

O SĂPTĂMÂNĂ FĂRĂ TRANSPORTUL RUTIER DE MARFĂ

Realizat în baza unui studiu efectuat de
Asociația Suedeză a Întreprinderilor de
Transport Rutier în 2009

Tradus, Tipărit și Distribuit de:



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

IRU *Uniunea Internațională
a transporturilor
rutiere*

Importanța transportului rutier de marfă pentru societate



Transportul rutier de marfă efectuat cu camioanele reprezintă o verigă necesară în lanțul logistic. Toate produsele sunt la un moment dat transportate cu camionul.

Transportul rutier de marfă poate înlocui majoritatea altor forme de transport dar el însuși nu este ușor de înlocuit. Calea ferată și transportul naval sunt prin natura lor limitate în flexibilitatea lor, și pentru acest motiv transportul rutier de marfă a devenit o verigă necesară în lanțul transportului utilizat de alții, de exemplu către și de la aeroporturi, porturi și terminale feroviare.

Multe afaceri din societatea de astăzi sunt dependente de livrările rapide și flexibile. Firmele au încercat să lucreze cu stocuri cât de mici posibil pentru a evita blocarea capitalului. În schimb, ele se bazează pe efectuarea de livrări de materii prime și piese, chiar și de mai multe ori pe zi. Până și micile discrepanțe pot avea un efect major asupra afacerii lor.

Transportul rutier de mărfuri a întrunit această cerință oferind servicii de calitate înaltă dincolo de un simplu transport. Cunoștințele despre logistică, în combinație cu tehnologia informației ale operatorilor de transport rutier de mărfuri, îi transformă în jucători centrali atunci când trebuie să coordoneze necesitățile de transport ale clienților.

Totuși, în pofida acestor realități economice și de transport simple, puțini sunt aceia care înțeleg importanța vitală a transportului rutier de mărfuri în viața noastră zilnică. Ce s-ar întâmpla dacă transportul rutier de mărfuri s-ar opri timp de o săptămână?



Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere

Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), înființată la Geneva pe 23 martie 1948, are o reprezentativitate locală și globală prin intermediul celor 180 de membri din peste 70 de țări, inclusiv toate cele 27 de țări ale Uniunii Europene. IRU reprezintă operatorii de transport rutier de mărfuri, pasageri și taxi, de la parcuri de transport mari până la operatori de transport individuali.

IRU și membrii săi au făcut din dezvoltarea durabilă o obligație statutară și în consecință au dezvoltat o strategie a costului efectiv intitulată 3 „i” în vederea realizării acesteia.

Inovație — Dezvoltarea și mai eficientă „la sursă” a măsurilor tehnice și practicilor operaționale în vederea reducerii impactului asupra mediului.

Înlesniri (Stimulente) — Încurajarea introducerii mai rapide de către operatorii de transport a celor mai bune tehnologii și practici disponibile.

Infrastructura — Fără un trafic liberalizat, măsurile de mai sus sunt inutile. Investiția adecvată în infrastructuri noi și utilizarea deplină a infrastructurilor existente sunt esențiale.

Pentru a afla mai multe despre IRU și realizările sale, vă rugăm să vizitați

www.iru.org





Studiu de fond

În fiecare an, 406 milioane tone de mărfuri sunt transportate în Suedia. 353 milioane tone (86%) sunt transportate cu camioanele din care 36 milioane tone reprezintă produse alimentare sau alte produse agricole. Din toate mărfurile transportate cu camioanele, o mare parte (91%) este transportată la distanțe mai mici de 50 kilometri.

Ce s-ar întâmpla dacă acest transport nu ar mai avea loc? Pentru a obține un răspuns concret la această întrebare, Asociația Suedeză a Întreprinderilor de Transport Rutier (Sveriges Akeriforetag) a studiat ce s-ar întâmpla dacă transportul rutier de mărfuri s-ar opri fără un avertisment prealabil timp de o săptămână.

Studiul a fost efectuat în patru regiuni, Falun/Borlänge, Boras, Vaxjo și Umea. S-a presupus pentru acest studiu ca nicio avertizare să nu fie făcută privind întreruperea acestui serviciu. Această perioadă de timp a fost utilizată pentru a preveni stocarea proviziilor care apare de obicei în timpul unei crize.

Concluzia care poate fi trasă din acest studiu este că transportul rutier de mărfuri reprezintă în prezent o parte integrantă a tuturor activităților sociale, și că fără el economiile și societatea în general ar avea mari probleme în funcționarea normală. Transportul rutier de mărfuri reprezintă pe drept cuvânt elementul vital al societății noastre.



Luni – Ziua 1 fără transport rutier de mărfuri

- Laptele și pâinea se epuizează
- Spitalele rămân fără lenjerie curată
- Ridicarea resturilor menajere devine o problemă de sănătate publică
- Farmaciile rămân fără provizii de medicamente
- Ziarele nu mai sunt livrate populației
- Scrisorile și pachetele nu mai pot fi expediate
- Stocurile companiilor încep să se reducă
- Producția industrială scade
- Lucrările la infrastructură se opresc
- Îngrijirea vârstnicilor este afectată de lipsa livrărilor de alimente

Într-o zi spitalele se confruntă cu lipsa lenjeriei curate. În fiecare zi există o livrare de haine curate. Livrările cu întârziere de lenjerie și haine curate afectează o mare parte a sistemului de îngrijire a sănătății și din această cauză operațiile planificate trebuie amânate.

Deja după câteva ore fără transportul rutier de mărfuri laptele nu va fi disponibil la magazinele alimentare. Întrucât laptele este de obicei colectat la fiecare două zile de la ferme, există riscul ca producătorii de lapte din prima zi să trebuiască să scadă prețul la laptele care a fost stocat la sfârșit de săptămână.

Numai scrisorile care sunt deja la poștă pot fi distribuite. Scrisorile sau pachetele noi nu mai pot fi expediate.

LUNI – ZIUA 1



Marti – Ziua 2 fără transport rutier de mărfuri

- Farmaciile sunt forțate să închidă
- Produsele proaspete dispar de pe rafturile magazinelor alimentare
- Câteva stații de alimentare cu combustibil rămân fără combustibil
- Transportul public poate fi afectat
- Restaurantele rămân fără provizii
- Restaurantele și alte afaceri se confruntă cu probleme sanitare

În ziua a doua se resimte lipsa de produse proaspete în magazinele alimentare. Marile magazine alimentare primesc 10-15 livrări cu camioanele în fiecare zi. Unele produse nu vor mai fi găsite în magazine.

Farmaciile depind de livrările zilnice de produse. Anumite medicamente se vor epuiza din stoc. Pentru populația care depinde de medicamente care nu mai sunt în stoc în cantități mari, lipsa livrărilor poate avea consecințe serioase. Există riscul ca cineva să nu-și poată ține promisiunea de a furniza clienților medicamentul lor în termen de 24 ore.

În sistemul public de transport oprirea livrării de piese de schimb poate avea drept rezultat întreruperea traficului.

La restaurante pot fi schimbări în meniu. Vor fi mai puține alimente proaspete la alegere. Va fi necesar să se utilizeze ce se mai găsește prin congelatoare. La hoteluri oaspeții vor avea mai puține lucruri de ales la masă.

MARȚI – ZIUA 2



Unleaded
Litre

1.10

Diesel
Litre

1.20

Super
Unleaded
Litre

1.20

Miercuri – Ziua 3 fără transport rutier de mărfuri

- Depunerile apelor uzate devin o problemă
- Laptele nu mai poate fi colectat la ferme
- Produsele zilnice au dispărut de pe rafturile magazinelor
- Penuria de combustibil a devenit o realitate
- Mai multe întreruperi serioase ale transportului public pot apărea
- Oaspeții hotelurilor nu mai pot conta pe cearceafuri curate
- Alimentele pentru școli fie sunt abandonate, fie este împachetată hrana uscată
- Profesorii încurajează elevii să-și aducă propriile alimente

Lipsa motorinei sau benzinei este acum foarte serioasă și combustibilul este epuizat acum la multe stații de alimentare. Acele afaceri care s-au reorientat către camioane mai mici sau furgonete întâmpină de asemenea dificultăți în derularea curselor.

Depunerile și substanțele grase depuse pe rezervoare la stațiile de tratare a apei sunt acum pline. Depunerile sunt acum depuse pe suprafețe asfaltice, cu riscul mirosurilor urâte, sau sunt pompate fără un tratament corespunzător.

Provizii de produse ale restaurantelor sunt acum limitate și multe articole sunt scoase din meniu.

Transportul public cu autobuzele se mai desfășoară încă, dar pe măsură ce lipsa combustibilului se face simțită apar întreruperi și cursele sunt anulate. Întreruperile pot afecta de asemenea și traficul aerian întrucât combustibilul se epuizează pe parcursul zilei.

Hotelurile nu mai au cearceafuri curate.

MIERCURI – ZIUA 3



Joi – Ziua 4 fără transport rutier de mărfuri

- Lipsa proviziilor de alimente
- Toate proviziile de combustibil sunt reduse la stațiile de alimentare
- Autobuzele se opresc
- Traficul aerian se oprește
- Gunoaiile se strâng grămezi pe străzi
- Ziarele nu se mai tipăresc

Ridicarea gunoaielor devine o problemă sanitară. În fața restaurantelor și apartamentelor se strâng grămezi de gunoaie.

Lipsa combustibilului forțează transportul public să se oprească. Autobuzele stau nemișcate, traficul aerian este oprit.

Tipărirea ziarelor s-a oprit întrucât aprovizionarea cu ziare nu mai are loc.



Vineri - Ziua 5 fără transport rutier de mărfuri

- Apa de băut s-a redus
- Hotelurile s-au închis
- Restaurantele s-au închis
- Servirea meselor în școli nu mai este posibilă
- Producția industrială s-a oprit

Aprovizionarea cu apă este afectată. Întârzierea livrărilor săptămânale cu produse chimice la stațiile de tratare a apei a făcut ca acestea să nu mai poată garanta că apa este bună de băut.

Livrarea alimentelor este acum critică. În școli și în centrele de îngrijire a celor vârstnici, precum și în spitale, alimentele se împuținează.

Restaurantele se închid.

Hotelurile se închid datorită lipsei clienților și proviziilor.

Producția industrială s-a oprit datorită lipsei de spațiu de depozitare a produselor finite, dacă lipsa materiei prime și a pieselor nu a făcut deja imposibilă continuarea producției.



Concluzie



Camioanele joacă un rol unic în sistemul de transport de astăzi. Fie că este un transport local sau parte a unui lanț de transport la distanță mare, camioanele reprezintă instrumentul care asigură funcționarea corespunzătoare a economiei și asigurarea calității vieții de care ne bucurăm astăzi.

Din acest motiv, o întrerupere sau o oprire a serviciului de transport rutier de mărfuri are consecințe în aproape fiecare aspect al vieții inclusiv sănătate, distribuirea alimentelor și a energiei. El afectează majoritatea afacerilor cu care avem cu toții contact în fiecare zi, întrucât multe dintre ele au astăzi stocuri sau provizii mici sau aproape inexistente și sunt dependente complet de primirea livrărilor zilnice la timp. Chiar și afacerile cu stocuri mari de materii prime sunt dependente de o aprovizionare continuă a componentelor sau pieselor importante.

O precondiție pentru recunoașterea importanței transportului rutier de mărfuri pe viitor este ca fiecare să înțeleagă rolul vital pe care acesta îl joacă astăzi. Chiar dacă o parte a lanțului de transport are probleme, acest lucru se răspândește rapid în alte sectoare. Chiar întreruperile minore în transportul rutier de mărfuri poate avea consecințe dramatice.

Dacă sunteți interesați să citiți întreg studiul, „O săptămână fără Transport Rutier de Mărfuri: Patru Regiuni din Suedia”, vă rugăm să vizitați www.iru.org pentru versiunea în limba engleză și www.akeri.se pentru versiunea originală în limba suedeză.

*Lucrând împreună
pentru un viitor mai bun*



d i n 1 9 4 8

Delegația Permanentă a IRU pe lângă Uniunea Europeană
32-34 bulevardul de Tervuren • Box 37 • 1040 Brussels • Belgia
Tel: +32-2-743 25 80 • Fax: +32-2-743 25 99 • E-mail: brussels@iru.org • Web: www.iru.org

