

Efecte așteptate, așteptări confirmate

În numărul din luna septembrie a anului trecut, unul dintre subiectele tratate pe linia logisticii a fost în strânsă corelație cu efectele aderării României la Uniunea Europeană. Majoritatea celor chestionați declarau, la acea vreme, că se așteaptă, pe termen scurt sau mediu, la o intensificare a concurenței pe piața logisticii, mai ales din partea unor operatori puternici europeni, la investiții masive în capacități de producție sau în modernizarea infrastructurii existente (din partea operatorilor logistici deja prezenți) pentru a face față concurenței, dar și la extinderea spațiilor de depozitare și la specializarea tot mai mare a serviciilor oferite.



Analiza de acum un an conducea la concluzia că unul dintre cele mai dinamice motoare de dezvoltare a pieței logisticii o reprezintă pătrunderea pe piață și extinderea activității marilor retailerii europeni, dar și posibilele noi investiții occidentale în capacități de producție românești. În acest context, am vrut să aflăm în ce măsură așteptările operatorilor de pe piață s-au confirmat sau infirmat în cele opt luni scurse de la integrarea României în Uniunea Europeană și care a fost evoluția

domeniului logistic pe parcursul celor 12 luni care au trecut de la ancheta anterioară și până în prezent. Mai mult chiar, am dorit să aflăm în ce măsură concurența de pe piață s-a intensificat și care sunt strategiile „de supraviețuire” a unor operatori care și-au făcut deja un nume pe piața românească. Și, nu în ultimul rând, în ce măsură s-au rezolvat problemele acute subliniate de interlocutorii noștri în septembrie trecut, legate de lipsa spațiilor de depozitare specializate. Vă invităm, în

cele ce urmează, să aflați opinia specialiștilor, la opt luni de la integrare.

DACODA - Dan Cotenescu, director general:

„Pe termen scurt, transportatorii au fost câștigătorii români ai integrării. Nu cunosc industrie mai fericită de adoptarea României în Uniunea vamală Europeană ca transportul rutier de marfă. O lungă și grea suferință, umilintă, așa spune, a luat sfârșit. Spre (probabil) mâhnirea celor care au avut într-un fel sau altul de câștigat din starea lipsită de normalitate a accesului căraușilor români spre și în Europa. Incredibila poveste a autorizațiilor, a distribuției lor, s-a dus, s-a terminat. Mă bucur când mă gândesc la economia la nivelul societății pe care a adus-o desființarea tuturor acelor posturi legate de vamă, de frontieră etc.

Pe termen lung, diferențele dintre piețele transporturilor se vor atenua (între România și restul Uniunii) și euforia integrării va dispărea încet-încet.

La noi, ca administratori ai aplicației BursaTransport, s-a văzut o chestiune foarte interesantă. În perioada ianuarie-februarie, chiar începutul lui martie (2007), lichiditatea pe piață (marfa de transportat) a scăzut ca de obicei în această perioadă a anului. Ceea ce a dus la o reducere ne-bunească a tarifului de transport. În rândul, mai ales, al micilor transportatori, care se întreba «Unde este marfa, unde a dispărut marfa?», s-a așternut o anumită panică, în sensul că lucrurile se datorează nu fluctuației anuale a cererii de transport, ci proaspetei integrării românești în Uniunea Europeană. Ulterior, lucrurile au revenit la normal, chiar au stat foarte bine (a se citi: a fost destulă marfă de transportat) și



Piese vehicule transport persoane
 București:
 Autostrada București-Pitești Km 13,2;
 Tel.: 0741 841 426; Fax: 0741 841 424
 e-mail: Victor.Dumitru@cefin.com

Piese făcute să conducă

București: Autostrada București-Pitești Km 13,2; Tel.: 021.202.60.40; 0741 841.036; E-mail: office@cefin.com
Arad: Calea Zimandului Poarta nr. 1 (sere); Tel.: 0257.25.73.66; E-mail: office.arad@ard.cefin.com; **Brașov:** Calea Feldioarei nr. 26 G; Tel.: 0268.41.12.50; E-mail: brasov@cefin.com
Cluj-Napoca: Calea Baciului nr. 2-4; Tel.: 0264.206.522; E-mail: Cluj@cefin.com; **Constanța:** Aurel Vlaicu nr. 186; Tel.: 0241.62.98.02; E-mail: constanta@cefin.com
Deva: Calea Zarandului nr. 63; Tel.: 0254.21.31.11; E-mail: deva@cefin.com; **Galați:** Str. Combinatului nr. 2; Tel.: 0236.46.01.00; E-mail: galati@cefin.com
Pitești: Str. Depozitelor, Aleea ACH, nr. 20A; Tel.: 0248.22.32.63; E-mail: pitesti@cefin.com; **Ploiești:** Com. Bărcănești, Sat Tătărani, Dn1 km 57; Tel.: 0244.51.55.29; E-mail: ploiesti@cefin.com
Rădăuți: Str. Stefan Cel Mare nr. 136; Tel.: 0230.56.11.88; E-mail: radauti@cefin.com; **Timișoara:** Calea Șagului DN 59, km 8+700; Tel.: 0256.30.91.61; E-mail: timisoara@cefin.com

PUBLICITATE

panica de la începutul de an a fost dată uitării. Precizez, însă, că toate aceste informații sunt impresiile mele personale, piața transportului fiind atât de fărâmițată încât e posibil ca percepția să fie subiectivă; dar asta este ceea ce se vede din poziția în care mă aflu.

Putem spune că se observă intensificarea concurenței. Piața logistică este un termen destul de larg. Practic, piața depozitării și piața transportului constituie împreună piața logistică. În piața transportului, au apărut, cei mai vizibili, transportatorii de sticlă cu remorci inloader. Investiții mari și, după informațiile pe care le dețin, întotdeauna inițiată de cuplarea cu un operator străin deja implicat în acest business. Apoi, tot în transporturi, s-a mărit enorm numărul semiremorcilor de transport de materiale pulverulente, de transport utilaje de construcții (au apărut, spre bucuria mea, semiremorcile standard cu încărcător/descărcător atașat la spatele remorcii).

Timid, piața românească a transportului se configurează după concepția modernă a unei piețe europene.

În domeniul depozitării, boom-ul marilor depozite este evident. Ziarul Financiar nu mai prididește să ne raporteze câte alte mii de metri pătrați de depozit se vor construi într-o nouă locație, dar întotdeauna în jurul Bucureștiului. Eu personal văd în această dezvoltare o croială de talie prea mare pentru clientul tipic român de logistică. Faptul că spațiile se construiesc după semnarea unor contracte cu viitorii clienți ne fac pe noi, spectatorii acestui fenomen, recunosc, invidioși.

Consider, însă, că este necesară punctarea unei nuanțe. Depozitele noi sunt, în general, de tip deținere stoc și pregătire livrare. Nu prea am auzit de hub-uri de tip cross-docking, poate că această activitate este neglijabilă pentru marii operatori logistici. Cert este că operatorul care controlează prestația de depozitare are automat la dispoziție și prestația de transport.

DACODA se străduiește să se strecoare printre marii operatori de logistică, țintind nișa de piață a clienților mici și mijlocii. Sunt mai mulți factori care au forțat adoptarea acestei căi. Cel mai important aspect este limita posibilităților investiționale.

Jocurile mari se fac de către cei mari. Piața se stabilizează în acest sens.

În plus, există o mare fluctuație pe piața forței de muncă de specialitate, pe care o companie de mică anvergură, precum DACODA, o resimte puternic.

DACODA este o companie de expediție rutieră. În plus față de ceea ce înseamnă expediția, DACODA are serviciul de distribuire marfă de grupaj (între 50-1.000 kg) din București oriunde în țară, într-un termen mediu de 40 de ore de la avizare (de la primirea comenzii). O diferență față de alți concurenți este aceea că preluăm și marfă nepaletată."

GEFCO România - Denis Renard, director general:

„Majoritatea așteptărilor GEFCO s-au confirmat, în sensul în care aderarea la UE a determinat o simplificare a procedurilor de import, dată fiind excluderea formalităților vamale, o reducere a timpilor de tranzit și o creștere semnificativă a volumelor de mărfuri transportate în regim de grupaj. De asemenea, se observă și alinierea treptată a prețurilor de transport la cele practicate în UE. ☺