

Crestere cu pâna la 82% a costurilor de transport maritim în ultimul an. România este una dintre cele mai afectate tari (analiza)

Restrictiile generate de situatia pandemica la nivel global au dus la o crestere semnificativa a costurilor de transport maritim, respectiv cu pâna la 82% în ultimul an, iar România este una dintre cele mai afectate tari de aceasta criza, arata o analiza a unei companii din piata de distributie de materii prime chimice.

Criza s-a adâncit si dupa aparitia noii variante a coronavirusului, Omicron, si, implicit, a unor controale mai stricte impuse de multe tari asupra andocarii vapoarelor sosite din Africa, dar si din cauza lipsei soferilor de camioane. La toate acestea s-a adaugat si o criza a containerelor. Astfel, companiile dependente de transporturi internationale au resimtit din plin majorarea exponentiala a costurilor, dar si lipsa oricarei predictibilitati, sustin reprezentantii companiei Stera Chemicals, prezenta pe 12 piete internationale.

"Daca la începutul anului 2021 costul transportului unui container standard de aproximativ 12 metri (40 feet) din China catre Europa era de aproximativ 5.000 dolari, acesta a ajuns în prezent la 22.000 dolari, în unele porturi chiar la 28.000 dolari. Asadar, pentru încarcarea a 20 de tone de materie prima într-un container, costul transportului a crescut de la 250 de dolari/tona, la 1.400 de dolari/tona", explica **Alecsandru Rasidescu**, CEO Stera Chemicals, distribuitor si importator de materii prime chimice, care deservește peste 1.100 de clienti nationali si internationali.

Potrivit sursei citate, România este una dintre cele mai afectate tari de aceasta criza, caci cantitatea de marfa importata aici este mult mai mica fata de cea importata de alte state din Europa de Vest. De asemenea, pentru a ajunge în tara noastra, un transport trece prin una sau mai multe transbordari si se loveste de congestia din marile porturi. Mai mult, exista si un deficit de nave mici care opereaza catre porturi precum Constanta. Astfel, nu cresc doar preturile, ci si timpii de asteptare ai transporturilor.

"Am ajuns sa dam comanda si sa platim 100% în avans marfa, în luna octombrie 2021. Livrarea din fabrica va fi în luna ianuarie 2022, iar rezervarea pe vas este pentru februarie. Asadar, comanda va ajunge la noi în martie 2022, daca vremea va fi favorabila si daca totul decurge cum trebuie. Exista si o posibilitate de a aduce marfa mai devreme, dar costurile pentru spatiu pe primul vas care pleaca de la destinatie sunt exorbitante", explica **Alecsandru Rasidescu**.

Înca de la debutul pandemiei de coronavirus, marii actori economici europeni au realizat ca este necesara concentrarea transportului de marfuri pe sistemele feroviare în detrimentul celor maritime si aeriene. Astfel, numai în primele 10 luni ale acestui an, din China catre Europa de Vest au plecat peste 12.500 de trenuri cu containere standard, de aproximativ 6 metri (20 feet), ceea ce reprezinta o crestere cu 30% fata de aceeasi perioada a anului trecut.

"În România însa, transportul feroviar nu reprezinta o solutie optima întrucât nu avem o infrastructura puternica. Este un alt motiv pentru care preturile produselor finale cresc", atrage atentia CEO-ul Stera Chemicals.

În opinia sa, Constanta este un port scump, lipsit de infrastructura adecvata si modernizata, iar bunurile care ajung aici trebuie trimise de cele mai multe ori Țpe rotif catre orasele de destinatie, în conditiile în care România nu are suficiente trenuri care sa permita transportul acestora si multe municipii din tara nu dispun de terminalele necesare.

Dezvoltarea transportului intermodal în portul Constanta ar putea face din tara un partener strategic important pentru multe state, în conditiile în care portul reprezinta unul dintre principalele centre de distributie care

deservesc Europa Centrala si de Est, fiind si parte din Coridorul Rin-Dunare. În prezent însa, din Constanta în restul teritoriului, majoritatea transporturilor sunt rutiere, caci infrastructura terminalelor feroviare existente este veche, numarul acestora fiind limitat, cu o capacitate redusa, mai spun reprezentantii companiei.

Între timp, în Germania, la initiativa Duisport, a început constructia celui mai mare terminal feroviar din Europa, Duisburg Gateway Terminal, un proiect considerat poarta catre Noul Drum al Matasii, o ruta alternativa rapida pentru marfurile venite din Asia catre state europene precum Austria, Elvetia, Italia, Slovenia si Croatia. Este vorba despre un terminal care va avea o capacitate anuala de 850.000 de containere si care va opera peste 100 de trenuri cu containere din China pe saptamâna, explica Rasidescu.

De asemenea, s-au deschis noi rute feroviare din Zhengzhou-China catre Hamburg-Germania. Distanta de 10.214 kilometri este parcursa de trenuri care pot transporta pâna la 44 de containere de aproximativ 12 metri (40 feet) în doar 15 zile.

CEO-ul Stera Chemicals considera ca autoritatile ar trebui nu doar sa modernizeze portul Constanta, ci sa înceapa totodata negocieri pentru deschiderea unei rute feroviare România-Asia. Astfel, companiile românești ar putea dobândi un avantaj si ar putea scapa de factorul de imprevizibilitate generat de transportul maritim.

Fondata în 1999, Stera Chemicals este unul dintre liderii pietei de distributie de materii prime chimice, activând în mai multe industrii, printre care: lacuri si vopsele; cosmetica si detergenti; cauciuc; constructii; plastice; alimentara; tratarea apelor; agricultura. Prezenta pe 12 piete internationale, compania furnizeaza materii prime din 5 depozite regionale, cu o livrare rapida si o trasabilitate de 100% a loturilor, pentru peste 1.100 de clienti nationali si internationali.