

Constanța este o verigă importantă între Asia Centrală și Europa Centrală și de Est

4 Ianuarie 2023



Portul Constanța este o verigă importantă între Asia Centrală și Europa Centrală și de Est, din punct de vedere al traficului de mărfuri, opinează reprezentanții ai DP World România.

Potențialul Coridorului Mijlociu ar trebui privit dintr-o perspectivă regională. Pentru piețele din nord și vest acesta este relativ mic, dar pentru Europa Centrală și de Est și pentru Asia Centrală, Middle Corridor are sens, potrivit concluziilor trase de specialiștii APM Terminals și DP World, participanți la Summitul European Silk Road, care a avut loc pe 8 și 9 decembrie 2022, la Duisburg, informează **USER**, Uniunea Caselor de Expediții din România.

De când tranzitul prin Rusia a devenit o opțiune pe care nu toată lumea dorește să o aleagă, Coridorul Mijlociu a fost în centrul atenției. Mult interes se îndreaptă către ruta alternativă prin Marea Caspică, dar timpii de tranzit și costul rutei nu sunt competitivi, ar spune mulți.

Constanța este o verigă importantă

Dar acest lucru trebuie analizat în perspectivă, spune Alexandru Crăciun, șeful departamentului de marketing și afaceri guvernamentale de la DP World. Compania a stabilit două legături regulate de transport feroviar de marfă din portul Constanța către zonele deservite, unul la granița cu Ungaria și altul spre Ucraina. „Este logic să aduci mărfuri prin Coridorul Mijlociu până la Constanța doar dacă destinația ta se află în Europa Centrală sau de Est. În vremuri de criză, Coridorul poate fi folosit pentru mărfuri către Europa de Vest”, a spus el la summit.

Alexandru Crăciun a prezentat noile trasee care vor fi lansate în anul 2023. Primul va fi între Constanța și Dornești la granița cu Ucraina, oferind cinci plecări pe săptămână. Fiecare tren transportă 50 de containere, iar timpul de tranzit este de aproximativ 36 de ore. „Am stabilit această rută de îndată ce a izbucnit războiul, pentru că am văzut că o mulțime de marfă ucraineană s-a îngrămădit în portul Constanța”.

Cealaltă rută se desfășoară între portul Constanța și terminalul DP World din Aiud, pe drumul spre Curtici, lângă granița cu Ungaria. Din Aiud, DP World oferă și trenuri regulate. Locația are un potențial foarte mare, întrucât mărfurile pot fi expediate către multe destinații din regiune.

Calea ferată este foarte atractivă

De cealaltă parte a Mării Negre se află o altă regiune cu mult potențial, subliniază Ian Rawlinson, CCO la APM Terminals din Poti, Georgia. El consideră că Middle Corridor, ca legătură dintre China și Europa de Vest este discutabilă. Cu toate acestea, a privi Asia Centrală ca destinație sau punct de origine are mult sens.

„Dacă te uiți la o călătorie pe mare de la Qingdao la Almaty, prin Canalul Suez și Marea Neagră, aceasta durează cu ușurință două până la trei luni. Pe calea ferată durează 12-14 zile. În mod similar, dacă vă uitați la o călătorie de la Hamburg la Almaty prin ocean, timpul de tranzit este de o lună. Luați un tren și vă puteți lua zece zile libere. Te uiți la un produs foarte atractiv.”

Asia Centrală este în primul rând piață, nu regiune de tranzit

După părerea lui Rawlinson, Asia Centrală, ca piață în sine, a fost mult timp invizibilă pentru lume. „A fost întotdeauna considerată o regiune satelit a Rusiei. Cu toate acestea, regiunea este foarte vestică. Există o mulțime de companii occidentale stabilite în Asia Centrală și există un impuls puternic pentru produsele occidentale.”

„APM consideră Asia Centrală ultima regiune containerizabilă, cu cel mai mare potențial din punct de vedere logistic. Deoarece este fără ieșire la mare, se poate ajunge doar pe calea ferată. Kazahstanul, de exemplu, exportă 60 de milioane de tone de marfă în Europa. O mare parte din ea se deplasează încă prin Rusia, dar acest lucru poate fi schimbat în Coridorul Mijlociu. Acest lucru este valabil și pentru mărfurile care se îndreaptă spre est către Kazahstan.”

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