

# Analiză Gebrüder Weiss

## Impactul transportului aerian și maritim în comerțul global



# Cuvânt înainte

Într-o perioadă marcată de perturbări majore, cu impact semnificativ asupra lanțurilor globale de aprovizionare, industria de transport și logistică a demonstrat o capacitate remarcabilă de adaptare și reziliență.

Gebrüder Weiss România prezintă o analiză detaliată și obiectivă a modului în care transportul maritim și cel aerian s-au completat reciproc în ultimii ani, într-un context geopolitic și economic dinamic și imprevizibil, reprezentând, tot mai mult, principalii piloni ai dezvoltării economice mondiale.

Ultimii 5 ani au demonstrat nu doar capacitatea remarcabilă de adaptare a industriei de transport și logistică, ci și importanța colaborării între diferitele modalități de transport. În fața unor evenimente neprevăzute, sinergia eficientă între transportul maritim și cel aerian sau terestru a permis o redresare rapidă și eficace, asigurând continuarea fluxurilor de comerț fără întreruperi majore.



Transportul maritim și cel aerian sunt esențiale pentru comerțul global, fiecare având avantaje distincte. Transportul maritim este cel mai eficient mod de a transporta volume mari de mărfuri pe distanțe lungi, fiind vital pentru economie, deoarece asigură aprovizionarea cu bunuri la costuri reduse. Potrivit Conferinței Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare (UNCTAD)[1], peste 80% din volumul comerțului internațional de bunuri este transportat pe mare, iar procentajul este și mai mare pentru majoritatea țărilor în curs de dezvoltare.

În schimb, transportul aerian este preferat pentru mărfurile cu valoare ridicată și care necesită livrare rapidă. Conform Asociației Internaționale de Transport Aerian (IATA)[2], deși transportul aerian acoperă doar 1% din comerțul global ca volum, acesta constituie peste 35% din comerțul global ca valoare.

Această modalitate de transport este esențială pentru industrii precum cele tehnologice și farmaceutice, unde timpul de livrare este critic.

“

*Transportul maritim rămâne coloana vertebrală a comerțului global, datorită capacității sale de a transporta cantități mari de bunuri la costuri relativ scăzute. În același timp, în contextul unei economii globale în care timpul este esențial, transportul aerian oferă rapiditate și fiabilitate, asigurând că mărfurile ajung la destinație într-un timp foarte scurt.*

**Adelina Anghel,**

**Area Manager East, Air & Sea Europe. Gebrüder Weiss România**

”



# COVID-19 a schimbat regulile jocului

Pandemia de COVID-19 a avut un impact profund asupra ambelor tipuri de transport, punând la încercare capacitatea acestora de a se reinventa. În timpul primelor luni ale pandemiei, transportul maritim a fost afectat de blocajele portuare și de reducerea capacităților de operare.

Conform unui raport al McKinsey & Company[3] din vara anului 2021, cererea globală pentru transportul maritim a crescut cu doar 5% în perioada pandemiei, însă costul transportului unui container din China în Europa s-a majorat de șase ori față de începutul anului 2019.

Comerțul maritim global a scăzut cu 3,8% în 2020, dar a revenit pe creștere în anul următor, cu un avans de peste 3%, potrivit UCTAD[4]. Perturbarea inițială a fost caracterizată de închideri de porturi, ore de lucru reduse și întâzieri semnificative, care au afectat funcționarea lină a lanțurilor globale de aprovizionare.

Pandemia a evidențiat provocări critice, cum ar fi lipsa echipamentelor, constrângerile de forță de muncă și volatilitatea cererii, ceea ce a dus la o reevaluare a strategiilor de către transportatorii maritimi și de către porturi.

În schimb, transportul aerian a cunoscut o creștere semnificativă, deoarece mărfurile esențiale și echipamentele medicale au fost prioritizate pentru transportul rapid. Conform datelor Statista[5], industria transportului aerian de mărfuri s-a majorat de la circa 100 de miliarde de dolari în 2019 la 129 de miliarde de dolari în anul următor, pentru ca în 2021 să ajungă la 175 miliarde de dolari.

Criza semiconductorilor, accentuată de pandemia de COVID-19, a tensionat și mai mult lanțurile globale de aprovizionare. Au fost afectate diverse industrii, de la cea auto până la cea electronică, cauzând întârzieri semnificative în producție și crescând cererea pentru transport aerian rapid pentru expedierea componentelor esențiale.

## Drept urmare, tarifele pentru transportul aerian de mărfuri au crescut, pe măsură ce producătorii au căutat soluții mai rapide de transport pentru a evita opririle în producție.



*Lecțiile învățate din aceste crize sunt așteptate să conducă la îmbunătățiri în sectorul logistic. Digitalizarea sporită, investițiile în infrastructura rezistentă și colaborările strategice sunt anticipate să consolideze capacitatea de rezistență a transportului aerian și maritim în fața viitoarelor provocări. Accentul pe sustenabilitate și eficiență va fi esențial în modelarea unei rețele globale de aprovizionare mai robuste.*

**Adelina Anghel**



# Impactul blocării Canalului Suez și a secetei din Canalul Panama

Blocarea Canalului Suez în martie 2021 a avut un impact semnificativ asupra transportului maritim și aerian, având în vedere acesta că gestionează 12% din comerțul mondial total al mărfurilor și 30% din volumul mondial de containere de transport maritim, potrivit World Economic Forum[6]. Canalul Suez a fost blocat timp de șase zile de nava Ever Given, incidentul afectând peste 430 de nave. Astfel, multe companii au fost nevoite să redirecționeze volumele pe rute mai lungi, cum ar fi ocolirea Africii prin Capul Bunei Speranțe. Iar anumite mărfuri urgente au fost redirecționate către transportul aerian. Aceasta a dus la o creștere temporară a cererii pentru acest tip de transport, dar a antrenat și creșteri semnificative ale costurilor.



*Blocarea Canalului Suez, care a generat pierderi estimate la peste 50 de miliarde de dolari, a fost un apel de trezire pentru multe companii cu privire la dependența lor de anumite rute maritime. Flexibilitatea în alegerea alternativelor de transport a devenit esențială.*

**Adelina Anghel**



# 30%

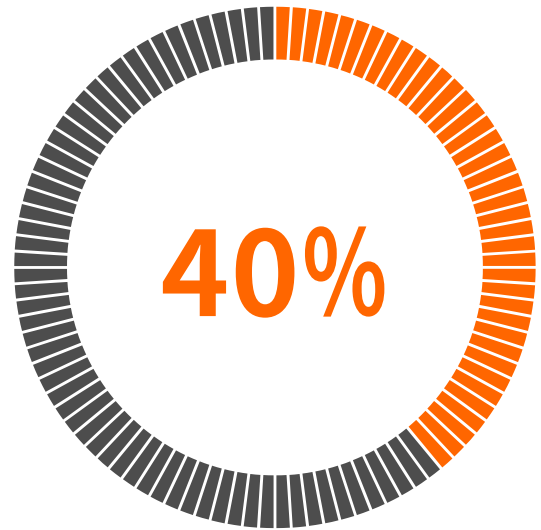
**DIN VOLUMUL MONDIAL  
DE CONTAINERE DE  
TRANSPORT MARITIM  
TRECE PRIN CANALUL  
SUEZ**

Seceta severă din Panama a avut, de asemenea, un impact major asupra transportului maritim de marfă, cu ecouri la nivel global. Autoritățile au redus numărul de nave care tranzitează canalul ca urmare a nivelului scăzut al apei din lacul Gatún, esențial pentru funcționarea Canalului Panama. Astfel, au fost generate cozi de așteptare de zile și chiar săptămâni pentru navele comerciale.

Potrivit estimărilor McKinsey&Company[7] 2,5% din comerțul maritim global tranzitează ecluzele Canalului Panama într-un an obișnuit.

Restricțiile impuse de Autoritatea Canalului Panama asupra adâncimii de pescaj au determinat navele să transporte încărcături mai mici, reducând capacitatea de transport cu până la 40%.

În plus, navele au modificat rutele de transport, prin Capul Bunei Speranțe sau Strâmtoarea Magellan, adăugând aproximativ două săptămâni la timpul de livrare și majorând costurile operaționale.



*Impactul asupra transportului aerian de mărfuri este indirect, dar semnificativ. Creșterea costurilor și a întârzierilor în transportul maritim au determinat unele companii să apeleze la transportul aerian ca alternativă, deși acesta este mai scump. Astfel, cererea pentru transportul aerian de mărfuri a crescut, ducând la tarife mai mari și la presiuni suplimentare asupra capacităților existente.*

**Adelina Anghel**







 **Gebrüder Weiss**  
Transport and Logistics

HANU 120006  
22G1  
2.6m  
86  
4  
IC 87

msc

MAERSK

11



# Conflictele armate redesează rutele comerciale

Războiul din Ucraina a avut un impact profund asupra transportului maritim de marfă, prin închiderea porturilor ucrainene și impunerea de sancțiuni asupra Rusiei. Aceste măsuri au afectat rutele comerciale tradiționale, generând redirecționarea mărfurilor prin porturi alternative din Polonia, România și alte țări vecine.

Ca rezultat, au apărut întârzieri semnificative, costuri de transport crescute și blocaje la granițele europene, afectând negativ competitivitatea mărfurilor ucrainene pe piețele internaționale.

În plus, creșterea prețurilor la combustibili și riscurile de securitate au agravat aceste probleme, provocând o volatilitate sporită în tarifele de transport maritim și complicând și mai mult lanțurile globale de aprovizionare.

Războiul din Ucraina a pus presiune inclusiv pe portul Constanța. Pe fondul situației geopolitice din zonă, Ucraina nu a mai fost o alternativă fezabilă pentru transport, pentru anumite categorii de bunuri. Drept urmare, companiile au fost nevoite să-și ajusteze traseele și să se adapteze la schimbări importante.

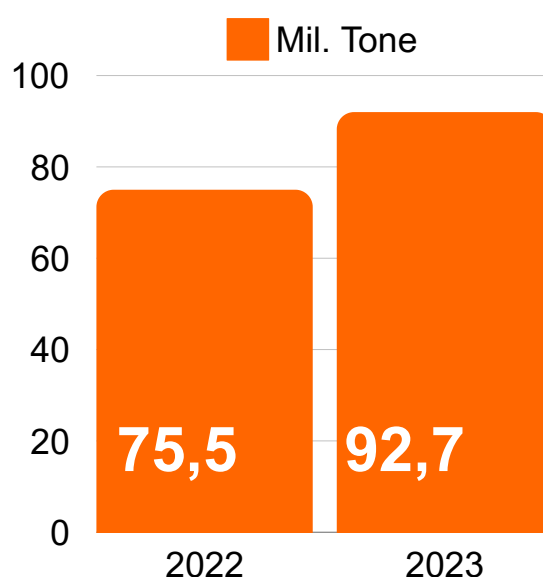
“

Deoarece Portul Odessa nu a mai putut fi folosit pentru traficul de marfă, navele care ar fi descărcat acolo au fost direcționate spre Constanța, provocând aglomerări semnificative. Autoritățile portuare din Constanța s-au străduit să gestioneze eficient această supraîncărcare, dar nu au reușit să evite întârzierile în descărcarea și livrarea mărfurilor către clienți. Prin urmare, companiile de transport au fost obligate să identifice rute și strategii alternative pentru a răspunde creșterii cererii. În plus, portul Constanța a devenit un nod crucial pentru distribuția mărfurilor venite din Ucraina, ceea ce a intensificat congestia în zonă.

**Adelina Anghel**

”

## VOLUMUL TRAFICULUI MARITIM ÎN PORTUL CONSTANȚA



Astfel, potrivit datelor[8] Administrației Porturilor Maritime Constanța, după un avans de 12% în 2022, la 75,5 milioane de tone, traficul total din port a înregistrat anul trecut o creștere de 22%, până la 92,7 milioane de tone.

Pe segmentul de transport aerian, conflictul ruso-ucrainean a determinat o scădere generală a cererii, din cauza necesității de a folosi rute mai lungi și mai costisitoare, care au generat creșterea costurilor operaționale și a tarifelor de transport. Multe companii au suspendat livrările către și dinspre Rusia și Ucraina, reducând astfel cererea generală.

“

Pe de altă parte, războiul a determinat o creștere a cererii pentru transportul de mărfuri esențiale și medicale, precum și pentru produse cu livrare rapidă. Totodată, relocarea multor companii din zona de conflict în alte țări europene a generat schimbări la nivelul fluxurilor comerciale și a rutelor de transport aerian de marfă.

**Adelina Anghel**

”

Un fenomen amplificat de acest context este cel prin care marile afaceri își relochează sau extind operațiunile în Europa de Est, denumit nearshoring și reshoring. În ultimii ani, investițiile străine directe în fabrici apropiate de Europa de Vest au crescut considerabil. Între 2022 și 2023, s-au înregistrat creșteri de peste 82 de miliarde de dolari pentru proiecte de producție în 15 destinații de nearshoring din Europa Centrală și de Est, dar și din Africa de Nord[9].

În acest peisaj, Portul Constanța devine un hub de-o importanță strategică, contribuind la eficiența transportului afectat de creșterea prețurilor la combustibili și de restricțiile logistice generate de conflictele regionale. Portul răspunde astfel la nevoia crescută de infrastructură logistică devenind un element central în dinamica de nearshoring și reshoring, facilitând tranzitul eficient al mărfurilor în și dinspre Europa de Est.

# Nearshoring

Războiul din Gaza și conflictele din regiunea Mării Roșii, inclusiv atacurile asupra navelor comerciale de către rebelii Houthi din Yemen, au impus redirectionarea multor rute maritime. Companiile de transport maritim au evitat Canalul Suez și Marea Roșie, alegând în schimb să navigheze în jurul Capului Bunei Speranțe, ceea ce a prelungit călătoriile cu 10-14 zile și a crescut semnificativ costurile de transport.

În acest context, transportul aerian de marfă a cunoscut o creștere semnificativă a cererii, deoarece companiile au căutat alternative rapide și sigure la transportul maritim. Potrivit IATA[10], în aprilie 2024 traficul aerian cargo a crescut cu 11,6% comparativ cu aceeași lună a anului trecut, susținut de toate regiunile și principalele rute comerciale.

Companiile aeriene din Asia-Pacific și Europa au înregistrat cele mai mari rate de creștere, punând capăt celor șapte luni consecutive în care transportatorii din Orientul Mijlociu au dominat expansiunile anuale ale regiunii.



# Estimări optimiste pentru acest an

“

*În contextul evenimentelor din ultimii ani, companiile de logistică și transport trebuie să fie flexibile și să se reorienteze rapid. Când transportul maritim se confruntă cu dificultăți, transportul aerian, rutier sau intermodal devin soluția imediată pentru a menține lanțurile de aprovizionare funcționale și invers. Această adaptabilitate este esențială nu doar pentru a face față perturbărilor temporare, ci și pentru a menține competitivitatea într-un peisaj global de afaceri în continuă schimbare. Capacitatea de a schimba rapid între diferite moduri de transport permite companiilor să răspundă prompt la modificările cererii și ofertei, asigurând livrarea bunurilor într-un mod eficient și rentabil.*

**Adelina Anghel**

”

Potrivit Gebrüder Weiss România, cererea pentru servicii de transport maritim containerizat a raportat anul trecut o creștere de 1-2% și ar putea înregistra un avans de 5-6% în acest an.

Totodată, compania se așteaptă la un avans cu aproximativ 2% al cererii de transport aerian cargo în 2024, în contextul creșterii economice globale, precum și la o majorare cu aproximativ 4% a ofertei de servicii de profil, datorită noilor disponibilități din piața de transport.

2024

# Referințe

- [1] <https://unctad.org/meeting/launch-review-maritime-transport-2023>
- [2] <https://www.iata.org/en/programs/cargo/>
- [3] <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/whats-going-on-with-shipping-rates>
- [4] <https://unctad.org/publication/covid-19-and-maritime-transport-navigating-crisis-and-lessons-learned>
- [5] <https://www.statista.com/markets/419/topic/490/aviation/#statistic2>
- [6] <https://www.weforum.org/agenda/2021/03/the-suez-canal-in-numbers/>
- [7] <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/how-could-panama-canal-restrictions-affect-supply-chains>
- [8] [https://www.portofconstantza.com/pn/page/np\\_statistici\\_port](https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_statistici_port)
- [9] <https://www.fdiintelligence.com/content/data-trends/the-rise-of-nearshoring-fdi-close-to-europe-83412>
- [10] <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis-april-2024/>

### **Despre Gebrüder Weiss**

Gebrüder Weiss Holding AG cu sediul în Lauterach (Austria) este o companie globală de servicii complete de logistică, cu aproximativ 8.600 de angajați și 180 de locații proprii. În exercițiul financiar recent încheiat, compania a realizat o cifră anuală de afaceri de 2,46 miliarde de euro (2023). Portofoliul său include soluții de transport și logistică, servicii digitale și de management al lanțului de aprovizionare. Combinația dintre competența digitală și cea fizică permite Gebrüder Weiss să răspundă rapid și flexibil la nevoile clienților. Prin intermediul numeroaselor măsuri de ordin ecologic, economic și social, compania de familie, a cărei istorie în domeniul transporturilor se extinde pe o perioadă de peste 500 de ani, este în prezent cunoscută și ca pionier în domeniul economiei durabile.

Gebrüder Weiss aniversează 30 de ani de activitate în România și se bazează astăzi pe o infrastructură națională de hub-uri logistice situate în București, Arad, Sibiu, Cluj, Bacău, Brașov, Constanța și Craiova. Filiala din Sibiu a fost extinsă în 2022, iar în 2023 a început construcția celui de-al doilea hub logistic de lângă București. Compania oferă clienților săi soluții de logistică inteligente și oferă servicii flexibile de distribuție prin transport rutier, feroviar, aerian și maritim.

[www.gw-world.com](http://www.gw-world.com)

### **Disclaimer:**

Toate informațiile furnizate în acest document sunt oferite în scop informativ. Utilizarea acestor informații este permisă numai cu condiția citării adecvate a sursei. Autorii nu își asumă responsabilitatea pentru utilizarea necorespunzătoare a acestor date sau pentru interpretări eronate.