



CAMERA DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE IAȘI

Memorandum privind necesitatea și argumentele dezvoltării unui nod intermodal de transport în IAȘI

Pe distanța Ungheni (Rep. Moldova) - Pod Prut Ungheni - Cristești Jijia (România) - Gara Socola Iași (cca. 20 km), calea ferată este încălecată, pe aceasta putând circula atât trenurile cu ecartament european (1.435 mm), cât și cele cu ecartament larg, rusesc (1.524 mm).

Mai mult, unul dintre cele mai mari triaje din țară, dinainte de 1990, este triajul Cristești Jijia, care are un număr de cca. 15-20 linii, dintre care o parte dintre linii sunt cu ecartament larg sau linii încălecate. De asemenea, și în stația Socola Iași există linii pentru trenuri cu ecartament larg, aici putându-se face și transpunerea vagoanelor de pe boghiuri largi pe boghiuri normale.

Deci, orice import/export de mărfuri în vagoane feroviare poate fi verificat /controlat /autorizat, în Iași /în România /în UE, permițând o mai mare siguranță a acestor activități, deoarece se pot desfășura pe teritoriul UE, cu personal, cu reguli și cu disciplina europeană.

Pentru partea de transport aerian, se poate dezvolta amenajarea unui terminal cargo, care nu presupune o investiție foarte mare. În discuțiile purtate cu firme interesate de transportul cargo (precum DHL sau Turkish Airlines), reprezentanții companiilor au precizat că este suficient un terminal cargo de dimensiunile actualului terminal de pasageri T2, deoarece volumul de marfă tranzitat aerian nu necesită spații mai mari.

Transportul auto presupune un acces facil, dar și un spațiu de câteva zeci de hectare pentru a permite depozitarea transcontainerelor și pentru partea de logistică. Terminale de transcontainere au existat /există și la Socola Iași, și la Cristești Jijia.

După cum se știe, există o propunere de centură rutieră estică a Iașului care, până la intersecția cu Autostrada A8, ar intersecta linia ferată Socola - Cristești Jijia - Ungheni (Rep. Moldova), deci este posibilă o combinație rutieră și feroviară, iar prin amenajarea unui simplu racord rutier până la aeroport ar fi posibilă și conexiunea cu transportul aerian cargo.

Pentru ipoteza de terminal fluvial, se poate aplica o idee veche de secole: amenajarea hidroenergetică, pentru irigații și pentru navigație, a râului Prut. Practic, acest proiect este început la un capăt cu barajul de la Stânca-Costești și, la celălalt capăt, cu amenajarea portului fluvial al Rep. Moldova, Giurgiulești-Prut. Între aceste două repere, ar putea fi construite un număr de baraje mai mici, cu ecluze pentru regularizarea râului, care să permită circulația barjelor fluviale de până la 1.000 tone.

Lucrări de acest fel sunt foarte multe, în Europa și în SUA, evident înainte de epoca "avizelor de mediu". Astfel, mun. Iași ar putea deveni port fluvial, cu conexiunea nodului intermodal la celelalte 3 tipuri de transport.

Sigur, problema dimensionării și viabilizării acestui nod intermodal o reprezintă volumul mic al schimburilor comerciale cu Rep. Moldova și cu Estul Europei prin transportul feroviar.

Pe de altă parte, sunt clar conturate 2 rute pentru transportul feroviar din/spre China:

1. Ruta nordică: China - Rusia - Polonia - UE, cu un timp de parcurs de cca. 8-12 zile.
2. Ruta sudică: China - Kazahstan - Azerbaidjan - Turcia - Bulgaria - UE, cu un timp de parcurs de cca. 15-20 zile.

Există posibilitatea de a putea fi promovat și ar putea fi eficient un coridor China - Rusia - Ucraina - Rep. Moldova - România - UE, cu un timp de parcurs de 8-10 zile.

Din statistici, rezultă că volumul schimburilor de mărfuri pe calea ferată între China și UE a crescut de 4 ori în ultimii ani, iar în anul 2019, pe ruta China - UE, au circulat peste 6.500 de garnituri feroviare. Cu siguranță, această tendință de creștere exponențială va continua și după încetarea efectelor pandemiei, chiar dacă se vor înregistra unele relocări ale producției de bunuri și mărfuri din China.

Pe de altă parte, este evident că un coridor feroviar care să tranziteze România se împiedică de două obstacole majore:

- primul, independent de voința noastră: războiul Crimeii Ucraina-Rusia;
- al doilea, dependent strict de România: starea precară a rețelei feroviare și, mai ales, a rutelor transcarpatice.

În perspectiva dezvoltării, digitalizării și a inteligenței artificiale, devine din ce în ce mai apropiată și mai imperativă implementarea conceptului de dezvoltare integrată și sistemică a industriei 4.0. Aceasta înseamnă că zonele și orașele Uniunii Europene care vor implementa aceste sisteme digitalizate și robotizate de producție (similar sistemului de lucru pe platforme colaborative cloud în domeniul IT) vor avea nevoie atât de baze logistice, cât și de noduri intermodale de transport, cuplate la rețele eficiente de transport rutier, feroviar, aerian și naval.

Iași, pol de dezvoltare regională a României și a Uniunii Europene, cel mai important centru al industriilor de avangardă și creative, tradițional centru universitar, de cercetare și de invenție, nu poate și nu trebuie să rateze integrarea în noile hub-uri, platforme, structuri IoT și Industrie 4.0.

Ori, edificarea unei rețele integrate de transport rutier, feroviar, aerian concretizate în dezvoltarea unui nod intermodal de transport poate constitui un atu major pentru viitorul orașului și al acestei Euroregiuni și poate da speranțe că vor fi recuperate în viitor decalajele de dezvoltare existente astăzi!

08.03.2021

Paul Butnariu

Președinte

Camera de Comerț și Industrie Iași

