

CONTAINERS: TRA ASIA ED EUROPA IL TRENO AUMENTA A DISMISURA. HANJIN DOCET ?

Napoli, 22 ottobre 2016 - Ripubblichiamo integralmente un nostro articolo del 3 settembre scorso. A parte le statistiche, che dimostrano un ulteriore aumento nella movimentazione delle merci sulla tratta ferroviaria Euroasiatica, la rotta ferroviaria attrae sempre di più quei Paesi attraversati da tale sistema di trasporto. Anzi, contrariamente a quello che avviene nel settore marittimo dove la concorrenza è agguerritissima tra i numerosi player che tendono a monopolizzare i flussi dei traffici tradizionali tra i continenti, nell'ambito di quello ferroviario la concorrenza è quasi inesistente: vige l'interesse di aiutare, anche in joint, il passaggio della linea ferroviaria nel Paese confinante per rendere possibile il proseguimento della strada ferrata. Anche a livello dei governi interessati: per non essere esclusi dalla globalizzazione industriale e commerciale per quei Paesi non bagnati dal mare. Stesso discorso viene fatto per gli ingenti investimenti occorrenti alla costruzione di nuovi porti o ampliamento di quelli vecchi sul mare.



Pechino, 3 settembre 2016 - "Dal 2014 al 2015, il numero di contenitori trasportati attraverso i treni merci Cina-Europa è aumentato del 430 per cento", ha affermato un operatore del settore. Nel corso degli ultimi sei anni, il personale incaricato della Cina-Europa per il servizio treno merci è aumentato di tre volte nell'operazione tra

Asia, ex CSI (Comunità degli Stati Indipendenti) le regioni e l' Europa.

Il trasporto ferroviario tra la Cina e l'Europa prima del 2011 non è stato così conveniente come lo è oggi. Un viaggio di sola andata tra la Cina e l'Europa occorrono 40 giorni, a causa di linee ferroviarie incomplete e volume di merci ancora inadeguate. La FELB (Far East Land Ponte Ltd.) ha iniziato la propria attività in linee ferroviarie tra la Cina e l'Europa nel 2007. FELB, attraverso il suo manager Shan Jing ha detto che "il sistema di trasporto ferroviario non era ben organizzata fino a quando il non è partito il progetto di servizio treno merci Cina-Europa".

Ora, i treni trans-continentali gestite da FELB partono principalmente da Shenyang, Suzhou, Changsha, per lasciare la Cina attraverso la Manciuria. Ogni settimana, tre o quattro treni arrivano in città europee come Varsavia, Duisburg e Amburgo.

Shan ha detto "il servizio treno merci Cina-Europa fornisce anche un mezzo conveniente per gli altri paesi asiatici come il Giappone e la Corea del Sud che le loportano le loro merci verso l'Europa. Nel frattempo, FELB sta sviluppando percorsi di trasporto all'interno dell'Europa al fine di includere più sempre l'Italia nella rete operativa del servizio ferroviario eurasiatica.

Ora, le linee ferroviarie per treni container sono stati successivamente aperti da 16 città in Cina, per arrivare 12 città europee tra cui Duisburg, Amburgo in Germania, e Madrid in Spagna. Nel 2015, i treni merci Cina-Europa hanno realizzato 815 viaggi, con un aumento anno su anno del 165 per cento.

Per Thomas Kowalski, direttore delle operazioni di trasporto multimodale di Deutsche Post DHL Gruppo, la linea ferroviaria che collega la Cina e l'Europa ha ampliato attività di DHL. "Si aprono nuove opportunità per DHL nella regione dell'Asia-Pacifico", ha detto.

Il volume del trasporto delle linee ferroviarie eurasiatici è aumentato costantemente dal suo funzionamento. Si stima che il volume sarà superiore a 1 milione di container standard entro il 2030, secondo Kowalski.

UN POTENZIALE INESPLORATO

Ciò che rimane una sfida per il servizio di trasporto merci eurasiatica è che il viaggio di ritorno verso est i carichi sono parzialmente vuoti o addirittura vuoti. Tuttavia, la situazione è in via di miglioramento: 265 treni di ritorno, pari al 48 per cento dei treni in partenza, hanno trasportato merci in Cina nel 2015, segnale di deciso incremento rispetto ai 28 treni nel 2014.

Kowalski ha detto tale fenomeno è dovuto anche allo squilibrio commerciale tra Cina ed Europa.

Ha detto che i contenitori vuoti potrebbero essere evitati attraverso la realizzazione di prodotti da aree limitrofe d'Europa come la Russia e il Kazakistan. Le misure dovrebbero essere adottate per rafforzare il coordinamento della logistica in Europa e garantire l'effettivo sdoganamento dei treni merci Cina e l'Europa.

Shan ha detto che grazie a nuove infrastrutture stradali, i paesi lungo la linea ferroviaria eurasiatica possono promuovere ed incrementare la capacità di trasporto di treni merci eurasiatiche attraverso il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria. L' AIIB (Infrastruttura Asian Investment Bank) sta giocando un ruolo in questo senso. Inoltre, la commercializzazione del servizio di treni merci eurasiatici dovrebbe essere ulteriormente promossa attraverso la creazione di più uffici in Europa. "Ora sempre più persone conoscono i treni merci eurasiatiche. Ma è ancora poco arriconosciuto e quindi diffuso come dovrebbe vato sul mercato," ha detto.

“L’introduzione di treni merci eurasiatici più numerosi per le esigenze dei clienti, sarebbe utile per l’espansione del mercato e aumentare la capacità di carico sulla via del ritorno.”

Chen ha detto che l’operazione all’estero dei treni merci tra Cina e l’Europa era una urgente necessità degli operatori della logistica con esperienza nei sistemi di gestione della logistica di informazione-base e un’efficace allocazione delle risorse di trasporto, il che rafforzare la cooperazione tra i treni merci e fa aumentare il rapporto del “pieno carico”.

Un centro di chiamata di treni eurasiatici potrebbe essere istituita in Europa per fornire ai clienti una maggiore comodità. “Treni merci eurasiatici dovrebbero essere resi noti subito e direttamente ai professionisti della logistica, e il nostro servizio deve essere accessibile in qualsiasi momento, quando i clienti ne hanno bisogno.”