

Consiliul Concurenței: Infrastructura de transport feroviar din Portul Constanta trebuie gestionata de catre un singur operator

Infrastructura feroviara degradata si lipsa investitiilor în Portul Constanta afecteaza traficul de marfuri, este concluzia unui studiu publicat, luni, de Consiliul Concurenței, institutie care recomanda Ministerului Transporturilor si Infrastructurii (MTI) sa analizeze oportunitatea gestionarii infrastructurii de transport de servicii feroviare din acea zona de catre Compania Nationala Administratia Porturilor Maritime S.A, însa cu respectarea reglementarilor în ceea ce priveste siguranta feroviara.

"Desi exista un plan de masuri pentru fluidizarea tranzitului de marfuri în Portul Constanta, care prevede eliberarea unor linii de cale ferata blocate cu vagoanele CFR Marfa, precum si implementarea de catre CFR SA a unui program de lucrari de reparatii si întretinere necesare pentru infrastructura feroviara, acesta nu a fost pus complet în aplicare. Astfel, cele doua autoritati din cadrul Consiliului Concurenței recomanda cresterea alocarilor financiare de la bugetul national pentru lucrarile de reparatie si întretinere a liniilor de cale ferata din cadrul Portului Constanta (...)Traficul de marfuri din Portul Constanta este, însa, afectat de infrastructura feroviara degradata si subdimensionata, de numarul restrictiilor de viteza precum si de lungimea liniilor de cale ferata degradate, administrate de CFR SA, care a crescut constant în ultimii ani (...) Consiliul Concurenței recomanda Ministerului Transporturilor si Infrastructurii (MTI) sa analizeze oportunitatea gestionarii infrastructurii de transport de servicii feroviare în Portul Constanta de catre un singur administrator, respectiv CN APM SA, cu respectarea însa a reglementarilor în ceea ce priveste siguranta feroviara. O astfel de gestionare ar permite o mai buna administrare a infrastructurii feroviare din Portul Constanta, atât în ceea ce priveste activitatea desfasurata, cât si tarifele percepute pentru accesul la infrastructura feroviara", precizeaza autoritatea de concurenta.

Potrivit sursei citate, în perioada ianuarie 2019 - martie 2022 nu au fost alocate sume pentru lucrari de reparatii si de întretinere, desi volumul de marfuri din Portul Constanta a crescut semnificativ.

Totodata, Consiliul Concurenței atrage atentia asupra faptului ca trebuie deblocate liniile de cale ferata din Portul Constanta, pe care sunt garate vagoane de marfa nefunctionale si a celor situate în apropierea portului, pentru fluidizarea traficului feroviar.

"De asemenea, este vitala repunerea în functiune a liniilor de cale ferata care sunt închise din cauza starii tehnice necorespunzatoare, în caz contrar ar putea conduce la blocarea Portului, ceea ce va afecta economia nationala prin perturbarea activitatii de import-export si, implicit, aprovizionarea cu materii prime si produse agro-alimentare. În acelasi timp, este necesara modernizarea liniilor de cale ferata din zona, inclusiv electrificarea infrastructurii feroviare din port, tinând cont si de proiectele de investitii si planurile de dezvoltare ale operatorilor portuari, ceea ce va conduce la cresterea capacitatii de preluare a marfurilor provenite din port si va contribui la dezvoltarea transportului multimodal si la cresterea volumelor de trafic de marfa pe calea ferata. Acest lucru se înscrie în strategia Comisiei Europene, care estimeaza ca traficul feroviar de marfa va creste cu 50% pâna în 2030 si se va dubla pâna în 2050, comparativ cu anul 2015", noteaza Consiliul.

O alta recomandare se refera la realizarea unui terminal GNL si a unui terminal specializat în barje. "Dezvoltarea unui terminal de GNL ar fi o investitie de importanta strategica pentru România având în vedere ca pe coasta de vest a Marii Negre nu exista un terminal GNL, în timp ce un terminal specializat pentru barje ar permite acostarea în siguranta a peste 200 de barje simultan si ar creste sustinut traficul de cereale, îngrasaminte, seminte uleioase si combustibili minerali solizi", mentioneaza sursa citata.

În plus, având în vedere ca traficul de echipamente si masini a înregistrat o crestere majora, se recomanda de asemenea si construirea unui nou terminal Ro-Ro (Roll-on/roll off - tip de nava maritima specializata în transportul

masinilor si echipamentelor mari) în zona Constanta Sud, incluzând si o legatura cu infrastructura feroviara ceea ce va conduce la o crestere sustinuta a traficului de acest tip de marfuri.

Portul Constanta a devenit principalul port cu deschidere la Marea Neagra. Astfel, volumul de marfuri din Portul Constanta ce au provenienta sau destinatie Republica Moldova si Ucraina a crescut cu 823%, respectiv 144%, în ultimii trei ani, se arata în studiul realizat de Consiliul National de Supraveghere din Domeniul Feroviar (CNSDF) si Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval (CSDN), din cadrul Consiliului Concurentei.

Lemnul (+99%), echipamentele si masinile (+92%) si semintele uleioase (+81%) au înregistrat cele mai mari cresteri, în perioada ianuarie 2021 - martie 2022, în tranzitul prin Portul Constanta. La polul opus se afla minereurile neferoase, produsele alimentare si nutreturile si minereurile de fier.