



The efficiency of investments in logistic spaces in Romania

Eficiența investițiilor în spații de logistică din România

Ramona Iulia ȚARȚAVULEA, Ph.D. Student
The Bucharest Academy of Economic Studies, Romania
e-mail: ramona.tartavulea@yahoo.com

Reader Cristian Silviu BĂNACU, Ph.D.
The Bucharest Academy of Economic Studies, Romania
e-mail: cristian.banacu@gmail.com

Abstract

Logistics management has always been critical for business competitiveness. Companies are trying to make their activity more efficient by reducing costs for storing and transportation. Also they want to be able to respond more rapidly to customer needs by implementing a delivery system that can satisfy effectively the request in the market. One solution for solving these issues with minimum capital investments is outsourcing of logistic activities, that means transportation services and warehousing. This material aims to analyze the Romanian market for transportation and warehousing services, the main companies and their strategies and future trends of the market.

Keywords: *logistics, efficiency, transportation, warehousing*

Rezumat

Managementul sistemului logistic a constituit întotdeauna un factor al competitivității. Companiile încearcă sa-si eficientizeze activitatea prin reducerea costurilor cu depozitarea si transportul. O altă cerinta este aceea de a reusi sa răspundă cerintelor clientilor cat mai rapid prin implementarea unui sistem de livrare prin care sa fie satisfăcuta eficient cererea din piață. O solutie pentru rezolvarea acestor probleme prin investitii minime de capital este externalizarea unora dintre activităților logistice, respectiv a depozitarii si transportului. Lucrarea de fata își propune sa analizeze piata româneasca a serviciilor de transport si depozitare, principalele companii prezente, strategiile lor si tendintele viitoare ale pietei.

Cuvinte-cheie: *logistica, eficiența, transport, depozitare*

JEL Classification: M16, M29, L91

Introducere

Experiența țărilor dezvoltate arată că organizarea logistică performantă generează efecte economice pozitive asupra economiei naționale. Statisticile arată ca 1 dolar SUA, investit în perfecționarea sistemului logistic (achiziții, transport, depozitare), aduce o sută de dolari în plus la cifra de afaceri.

Conform expertizei de evaluare, aplicarea metodelor de logistica permite reducerea nivelului de stocuri cu 30-40% și timpul de circulație a producției cu 25-40% (Varga).

Eficiențizarea activității logistice se poate face fie de întreprindere pe cont propriu, fie prin apelarea la firme specializate în domeniul depozitarii și transportului.

În ceea ce privește externalizarea serviciilor de logistica, în Marea Britanie statisticile relevă o scădere a costurilor logistice de la 7,5% din cifra de afaceri la 2-2,5% din aceasta.

În România externalizarea unora dintre activitățile din sfera logisticii a devenit un pas din ce în ce mai ușor de făcut, având în vedere investițiile făcute în ultimii ani, atât în parcuri auto cât și în parcuri logistice. În acest sens se impune o analiză a situației actuale a pieței naționale.

Stadiul actual al cunoașterii în domeniu

În literatura de specialitate se regăsesc 3 abordări de bază privind modelarea în logistica:

- Optimizare
- Simulare
- Euristică

Ulterior, s-au propus modele care să combine două dintre abordările de mai sus în același model. Într-un articol din Journal of Business Logistics, autorii Vashi, Vidyut H; Beinstock, Carol C; Mentzer, John T (2000) au propus o combinație între tehnicile simulării și optimizării. Practic, printr-o serie de simulări se obține inputul pentru modelul de optimizare care va reda soluția optimă prin intermediul RSM - Response surface methodology. Acesta reprezintă un set de tehnici matematice și statistice utilizate cu scopul de a genera o soluție optimă de organizare.

Modul de aplicare în cazul unui sistem logistic al unei firme constă în introducerea unor variabile cunoscute (locații, nivelul stocurilor, strategii de marketing) și a unora necunoscute (acțiunile/reacțiile competitorilor) în modelul RSM acesta urmând să indice soluția optimă pentru sistemul logistic dat. Odată realizată prima fază de definire a variabilelor care afectează performanța sistemului, urmează mecanismul prin care se identifică relațiile și interacțiunile dintre variabile de tipul:

$$y = f(x_1, x_2, \dots, x_k) \quad (1)$$

unde: $x_1..x_k$ reprezintă variabilele de input, f relația care urmează să fie identificată (o funcție) și y soluția.

Prin utilizarea simulărilor repetate și a metodelor statistice și econometrice (regresie multifactorială) se va face aproximarea funcției:

$$y = \text{Beta1} * X1 + \text{Beta2} * X2 + \dots + \text{Beta k} * X k + \text{element} \quad (2)$$

Ultima faza este reprezentata de interpretarea soluției y și elaborarea procedurii de optimizare corespunzătoare.

Alte contribuții în domeniu au fost aduse de Zuo-Jun Max Shen și Lian Qi (2007) într-un articol (Incorporating inventory and routing costs în strategic location models) apărut în European Journal of Operational Research în care propun un model de rezolvare al problemei proiectării unui lanț logistic (supply chain), cu obiectivul de minimizare al costului total (acesta include costurile cu locațiile de depozitare, cu inventarele la fiecare punct de lucru și costurile de transport între locațiile de depozitare).

Autorii J. Quariguasi Frota Neto, J.M. Bloemhof-Ruwaard, J.A.E.E. van Nunen și E. van Heck (2008) au pregătit o lucrare în cadrul Rotterdam School of Management (RSM), Erasmus University, The Netherlands, cu titlul Designing and evaluating sustainable logistics networks, în care propun un model de rezolvare a problemei proiectării unui lanț logistic sustenabil, cu obiectivul atât al minimizării costului total, cât și al minimizării impactului asupra mediului.

Autorul Yu-Cheng Hsiao (2007) a publicat în cadrul Department of Logistics, Takming University of Science and Technology, articolul Integrated logistic and inventory model for a two-stage supply chain controlled by the reorder and shipping points with sharing information, în care propune rezolvarea problemei inventarului integrat (integrated stochastic inventory), utilizând “batch shipment models”.

Metodologie de cercetare aplicată

În primul rând am realizat o documentare pe internet privind serviciile de transport oferite pe piața românească de firme specializate, deoarece dezvoltarea și funcționarea spațiilor de logistica este strâns legată de posibilitățile de interconectare fizică a acestora (între ele dar și cu furnizorii și clienții).

De asemenea am prezentat o serie de dezvoltatori de spații logistice, nivelul investițiilor făcute în țara noastră, zonele acoperite și clienții care apelează la serviciile oferite (în primul rând depozitare, dar și servicii logistice conexe: ambalare, sortare, etichetare).

Având în vedere situația economică actuală care obligă la luarea în considerare a efectelor crizei financiare, am prezentat și efectele efective și probabile asupra sectorului logistic din România.

Serviciile de transport în România

Primii zece transportatori ce activează pe piața noastră dețin o flotă de circa 7.000 de camioane. Noua din primele zece companii de transport de marfă care dețin cele mai mari flote pe piața locală sunt companii românești, înființate de antreprenori locali (Grigorean, 21 august 2008).

Integrarea în Uniunea Europeană și investițiile străine au provocat un boom al flotelor de transport, în care firmele cu capital autohton domina.

Transportatorii rutieri de marfă din România au beneficiat de integrarea în Uniunea Europeană prin extinderea rutelor care a determinat creșterea flotei de camioane.

Cele mai mari creșteri de flota le-au avut însă companiile care s-au axat pe servicii conexe, realizând venituri nu numai transport, dar și distribuție și logistică pentru clienți.

Astfel, investițiile mari în flota ale marilor companii au fost corelate cu investiții în centre logistice și în servicii conexe.

Firma Edy Spedition și-a crescut flota de patru ori față de nivelul din 2004 și a preluat în 2006 serviciul de distribuție al Coca-Cola, iar de anul trecut a început să investească în spații logistice, aceeași strategie fiind urmată și de Dumagas, Lazar Internațional sau Dunca Expediții.

Pe piața locală au operațiunile companii străine precum Wabers, jucător ungar cu o prezență importantă în Europa Centrală și de Est, și Schenker, furnizor de servicii logistice integrate.

Tendința pieței de servicii de transport este ca firmele mari de pe piața să își continue creșterea pentru că volumele mari le vor permite să realizeze economii la achiziții, iar serviciile adiacente vor continua să le aducă clienți, în timp ce firmele mici vor începe să se asocieze.

Tendințe actuale pe piața spațiilor logistice din România

Dezvoltatorii imobiliari au anunțat pentru următorii ani investiții masive în extinderea capacităților logistice, în defavoarea proiectelor rezidențiale și a celor comerciale, cererea pentru acestea din urmă fiind redusă puternic în ultima perioadă. Vestul și sudul țării sunt la mare căutare, în timp ce porturile la Marea Neagră sunt văzute ca oportunități logistice importante. Criza însă își face loc și în acest sector, iar livrările de spații logistice în acest an sunt așteptate să scadă cel puțin la jumătate.

Suprafața de spații logistice livrate s-a ridicat anul trecut la 350.000 de metri pătrați, în creștere cu 40% față de stocul livrat în anul 2007, potrivit estimărilor din piață, iar pentru acest an este de așteptat ca suprafața totală de spații logistice livrate să scadă mai mult de jumătate, adică sub 110.000 de metri pătrați.

Prețurile care variază între 3,5 euro și 5,5 euro pe metrul pătrat pentru spațiile logistice clasa A, nu sunt așteptate să crească, cererea și oferta ajungând la un echilibru în acest an. În medie, creșterea a fost de 10-15% în ultimii ani, iar în acest an prețurile nu sunt așteptate să crească semnificativ, pentru că cererea și oferta au ajuns oarecum la un echilibru. Cererea a scăzut, pe fondul scăderii consumului din ultima perioadă, dar și oferta a scăzut, pe măsură ce unele proiecte au fost amânate.

Cei mai importanți jucători de pe piața și strategiile lor de dezvoltare

Cei mai mari jucători de pe piața de spații logistice și industriale, Cefin Real Estate (Italia), ProLogis (Statele Unite) sau Portland Trust (Belgia) și-au continuat investițiile începute în zona de vest a Capitalei, de-a lungul autostrăzii București-Pitești, însă au apărut și investitori noi precum Eyemaxx (Austria), CTP Invest (Cehia), belgienii de la Warehouse de Pauw (WDP) sau European Future Group (Marea Britanie), care au atacat și orașele din provincie, mai ales cele din vest.

Compania belgiana de investiții imobiliare Warehouses DePauw (WDP) a intrat pe piața locală imobiliară în 2007 cu investiții inițiale care s-au ridicat la peste 20 de milioane

de euro, ceea ce a presupus achiziția de terenuri de aproximativ un milion de metri pătrați, iar în 2008 investițiile companiei s-au dublat, la aproape 50 de milioane de euro, fiind anunțate dezvoltări de depozite, centre de distribuție și spații industriale în suprafața totală de peste un milion de metri pătrați.

Warehouses De Pauw (WDP), dezvoltator imobiliar logistic din Belgia, anunță în următorii 5-10 ani investiții totale de circa 500 mil. euro, orientate atât spre achiziția de terenuri, cât și spre construcția de depozite și centre de distribuție sau spații industriale, scrie lunarul Business Construct.

WDP va dezvolta proiecte care presupun construirea de spații de logistică în România, piața selectată drept nouă locație pentru creșterea strategică a afacerilor. Decizia este motivată de potențialul semnificativ de dezvoltare al pieței românești. Compania este cel mai mare operator de pe piața belgiană a proprietăților semiindustriale, concentrându-se asupra construcției de spații logistice. La sfârșitul anului trecut, WDP avea un portofoliu de 63 de proprietăți, în patru state, respectiv Belgia, Franța, Olanda și Cehia (Mediafax, 16.07.2007).

În portofoliul local al companiei se numără în prezent terenuri în apropiere de București, respectiv 61 de hectare, în județul Constanța 19 hectare, în zona Ploieștiului 45 de hectare, în vecinătatea Piteștiului aproximativ 23 de hectare și în zona Brașovului unde compania deține 23 de hectare.

Printre clienții tradiționali ai grupului belgian WDP se numără companii ca Ferrero, Carrefour, Mazda, Renault, InterBrew sau DHL.

Compania deservește de asemenea zona de centru și de vest a țării prin spațiile deținute în Brașov, iar sudul țării este deservit de spațiile logistice din Pitești, Ploiești și București.

S-a estimat că impactul crizei economice asupra finanțării proiectelor de dezvoltare imobiliară va reduce livrarea de spații logistice la jumătate. Astfel, dacă primele estimări apreciau pentru acest an livrări de 180.000 de metri pătrați, la sfârșitul anului acesta 2009 sunt așteptări până la 100.000 de metri pătrați de spații de depozitare și centre de distribuție clasa A.

Compania își propune să livreze primele spații logistice, până la sfârșitul acestui an, cel mai târziu la începutul lui 2010, cu o suprafață de circa 40.000 de metri pătrați, investiții care se ridică la aproximativ 100 de milioane de euro (Anastasiu, 29.04.2009).

Grupul britanic de investiții Catalyst Capital a achiziționat spații de distribuție și logistică în cadrul a două parcuri industriale dezvoltate de compania italiană Incontro Prefabbricati în Arad și Timișoara, printr-o tranzacție în valoare de 25 mil. euro. Spațiile achiziționate reprezintă nouă unități de distribuție și logistică, totalizând 52.400 de metri pătrați. Spațiile sunt închiriate mai multor companii internaționale importante precum Pepsi, grupul de logistică francez FM Logistics sau companiile din domeniul aluminiului Alcoa și Vitafoam din grupul Vita. Valoarea totală a tranzacției este de circa 25 de milioane de euro.

Randamentul investiției a fost de circa 8%. Spațiile generează venituri din chirii nete de două milioane de euro pe an.

Prin această achiziție Catalyst a ajuns să administreze active în Europa Centrală și de Est - în Polonia, Ungaria și România - de peste 120 de milioane de euro. La sfârșitul anului trecut, grupul administra active evaluate la 4,1 miliarde de euro, cele mai multe localizate în Marea Britanie, respectiv 43% din total (Mediafax, 30.07.2008).

European Future Group va aloca un total de 50 de milioane de euro proiectului Nord East Logistic Park din Bucuresti. Anul trecut a fost finalizata prima faza a centrului logistic, pe o suprafata totala de 207.000 de metri patrati. Aceasta e situata pe segmentul nord-estic al șoselei de centura a Bucureștiului. Procesul de construcție a parcului industrial ar urma sa se încheie cu un total de aproximativ 95.000 de metri patrati construiți. Proiectul este detinut în majoritate de fondul de investiții austriac Immoeast.

Dezvoltatorul imobiliar de origine austriaca UBM Development a investit în construcția Parcului Logistic Chitila. Acest proiect are o valoare totala de aproximativ 30 de milioane de euro si presupune o suprafata totala de 45.000 de metri patrati cu spatii industriale si de birouri. Proiectul este localizat în nord-vestul șoselei de Centura a Bucureștiului, aproape atât de DN1A, cat si de Autostrada București-Pitești. Acesta este primul centru logistic si de industrie ușoara din România al UBM. Compania este prezenta mai ales în Europa Centrala si de Est si este activa în domenii de dezvoltare si consultanta imobiliara, atât ca dezvoltator, cat si drept contractor general.

OTZ Logistics Group, companie care oferă soluții integrate de logistica, a închiriat o suprafata de 5000 de metri patrati de spatii logistice în Log Center Timisoara (furnizor de spatii industriale din Timișoara), proiect dezvoltat de Eyemaxx Real Estate. Suprafata cumulata a proiectelor de profil pentru firma ce vor fi dezvoltate pana în 2010 se ridica la aproximativ 500.000 de metri patrati.

Daca pana acum dezvoltarea parcurilor logistice a fost concentrata pe București, începând de anul trecut tot mai mulți investitori si-au îndreptat atenția către alte orașe din tara, cum ar fi Arad, Timișoara, Oradea, Cluj, Brașov, Pitești, Ploiești și Constanța.

Concluzii

În contextul economiei globale actuale, afectate de criza financiara extinsa la toate ramurile economiei, accesul la credite fiind mult mai dificil și cu un cost mai ridicat, companiile au devenit mai prudente, iar ca o măsură de adaptare la realitatea pieței, majoritatea clienților cu nevoi de extindere sau relocare preferă din ce în ce mai mult varianta închirierii spațiilor decât cea a achiziției și a dezvoltării proprii.

Prin urmare soluția externalizării unei părți din activitatea logistica creează posibilități de dezvoltare a companiilor care oferă servicii logistice de transport si depozitare precum si conexe, mai ales ca piața româneasca reprezintă o piața emergenta, necesarul de spatii logistice la nivel național nefiind încă satisfăcut.

De exemplu, Constanta nu dispune de suficiente spatii logistice, iar din punctul de vedere al dezvoltării este un important centru strategic, în special datorita porturilor maritime, cat si celor fluviale, dar si aeroportului de la Mihail Kogălniceanu.

Având în vedere locația geografică, la Marea Neagra, România reprezintă un posibil port de acces logistic spre Europa, de aceasta data din est spre porturile din vestul continentului.

Dezvoltarea unei infrastructuri logistice bine gândita, si aici intervine utilizarea metodelor prezentate la începutul acestei lucrări, poate aduce profituri atât firmelor autohtone care vor beneficia de reduceri de costuri prin externalizarea activității logistice, cat si companiilor care dezvolta parcuri logistice care pot constitui puncte de depozitare (cu servicii logistice conexe disponibile) pentru livrări internaționale care tranzitează România, fie spre Est, fie spre Vest.

Se impune realizarea unei strategii naționale care sa asigure infrastructura necesara interconectării centrelor logistice, atât la nivel terestru cat si la puncte de trecere maritim-terestru-feroviar. Astfel eficienta investițiilor în domeniul logisticii va creste, generând profituri pentru dezvoltatorii de spatii logistice, prin atragerea clienților nu numai autohtoni dar si internaționali.

Bibliografie

- Anastasiu, Vlad (29.04.2009). Belgienii de la WDP investesc 500 mil. euro în logistica
European Distribution Report 2008, www.cushwake.com
- Cicea, C. (2008) “*Managementul logisticii comerciale a organizației*”, Simpozionul internațional “Abordări moderne în managementul și economia organizației”, Bucuresti, “Calitatea – acces la succes”, nr. 94 / 2008, ISSN 1582-2559
- Floyd, Norris (October 6, 2008) Financial crises spread în Europe, *International Herald Tribune*
- Grigorean, Roxana (21 august 2008) Nouă din primele zece flote de autocamioane aparțin romanilor, *Ziarul Financiar*
- Hieș, Liviu,(2007) *Logistica - sursa de competitivitate*, Universitatea „Babes-Bolyai” Cluj-Napoca
- Mediafax (16.07.2007). *Grupul belgian Warehouses: România, noul port de acces logistic spre Europa*
- Mediafax (30.07.2008). *Grupul britanic Catalyst,(2008) a plătit 25 mil. euro pe spații industriale în vestul țării*
- Quariguasi Frota Neto, J.M. Bloemhof-Ruwaard, J.A.E.E. van Nunen, E. van Heck,(2008) *Designing and evaluating sustainable logistics networks*, Rotterdam School of Management (RSM), Erasmus University, The Netherlands
- Rubino, John,(2003) *How to Profit from the Coming Real Estate Bust*, Money-Making Strategies for the End of the Housing Bubble (Hardcover), St. Martin’s Press,
- Varga, Anca, Eficientizarea operațiunilor logistice în contextul aderării la UE, www.spiruharet.com
- Venturelli, Nadine, Miani, P, (2006). *Transport. Logistique, Genie des Glaciers*, Chambery
- Zuo-Jun Max Shen, Lian Qi (2007). „Incorporating inventory and routing costs în strategic location models”, *European Journal of Operational Research*,