

Totul despre transportul intermodal. Viziunea UBB

24 Iulie 2023



Transilvania Business prezintă secțiunea dedicată practicilor curente în logistică din studiul „Intermodal. Schimbare de paradigmă în transportul de marfă”, realizat de Centrul Interdisciplinar pentru Știința Datelor al Universității Babeș-Bolyai (UBB), la solicitarea DP World România. Cercetarea integrală poate fi descărcată de pe [platforma dedicată](#).

PRACTICI CURENTE PRIVIND LOGISTICA ȘI TRANSPORTUL

“În economia globalizată de astăzi, industria logistică joacă un rol critic în facilitarea mișcării bunurilor peste granițe. Pentru a avea o înțelegere mai bună a stării logisticii în Transilvania și în România în general, am realizat chestionare și interviuri cu mai multe companii mari și reprezentative care activează în regiune.

Discuțiile noastre au acoperit o gamă largă de subiecte, inclusiv modurile de transport utilizate, principalele destinații și origini, dacă companiile își folosesc propria flotă sau au

achiziționat servicii de transport, utilizarea transportului intermodal, principalele dificultăți în activitățile logistice și cât de flexibile sunt companiile în schimbarea partenerilor de logistică.

Am mai căutat să aflăm percepțiile lor referitoare la deschiderea unui nou terminal intermodal în proximitate și cum văd evoluția sectorului logisticii în următorii ani. Prin examinarea răspunsurilor lor, putem obține informații valoroase despre starea actuală a logisticii din Transilvania și putem identifica domeniile în care se pot face îmbunătățiri pentru a optimiza operațiunile lanțurilor de aprovizionare.

Companiile pe care le-am intervievat reprezintă, toate, jucători importanți în sectoarele lor de activitate și fac parte dintr-o gamă largă de sectoare, inclusiv producție, agricultură și retail.

Scopul acestor interviuri este de a oferi o prezentare generală cuprinzătoare a stării actuale a logisticii din Transilvania, evidențiind provocările și oportunitățile cu care se confruntă companiile în activitățile lor de import și export. Informațiile furnizate și concluziile raportului pot fi folosite de către companii pentru optimizarea lanțurilor de aprovizionare și desfacere, astfel încât să-și îmbunătățească avantajul competitiv pe piața globală.

În ansamblu, scopul nostru este de a oferi prin acest raport informații pe care companiile le pot utiliza pentru a-și optimiza lanțurile lor de aprovizionare și pentru a-și îmbunătăți avantajul competitiv în piața globală. În timp ce examinăm rezultatele interviurilor noastre, sperăm să realizăm o radiografie a stării actuale a logisticii din Transilvania și să contribuim la evoluția continuă a acestei industrii critice.

Majoritatea companiilor analizate au activități cu preponderență legate de sectoarele industriale, cum ar fi cel al materialelor de construcții sau produselor metalice. Alți respondenți activează în domeniul electrocasnicelor și telecomunicațiilor, agricultură sau industriile alimentară, chimică, sau de mașini, respectiv industria cosmetică sau vânzarea de plante.

Unii dintre respondenți activează în mai multe domenii de activitate, ceea ce face ca necesitățile lor de transport să fie mai complexe și mai diversificate. 88% dintre companii transportă mărfuri neperisabile, cu o frecvență foarte mare de transport, săptămânal sau mai des.

Cifra de afaceri a companiilor analizate a fost de peste 10 milioane de euro în anul financiar anterior, fiind vizate cele mari din regiune. Există o legătură semnificativă între

cifra de afaceri și numărul de angajați, companiile sunt reprezentative și din acest punct de vedere.

Șoselele, utilizate pentru produsele perisabile

“Pe baza răspunsurilor primite de la companiile intervievate cu privire la activitățile lor de import-export din România, este evident că transportul rutier este modul de transport cel mai frecvent utilizat pentru transporturile în Europa. Practic toate companiile analizate utilizează acest tip de transport, cu jumătate din ele utilizând exclusiv transportul rutier. Acestea din urmă lucrează, cu preponderență, cu produse perisabile (carton, plante) pe care le expediază intern, în tonaje de 10-18 sau 18-24 de tone. Mai multe dintre companii au menționat în mod specific importul din China prin intermediul portului Constanța, indicând utilizarea transportului maritim. În analiza de sondaj, 36% dintre respondenți au menționat transportul maritim.

În plus, transportul feroviar este utilizat de unele companii, mai multe dintre acestea menționând o combinație de transport rutier și feroviar. Însă proporția respondenților care utilizează transportul feroviar este mult mai scăzută, de doar 26%. Cu toate acestea, merită menționat că una dintre companii a început să exploreze recent rutele feroviare, în timp ce alți utilizează transportul feroviar intermitent.

Transportul feroviar poate să nu fie cea mai practică opțiune pentru toate transporturile, dar companiile sunt încă dispuse să-l ia în considerare ca parte a strategiei lor de logistică. Un procent mai ridicat, de aproximativ 32% din eșantion utilizează și transportul aerian în activitățile lor.

Utilizarea mai multor moduri de transport poate oferi mai multe avantaje companiilor. De exemplu, le permite să-și optimizeze lanțul de aprovizionare în funcție de nevoile și circumstanțele lor specifice. În plus, le oferă mai multă flexibilitate și adaptabilitate în cazul unor perturbări neașteptate, cum ar fi închideri de granițe sau probleme legate de vreme”.

Majoritatea mărfii ajunge în România și UE

“Am explorat destinațiile și originile activităților lor de import-export. Răspunsurile pe care le-am primit au arătat amploarea globală a operațiunilor de afaceri ale companiilor și diversitatea partenerilor comerciali. Destinațiile și originile pentru activitățile lor de import-export sunt extrem de variate.

Una dintre companii a menționat Suedia ca destinație principală pentru activitățile de import-export, unde servește ca furnizor pentru o companie suedeză multinațională. O

altă companie își desfășoară majoritatea activităților de import-export cu Germania. Aceste relații strânse sugerează o integrare economică și logistică puternică între regiuni, care poate fi valorificată pentru a crea sinergii și pentru a optimiza operațiunile din lanțul de aprovizionare.

O altă companie are afaceri în peste 70 de țări, inclusiv din UE (Franța, Italia, Germania), Turcia, SUA și Israel. Din aceeași categorie de companii cu afaceri în multiple țări s-a adăugat și Mexicul, alături de China și SUA, ca destinații îndepărtate, respectiv Peninsula Arabă. Însă majoritatea operațiunilor de transport se desfășoară pe teritoriul României sau al Uniunii Europene.

Ponderi relativ similare de respondenți au menționat Portul Constanța și Budapesta ca rute pentru transportul intermodal (peste 30%). Arad și Budapesta sunt noduri utilizate pentru legăturile cu cele mai importante porturi externe. Interviuurile realizate evidențiază, însă, că din ce în ce mai multe dintre companii se îndreaptă și către alte porturi mari din Europa: Koper, Hamburg, Antwerp sau Rotterdam.

Aceste răspunsuri subliniază amploarea extinderii companiilor transilvănene și abilitatea lor de a naviga prin complexitatea comerțului internațional. Prin angajarea într-o gamă diversă de parteneri comerciali, companiile pot beneficia de o gamă largă de informații, experiență și resurse.

În general, un transport stabil și eficient între România și China pare să fie esențial pentru multe companii care depind de importurile din această țară – un rezultat care era așteptat, având în vedere caracteristicile comerciale internaționale. Se estimează că, în viitor, evoluția logistică va fi influențată de o serie de factori, cum sunt dezvoltarea tehnologiei și schimbările politice și economice la nivel global.

Pe măsură ce contextul politic și economic la nivel global se schimbă, este important pentru companii să fie flexibile și să se adapteze la schimbări în vederea menținerii unei logistici eficiente și competitive”.

Externalizare generalizată a transportului

“Bazându-ne pe răspunsurile primite de la companiile interviewate, se evidențiază faptul că externalizarea serviciilor de transport este o practică obișnuită în industria de logistică din România. Doar o singură mare companie a declarat că utilizează propriul lor parcul auto, și chiar și atunci, acesta reprezintă doar jumătate din activitatea de transport pe care o desfășoară.

O altă companie a menționat utilizarea liniilor de transport maritim și a agenților de expediție pentru nevoile lor de transport. Această abordare poate oferi mai multe beneficii, inclusiv economii de costuri, flexibilitate crescută și acces la echipamente sau expertiză specializată.

Utilizarea companiilor de transport maritim și a agenților de transport (caselor de expediție) poate oferi beneficii semnificative companiilor, inclusiv accesul la o rețea globală de transportatori, o flexibilitate mai mare în a răspunde la condițiile de piață schimbătoare și reducerea sarcinii administrative asociate cu transportul. Cu toate acestea, este important să se selecteze parteneri de încredere și să se gestioneze cu atenție relația pentru a se asigura că nivelurile de servicii și costurile rămân optime”.

Calea ferată, insuficient dezvoltată

“În general, externalizarea transportului este o strategie comună și eficientă pentru multe companii din România. Prin parteneriatul cu furnizorii experimentați de transport, companiile se pot concentra pe competențele lor de bază și pot obține o eficiență mai mare în operațiunile lor logistice.

Transportul intermodal implică utilizarea mai multor moduri de transport, cum ar fi calea ferată, drumurile și marea, pentru a muta bunurile dintr-un loc în altul. Această abordare poate oferi mai multe avantaje, inclusiv economii de costuri, emisii reduse și îmbunătățirea eficienței lanțului de aprovizionare.

Cu toate acestea, pe baza interviurilor cu companii mari din România, putem spune că utilizarea transportului intermodal nu este încă răspândită în țară. În timp ce o companie a indicat că utilizează frecvent transport intermodal, alte companii au menționat că îl utilizează intermitent din cauza timpilor lungi de tranzit pe căile ferate (atât cei intervievați, cât și 10% din eșantion).

O altă companie a declarat chiar că evită transportul intermodal, din cauza infrastructurii feroviare mai puțin dezvoltate din România, în comparație cu rețeaua de drumuri”.

De ce nu utilizează transportul intermodal

1. Costuri ridicate – 36,4%
2. Dificultatea procurării containerelor – 18%
3. Existența infrastructurii proprii de transport – 18%
4. Cantități reduse de marfă transportată – 18%
5. Lipsa de terminale în Transilvania pentru conexiune cu destinațiile (cu SUA) – 9%

6. Lipsa de soluții de încărcare containere și amaraj pentru marfa lor – 9%
Sursa: studiu CISD-UBB

Nevoia de investiții la CFR

“Opiniile companiilor cu privire la infrastructura rutieră din România au fost într-un fel contradictorii, unii exprimând îngrijorări cu privire la calitatea drumurilor, în timp ce alții au menționat beneficiile proximității față de autostrăzile nou dezvoltate. Acest lucru subliniază în continuare necesitatea unei evaluări atente a tuturor opțiunilor de transport la proiectarea unei strategii de logistică.

O companie a declarat că nu utilizează transportul intermodal direct, ci prin intermediul companiilor de logistică terțe care transferă bunurile lor în transportul intermodal. Aceasta sugerează că, în timp ce pot exista unele provocări asociate cu transportul intermodal în România, companiile găsesc modalități de a-l utiliza prin parteneriate și colaborare cu alți furnizori de logistică.

În general, răspunsurile companiilor intervievate arată că utilizarea transportului intermodal se dezvoltă încă în industria de logistică din România și că există atât avantaje, cât și provocări de luat în considerare. Pe măsură ce infrastructura continuă să se dezvolte și furnizorii de logistică se adaptează la condițiile pieței în schimbare, va fi interesant să vedem cum este adoptat transportul intermodal în țară.

Având în vedere preocuparea politicilor UE asupra sustenabilității și a reducerii emisiilor de carbon, este probabil că va exista o presiune crescută asupra companiilor pentru a adopta modalități de transport mai prietenoase cu mediul, cum ar fi transportul intermodal. Acest lucru ar trebui să ducă și la o creștere a investițiilor în infrastructura feroviară și la îmbunătățirea timpului de tranzit, făcând transportul intermodal o opțiune mai viabilă pentru companiile din România.

Adoptarea transportului intermodal este încă în stadiile incipiente în România. Este nevoie de investiții în infrastructura feroviară pentru scăderea timpilor de tranzit și în centre logistice care să asigure transferul intermodal. Având în vedere preocuparea UE asupra sustenabilității, este foarte probabil ca utilizarea transportului intermodal să continue să crească în importanță în viitor”.

Lipsă de containere și furturi în transit

“După realizarea interviurilor a devenit evident că sectorul logistic din România se confruntă cu provocări semnificative. Costurile ridicate ale transportului rutier au fost

identificate ca fiind o problemă principală, chiar dacă volumele de marfă transportate sunt în scădere. Această tendință face ca obținerea serviciilor de transport rutier la timp să fie dificilă, accentuând și mai mult problemele legate de cost.

Lipsa de soluții de transport rapid și costurile ridicate ale unor destinații reprezintă alte provocări pentru companiile din sectorul logistic. Timpul instabil de tranzit din China și creșterea costurilor containerelor sunt factori care afectează lanțul de aprovizionare și operațiunile logistice.

Unele companii au menționat probleme specifice: valoarea redusă, dar greutatea ridicată a bunurilor lor într-un container, ceea ce face ca acesta să fie mai puțin rentabil. Lipsa de disponibilitate a containerelor și problema furturilor în timpul tranzitului sunt preocupări semnificative. În plus, găsirea partenerilor care oferă servicii integrate de logistică și trenuri regulate de marfă s-a dovedit a fi o provocare.

Terminalul supraaglomerat din Arad, care poate avea timpi de așteptare de până la 20 de ore, este o altă problemă care afectează operațiunile logistice. Companiile care utilizează transportul intermodal trebuie să realizeze transferul pe cale ferată în Oradea, ceea ce poate duce la obstacole logistice suplimentare. Găsirea partenerilor care oferă servicii integrate de logistică și creșterea frecvenței trenurilor regulate de marfă vor fi cruciale pentru a face față provocărilor sectorului logistic din România”.

Cum își aleg companiile partenerii logistici

“Întrebați în legătură cu disponibilitatea schimbării partenerilor logistici, am constatat că în timp ce unele companii au parteneri de logistică stabili cu care sunt mulțumite, altele sunt mai deschise să își schimbe furnizorii. Motivele principale pentru a lua în considerare o schimbare includ prețul, disponibilitatea și reducerea timpului de tranzit.

Așa cum era de așteptat, pe locul întâi se află competitivitatea prețurilor. Acest răspuns a fost dat de aproape 76% dintre respondenți. Chestiunile legate de costuri au fost relevate de mai multe ori în această analiză ca reprezentând un factor principal în activitatea de transport a firmelor.

O urmare firească a rezultatului de mai sus este faptul că respondenții și-ar schimba furnizorul de servicii logistice cu preponderență pe baza costurilor. Cu cât un furnizor va oferi o balanță costuri – beneficii mai bună pentru client, cu atât va avea mai multe șanse să își majoreze cota de piață.

Pe locurile doi și trei în criteriile de alegere a partenerului de servicii logistice se află experiența în domeniu a furnizorului (58%) și varietatea serviciilor oferite (50%). O importanță mai scăzută o au oferta de servicii end-to-end pentru export/ import și reputația. În plus față de factorii menționați, este important de observat că parteneriatele logistice pot avea un impact semnificativ asupra lanțului de aprovizionare și a operațiunilor generale ale unei companii.

De exemplu, serviciile de transport fiabile și eficiente pot îmbunătăți timpul de livrare, reduce costurile de inventar și crește satisfacția clienților. Mai mult, decizia de a schimba partenerii logistici nu ar trebui luată în mod ușor, deoarece poate implica un efort și resurse semnificative pentru a stabili noi relații și pentru a asigura o tranziție ușoară”.

Strategie de transport: licitațiile regulate

“Este demn de remarcat faptul că o companie a menționat implementarea unui proces de licitații regulate pentru serviciile de transport, ceea ce permite o selecție atentă a furnizorilor pe baza unui set de criterii cantitative și calitative. Această abordare evidențiază importanța unui proces riguros de screening pentru partenerii logistici.

Prin luarea în considerare a criteriilor atât cantitative, cât și calitative, cum ar fi costul, fiabilitatea și calitatea serviciului, companiile se pot asigura că se asociază cu furnizori care îndeplinesc nevoile și obiectivele lor specifice. Astfel, se tratează și probleme cum ar fi lipsa informațiilor legate de livrare în timp real (65% din eșantion), problemele legate de gestionarea mai multor furnizori pe parcursul expedierii mărfurilor (30%) sau dificultatea în obținerea cotațiilor (15%).

Cele mai importante criterii în alegerea furnizorului de servicii logistice, pe lângă cele de costuri sau altele menționate mai sus, se numără predictibilitatea și punctualitatea. Pe locul II se situează transparența în ofertare, iar pe locul III ușurința în contractare. Serviciile digitale oferite și suportul pentru client sunt cele mai puțin menționate aspecte”.

Comunicarea logistică, prin e-mail și telefon

“Având în vedere că ușurința în contractare a ocupat poziția a treia clasament, am analizat mai departe principalele canale de comunicare și contractare pe care le folosesc respondenții actualmente, comparativ cu cele pe care și-ar dori să le utilizeze.

Toți respondenții folosesc e-mailul pentru comunicare și contractare și aproape 90% telefonul. Însă doar 83% și-ar dori să folosească e-mailul și doar 61% telefonul. Toate celelalte opțiuni sunt folosite mult mai puțin, în special cele aferente procesului de

digitalizare. Însă beneficiarii și-ar dori să poată folosi mai mult aplicațiile și sistemele integrate. Există, deci, deschiderea către digitalizare.

Ca și alte canale folosite s-au menționat bursa de transport și platformele de licitații electronice de transport. Așa cum s-a putut observa, în cazul acestor companii, serviciile de logistică joacă un rol important în activitatea lor. Astfel, eficiența firmei este afectată din mai multe puncte de vedere: costuri, lipsa profesionalismului, întârzieri”.

Întârzierile în livrare le afectează afacerile

“Cea mai mare îngrijorare a beneficiarilor este dată de timpii de livrare pentru import/export (majoritatea covârșitoare – 89%). Costul în creștere pentru serviciile logistice (78% dintre respondenți) este al doilea aspect problematic, așa cum ne așteptam din rezultatele de până acum. 56% au menționat și controlul și siguranța mărfii pe tot lanțul de import/export, în timp ce faptul că lanțul de transport nu este suficient de sustenabil din perspectiva emisiilor dăunătoare pentru mediul înconjurător are o pondere de doar 22%.

O singură companie este îngrijorată de lipsa partenerilor care să ofere servicii end-to-end. În ceea ce privește impactul partenerilor de servicii logistice asupra afacerii companiei, 61% consideră că este mare, și aproape 17% că este foarte mare. Deci 78% dintre respondenți consideră cel puțin ridicat acest impact. Astfel, putem concluziona că aceștia practic sunt de părere că eficiența lor economică este semnificativ influențată de relația cu furnizorul de servicii logistice.

Având în vedere această pondere însemnată, respondenții au fost întrebați în ce fel consideră că partenerii logistici le pot impacta afacerea. Chiar și o parte dintre cei care au clasificat influența ca fiind mică au menționat costurile indirecte și întârzieri în producție, respectiv livrarea produselor către clientul final.

Impactul major asupra fluxului de producție (prin întârzieri) influențează semnificativ cifra de afaceri a companiilor, la fel ca și impredictibilitatea prețurilor. Cea din urmă se reflectă în prețul final al produsului și poate altera fie eficiența economică a firmei, fie relația cu clienții”.

Interesați de conferințele pe teme logistice

“Pentru a sintetiza deschiderea spre alți parteneri logistici și condițiile în care s-ar produce schimbarea partenerilor actuali, respectiv pentru a controla răspunsurile obținute anterior, am cerut respondenților să noteze de la 1 la 5 motivele care i-ar determina să schimbe partenerul/ partenerii de servicii logistice actual/ actuali.

Aceeași calitate la prețuri mai mici, garanția sustenabilității lanțului de transport și oferirea de servicii adiționale au înregistrat un scor mediu de 4,5, la egalitate ca importanță pentru respondenți. La o diferență mică urmează investițiile în propria infrastructură logistică. Cel mai puțin important aspect s-a dovedit a fi asigurarea de servicii financiare și termene de plată mai lungi, cu un scor mediu de 3,83.

În plus, respondenții au fost rugați să precizeze alte servicii care consideră că le-ar fi utile, dar partenerii actuali nu le oferă. Mențiunile au fost legate de tranzit și transparența în lanțul logistic, servicii de depozitare pe termen scurt, servicii de încărcare, descărcare, amarare în containere, cu asumarea procedurilor efectuate.

Majoritatea companiilor își aleg parteneri care să fie aproape de afacerea lor, în același oraș sau județ (60%). În același timp, multe dintre companii recurg la recomandările de la prieteni care au și ei afaceri și folosesc servicii logistice (peste 44%).

Este interesant că 30% dintre companii sunt interesate de conferințe cu tematică aferentă serviciilor logistice, prin care pot afla noi informații despre posibili parteneri din acest sector. Alte canale de informare cu privire la noi parteneri de logistică sunt cele publice de tip presă de specialitate și social media. Unii respondenți se informează și despre capacitățile tehnice ale unui potențial nou partener logistic”.

Containerele goale, printre avantaje

“Pe baza feedback-ului primit de la companii, este evident că deschiderea unui terminal intermodal mare în proximitatea lor este văzută ca o dezvoltare semnificativă care ar putea oferi mai multe avantaje pentru operațiunile lor logistice și afaceri în general. Rezultatele confirmă lipsa unor asemenea centre specializate în zonă, care să faciliteze accesul la containere și transport prin infrastructură aferentă, pe de o parte, respectiv să creeze conexiuni cu destinații mai îndepărtate, pe de alta

În primul rând, companiile au menționat că terminalul le-ar permite să reducă distanța transportului mărfurilor pe șosele, în parcursul lor spre destinații îndepărtate. Acest lucru ar duce la economii semnificative pentru companii, precum și la o reducere a emisiilor de carbon din transport.

Prin reducerea distanței parcurse pe șosea, companiile ar putea îmbunătăți eficiența lanțului de aprovizionare și reduce costurile cu logistica. Companiile și-au exprimat speranța că prețurile și sustenabilitatea serviciilor oferite în urma deschiderii terminalului vor fi mai bune decât opțiunile actuale. 56% au ales această opțiune ca prim avantaj al deschiderii unui centru logistic în proximitatea lor.

Acest lucru sugerează că există o nevoie de servicii de logistică mai accesibile și mai durabile din punct de vedere ecologic în regiune, pe care terminalul le-ar putea furniza. Opțiunea de a primi containere goale direct la sediul lor este un alt aspect atractiv pentru companii (40% din eșantion). Acest lucru ar elimina necesitatea transportului containerelor goale în și dinspre terminal, ceea ce, pe de o parte, ar economisi timp și bani, iar pe de altă parte ar asigura o conexiune directă și reglată cu principalele porturi maritime din regiune”.

Vor trenuri regulate de marfă

“Companiile anticipează că trenurile regulate care pleacă din terminal către destinații precum Constanța și diferite alte puncte logistice din Europa de Vest vor îmbunătăți accesul lor la aceste piețe. Acest lucru ar putea deschide noi oportunități de afaceri pentru companii, deoarece și-ar putea extinde baza de clienți și vânzările către aceste piețe. Dar aceste avantaje sunt condiționate, ca eficiență, de distanța până la terminalul intermodal. Astfel, 37% dintre respondenți consideră eficientă o distanță de maxim 50 km între terminal și sediul companiei. Restul sunt împărțiți în mod egal (31%) până la o limită de 100 km, respectiv 200 km.

Cu toate acestea, au fost exprimate și preocupări legate de timpul lung de tranzit pe cale ferată și de nevoia unui integrator pentru serviciile de logistică. Aceste preocupări evidențiază nevoia de servicii de logistică eficiente și fiabile, care ar putea fi abordate de operatorul terminalului prin utilizarea tehnologiilor avansate și a proceselor streamline. În ansamblu, deschiderea unui terminal intermodal mare în proximitatea companiilor intervievate este văzută ca o dezvoltare foarte pozitivă. Terminalul are potențialul de a îmbunătăți operațiunile lor de logistică și accesul lor la piețele globale, în timp ce se vor reduce costurile de transport și emisiile de carbon.

Deschiderea unui terminal intermodal și centru logistic poate aduce beneficii semnificative pentru companii, cum sunt creșterea eficienței lanțului de aprovizionare, reducerea costurilor de transport, acces mai bun la piețe cheie și reducerea amprente de carbon”.

Transportul pe Dunăre, de viitor în România

“Companiile intervievate au vorbit despre viziunea lor asupra viitorului sectorului de logistică din România. În ciuda provocărilor cu care se confruntă industria, sunt optimiste cu privire la potențialul de creștere în următorii ani. Una dintre cele mai importante concluzii este așteptarea majorității de creștere a ponderii transportului feroviar și al transportului pe Dunăre.

Companiile speră că aceste moduri de transport vor deveni mai eficiente în următorii ani, contribuind la creșterea sustenabilă a sectorului logistic din România. Cu toate acestea, există mai multe provocări care trebuie depășite pentru a realiza acest obiectiv. Unul dintre cele mai mari obstacole este lipsa unei autostrăzi neîntrerupte de la Marea Neagră către granița cu Ungaria.

Aceasta nu doar că face transportul mai dificil, dar coroborat cu timpul de așteptare la frontiere (până când România este acceptată în Spațiul Schengen) creează un dezavantaj competitiv față de companiile concurente din țările vecine. În plus, întârzierea investițiilor în infrastructura feroviară a dus la o reducere a vitezei de transport, făcând mai dificilă pentru companii respectarea termenelor de livrare.

În ciuda acestor provocări, companiile sunt încurajate de pașii făcuți pentru modernizarea rețelei de drumuri, pe care o consideră o dezvoltare pozitivă pentru viitor. Ele cred că în curând calitatea serviciilor de transport va fi măsurată mai mult în termeni de previzibilitate a timpilor de tranzit”.

Reducerea poluării, în atenția companiilor

“Aceasta înseamnă că transportatorii vor trebui să se concentreze pe îmbunătățirea eficienței și acurateții în termenele de livrare. O altă considerație importantă pentru viitorul logistic al României este reducerea emisiilor de CO₂. Companiile recunosc importanța acestei probleme și pun un accent tot mai mare pe reducerea amprentei lor de carbon. Aceasta include utilizarea mai mult a serviciilor intermodale și optimizarea managementului inventarului pentru a reduce costurile. De asemenea, este important de menționat că schimbările interne din cadrul companiilor vor influența nevoile lor de transport în viitor.

De exemplu, o companie a menționat politica și obiectivele sale de utilizare mai mult a servicii intermodale, având ca scop reducerea amprentei sale de carbon. O altă companie a discutat dificultățile tot mai mari pentru expediții datorate creșterii costurilor de management al inventarului. Acești factori vor trebui luați în considerare atunci când se planifică viitorul logistic al României.

În cele din urmă, companiile recunosc că legislația privind sustenabilitatea în UE va avea un impact semnificativ asupra viitorului sectorului de transport și logistica în general. Acestea vor trebui să se adapteze la aceste schimbări adoptând noi tehnologii și practici care să ajute la reducerea amprentei lor de carbon, îmbunătățind în același timp eficiența și acuratețea în termenele de livrare.

În concluzie, companiile intervievate au arătat că în timp ce există mai multe provocări care trebuie abordate, acestea sunt optimiste cu privire la potențialul de creștere în anii următori. Prin concentrarea pe îmbunătățirea eficienței, reducerea emisiilor de carbon și adaptarea la schimbările legislative, aceste companii sunt bine poziționate pentru a avea succes în lumea dinamică și mereu în schimbare a logisticii”.

Transportul intermodal sau combinat este bazat pe diferite moduri de transport al mărfurilor. În transportul intermodal, mai multe unități de încărcare sunt utilizate de-a lungul întregului traseu. În timpul acestuia, mărfurile nu sunt transbordate, singurul lucru care se schimbă fiind mijlocul de transport. Printre cele mai comune unități de încărcare se numără containerele, semiremorcile și cutiile mobile.

Sursa: <https://www.transilvaniabusiness.ro/>