

Sorin Chinde: România poate fi hub regional între Europa și China

16 Ianuarie 2023



România poate fi hub regional între Europa și China pentru mărfurile care sunt comercializate între cele două regiuni, dacă se investește în infrastructură și nu se mai risipesc bani europeni, este de părere Sorin Chinde, vicepreședintele Diviziei Transport din cadrul Grupului Grampet.

Eficiența transportului feroviar este dată de investițiile în infrastructură și în politicile publice de dezvoltare. Sumele implicate pentru dezvoltarea sau modernizarea infrastructurii, nu doar feroviare, ci și rutiere și navale, sunt foarte mari, acesta fiind unul dintre motivele pentru care statele preferă să își unească eforturile și să dezvolte „doar anumite rute”, spune Sorin Chinde, citat de intermodal-logistic.ro.

România poate fi hub regional între Europa și China

Oficialul crede că în actualul context geopolitic, deși nu este ajutată de geografie, România are șansa să devină un hub regional în ceea ce privește tranzitul terestru pentru mărfurile ce intră în Europa din China. Condiția este ca statul să realizeze investițiile promise, proiecte importante menite să sprijine mediul de afaceri.

„Ce lipsește aici este o conexiune permanentă care să lege porturile georgiene de Constanța. Din păcate, statul român lasă realizarea acestei conexiuni pe seama mediului privat, fără a sprijini în vreun fel o astfel de acțiune. Portul Constanța înregistrează astăzi o creștere de trafic semnificativă datorită mărfurilor ucrainene, nu datorită vreunui flux de tranzit”, afirmă Chinde.

Armonizarea procedurilor vamale pe Middle Corridor

Mult dezbătuta rută Asia-Europa prin Middle Corridor încă suferă în privința competitivității în ceea ce privește serviciile regulate, timp de tranzit și costuri, însă transportul pe calea ferată este și va continua să fie cea mai sustenabilă variantă de transport, explică Sorin Chinde. Pe termen scurt, varianta feroviară prin țările ce tranzitează acest culoar eurasiatic este afectată de preluarea unor volume tot mai mari în transportul maritim pe fondul scăderii ratelor navlurilor, însă pentru ca ruta să fie una sustenabilă pe termen lung, altele sunt nevoile ce trebuie rezolvate. Marea provocare, consideră oficialul Grampet, este ca aceste coridoare să devină funcționale. Acest lucru, afirmă Vicepreședintele Diviziei Transport, înseamnă armonizarea procedurilor vamale, reducerea staționărilor în frontieră și scăderea timpilor de tranzit:

„Din punctul nostru de vedere, existența mai multor rute oferă mai multe soluții pentru a satisface cererile de transport ale clienților. Să nu uităm că actuala conexiune terestră Asia-Europa prin Rusia a necesitat ani buni până când a fost posibil ca trenurile să facă 15 zile din China până în Polonia”, spune Sorin Chinde.

Tracțiunea electrică, viitorul transportului feroviar de marfă

Unul dintre avantajele competitive ale transportului feroviar de marfă este oferirea serviciilor de către companiile din sector pe baza unor contracte pe termen mediu și lung, dat fiind faptul că este un mod de transport previzibil și planificabil. Însă creșterea prețurilor din sectorul energetic din toată Europa, nu doar din România, dă peste cap acest avantaj și afectează predictibilitatea angajamentelor.

Un transport feroviar sustenabil nu poate fi efectuat utilizând tracțiune diesel, afirmă Sorin Chinde. „Chiar dacă uneori prețurile energiei au făcut ca tracțiunea diesel să fie mai ieftină, pe termen mediu și lung nu există altă opțiune decât utilizarea tracțiunii electrice acolo unde este posibil.”

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

