

#EECONNECTED 2022- despre transportul multimodal și conexiuni de business

9 octombrie 2022



180 de profesioniști din transport și supply chain și-au dat întâlnire pe 28 septembrie 2022 la cea de-a cincea ediție a #EECONNECTED.

Tema centrală a acestei ediții aniversare – **Connecting the dots** – a fost aleasă din dorința de a le oferi participanților o perspectivă comprehensivă asupra actualului context geopolitic și a transformărilor care au avut loc la nivelul lanțurilor de aprovizionare și al fluxurilor de transport în regiunea Mării Negre și la nivelul Europei Centrale și de Est.

În premieră, conferința a inclus paneluri dedicate transportului aerian de marfă, o componentă importantă a lanțului de transport multimodal, precum și segmentului de proiect cargo – unde cererea de transport crește în contextul dezvoltării proiectelor de infrastructură energetică și de transport în Europa Centrală și de Est. Indiferent că vorbim de transportul multimodal pe Middle Corridor între China și Europa via Portul Constanta, transportul fluvial pe Dunăre, aerian sau intermodal, problema recurentă ridicată de către speakeri și audiență a fost cea a necesității acute de investiții în infrastructura de

transport, fără de care proiectele nu se pot dezvolta, iar România nu poate profita pe deplin de oportunitățile oferite.

Middle Corridor, aici și acum!

Una dintre cele mai semnificative consecințe ale războiului din Ucraina la nivel geopolitic a fost dezvoltarea cooperării regionale a țărilor parte a Middle Corridor, pentru a oferi o rută alternativă a transportului de marfă între China și Europa la Coridorul de Nord, prin Rusia.

Middle Corridor via Constanța a fost subiectul de discuție al primului panel al ediției din 2022 a #EECONNECTED. Subiectele puse în discuție au fost legate atât de avantajele acestei rute prin România, provocările cu care se confruntă operatorii de transport de transport, dar și soluții pentru a face această rută una viabilă pentru expeditori. În prezent, cu un timp de tranzit de aproape 60 de zile și un cost de transport al unui container din China până în Constanța de 8.000 euro, dar și prețuri în scădere ale navlurilor maritime, Middle Corridor nu este o rută prea competitivă din perspectiva celor prezenți la discuție. Există însă un interes major ca ea să devină viabilă și se caută soluții.



Soluții pentru a face Middle Corridor o rută competitivă

- armonizarea sosirilor trenurilor cu navele: dacă în zona Mării Caspice sunt șase plecări între Aktau și Baku, în zona Mării Negre există doar două plecări pe săptămână, ceea ce adaugă încă 4 zile timp de tranzit;
- colaborare între companiile de căi ferate implicate – în zona Azerbaijan, Kazakhstan, Georgia sunt doar companii de stat implicate pe această rută și comunicarea este dificilă;
- posibilă reorientare a politicii Chinei de a subvenționa transportul de containere pe această rută sau subvenții și finanțări din partea UE și a statelor europene;
- Middle Corridor este o rută ce trebuie menținută, ca în cazul în care mai are loc o situație ca cea generată de conflictul din Ucraina, să existe o alternativă viabilă.

Ce spun experții?

- **Leila Batyrbekova, Advisor- Representative in EU Intergovernmental Commission (IGC) TRACECA: Cooperarea, cheie pentru soluționarea problemelor pe Middle Corridor**

Problemele pe Middle Corridor derivă nu neapărat din ruta în sine, ci din lipsa de comunicare și coordonare între țări și rezolvarea acestora depinde de interesele economice și comerciale ale fiecărei țări în parte. TRACECA are rolul de a contribui la îmbunătățirea cooperării și coordonării între țările membre pentru a fluidiza traficul pe Middle Corridor. Ruta și condițiile de transport se pot îmbunătăți rapid și chiar și odată ce conflictul din Ucraina se va încheia, Middle Corridor va continua să existe. Asia Centrală este o piață imensă și multe fluxuri de marfă treceau prin Rusia. În prezent, remarcăm interesul multor jucători importanți precum DB Cargo sau Rail Cargo pentru Middle Corridor și vedem o intensificare a contactelor cu Kazakstan, ceea ce va duce la volume suplimentare pe această rută.

- **George Visan, Director Comercial, CN Administratia Porturilor Maritime SA Constanța: Investiții în infrastructura din Portul Constanța**

Infrastructura feroviară din Portul Constanța a intrat într-o etapă de modernizare, lucrările la liniile de cale ferată evoluează bine, și trebuie menționat că acestea sunt inițiate de CFR, ei având responsabilitatea administrării a 80% din căile ferate din port. De asemenea, există un studiu de fezabilitate foarte avansat la CFR de conectare a portului Constanța cu încă o linie de cale ferată cu partea de sud, astfel încât trenurile să ajungă mai repede în port din zona Valul lui Traian.

Legat de partea de infrastructură rutieră, avem două proiecte în derulare ce prevăd lărgirea benzilor de circulație pentru a acomoda cât mai multe camioane și pentru a sistematiza cât mai bine toate fluxurile de circulație din interiorul portului.

Din perspectiva APMC, avem un dialog deschis cu operatorii și celelalte instituții implicate, astfel încât să asigurăm condițiile ca aceste volume de marfă de pe Middle Corridor să fie atrase prin Portul Constanța.

- **Sorin Chinde- Vicepreședinte Transport GRAMPET Group – Avantajele variantei Middle Corridor via Portul Constanța**

În comparație cu Coridorul de Nord, unde s-a lucrat mult din punct de vedere al armonizării feroviare, vamale și există subvenții acordate de statul chinez, Middle Corridor nu beneficiază de aceste facilități. Mai mult, la această oră, Kazakhstan se confruntă cu o lipsă de platforme de transport. Astfel că există multe provocări. **Varianta Middle Corridor via Portul Constanța este mai bună în special pentru livrările spre centrul Europei – Budapesta, Duisburg sau Malaszewicze.**

Din Constanța trenurile pot merge cu o lungime de 700 de tone cu un tonaj de 2.000-2.500 de tone brute. Pe varianta via Turcia, prin Bulgaria și Serbia trenurile merg cu o lungime de 550 metri și un tonaj de 1.600 tone brute – trenuri cu maxim 30-32 containere. Trenurile care vin din China aduc în general între 40-45 de containere și pot fi livrate toate prin Constanța. Nu e de neglijat faptul că accesul prin tunelul Marmaray pe sub Bosfor este complicat pentru marfă, iar capacitatea de transbordare de pe ecartamentul de 1.520 mm pe cel de 1.435 mm nu este cea mai dezvoltată.

- **Radu Ionescu- Branch Manager Air&Sea E-P RAIL – Conexiunea între Portul Constanța și Vestul Europei și prețul de transport**

Problemele din Portul Constanța sunt în primul rând legate de vamă – T1 (tranzitul vamal). Peste tot în Europa durează o zi, la noi pentru trenurile de pe Middle Corridor durează 4 zile. Din cauza lipsei de predictibilitate, operatorii feroviari din Ungaria nu reușesc să preia trenurile în momentul în care ajungem cu ele în Curtici. Până la Budapesta ajungem cu trenurile în 3-4 zile, Duisburg-7 zile, Malaszewicze – 7 zile, un timp de tranzit foarte lung.

Au fost momente în luna mai – iunie, când transportul din China prin Middle Corridor era mai ieftin decât varianta de maritim. Acum, având în vedere scăderea de tarife pe maritim – se află la cel mai mic nivel de după începerea pandemiei, dar și faptul că de la 1 septembrie ne confruntăm cu creșterile de costuri la energia electrică în România, precum și în Ungaria, a devenit o alternativă scumpă.

Sursa: <https://www.intermodal-logistics.ro/>