

ANALIZA PROCESELOR LOGISTICE CARE DEFINESC SISTEMUL MULTIMODAL ÎN PROCESUL DE DISTRIBUȚIE A MĂRFURILOR

Într-o definiție simplă, transportul este mișcarea în spațiu a oamenilor, bunurilor și informațiilor¹. Transportul îndeplinește funcțiuni economice sociale, politice, culturale și militare.

În general, este greu de imaginat o societate civilizată fără un sector de transporturi amplu dezvoltat. Cum afirma un specialist american, „transportul este unul dintre instrumentele necesare omului civilizat pentru a pune ordine în haos, el atingând fiecare fază și fațetă a existenței noastre.”

Văzut din fiecare punct de vedere, economic, politic și militar, transportul este cea mai importantă industrie din lume.

Transporturile sunt cele care deplasează bunurile obținute în celelalte ramuri ale producției materiale din locul în care au fost produse la cel în care urmează a fi consumate în cadrul pieței interne și internaționale, având în vedere necesitatea realizării legăturilor dintre producție și consum.

Obiectul principal al activității de transport îl constituie deplasarea în spațiu a călătorilor și mărfurilor. Însă nu toate deplasările în spațiu constituie obiectul activității de transport supuse unui contract de transport.

1. Transportul – element important în lanțul logistic

Logistica implică un lanț de activități, incluzând stocarea, abilitatea inventarierii materialelor și procesarea ordinii. Administrarea logistică este un proces de integrare care încearcă să optimizeze rezultatele materialelor și livrărilor datorită organizației clientului. Dacă toate firmele implicate într-un lanț de livrare particular, au încredere în sistemele lor logistice, independent de alte firme din acel lanț, administrarea produsului de-a lungul întregului lanț sau „conductivei de petrol” este posibil să fie suboptimală. Încercări de a depăși această problemă au drept rezultat crearea administrației lanțului de livrare.

Transportul este doar unul din aspectele ce joacă un rol în administrarea lanțului de livrări. La nivele strategice mai înalte de luare a unei decizii, transportul joacă doar un rol minor. Cu toate că posibilitățile mijloacelor de transport fac parte din cadru, în cadrul căruia diferite strategii de administrare a lanțului de livrări sunt posibile, alegerea mijlocului de transport este de obicei o consecință a deciziilor luate la nivele mai înalte. Aceste decizii produc un set de cerințe referitoare la

¹ <http://www.managertransport.ro>

Logistica integrată în industria navală

transport, cum ar fi timpul determinat, siguranța și altele, care sunt mai târziu traduse în decizii de transport. Ca urmare, furnizorii serviciului logistic [LSP] joacă un rol important în creșterea potențialului multimodal².

2. Furnizorii serviciului logistic și multimodalismul

Extinderea economiei pe plan mondial susținută de prosperitatea din China a ajutat furnizorii serviciului logistic din topul 25 să dubleze creșterea în 2004. Pe rând, acești furnizori sunt destul de prosperi să investească în sisteme de înaltă calitate, în procesele și rețelele logisticii care au permis marilor companii din lume să implementeze lanțuri eficiente care se întind din Asia spre America de Nord și Europa. Această sinergie între furnizori și clienții lor a fost benefică pentru ambele părți și probabil va continua. Continuarea acestor tendințe către concentrare este anticipată.

A treia mare parte în care furnizorii se așteaptă să obțină marile oportunități³. Situația actuală referitoare la partea livrărilor pieței pentru serviciile logistice este caracterizată de fragmentarea, atât în termenii acțiunii pieței cât și în termenii specializării.

Topul celor 25 de furnizori ai serviciilor logistice în lume au doar o piață limitată de acțiuni și de obicei generează cele mai multe profituri în piețele specifice. Aceste specializări de piață ale furnizorilor de servicii se pot referi la un produs specific sau mod de transport sau acoperirea geografică. La nivel global, marii furnizori de servicii sunt prin definiție companii multimodale.

Pentru transportul intercontinental, transportul multimodal, aceasta este singura modalitate. La nivel continental european, transportul multimodal este de o importanță limitată pentru marii furnizori de servicii. Doar câțiva furnizori au integrat transportul multimodal în cadrul ofertei serviciilor europene.

Transportul multimodal reprezintă transportul de mărfuri efectuat pe baza unui contract de transport multimodal, cu cel puțin două moduri diferite de transport, de către operatorul de transport multimodal, dintr-o țară în care mărfurile sunt încărcate, într-un loc desemnat pentru livrare, care se află în altă țară.(Convenția ONU pentru Transportul Multimodal), pe baza unui document unic (eliberat de transportatorul multimodal), efectuat în unități tehnice de încărcătură sub întreaga responsabilitate a operatorului de transport multimodal.⁴

² Bogers E., Henstra D., "State-of-the-art of intermodal freight transport", EUTRALOG, 2003

³ Foster, T., Armstrong R., "Top 25 third-party logistics providers: bigger and broader", 2005

⁴ <http://en.wikipedia.org>

Logistica integrată în industria navală

Definiția dată în comun de United Nations Economic Commission for Europe (ECE), the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) și European Commission (EC) este "transport multimodal: transportul de mărfuri de către două sau mai multe moduri de transport."⁵

Transportul multimodal este o activitate comercială efectuată de operatorii de transport specializați, cum ar fi: operatori de nave, non-operatori de nave (incluzând operatorii modali și navlositorii). Ei fac parte din sectorul de transport al unei țări și trebuie să fie recunoscuți și calificați să administreze operațiunea de transport internațional. Fără această recunoaștere formală ei nu vor putea fi autorizați să emită documente pentru transportul multimodal acceptate de băncile locale și internaționale și nu pot fi îndreptățiți să ofere acoperire prin asigurări.

Aceasta este cazul unui număr de țări unde operațiunile de transport internațional pot fi furnizate doar de cărașii de pe mare sau de pe calea aerului. În alte țări operatorii de transport de pe uscat pot emite doar documente de transport modale, iar freight forwarders nu are o existență legală asemenea cărașilor și nu pot emite nici un document de transport.

Caracteristica transportului multimodal o reprezintă implicarea a cel puțin două moduri de transport diferite, pe parcursul distanței de la locul de încărcare al mărfii și până la destinație.

Data fiind distanța mare dintre locul de încărcare și cel al destinației mărfii, uneori nu există posibilitatea efectuării transportului decât prin utilizarea a cel puțin **două tipuri de transport**, cele mai frecvente combinații în cazul transporturilor multimodale fiind maritim și rutier, aerian și rutier, feroviar și rutier.

Ceea ce este specific acestui tip de transport este faptul că pe durata întregului proces de transport se încheie **un singur contract de transport**, toată responsabilitatea asupra derulării operațiunilor de la încărcarea mărfii și până la destinație, revin unui singur antreprenor ceea ce face ca marfa să fie transportată în deplină siguranță și cu respectarea timpului de tranzit specificat la semnarea contractului.

Transportul multimodal este caracterizat prin:

- Activitatea de servicii care servesc nevoilor cumpărătorului și vânzătorului și care răspunde legilor de comerț bazate pe cerere și ofertă, aceasta se referă la transportul internațional de bunuri printr-un contract de transport între organizatorul de transport multimodal (OTM) și clientul său.
- Activitatea comercială (orientată pe profil) care va fi îndeplinită de operatorii calificați de transport internațional și care cere un cadru legal național care să asigure standardele minime în pregătirea serviciilor ca și câteva protecții de interese a diferitelor părți implicate.

⁵ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

Logistica integrată în industria navală

- Activitatea internațională prin care bunurile trec de la o țară la alta prin diferite moduri de transport, implicând diferite regimuri fiscale și regimuri de responsabilitate care vor ajuta să fie potrivite.

Transportul multimodal internațional este o activitate care depășește frontierele naționale. Nu numai bunurile trebuie să satisfacă importul și regulile de export la fiecare capăt de comerț ci și un OTM trebuie să fie recunoscut ca un cărauș în propria țară și la fel și țara care este partener de comerț. Aceasta evidențiază importanța dezvoltării regulamentelor guvernamentale potrivite și practicile comerciale privind profesia „organizatorul de transport multimodal”.

Furnizorii care oferă servicii de transport multimodal pot fi împărțiți pe categorii după cum urmează:

1. Perspectivele tradiționale care au stabilit legături cu camionagii și care folosesc transportul internațional multimodal ca o complinire, ca un stoc de capacitate sau când clienții cer acest lucru.

2. Operatorii semi-experti și operatorii de schimb, care posedă anumite încărcături și care cumpără servicii de transport de la micii camionagii, de la liniile de transport maritim sau de la operatorii multimodali.

3. Direcția transportului pe apă și agențiile maritime. Aceștia sunt clienții care predomină, când vine vorba de alimentarea transportului vaselor între porturi. Ei au arătat un anumit interes în decurgerea transportului pe apă, cu trenul și a transportului din țară.

4. Companiile de transport, ori operează independent, ori în colaborare cu alte companii (de exemplu UIRR), organizând servicii de transport multimodal.

3. Rolul și importanța platformelor logistice în transportul intern și internațional

Procesele de logistică transpun cererea de bunuri și servicii în cererea de transport. Doar înțelegând procesele și tendințele de logistică o firmă va putea dezvolta și implementa un sistem logistic eficient care să satisfacă nevoile actuale și viitoare ale activității de transport.

Platformele logistice reprezintă elemente componente ale activității de distribuție în care se realizează operații de transbordare a mărfurilor, depozitare, comercializare a mărfurilor în vrac, ambalare, sortare și grupare a mărfurilor în vederea expedierii lor la beneficiari.

Practica și activitatea firmelor a demonstrat că amplasarea platformelor logistice trebuie realizate în punctele de legătură dintre formele de transport de mare capacitate și sistemul de preluare a mărfurilor care merg spre beneficiarul extern.

Platformele logistice create oferă firmei condițiile organizării eficiente a proceselor de transport. Ele reprezintă sisteme în care un grup de expeditori sau transportatori pot utiliza același

Logistica integrată în industria navală

parc de vehicule, aceleași terminale sau același sistem informațional, cu scopul de a reduce costurile de transport. Conceptul de platformă logistică a fost propus inițial în Olanda și ulterior în Germania.

Întrucât este un concept relativ nou, proiectarea unei platforme logistice necesită studii complexe în ceea ce privește amplasarea, dimensionarea, tehnologiile aplicate, precum și rolul pe care trebuie să îl aibă autoritățile în promovarea și funcționarea acesteia.

Obiectivele proiectării platformei logistice sunt optimizarea proceselor de transport a mărfurilor și reducerea costurilor rezultate în urma acestor procese. Platformele logistice asigură transferul mărfurilor între transportul magistral de mare capacitate și sistemul de transport extern. Mijloacele de transport de mare capacitate aduc mărfuri (în general dintr-o singură categorie) direct de la furnizori. Aceste mărfuri sosite în unități de încărcătură de dimensiuni mari (containere) sau în vrac sunt descărcate, depozitate și ambalate în vederea comercializării și distribuției la beneficiarii externi.

În funcție de cererile de distribuție, mărfurile sunt grupate în loturi destinate unui beneficiar. Dacă dimensiunile loturilor de expediție sunt mai mici decât capacitatea autovehiculelor care realizează distribuția, în funcție de poziția geografică a beneficiarilor se grupează mai multe loturi și se expediază cu același mijloc de transport.

Din cauza particularității proceselor care se desfășoară în platformele logistice – adică mărfurile sosesc în loturi de anumite dimensiuni, iar expedierea se face și în loturi de dimensiuni conform cererii beneficiarilor externi, formate din mai multe categorii de mărfuri – dimensionarea adecvată a mărfurilor expediate se poate realiza cu modele de simulare.

Platforma logistică încearcă să reducă costurile generate de transportul de mărfuri prin utilizarea unor sisteme logistice eficiente, atât pentru firme, cât și pentru societate. Fiind un concept relativ nou, nu există suficiente studii și modele care să rezolve problemele care apar la proiectarea unei platforme logistice: amplasare, dimensionare, tehnologii, administrare.

Rezolvarea problemei dimensionării se poate realiza cu ajutorul modelelor de simulare, întrucât modelele analitice nu sunt adecvate în acest caz. O primă dificultate care apare în realizarea unui model de simulare este volumul mare de resurse necesare pentru realizarea unei structuri complexe, care să realizeze o simulare detaliată a proceselor din cadrul unei platforme logistice. În al doilea rând, constituie o problemă lipsa unor baze de date concrete privind distribuția de mărfuri (cantități de mărfuri, frecvență, beneficiari), care să permită calibrarea modelului.

În contextul economiei globale actuale, afectată de criza financiară extinsă 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

Logistica integrată în industria navală

extindere sau relocare preferă din ce în ce mai mult varianta închirierii spațiilor decât cea a achiziției și a dezvoltării proprii.

Dezvoltarea unei infrastructuri logistice bine gândită poate aduce profituri, atât firmelor autohtone care vor beneficia de reduceri de costuri prin externalizarea activității logistice, cât și companiilor care dezvoltă parcuri logistice care pot constitui puncte de depozitare (cu servicii logistice conexe disponibile) pentru livrări internaționale care tranzitează România.

Se impune realizarea unei strategii naționale care să asigure infrastructura necesară interconectării centrelor logistice, atât la nivel terestru, cât și la puncte de trecere maritim-terestru-feroviar. Astfel, eficiența investițiilor în domeniul logisticii va crește, generând profituri pentru dezvoltatorii de spații logistice, prin atragerea clienților nu numai autohtoni, dar și internaționali. De asemenea, o infrastructură de transport eficientă, conectată la rețeaua europeană de transport contribuie la creșterea competitivității economice, facilitează integrarea în economia europeană și permite dezvoltarea de noi activități pe piața internă.

În concluzie considerăm că prin utilizarea platformelor logistice se pot obține o serie de avantaje precum:

a) în amonte, acestea asigură gestionarea stocurilor avansate, controlul calității, personalizarea în masă a produselor semifinite, livrarea sincron la linia de producție, securizarea proceselor logistice, precum și operații de asamblare, coordonare și optimizare continuă a fluxurilor;

b) în aval, acestea pot fi concepute special pentru distribuția de produse finite: gestionarea platformelor de distribuție, pregătirea comenzilor unității de manipulare la bucată, co-packing, controlul calității, ambalarea personalizată, gestionarea suporturilor de prezentare și a kiturilor promoționale etc.

4. Strategii și tactici legate de multimodalismul în Europa. Piețele multimodale în Europa

În Europa trei moduri sunt folosite pentru transportul multimodal: transportul feroviar, transportul intern și transportul pe apă.

Piețele diferă considerabil în conceptele de transport, acoperirea geografică și organizarea pieței. Transportul multimodal european este concentrat pe anumite nivele. Transportul pe apă are o poziție puternică în alimentarea spre porturile mari (Rotterdam, Antwerp, Felixstowe și Hamburg). Transportul intern are o puternică poziție a pieței în legăturile din interiorul țării, de la Rotterdam și Antwerp. Transportul pe șosele are o puternică poziție tradițională pe rutele nord-sud, dar este de asemenea folosit pentru transportul vaselor maritime în Europa de est.

Logistica integrată în industria navală

A. Transportul multimodal pe calea ferată

Transportul cu trenul a trecut printr-un declin puternic în ultima vreme în Europa, în special în ceea ce privesc mărfurile. În anul 1970 căile ferate au câștigat 21% din transportul în cele 15 țări ale Uniunii Europene. În anul 2006 cifra a fost de 17% din totalul transporturilor celor 27.

Tendențele economice și logistice generale din ultimele decenii nu au avantajat transportul pe uscat în Europa. Schimbările în structura mărfurilor a favorizat transportul pe uscat, care a devenit competitiv.

Problema tradițională a traficului de mărfuri cu trenul - încărcătura transportată în vagoane - a fost în mod particular vulnerabilă față de competiția dintre transportul pe șosele.

Ca o consecință, importanța ei a scăzut considerabil. În același timp, tendința orientată spre reținerea mărfurilor și introducerea conceptului de cursă cu trenul a avut drept rezultat creșterea considerabilă a transportului european cu trenul în următorii ani. Transportul cu trenul joacă acum un rol important în transportul vaselor maritime din interiorul țării.

Pe aceste axe, produsul pe șine este foarte competitiv datorită faptului că doar un singur transport este cerut, traficul este concentrat și afacerea este eficientă. În acest segment al pieței cele mai multe intrări J provoacă cei dintâi monopolizati în anumite țări.

Bazat pe volumul vaselor maritime, spațiul ce rămâne valabil pentru cursa trenurilor frecvente poate fi ocupat de vasele europene. Transportul european cu trenul este concentrat asupra coridoarelor, unde constrângerile geografice sau trafice corespund transportului pe șosele, cum ar fi Munții Alpi și tunelurile.

Împărțirea unităților europene în : curse de tren, cursa dintre Rotterdam și nordul Italiei transportă acum mai mult pe feroviară decât containerele pe cale maritimă

B. Transportul multimodal naval

În cadrul transportului multimodal noi distingem piața vaselor feeder (transportul de vase sosind sau mergând spre alte continente prin mare), piața vaselor intra-europeană și piața Ro Ro.

Piața containerelor intra-europeană este domeniul operatorilor care furnizează servicii pentru comerțul intra-european. Rutele de comerț ale traficului intra-european sunt larg răspândite și variate. Transportul mărfurilor este cel mai semnificativ între insulele britanice și continentul Europa.

De asemenea, rutele care servesc țărilor Scandinave sunt semnificative, așa cum sunt și acelea care se unesc de-a curmezișul Mediteranei. Ultimii ani au arătat o creștere a profesionalismului în industrie, având drept rezultat îmbunătățirea siguranței serviciilor și integrarea transportului naval în

Logistica integrată în industria navală

operațiile multimodale. Operatorii de transporturi short-sea shipping folosesc containere care utilizează palete de 45 picioare compatibile cu normele europene fiind în creștere traficul acesta.

Mișcarea feederilor constă în mutarea containerelor din port în port transportând încărcături în afara țărilor europene, la cererea clienților sau proprietarilor. De asemenea, acestea transportă containere goale pentru clienții lor, unde comerțul este în dezechilibru și re poziționarea vaselor este necesară. Transportul intra-european Ro Ro nu este adesea folosit pe distanțe lungi, deoarece este prea scump.

C.Transportul pe apele interioare

În mod tradițional, transportul pe apele interioare este un mod de transport pentru nave care transporta mărfuri în vrac. În primul deceniu al apariției vaselor în Europa, transportul intern a pierdut o acțiune semnificativă a pieței transportului rutier și feroviar. Între anii 1980 și 1990 transportul pe apele interioare a reușit să-și organizeze transportul containerelor, incluzând stabilirea și dezvoltarea îndemânărilor de a organiza transport din poartă în poartă. Acest lucru a avut drept rezultat creșterea transportului pe apele interioare.

Transportul multimodal justifică motivul procentului de 5% al traficului pe apele interioare. Transportul european este de fapt transportul în interiorul țării a vaselor din porturile olandeze și belgiene. În aceste porturi costurile sunt reduse de creșterea mărimii vaselor. Alte axe cum ar fi Dunărea, încă așteaptă să fie dezvoltate. În ciuda succesului acesteia în transportul maritim, transportul intern încă nu a reușit să aiba un rol substanțial în transportul încărcăturilor continentale.

Tactici pentru transportul multimodal

Uniunea Europeană își dezvoltă propria tactică de sprijin pentru transportul multimodal chiar dacă nici o directivă nu îi este dedicată. Prin programul Marco Polo, comisia europeană sprijină lansarea mărfurilor, folosind transportul pe mare, cu trenul și intern pentru a reduce aglomerarea drumurilor și pentru a îmbunătăți performanța întregului sistem de transport din mediu. Prin programul rețelelor de transport trans-europene (TEN-T), comisia europeană îmbină investițiile infrastructurii cu obiectivul de a îmbunătăți conexiunea și operaționalizarea câtorva rețele naționale.

Rețelele de transport trans-europene se îndreaptă către proiectele căii ferate (cel puțin 55%). Nodurile rețelei și infrastructura multimodală nu figurează în politica TEN-T. Ca rezultat, tactica Uniunii Europene este foarte bazată pe moduri diferite cum este cazul și celor mai individuale state membre.

Logistica integrată în industria navală

A. Transportul pe calea ferată

Tactica Uniunii Europene tinde către creșterea prezenței concurenților pe piață. Aceasta a fost prevăzută de măsurile primei căi ferate, care trebuia să fie încorporată în legislația națională până în anul 2003.

Concurența intramodală are loc doar în câteva state member ale Uniunii Europene și în special pe piața multimodală. Ceea ce solicită comisia europeană este ca toți membrii statelor să aplice directivele acceptate de consiliul de transport și măsurile ansamblului de căi ferate. În câteva țări, acest lucru va sugera reorganizarea și va avea drept rezultat pierderea serviciului.

Ceea ce și propune comisia europeană este de a convinge comercianții că rezistența la schimbare și concurența pot fi în detrimentul transportului cu trenul într-un termen lung. În acest proces toți ar trebui să fie conștienți de acțiunile posibile ale monopolizatorilor de a împiedica funcționarea și expansiunea noilor veniți.

Pe anumite axe, în special axa nord-sud, limitele capacității pot împiedica dezvoltarea transportului pe șine. Oricum, capacitatea transportului poate fi mărită și performanța poate fi îmbunătățită, folosind infrastructura curentă, așa cum a fost demonstrată în Suedia. Încercarea este de a ajunge la un compromis cu privire la atenția acordată transportului și trenurilor cu pasageri în procesul rezervării poziției.

B. Transportul maritim

Atenția acordată transportului pe mare în cadrul tacticii pieței a crescut recent. În septembrie 2001, comisia a propus dezvoltarea transportului pe mare ca o alternativă competitivă față de transportul pe uscat. Acțiuni propuse de Uniunea Europeană includ investițiile în infrastructură și subvenționarea serviciilor de transport bazate pe transportul pe mare prin programul Marco Polo.

Există diferite păreri cu privire la modul în care acțiunile ar trebui să fie implementate, o preocupare majoră fiind evitarea posibilelor distorsionări ale competiției. Acțiunile fiind implementate, se concentrează pe simplificarea procedurilor administrative și vamale (reducerea taxelor în porturi în special pentru vase ce transportă în interiorul Uniunii Europene), dar și pe promovarea transportului pe mare ca o alternativă viabilă pentru transportul pe uscat, de exemplu, prin sprijinul centrelor de promovare pe mare (organizații ce oferă informații despre planurile de navigație, despre tacticile de a crește cunoștințele despre companiile de transport).

Din perspectiva tacticii pieței, principala provocare pentru industria transportului pe mare pare să fie creșterea serviciilor vaselor maritime, în special pe acele axe unde concurează cu transportul pe uscat. Dacă fiind această probabilitate, o creștere a navelor mai mari pare să fie o strategie mai promițătoare decât creșterea vitezei.

Logistica integrată în industria navală

Potențialul rezultat este constrâns de lungă distanță combinată cu discrepanța dintre faptul ca încărcătura pe o distanță lungă este mai degrabă ne semnificativă, în timp ce transportul pe mare are nevoie de volum considerabil pentru a opera (pentru a găsi cerințele minime cu privire la cost, scară, frecvență).

Transportul pe mare va rămâne un mod de transport pe o distanță și mai lungă (aproximativ 500 km). Zonele pentru dezvoltare menționate frecvent reprezintă axele Vest-Europa-Peninsula Iberică și Vest-Europa- Marea Baltică.

C. Transportul intern

Nu există nici o politică cu privire la transportul intern la nivelul Uniunii Europene, exceptând domeniul reglării tehnice. Principala politică care schițează regulile transportului pe Rhin și afluenții lui este Comisia Centrală pentru navigare pe Rhin (CCR) care emite reguli de trafic, timpul de muncă, transportul mărfurilor și concurența.

Uniunea Europeană emite de asemenea și directive, cu privire la prescripțiile tehnice, accesul la profesie și la inițiativă.

Guvernele naționale au de-a face cu problemele de înregistrare, cereri privind îndemânarea profesională și probleme legate de timpul de muncă/repaus. În cadrul TEN-T, Comisia Europeană are ca scop îndepărtarea obstacolelor și blocajelor pe cele două axe pe uscat: coridorul Rhin/Meuse-Main-Dunăre și axa navală Sena-Scheldt pentru a stimula transportul susținut într-o Europă lărgită. În cele din urmă, dar nu mai puțin important, Comisia Europeană are ca scop implementarea serviciilor de informație armonizate pentru a susține managementul traficului și transportului pe uscat, inclusiv interfețele cu modurile de transport.

REFERINȚE

1. Beizadea Haralambie, Popa Cătălin, Nistor Filip, Marinescu Călin – “Management portuar” – Editura Academiei Navale, Constanța, 2013.
2. Beizadea Haralambie, Popa Catalin – “Expediții internaționale”, Editura Academiei Navale, Constanța.
3. Bogers E., Henstra D., “State-of-the-art of intermodal freight transport”, EUTRALOG, 2003.
4. Foster, T., Armstrong R., “Top 25 third-party logistics providers: bigger and broader”, 2005.
5. Gattorna, John L., „Managementul logisticii și distribuției”, Editura Teora, București, 2001.
6. Groothedde, B., „Towards Collaborative Logistics and Transportation Network - A Modeling Approach to Hub Network Design”, Trail Research Series 2005/15 Delft: Van Marken, 2005.

Logistica integrată în industria navală

7. Lunbach R. Thomas, Capineri Cristina, „Globalized Freight Transport”, 2007.
8. Nicolae, Florin – „Instalații Navale și Portuare de Operare”, Note de curs, Constanța, 2010.
9. Nicolae, Florin - “Instalații navale și portuare de operare” , Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Constanța, 2008.
10. Popa Cătălin, Hăulică D.- „Organizarea Transporturilor Navale”, Editura ANMB, Constanța, 2008.
11. First National Contribution of Romania to the Development of the European Union Strategy for the Danube Region, publicata în primavara lui 2010.
12. Revista Amfiteatrului Economic Academia de Studii Economice din București, Facultatea de comerț, „*Logistica mărfurilor*”, Editura ASE, 2008.
13. www.portofconstantza.ro
14. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>