

Transportul intermodal de marfă: volume și perspective post - pandemie

27 august 2020



Timpul de așteptare pentru camioane de ordinul orelor la granițele între statele membre UE generate de măsurile impuse de autorități pentru a reduce impactul COVID-19 sau reducerea capacităților de transport pe aerian și maritim la nivel global, au făcut din transportul intermodal o alternativă ce a oferit siguranță și o mai mare predictibilitate în comparație cu celelalte moduri de transport.

În Europa, în ultimele trei luni, trenurile de marfă și-au îmbunătățit performanțele, timpul de sosire fiind respectat într-o proporție mult mai mare, și pe fondul diminuării numărului de trenuri de pasageri.

În același timp, **transportul intermodal** s-a dovedit o alternativă sigură, interacțiunea umană fiind redusă semnificativ comparativ cu alte tipuri de transport, astfel că o parte din volume au fost redirecționate pe cale ferată în această perioadă.

Datele ERFA arată că punctualitatea trenurilor internaționale de marfă în Europa s-a îmbunătățit de la 60% în primul trimestru la 80-90% în aprilie și mai 2020.

Unii operatori au lansat noi conexiuni pentru a-și întări rețeaua de transport intermodal. Rail Cargo Group a anunțat conexiune directă între terminalul Intermodal Services din Ploiești și Terminalul Bilk din Budapesta și mai departe către Munchen, Germania.

De asemenea, Rail Cargo Group împreună cu compania de transport și logistică H.Essers au lansat o conexiune directă între România și Turcia, demararea proiectului fiind accelerată de criza COVID-19.

Am aflat de la unele dintre cele mai importante companii din România care oferă servicii de transport intermodal ce a însemnat criza pentru acest segment și care sunt perspectivele pentru restul acestui an.



Evoluția volumelor pentru serviciile intermodale

Industria transporturilor a fost și rămâne una dintre cele mai afectate de pandemia COVID-19, scăderea preconizată a volumelor la nivelul anului 2020 fiind semnificativă, astfel că această reducere a volumelor s-a resimțit și în transportul intermodal.

“Luna martie a fost în conformitate cu cifrele bugetate, o lună bună. Începând cu aprilie, ca urmare a restricțiilor impuse și a lockdown-ului, volumele s-au contractat cu 15%. Din luna mai, în urma redeschiderii fabricilor și a locațiilor de retail, volumele au început să crească, astfel că în iunie am revenit la nivelul de anul trecut, iar pentru iulie am crescut numărul unităților rezervate pe tren de la 90 la 105 unități/săptămână/sens” declară **Adrian Petrișor, Business Development Manager Routier Transport.**

Impactul crizei COVID-19 asupra **Grupului GRAMPET** s-a cuantificat într-o **scădere de 20% a activității de transport în aprilie 2020 comparativ cu martie 2020**.

Astfel, un procent important din parcul de vagoane și locomotive a rămas fără utilizare, producând în continuare cheltuieli, fără a genera venituri.



“Odată cu instituirea măsurilor de relaxare, activitatea de transport s-a reluat treptat, astfel încât ne așteptăm ca în perioada următoare volumele lunare transportate să fie comparabile cu cele de anul trecut” este de părere Gruia Stoica.

La nivelul grupului au fost reevaluate o serie de proiecte și investiții, inclusiv proiectul Middle Coridor ce leagă Asia Centrală de Marea Neagră, despre care

Președintele GRAMPET spune că ar reduce substanțial timpii de livrare a mărfurilor din Asia către Europa.

◆Transportul intermodal reprezintă circa 40% din volumele operate de către Transmec RO.

“La începutul crizei, în martie și prima parte din aprilie, când erau cozi și timpi mari de așteptare la granițe pentru camioane, am avut o creștere de solicitări. Mare parte din acestea le-am și onorat, deși traficul era dezechilibrat. Din a doua parte a lunii aprilie, volumele au început să scadă, chiar sub nivelul de dinainte de criză. Acum remarcăm o ușoară creștere a volumelor de export, însă în lipsa consumului, importul este redus, ceea ce ne-a impus să reducem numărul de trenuri pentru a nu avea trenuri dezechilibrate, pline la export și goale la import. Având trenuri propria, putem decide la o săptămână la alta câte vom organiza pe fiecare relație în funcție de volumele previzionate pe ambele sensuri, iar surplusul este organizat pe cale rutieră” explică Ciprian Știubea, Manager Intermodal Transmec România, companie de logistică și transport ce operează împreună cu P&O Ferrymasters terminalul Intermodal Vest.

Din terminalul Intermodal Vest din Oradea există conexiuni cu Zeebrugge (3 plecări pe săptămână), Piacenza și Lodz (2 plecări săptămânale) și Stuttgart (5 plecări săptămânale). Pe ruta Oradea-Stuttgart circulă de la finalul lunii iunie un tren public al DB Cargo Germania.

◆ Volumele Yusen au înregistrat în 2020 o creștere cu aproximativ 16% față de aceeași perioadă a anului anterior

Au existat însă companii pentru care criza coronavirus a însemnat o creștere a volumelor transportate prin intermediul serviciului intermodal, cum este cazul Yusen Logistics (Romania).

“Suntem furnizori de transport intern intermodal pentru aproximativ 15% din volumele de containere de import care se descarcă în portul Constanța, unii dintre principalii clienți fiind jucători semnificativi din retailul alimentar, sector vital în perioada stării de urgență” declară membrii echipei Yusen Logistics (Romania).

În același timp, au crescut și cheltuielile cu măsurile de protecție în cadrul terminalului, fiind puse la dispoziție toate materialele necesare pentru desfășurarea în siguranță a activităților și organizate fluxuri separate pentru angajați și șoferi, schimburi de 12 ore pentru a limita interacțiunea între angajați.

Departamentul de Transport Intermodal al Yusen realizează aproximativ 10% din totalul cifrei de afaceri a companiei, restul de 90% fiind realizat de departamentele de Contract Logistics (specializat pe logistică de retail și automotive) și Distribuție (ambientală și temperatură controlată). Momentan, spun membrii echipei Yusen, nu toate volumele gestionate de către companie se pot transporta prin intermediul serviciului intermodal.

Perspective pentru transportul intermodal



“Este posibil ca actuala creștere de volume de export să se datoreze unei reacții emoționale a populației din Europa în urma ridicării restricțiilor, situație ce mă tem că nu va ține prea mult. În funcție de comportamentul consumatorului intern, importurile vor evolua sau involua. Sper ca

piața să se echilibreze, dar cu siguranță anul acesta nu va reveni la volumele de dinainte de criză,” este de părere Ciprian Știubea, Manager Intermodal Transmec RO.

Pentru GRAMPET Group, chiar dacă valurile de relaxare treptată au atras reluarea parțială sau totală a activităților economice, perspectivele sunt prudente și depind exclusiv de evoluția epidemiologică. Un al doilea val de pandemie ar amplifica impactul economic.

“În cel mai optimist scenariu, care nu prevede noi perioade de carantină și blocaje economice, putem recupera pierderile din această primăvară și încheia anul cu rezultate comparabile cu 2019.”

Cel mai pesimist scenariu prevede pierderi financiare de două puncte procentuale, dar și consecințe la nivelul forței de muncă, în condițiile în care nu vom mai putea susține cei peste 6.200 de angajați din România.

Analizăm deja diverse proceduri pentru rularea angajaților acolo unde acest lucru este posibil și ne concentrăm pe soluții pentru retenție, pentru că oamenii noștri generează plus valoarea și performanța serviciilor pe care le oferim” spune Gruia Stoica.



Nici Yusen Logistics (România) nu are estimări prea optimiste, având în vedere că cele mai importante linii maritime preconizează o scădere a volumelor transportate cu aproximativ 30%, iar volumele serviciului intermodal va urma acest trend. *“Urmează ca diferența să fie echilibrată de preluarea de volume de pe calea rutieră, reușind astfel să menținem*

nivelul rezultatelor actuale și, de ce nu, să înregistrăm o creștere a volumelor transportate.

Schimbarea de strategie în supply chain poate genera volume adiționale pentru serviciile intermodale intra-europene” declară aceștia.

Digitalizare pe fondul pandemiei

Pandemia a accelerat trendul digitalizării pe întregul lanț de aprovizionare, nevoia de vizibilitate în această perioadă, atât din partea clienților, cât și a companiilor de transport accentuându-se. Cu toate acestea, transportul intermodal este un segment de piață aflat într-un stadiu incipient de digitalizare.



Routier European Transport a accelerat procesul de digitalizare în cadrul companiei și în relația cu clienții și furnizorii. Compania a optat pentru distanțare și munca de acasă, acolo unde a fost oportun.

“În ultimii ani am investit resurse importante în sistemul IT și în digitalizare. Lucrăm foarte bine cu o firmă care, pornind de la soluția IT de bază, a dezvoltat o interfață personalizată, conform cerințelor noastre. Întreaga flotă de camioane și semiremorcile sunt dotate cu sisteme telematice, existând trasabilitate în timp real a fiecărui transport. Șoferii au fost dotați cu scanere și putem obține confirmarea livrării imediat după livrare, iar emiterea facturii se face în scurt timp. În relația cu clienții,

le propunem trimiterea documentelor în format electronic și, în general, răspunsurile sunt pozitive,” declară Adrian Petrișor.

Transmec lucrează în prezent la dezvoltarea unei platforme propria, complet digitalizate pentru a susține și eficientiza procesul de comunicare cu clienții și furnizorii.

Grupul GRAMPET a accelerat în ultimele luni proiectele digitale, criza confirmând nevoia de tehnologie a companiilor, care trebuie să inoveze pentru a rămâne relevante. *„Până acum, am dezvoltat și implementat aproape 20 de aplicații informatice, iar alte zece aplicații sau module sunt în diferite etape de dezvoltare. Cu siguranță, gradul avansat de digitalizare ne-a ajutat mult la momentul declanșării crizei, inclusiv în ceea ce privește comunicarea internă, odată ce o parte dintre angajați au început să lucreze de acasă”* spune **Gruia Stoica**.

În 2019, GFR anunța implementarea serviciului Scrisorii de Trăsură Electronică pentru toate transporturile derulate de marii jucători din domeniul produselor petroliere din România, fiind unul dintre puținii operatori din Europa de Sud Est care oferă această facilitate.

În ceea ce privește ritmul de implementare al tehnologiilor digitale pentru transportul intermodal intern, membrii Yusen Logistics (România) concluzionează: *“Deși vedem tendința de digitalizare peste tot în piață, din păcate, întrucât depindem de legislația curentă, care mai are câteva etape de parcurs până la alinierea cu actualul nivel al digitalizării în diferite companii, nu vedem același ritm de implementare pentru transportul intermodal intern.”* Compania intenționează să investească în instrumente și tehnologii digitale, la momentul oportun.

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