

Studiu UBB - e nevoie în întreaga țară de o rețea de terminale intermodale pentru transportul de marfă

27 Iunie 2023



Un studiu efectuat de către specialiști ai Universității Babeș-Bolyai (UBB) din Cluj-Napoca arată că e nevoie în întreaga țară de o rețea de terminale intermodale care să permită transportul de marfă în regim feroviar pe distanțe mai lungi, asemănătoare celui care este în construcție la Aiud, printr-o investiție greenfield de 20 milioane de euro, și care va asigura conectivitatea comercială a Transilvaniei cu portul Constanța și principalele hub-uri logistice din Europa.

Studiul efectuat de specialiștii Centrului Interdisciplinar pentru Știința Datelor (CISD) din cadrul UBB arată că investiția de la Aiud "vine în întâmpinarea reglementărilor Comisiei Europene cu privire la transportul intermodal și în avans față de investițiile pe care statele membre vor trebui să le facă în următorii ani pentru a se alinia la legislația europeană și la țintele de reducere a CO2".

"Importanța acestui proiect pentru Transilvania și pentru întreaga Românie e dată de faptul că, în condițiile în care EU Green Deal (zero emisii de CO2 până în 2050) are ca țintă dublarea transportului de marfă pe calea ferată, terminalul intermodal asigură transferul rapid al mărfii din regim rutier în regim feroviar prin intermediul containerelor, reprezentând o infrastructură absolut necesară pentru atingerea acestui obiectiv. În acest moment, în Transilvania nu există terminale de mare capacitate care să asigure condițiile necesare acestei tranziții. Iar acest impact este cu atât mai important cu cât România nu are infrastructura rutieră atât de dezvoltată ca alte state europene și, implicit, transportul de marfă în sistem rutier nu face decât să aglomereze și mai mult rețeaua rutieră", se afirmă într-un comunicat de presă referitor la acest studiu transmis marți de către UBB.

Reprezentantul companiei DP World România, Marian Drăgoi, care derulează investiția de la Aiud a subliniat că alegerea Transilvaniei și a Aiudului nu este deloc întâmplătoare.

"DP World este unul dintre cei mai importanți facilitatori ai comerțului global, prezent, în momentul de față, în peste 75 de țări și are un număr de peste 100.000 de salariați. DP World este prezentă în România, în Portul Constanța din 2004, când a început operarea unui terminal de containere, dedicat operării de containere, iar după 2009 s-a orientat către a diversifica operațiunile portuare. Recent a intrat în zona de logistică, de aici și inițiativa de a dezvolta acest proiect în zona Transilvaniei, în Aiud. Este un proiect extrem de ambițios. De ce Transilvania, de ce Alba, de ce Aiud? Pentru că suntem într-o zonă puternic industrializată, o zonă cu o dezvoltare a infrastructurii de transport extrem de puternică în România și dorim să creăm o punte între Portul Constanța și această zonă, extrem de importantă din punct de vedere economic. Proiectul terminalului intermodal Aiud va avea o suprafață de 82.000 metri pătrați, cu acces la calea ferată, atât pe parte feroviară, cât și transport terestru. Vom încerca, în primă fază a operațiunilor, să operăm un tren pe săptămână, pe relația Constanța - terminal Aiud, urmând ca, în viitor, să atingem un volum de, sperăm noi, un tren pe zi", a afirmat Marian Drăgoi, citat în comunicatul UBB.

Analiza specialiștilor UBB de la CISD (Darie Moldovan, Codruța Mare, Ciprian Moldovan), la care au lucrat și opt studenți, a pornit de la starea economiei locale, practicile curente în logistică și transporturi de marfă, oportunitățile și provocările transportului intermodal, dar are în vedere și schimbările recente în legislația privind transferul modal. În primul rând s-a pornit de la examinarea stării economiei locale, evidențiind informații cheie despre industriile și companiile ce pot fi influențate de transferul modal, precum și gradul de accesibilitate rutieră între terminalul intermodal al DP World (România) din cadrul Aiud Logistic Park și orașele dintr-o proximitate de 200 kilometri, în condițiile în care 11 municipii se află la mai puțin de 100 kilometri de acesta.

"Pe de altă parte, trebuie ținut cont de faptul că adoptarea transportului intermodal este încă în stadiile incipiente în România, iar companiile văd ca principal impediment în alegerea transportului feroviar timpii de tranzit crescuți. Totodată, însă, trebuie avut în vedere că tranziția transportului pe distanțe lungi dinspre rutier către feroviar face parte din strategia Uniunii Europene de reducere a emisiilor de carbon, iar transportul intermodal răspunde cel mai bine acestei strategii. Regulamentul Trans-European Transport Network (TEN-T), estimat a fi adoptat în acest an, va prevedea obligativitatea statelor membre de a evalua necesitatea de noi terminale intermodale pe parcursul a trei ani", evidențiază comunicatul UBB.

De asemenea, studiul respectiv subliniază că "va fi nevoie de o rețea de astfel de terminale la nivelul întregii țări pentru ca acest mod de transport să devină eficient și atractiv pentru companii, alături de investițiile în infrastructura feroviară care să crească viteza medie de circulație pe calea ferată".

Investiția de peste 20 de milioane de euro este derulată, începând din martie anul trecut, în satul Decea de lângă Aiud de către compania DP World din Emiratele Arabe Unite, reprezentanții acesteia anunțând, într-o conferință de presă susținută în luna octombrie 2022, că terminalul intermodal ar trebui să devină operațional în acest an. Obiectivul investiției este de a conecta mult mai ușor producătorii și exportatorii din zona Transilvaniei de Marea Neagră, Marea Nordului și Marea Adriatică, precum și de restul Europei continentale, prin transport de cale ferată.

Capacitatea de stocare va fi de 3.000 de containere în orice moment, iar cea de procesare de 50.000 de containere pe an, în primii trei ani. Pe lângă containere, vor putea fi procesate și semi-remorci. Investitorul a estimat că se vor reduce semnificativ costurile pentru exportatori, prin trecerea de la transport rutier la cel feroviar sau naval. În același timp, se va obține și o reducere a emisiile de dioxid de carbon, în condițiile în care marfa care ar fi fost transportată de mii de camioane va fi procesată pe calea ferată, trecându-se de la transportul diesel la cel electric.

Transportul intermodal de marfă se referă la utilizarea mai multor tipuri de transport (rutier, feroviar, fluvial, maritim) pe parcursul expediției mărfii, cu scopul de a optimiza costurile și a eficientiza lanțul de aprovizionare. De asemenea, amintim că tranziția transportului pe distanțe lungi dinspre rutier către feroviar (mai mari de 350 km) face parte din strategia Uniunii Europene de reducere a emisiilor de carbon, iar transportul intermodal răspunde cel mai bine acestei strategii.

Sursa: <https://www.agerpres.ro/economic-intern/>