

# ECHILIBRAREA TRAFICULUI DE CONTAINERE

**Autor: Mîrza Sergiu**

Universitatea Tehnică a Moldovei

**Rezumat:** Rentabilitatea operațiunilor unui antreprenor de transport multimodal este echilibrarea traficului de containere. În comerțul dintre țările în dezvoltare și țările industrializate apare un dezechilibru a traficului de containere. În aceste condiții antreprenorul de transport multimodal trebuie să aibă în vedere „triangularizarea” traficului. Acest tip de operațiune este capabil să schimbe două rute de comerț neprofitabile într-o operațiune combinată care poate deveni profitabilă

**Cuvinte cheie:** Rentabilitatea, transport multimodal, dezechilibrarea comerțului, recuperarea containerelor, relații de termen lung, avantaj competitive.

De o extremă importanță pentru rentabilitatea operațiunilor unui antreprenor de transport multimodal este echilibrarea traficului de containere. Această problemă trebuie privită de către firme ca o soluție de management care să fie aplicată în cazul în care prestează servicii de transport multimodal containerizat. În comerțul dintre țările în dezvoltare și țările industrializate apare un dezechilibru concretizat în faptul că în țările în dezvoltare importul de mărfuri manufacturate în containere depășește exportul de mărfuri containerizate.

Cercetările de piață au relevat o gravă dezechilibrare a comerțului între țările industrializate în sensul că de trei ori mai multă marfă containerizată se deplasează dintre țările industrializate spre țările în dezvoltare. La menținerea acestui decalaj a contribuit înrăutățirea raportului de schimb între statele industrializate și țările în dezvoltare pentru acestea din urmă. În acest context, antreprenorul de transport multimodal este confruntat cu problema depozitării / recuperării containerelor goale, în maniera cea mai puțin costisitoare, ținând cont de faptul ca numai în cele mai rare cazuri este posibilă lăsarea neînchiriată a containerelor la locul unde nu s-a putut găsi marfă de întoarcere, din cauza costurilor mari de depozitare îndelungată și a spațiilor limitate în terminalele de containere. În plus, costul de întoarcere a containerelor goale este prohibitiv.

Una din posibilele soluții la această problemă este schimbarea metodelor de ambalare și stivuire a mărfurilor în containere. În aceste condiții antreprenorul de transport multimodal trebuie să aibă în vedere „triangularizarea” traficului. Acest tip de operațiune este capabil să schimbe două rute de comerț neprofitabile într-o operațiune combinată care poate deveni profitabilă.

Acest lucru implică extinderea operațiunilor la o altă rută de comerț simplă din țara A în țara B (serviciu închis) transportul să se desfășoare din țara A în țara B, și apoi în țara C după care să se reîntoarcă în țara A. Figura 1. arată diferența dintre structurile celor două rute.



Fig.1: Serviciul închis și serviciul triunghiular

În foarte puține cazuri un astfel de model de transport multimodal poate fi considerat un serviciu triunghiular în adevăratul sens al cuvântului deoarece containerele care nu pot fi încărcate cu marfă în țara B pentru a se reîntoarce în țara A trebuie să fie transportate în țara C pentru a fi umplute cu marfă și înapoiate în țara A. De asemenea trebuie ținut cont de faptul că este puțin probabil ca toate containerele goale trimise în țara C să poată fi încărcate cu marfă și înapoiate pline în țara A. Cu toate acestea se poate demonstra că o astfel de operațiune poate fi profitabilă – așa cum se prezintă în figura 2:

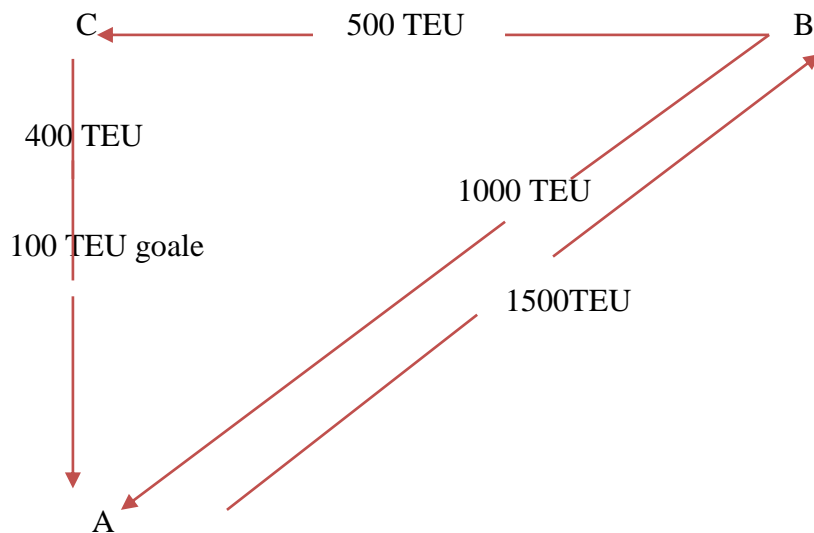


Fig. 2: Model de serviciu triunghiular

Acest model are următoarea semnificație:

- din țara A pleacă spre țara B 1500 containere de 20' pline;
- din cele 1500 containere care ajung în țara B numai 1000 containere se reîntorc direct în țara A încărcate cu marfă din țara B;
- celelalte 500 containere pleacă pline cu marfă din țara B având drept destinație țara C;
- în țara C, după descărcarea prealabilă din cele 500 containere, 400 de containere sunt umplute cu marfă și împreună cu 100 de containere goale sunt trimise în țara A.

Marele avantaj al acestei operațiuni este faptul că în țara A se reîntorc numai 100 containere goale, spre deosebire de situația în care transportul s-ar fi desfășurat numai între țările A și B și, în consecință,

antreprenorul de transport s-ar fi înfruntat cu situația în care ar fi trebuit să transporte 500 de containere goale pe drumul de întoarcere.

Pentru realizarea unei operațiuni de acest tip antreprenorul de transport multimodal trebuie să țină în permanență cont de faptul că are nevoie de parteneri reductabili și consecvenți atât în țara B, cât și în țara C.

În plus, activitățile antreprenorului de transport multimodal trebuie să se bazeze pe relațiile pe termen lung cu beneficiarii, nu doar pe relațiile întâmplătoare. Colaborarea între antreprenorii de transport multimodal și beneficiari ca parteneri egali în proiectele de transport este profitabilă pentru ambele părți.

Condiția cea mai importantă pe care un antreprenor de transport multimodal nou trebuie să o îndeplinească este aceea ca pe ansamblu atât costurile de transport „din-poartă-în-poartă” cât și timpul de tranzit al mărfurilor pe aceeași rută de transport, pe care le poate oferi, să fie nu numai sub nivelul celor din transportul segmentat, cât și sub nivelul celor oferite de competitorii săi, deci, el să dețină un avantaj competitiv care rezultă și din metode mai bune de management și marketing, deoarece costurile și timpul au aceeași importanță pentru beneficiar.

### ***Bibliografie***

1. Georgescu, C. și Nicolau, E - Tehnologii moderne de transport
2. Containerisation International. A chilling performance, August 1994;
3. Dobref V. - Instalatiile electrice in terminalele portuare marfuri generale si containere; marfuri solide si lichide in vrac. Constanta: Editura Academiei Navale "Mircea cel Batran", 2005