul Transporturilor și cu ministrul Agriculturii, eventualele soluții, dar până acum nu s-a reușit stabilirea unei întâlniri.

Peste 80% din întreaga rețea de cale ferată „are scadența la reînnoire” și există sute de restricții de viteză.

Schimbarea modelului de gândire la Stat

Investițiile în infrastructură sunt necesare, dar nu și suficiente.

Cantitățile transportate pot crește, „în urma investițiilor pe care le planificăm, însă, este important și aportul statului român, care poate susține aceste eforturi atât la:

- nivel de infrastructură (finalizarea investițiilor în Portul Constanța și Portul Galați),
- la nivel operațional (prioritizarea transporturilor din Ucraina pe rețeaua feroviară), dar și
- pe piața muncii (prin liberalizarea școlilor de mecanici, care ne va oferi posibilitatea să aducem oameni noi în această meserie)”, spune Gruia Stoica.

Unele lucruri pot fi schimbate rapid

„O schimbare a modelului de gândire din partea Administratorului de Infrastructură, pe modelul SUA, în care transportul de marfă este prioritar, pentru că ajută la dezvoltarea economică a țării, ar ajuta la creșterea vitezei de circulație pentru trenurile de marfă”, propune președintele Grampet.

În România, trenurile de călători au prioritate în fața trenurilor de marfă. Scăderea vitezei comerciale a operatorilor de transport de marfă înseamnă „un rulaj mai slab al locomotivelor, vagoanelor și mecanicilor”.

Alternative dificile: ori marfa din Ucraina, ori clienții români

Și atunci, „majoritatea operatorilor de transport de marfă sunt puși în fața unei alegeri dificile:

- își concentrează resursele pe transporturile din Ucraina, al căror blocaj ar putea afecta securitatea alimentară a întregului glob,
- sau își concentrează resursele pe clienții fideli, care le-au fost alături în toți anii când transporturile din Ucraina nu existau?”.

Programarea trenurilor de marfă se face conform Programului Zilnic de Circulație a trenurilor, „iar numărul de “ferestre” disponibile pentru operatorii de transport de marfă sunt din ce în ce mai puține, din cauza creșterii numărului de trenuri de călători pe perioada verii, precum și a suprasaturării unor secțiuni feroviare, care nu permit un trafic feroviar mai ridicat, din cauza problemelor de infrastructură”.

Nevoile urgente

Ordinea măsurilor pentru rezolvarea problemelor începe cu revizuirea normelor legislative, a instrucțiunilor, a ordinelor și dispozițiilor de la CFR SA, AFER și ASFR și aducerea lor la realitățile actuale ale rețelei feroviare, potrivit expertului citat:

„În prezent, operăm în baza unor dispoziții vechi de peste 30 de ani, care nu mai corespund cu situația actuală, însă autoritățile statului întârzie să opereze modificările necesare”.

Mai sunt necesare:

- „redeschiderea liniilor de triaj și acumulare, care au fost închise în urma „modernizării” anumitor secțiuni feroviare;
- creșterea tonajelor pe osii de la 20 de tone la 22,5 tone;
- trasarea trenurilor de marfă la o viteză mai mare (în Ungaria, pe aceeași infrastructură ca în România, trenurile se trasează la viteze cu 35% mai mari);
- eliminarea obligativității ca un mecanic instructor să dețină diploma de Bacalaureat;
- deschiderea școlilor profesionale cu profil etnic”.

Pe termen lung, ar trebui:

- „să avem o strategie cu obiective clare, pentru a încuraja transportul feroviar de marfă și de a repara inechitățile dintre taxarea transportului feroviar și, respectiv, a transportului rutier de mărfuri.
- se impun măsuri de ajutor de stat pentru achiziționarea de locomotive și vagoane, precum și negocieri cu Comisia Europeană în privința alocării unor fonduri europene și pentru transportatorii de marfă, nu doar pentru cei de călători”, spune președintele Grampet.

„Anul 2022 este anul deciziilor, urmând ca 2023 să fie anul dezvoltării și al consolidării. La momentul aderării Grupului Grampet la Ruta Internațională de Transport TransCaspica (TITR), am spus că România are potențialul de a deveni un hub logistic de transport care să facă legătura dintre Est și Vest. De altfel, proiectul nostru se numește „România, Poarta de Est a Comunității Europene pentru Orientul Apropiat și Orientul Îndepărtat.”

Contextul actual poate reprezenta catalizatorul acestei tranziții, dacă vom ști să acționăm și să ne mobilizăm corespunzător, mediul economic și autoritățile române deopotrivă”, conchide Gruia Stoica.

Grampet are 30% din piața românească de transport feroviar de marfă și operează și în alte câteva state europene.

Sursa: <https://cursdeguvernare.ro/>

