

# ROMANIA REGIUNEA DE VEST CREȘTEREA COMPETITIVITĂȚII ȘI SPECIALIZAREA INTELIGENTĂ

---

*Infrastructura pentru facilitarea comerțului  
exterior, a transportului și logisticii*

*Principalele provocări și oportunități*

**Martie 2013**

**Raport intermediar**

## Cuprins

Lista Figurilor .....	3
Lista casetelor .....	3
Rezumat .....	4
1. Introducere .....	10
2. Facilitarea comerțului în România și performanța în logistică .....	11
2.1. Costuri comerciale .....	11
2.2. Performanța în logistică .....	13
2.2.1. Potențialul de a deveni un centru regional de comerț și logistică .....	14
2.3. Ordonarea performanței în logistică la nivel intern .....	17
2.3.1. Infrastructura de transport și furnizarea de servicii de transport .....	20
2.3.2. Piața transportului de mărfuri – strategii de dezvoltare .....	22
2.3.3. Transportul rutier .....	22
2.3.4. Transportul feroviar de mărfuri .....	25
2.3.5. Transportul fluvial .....	26
2.3.6. Transportul maritim .....	27
2.3.7. Transportul aerian .....	28
2.3.8. Depozitarea .....	29
2.3.9. Serviciile logistice .....	29
2.3.10. Managementul vămilor și al frontierei .....	31
2.3.11. Importanța unei Abordări Exhaustive față de Reformele Logistice .....	34
3. Recomandări pentru acțiunile pe parte de politică .....	39
Referințe .....	43

## Lista figurilor

Figura 1: Variația calității infrastructurii de transport a României .....	5
Figura 2: Problemele și provocările pentru furnizorii de servicii logistice profesionale din România țin de îmbunătățirea calității, nivelul serviciilor și competitivitate .....	6
Figura 3: Întârzieri majore și procese ineficiente care împiedică competitivitatea și creșterea comerțului .....	7
Figura 4: Costuri comerciale bilaterale pentru România și țări comparative (echivalent ad valorem) .....	12
Figura 5: ECA performează bine, totuși logistică reprezintă o provocare principală pentru România .....	13
Figura 6: Zone cheie rămase în urmă pe parte de performanță în logistică: calitatea infrastructurii, vama și calitatea serviciilor logistice .....	14
Figura 7: Relația dintre cota de piese și componente din totalul exporturilor și scorul LPI .....	15
Figura 8: România performează în conformitate cu nivelul său de venit în cadrul LPI 2012, în timp ce alte țări din regiune cu venituri similare, performează peste medie .....	16
Figura 9: Infrastructura de transport a României variază din punct de vedere a calității .....	18
Figura 10: Dezvoltarea legăturilor cu vestul este în curs .....	23
Figura 11: Problemele și provocările pentru furnizorii de servicii logistice profesionale țin de îmbunătățirea calității, nivelurile serviciilor și competitivitate. ....	31
Figura 12: Întârzierile majore și procesele ineficiente împiedică competitivitatea comerțului și creșterea .....	32
Figura 13: Romania a cunoscut îmbunătățiri în numeroase capitole ale logisticii, dar rămâne în urmă la altele .....	36

## Lista casetelor

Caseta 1: Facilitarea Comerțului și Logistica: Ce trebuie îmbunătățit la lanțurile de aprovizionare .....	10
Caseta 2: Abordări inovative aale cooperării între agențiile cu responsabilități la frontieră: Insulele Filipine și Indonezia .....	37

## Rezumat

---

România a înregistrat anumite progrese în facilitarea comerțului și a logisticii în ultimii ani, fapt ce este reflectat în poziția pe care aceasta o deține în statisticile internaționale. Performanța lanțurilor internaționale de aprovizionare este măsurată cu ajutorul *Indicelui Performanței în Logistică* al Băncii Mondiale din 2012 (LPI). Conform Indicelui Performanței Logistice publicat recent, România a trecut pe poziția 54 în 2012, reprezentând 63,8% din valoarea atinsă de numărul 1 și 63,8% din valoarea atinsă de numărul 1, echivalentul locului 59 sau 59,1% din locului 59 sau 59,1% din LPI anterior (2010) și locului 51 sau 59,8% în LPI-ul din 2007. În ciuda acestui progres, facilitarea comerțului și logistica rămân o provocare majoră a agendei de competitivitate a României, care se află într-un grup de țări care performează parțial în domeniul logisticii.

Logistica eficientă are un rol crucial pentru competitivitatea României, pentru a răspunde termenelor și costurilor de control pentru exporturi și importuri către și din UE. Un nivel ridicat de logistică este, de asemenea, esențial pentru a sprijini performanța companiilor care activează pe piețele interne, cum ar fi piața transporturilor sau a distribuției. În cele din urmă, dezvoltarea de servicii eficiente și o bună infrastructură îi vor permite României să joace un rol central în dezvoltarea schimburilor directe (și tranzitului) cu celelalte țări din Europa Centrală și de Est.

Totuși, o importanță din ce în ce mai mare revine înțelegerii logisticii interne mai ales în țări cu venituri peste medie pe măsură ce acestea fac demersuri pentru a se ridica în cadrul lanțului de valori. Totuși, dacă aceste eforturi nu sunt cuprinzătoare și nu au loc la nivel național – nivelul la care politicile sunt implementate, ele pot avea ca rezultat contrar creșterea diferențelor dintre zonele de bază și cele lider/rămase în urmă și astfel se pot reduce oportunitățile de a îmbunătăți performanța.

Drept urmare, este esențial să aibă o strategie națională pentru transport și logistică care să identifice prioritățile pentru investiții în infrastructură în vederea formulării unei strategii regionale pentru Regiunea de Vest. Multe dintre problemele identificate în timpul interviurilor cu companiile din industrie și de logistică din Regiunea de Vest au indicat politici care trebuie rezolvate la nivel național pentru a avea rezultate și, pentru acest motiv, acest raport se concentrează asupra politicilor naționale care la rândul lor vor afecta performanța Regiunii de Vest.

### **Posibilitatea unui centru regional de comerț și logistică pentru Europa Centrală și de Est**

România se poate poziționa ca centru regional de comerț și logistică pentru Europa Centrală și de Est. Este bine localizată din punct de vedere geografic și economic deoarece reprezintă principală poartă de acces între Asia și Europa, și beneficiază de pe urma transportului maritim, fluvial, feroviar și rutier. Cu condiția stabilirii unei legături feroviare fiabile de lungă distanță care să unească Portul Constanța cu Regiunea de Vest și cu Europa, România poate profita de pe urma creșterii economice din Europa de Est și a rețelelor regionale de producție stabilite între Europa de Est și de Vest.

În plus față de porturi eficiente și conexiuni feroviare, transformarea într-un centru regional de comerț și logistică va necesita o logistică competitivă de-a lungul întregului lanț de aprovizionare și desfacere. Îmbunătățirea eficienței acestui lanț – prin îmbunătățirea infrastructurii și a mediului de afaceri din domeniul infrastructurii și prin facilitarea comerțului internațional și a administrării vamilor – generează economii de scală, crește calitatea serviciilor la nivelurile UE, reduce costurile și îmbunătățește productivitatea.

### **Sectorul logisticii din România la răscruce de drumuri**

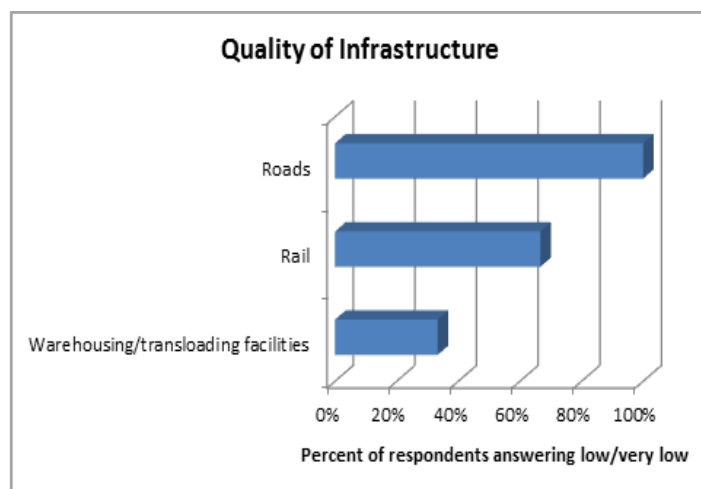
Guvernul recunoaște nevoia de transport eficient și de logistică pentru comerț pentru atingerea potențialului țării ca și centru regional de logistică, ceea ce ar crește și exporturile intra-regionale.

Logistica eficientă are un rol crucial pentru competitivitatea României, pentru a răspunde termenelor și costurilor de control pentru exporturi și importuri către și din UE. Atunci când comparăm Europa și Asia Centrală cu alte regiuni și cu țările cu venit peste medie din cele șase componente de performanță în logistică ale LPI, reies câteva zone care rămân în urmă. Performanța României pe parte de logistică este medie și, drept urmare, insuficientă în comparație cu concurența internațională; ea este limitată de calitatea infrastructurii, punctele vamale și calitatea serviciilor logistice.

Sectorul logisticii din România se află la răscruce de drumuri. Poziționarea strategică la intersecția a numeroase șosele ce leagă Europa de est cu cea de vest și nordul cu sudul și, de asemenea, pe axele de tranzit dintre Europa și Asia, subliniază importanța unei infrastructuri bine dezvoltate pentru România. Totuși, infrastructura de transport din România nu este văzută bine de către operatorii din transport și datele din componenta internă din LPI confirmă următoarele constatări: infrastructura de transport este slabă, fără investiții suficiente, fragmentată și prezintă variații de calitate (

Figura 9).

**Figura 1: Variația calității infrastructurii de transport a României**

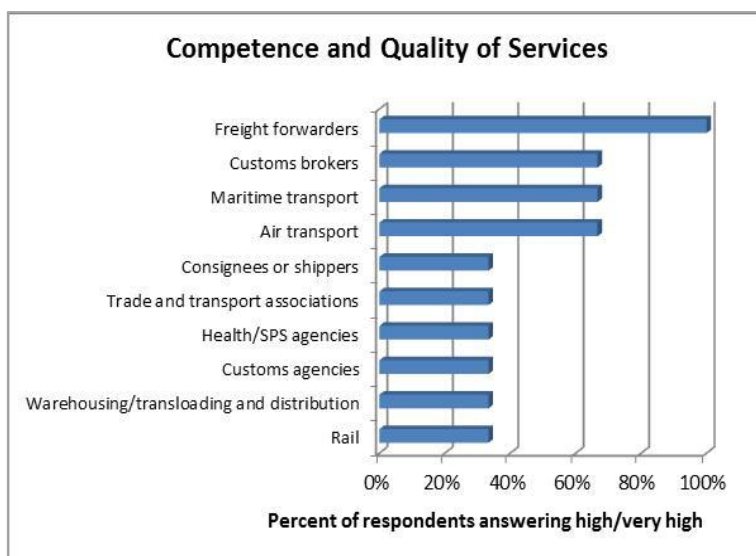


Sursa: LPI 2012, BM.

Drept urmare, infrastructura fizică a României necesită investiții suplimentare pentru a atinge nivelurile de dezvoltare din UE. Asemenea îmbunătățiri ar fi spre beneficiul economiei ca întreg, prin conectarea zonelor rurale la piețe mai mari, îmbunătățind productivitatea și încurajând în general dezvoltarea și o activitate economică sporită. Un plan complet și coordonat de aducere a României la nivelurile UE ar trebui să se afle printre primele prioritățile ale celor care formulează politicile. Nivelul scăzut de dezvoltare reprezintă o oportunitate importantă de a implementa un sistem integrat de transporturi intermodale care ar reduce costurile, ar crește eficiența și ar reduce impactul acestui sector asupra mediului.

Problemele și provocările furnizorilor de servicii logistice profesionale din România țin de îmbunătățirea calității, nivelul serviciilor și de competitivitate (Figura 11). Cota ocupată de logistică în cadrul FDI total este încă scăzută pentru Transport și Depozitare, ridicându-se la aprox. 1% din FDI total în 2009.

**Figura 2: Problemele și provocările pentru furnizorii de servicii logistice profesionale din România țin de îmbunătățirea calității, nivelul serviciilor și competitivitate**

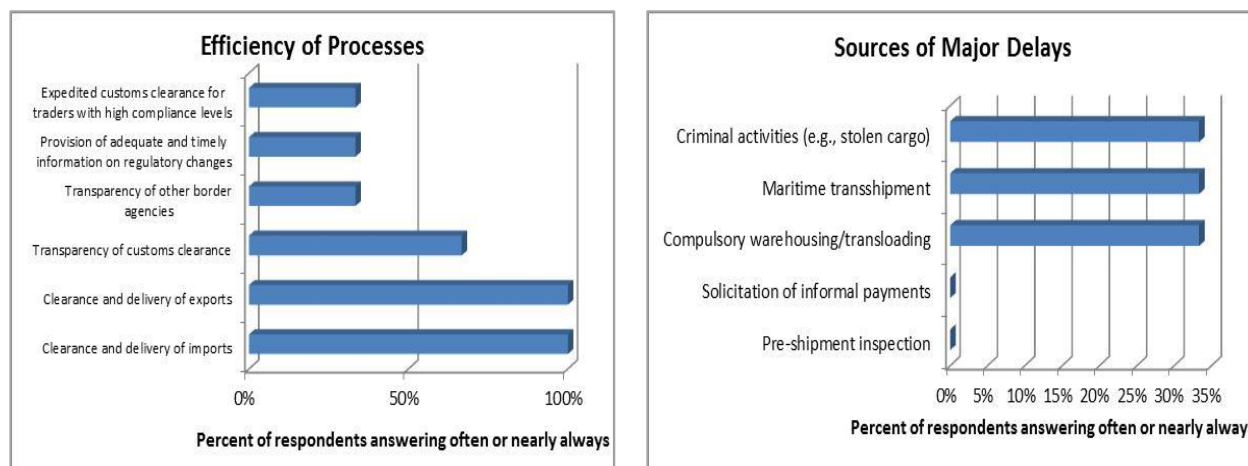


Sursa: LPI 2012, WB.

Datele din LPI 2012 indică, de asemenea, faptul că întârzieri majore<sup>1</sup> și procese ineficiente împiedică competitivitatea și creșterea (Figura 12). O altă problemă tine de procedurile vamale instabile și de lipsa de transparență pentru costurile de transport din Constanța către interiorul continentului.

<sup>1</sup> Un operator a raportat că în timpul transportului intern feroviar prin care se exportau îngrășăminte agricole către China, mai multe containere au fost deschise în mod ilegal, s-a furat din acestea, sigiliul rămânând intact, iar sarcii fiind umpluți cu nisip. Guvernul trebuie să ofere protecție completă în asemenea cazuri.

**Figura 3: Întârzieri majore și procese ineficiente care împiedică competitivitatea și creșterea comerțului**



Date din LPI 2012 – tendința; Sursa: LPI 2012, WB

### **Observații cu privire la acțiunile care țin de politici**

Recomandările și planurile de acțiune de îmbunătățire a performanței în logistică urmează cele trei dimensiuni principale din setul de instrumente TTFA: infrastructură, servicii, și proceduri și procese care au ca scop final creșterea competitivității Regiunii de Vest.

Eforturile actuale de îmbunătățire a logisticii în România se concentrează pe trei lanțuri principale:

1. Tranzitul de bunuri din Asia transportate prin Constanța către Europa de Est, ceea ce necesită un coridor comercial eficace care să poată concura cu rutile alternative prin Europa de Nord.
2. Distribuția de bunuri de consum, produse local și importate către economia națională, care în prezent se caracterizează printr-un cost ridicat al bunurilor, parțial din cauza eliefului (zonă muntoasă), a infrastructurii de o calitate scăzută, dar și din cauza felului în care rețeaua de distribuție este organizată sau lipsei acesteia.
3. Competitivitate îmbunătățită și stimularea exporturilor.

România a reprezentat o destinație atractivă pentru offshoring în sectoarele care implică mâna de lucru. Punctele forte ale sectorului logisticii din România sunt: a) Poziționarea geografică la intersecția a numeroase șosele ce leagă Europa de Vest cu cea de Est, și pe cea de Nord cu cea de Sud, și, de asemenea, pe axele de tranzit dintre Europa și Asia b) O rețea navigabilă extinsă c) Angajați cu nivel ridicat al abilităților d) Low hourly labor costs.

Există oportunități reale de stabilire a României ca locație cheie pentru facilități de producție, importante din punct de vedere al costurilor de producție, prin trecerea de la un lanț de aprovizionare cu costuri reduse la lanțuri de aprovizionare cu valoare adăugată (cum ar

fi Renault Techno Centre pentru cercetare și proiectare care a fost relocate din Paris în București). Totuși, pentru a-și crește competitivitatea ca și locație de producție, România trebuie să-și îmbunătățească rețelele de transport. Punctele slabe identificate în sectorul logistic din România sunt: a) Lungimea limitată a autostrăzilor, b) Prea puține linii ferate cu electricitate, cu o capacitate scăzută și viteza comercială redusă, c) O infrastructură fizică subdezvoltată și de o calitate slabă.

De asemenea, sectorul comerțului are nevoie urgentă de o rețea națională de distribuție, separate de rețelele existente ale distribuitorilor, deoarece în prezent companiile de servicii logistice așteaptă să vadă care vor fi locațiile adecvate pentru rețeaua națională de distribuție.

Guvernul roman ar trebui să crească atractivitatea României, prin introducerea unei scheme de amânare a TVA-ului la importuri, asemănătoare celor aplicate în Europa.

Marile companii de transport maritime consideră Constanta portul lor natural pentru ECE, ceea ce implică nevoia de a avea o abordare strategică cu privire la transferul activităților de producție și asamblare din Europa de Vest pentru a deveni poarta spre Asia pentru Europa Centrală și de Est prin Portul 2 Constanta și centru de distribuție pentru ECE. Crearea rețelelor internațional de lanțuri de aprovizionare și a unei rețele de lanț de aprovizionare cu coridoare de transport pe teritoriul României, precum și un sistem cu un punct de convergență (*hub and spoke*), va ajuta la reducerea timpilor de așteptare și la creșterea nivelurilor serviciilor, plasând astfel România în rețeaua continentală de transport.

De aceea, pentru o dezvoltare mai durabilă a sectorului logistic din România, guvernul și sectorul privat trebuie să dezvolte o viziune și un plan de acțiune pentru logistică atât la nivel intern, cât și la nivel internațional, concentrându-se pe întregul lanț de aprovizionare, mai exact depozitare, încărcare, manevrare și transport, în loc să abordeze fiecare activitate separat. În plus, există nevoie de a exista o organizație care să supravegheze planul de acțiune ("Consiliul Logistic Național") care ar uni toți factorii cheie din sectoarele public și privat pentru a ajuta la formarea de grupuri de proiect care să îndeplinească acțiuni specifice.

Pentru a se poziționa ca centru strategic regional, România are nevoie să înființeze o Asociație pentru Promovarea Logisticii. Scopul acestei asociații ar fi de a promova România ca și centru logistic pentru Europa Centrală și de Est. Această funcție nu este benefică doar pentru zona Constanței, ci va genera o creștere economică pentru numeroase regiuni din România, inclusiv Regiunea de Vest.

România are nevoie de o strategie pe termen lung pentru logistică. În loc să se concentreze pe câștiguri pe termen scurt, ea trebuie să adopte o abordare exhaustivă cu privire la performanța în logistică și un plan coordonat de îmbunătățire a infrastructurii care să tindă spre nivelul UE. Eforturile de atragere a fondurilor UE disponibile pentru infrastructura de transport ar trebui să se concentreze pe asigurarea surselor de co-finanțare de la bugetul de stat, și pe dezvoltarea de parteneriate public-privat bine structurate (de ex. pentru construirea și exploatarea unei segment de autostradă).





## 1. Introducere

---

Facilitarea comerțului se referă la măsurile ce au ca scop reducerea costului și timpului asociate comerțului trans-frontalier. Acestea depind de calitatea rețelelor ce formează infrastructura de transport, și de costul și timpul asociate cu procedurile de comercializare trans-frontalieră ce țin de Autoritatea Vamală și alte agenții administrative implicate în procesul de control vamal). Acestea depind, de asemenea, de mediul de reglementare care poate împiedica sau ajuta la transportul de mărfuri, persoane sau vehicule atunci când avem de-a face cu comerț trans-frontalier. Drept urmare, problemele care țin atât de infrastructura de tip hard, cât și de cea de tip soft trebuie analizate pentru a se reuși un grad mai ridicat de integrare în cadrul regiunii și la nivel de UE.

Creșterea economică și prosperitatea depind de cât de eficace este lanțul de aprovizionare dintr-o țară și cum se conectează acesta la piețele învecinate și la cele globale. Chiar dacă relieful joacă un rol important, politica contează pentru performanța în logistică, indiferent dacă se referă la investițiile în infrastructură, facilitarea comerțului la graniță sau un mediu care să încurajeze serviciile logistice (Caseta 1).

### **Caseta 1: Facilitarea Comerțului și Logistica: Ce trebuie îmbunătățit la lanțurile de aprovizionare**

În 2007, Banca Mondială a propus conceptul care este azi acceptat pe larg de performanță în logistică, acesta devenind între timp un cadru standard pentru analiza lanțurilor de aprovizionare naționale. Performanța în logistică surprinde diferitele dimensiuni ale eficienței lanțului de aprovizionare, inclusiv felul în care lanțurile de aprovizionare se leagă la nivel global și regional, și cum fiecare este influențat de cadrul și politicile naționale. Cei trei piloni ai performanței în logistică sunt:

- Disponibilitatea și calitatea infrastructurilor cu legătură cu comerțul: porturi, aeroporturi, șosele, căi ferate.
- Transparență a procedurilor implementate de Autoritatea Vamală și alte agenții de control vamal.
- Dezvoltarea și calitatea serviciilor logistice cum ar fi transportul cu camioane, depozitarea, distribuția, transportul și agenții vamali, și servicii logistice cu valoare adăugată (furnizori de servicii logistice terți și de grad patru).

Astfel, performanța în logistică și abilitatea țărilor de a se conecta la piețele internaționale depind de o gamă de intervenții ale politicii care pot fi implementate la nivel național. Thus, logistics performance and the ability of countries to connect to international markets sau, din ce în ce mai mult, la nivel regional. Domeniile de prioritate pentru îmbunătățirea performanței în logistică:

- Integrarea regională și dezvoltarea de coridoare comerciale: puncte de trecere a frontierei, regimuri de tranzitare;
- Reforma vămilor și facilitarea comerțului;
- Managementul granițelor ce se extinde dincolo de Autoritatea Vamală;
- Reforma porturilor;

- Reglementări și dezvoltarea serviciilor logistice (cum ar fi transportul cu camioane, servicii logistice furnizate de către terți, distribuție și depozitate);
- Dezvoltarea unor indicatori de performanță; și
- Stabilirea de coaliții publice-private pentru reforme.

Îmbunătățirea logisticii de-a lungul întregului lanț de aprovizionare va contribui la crește prin mai multe canale:

1. **O mai bună productivitate** printr-o fiabilitate crescută a logisticii și prin reducerea costurilor de logistică<sup>2</sup>.
2. **Optimizare** în întregul sector de distribuție en-gros și en detail. Aceasta ajută la raționalizarea rețelelor de distribuție. De asemenea, permite externalizarea activităților secundare astfel încât furnizorii de servicii logistice să poată atinge un nivel de producție și să beneficieze de pe urma economiilor de scară asociate. Concurența din acest sector ar asigura că câștigurile pe parte de eficiență și producție se traduc prin prețuri mai scăzute pentru utilizatorii de servicii logistice.
3. **O mai bună conectivitate** și extinderea implicării în lanțuri de aprovizionare bazate pe comerț.

Totuși, dezvoltarea de servicii logistice moderne necesită eforturi la mai multe niveluri. Ea necesită stabilirea de conexiuni fiabile, la prețuri accesibile. De asemenea, ea necesită eforturi de optimizare a rețelelor prin integrarea atât a furnizorilor locali, cât și a celor internaționali. Presupune reducerea costului de traversare a frontierei prin inițiative de facilitare a comerțului. De asemenea, ea necesită îmbunătățirea mediului de afaceri pentru a ajuta furnizorii de servicii logistice să-și atingă economiile de scară în domeniul lor principal, prin externalizarea activităților secundare; și crearea de condiții pentru ca furnizorii de servicii logistice să ofere aceste servicii cu valoare adăugată. În plus, dată fiind tendința dominantă de a dezvolta servicii logistice prietenoase mai ales în Europa – este, de asemenea, important să fie ajutate firmele care trec la modele de afaceri care reduc impactul asupra mediului.

## 2. Facilitarea comerțului în România și performanța în logistică

### 2.1. Costuri comerciale

Diferențele de dimensiune și caracteristicile economiilor naționale nu sunt singurele explicații pentru diferențele din volumul comerțului și din complexitatea acestuia, din punct de vedere al participării la export și al diversificării modelurilor de comerț. Distanța și constrângerile ce țin de aprovizionare și ineficiențele joacă un rol important. Costurile comerciale bilaterale dintre țări includ prețul echivalentul reducerii comerțului internațional

---

<sup>2</sup> Estimările indică faptul că costurile suportate de sectorul producției pentru activitățile logistice asociate variază între 10% și 30% din cifra de afaceri.

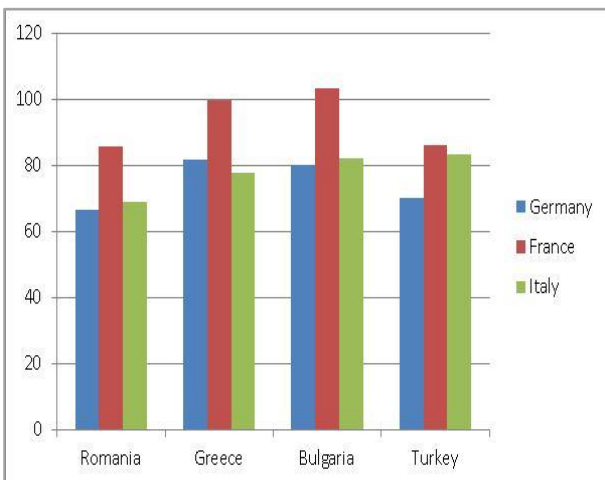
comparativ cu potențialul producției interne din țara de origine și consumul din piețele de destinație<sup>3</sup>. Costurile comerciale bilaterale mai ridicate conduc la fluxuri comerciale bilaterale mai scăzute.

România are costuri comerciale mai scăzute decât alte țări din regiune (Figura 4, panoul din stânga). Costurile comerciale față de piețele UE sunt mai scăzute pentru România decât pentru Turcia care este mai departe de UE decât România și este mai puțin integrată în UE din punct de vedere economic. România performează mult mai bine decât Grecia și Bulgaria pe aceleași distanțe.

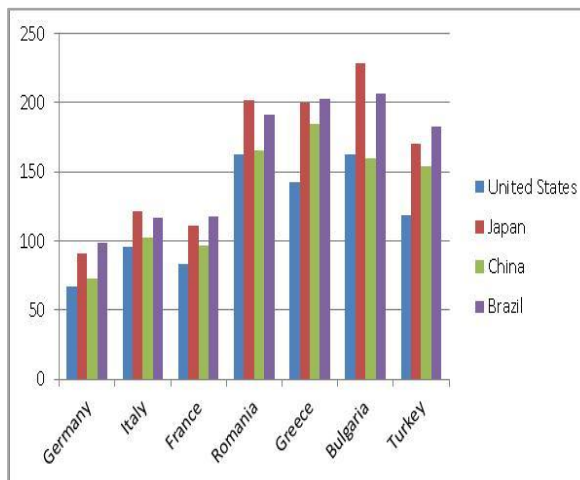
În ceea ce privește piețele de la distanță, Turcia stă mai bine, în timp ce România are aceleași modele de costuri ca și Bulgaria și Grecia, în ciuda faptului că Grecia este mult mai bine poziționată din punct de vedere al conexiunilor de transport decât România și Bulgaria, țări cu deschidere la Marea Neagră (Figura 4, panoul din stânga). Comparativ cu alte membre mai vechi ale UE, România are costuri comerciale duble față de Germania, Italia și Franța, indiferent dacă destinația este SUA; Japonia, China sau Brazilia.

**Figura 4: Costuri comerciale bilaterale pentru România și țări comparative (echivalent ad valorem)**

**Față de membre UE**



**Față de țări non-UE**



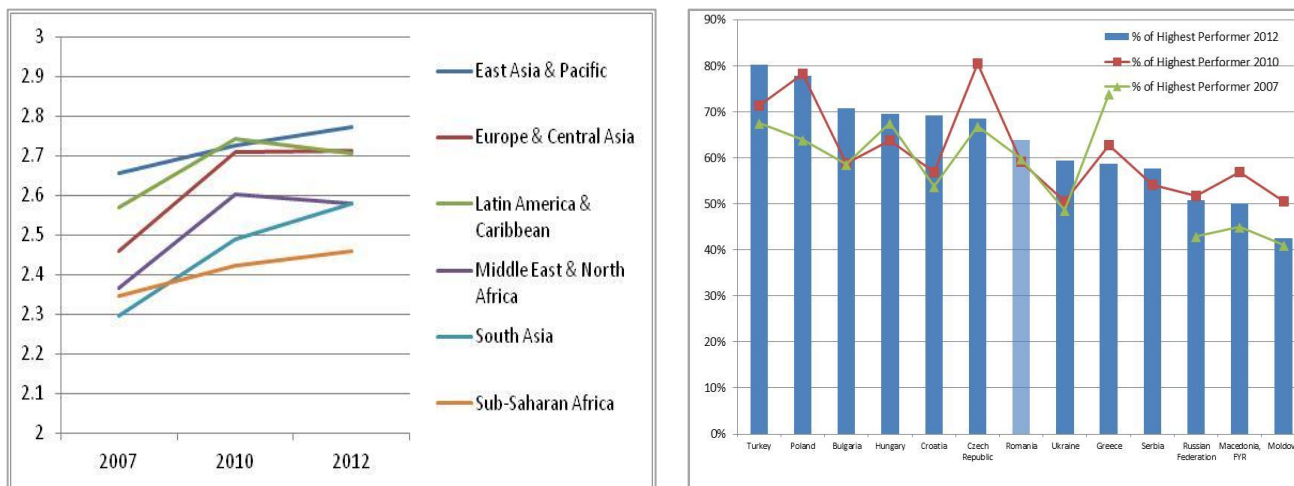
<sup>3</sup> Raportul World Bank-UNESCAP publicat recent (Arvis et al. Trade Cost in the Developing World, Policy Research Paper WPS6309, World Bank 2013) propune măsuri exhaustive pe parte de costuri comerciale pentru 178 de țări pe perioada 1995-2010 utilizând metologia gravității inverse conform Novy (2013). Costurile comerciale sunt echivalentul ad valorem calculate din datele de comerț și de producție. Costurile comerciale au două categorii principale de surse. Prima are legătură cu factorii complet bilaterali de separare între exportator și importator, care sunt mai dependenți de factorii exogeni, mai degrabă decât de alegerile de politică (de ex. distanța geografică, costurile de transport și timpul asociat cu transportul, caracteristicile comune între partenerii comerciali cum ar fi limba, istoria comună, o frontieră comună sau participarea la aceeași comunitate economică). Cea de-a doua categorie constă în costuri de comerț endogene, care sunt factori specifici originii sau destinației, și care, într-un fel reprezintă “grosimea” granițelor lor (de ex. performanța în logistică pe parte de cost, întârziere și fiabilitate, și blocaje în facilitarea comerțului cum ar fi controlul vamal și sistemele de transit cu țări terțe, conectivitate internațional, cum ar fi existența de servicii regulate maritime, aeriene sau terestre, și măsuri care țin de tarife și care nu țin de tarife).

## 2.2. Performanța în logistică

Costurile comerciale ridicate sunt asociate cu o performanță în logistică slabă, conform indicilor comparabili la nivel internațional.

România a înregistrat anumite progrese pe parte de facilitare a comerțului și a logisticii în ultimii ani, așa cum se reflectă în statisticile internaționale. Performanța lanțurilor de aprovizionare internaționale este măsurată cu ajutorul Indexului Performanței în Logistică 20124 (LPI). LPI5 reprezintă o evaluare multidimensională a performanței în logistică și arată că, așa cum s-a întâmplat și în anii anteriori, performanța totală în Europa și Asia sunt mult înaintea celei din Asia și din alte regiuni dacă ne referim la întreaga performanță în logistică măsurată cu ajutorul LPI. Conform Indexului de performanță în logistică publicat de curând, România a trecut pe poziția 54 în 2012, echivalentul a 63,8% din poziția 1, echivalentul a 59,1% din LPI anterior (2010) și al poziției nr. 51 sau 59.8% din LPI 2007, totuși România face încă parte din grupul de performeri parțiale pe parte de performanță în logistică (Figura 5).

**Figura 5: ECA performează bine, totuși logistică reprezintă o provocare principală pentru România**



Scorul LPI; Date din LPI 2007 – 2012 – tendința Sursa: LPI 2012, WB. Date din LPI 2007 – 2012 – tendința Sursa: LPI 2012, WB.

<sup>4</sup> Banca Mondială (2012). "Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy" Washington DC.

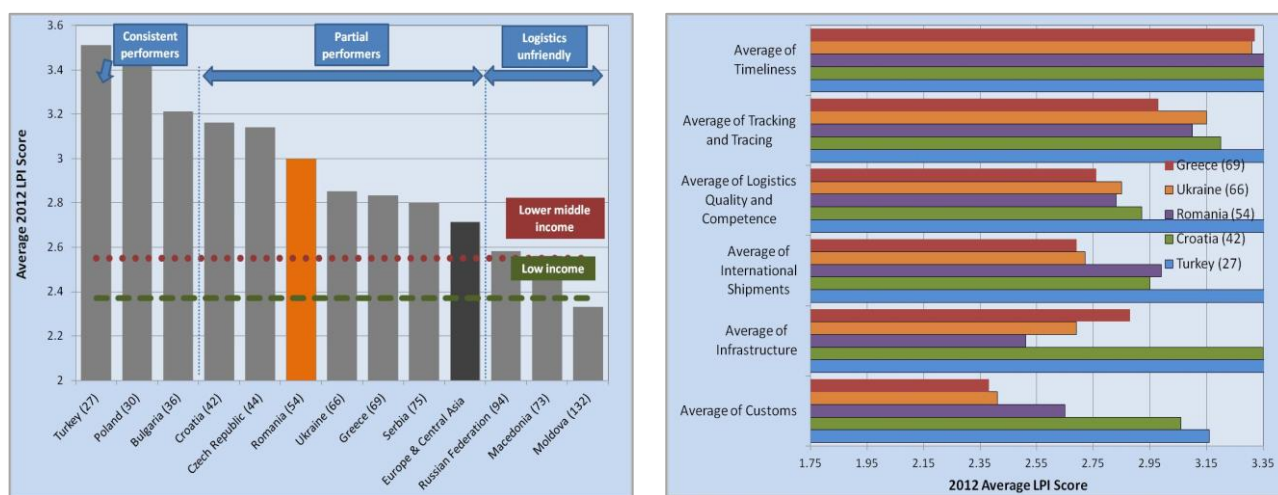
<sup>5</sup> LPI acoperă întregul lanț de aprovizionare, și, pentru că rezultatele se bazează pe un sondaj asupra părerii a peste 1000 de profesioniști în domeniul logisticii din întreaga lume, el este un instrument util pentru compararea performanței în logistică între țări și pentru identificarea priorităților de reformă în cadrul țărilor. Performanța în logistică (LPI) este media ponderată a scorurilor unei țări pe șase dimensiuni cheie referitoare la mediul de logistică din acea țară: 1) Eficiența procesului de control vamal (viteza, simplitate și predictibilitatea formalităților), așa cum este el efectuat de agențiile de control vamal, inclusiv autoritatea vamală; 2) Calitatea infrastructurii de comerț și transport (porturi, căi ferate, tehnologia informației); 3) Ușurința de a face transporturi la tarife competitive; 4) Competența și calitatea serviciilor logistice (operatori de transport, brokeri vamali); 5) abilitatea de a putea urmări comenzile; 6) Punctualitatea transporturilor pentru fi livrate la destinație în timp util.

În ciuda progresului înregistrat, facilitarea comerțului și logistica rămân o provocare cheie a agendei competitivității comerciale pentru România, care rămâne în grupul de performerii parțiali pe parte de logistică.

Atunci când compară, Europa și Asia Centrală cu alte regiuni și cu grupul țărilor cu venit peste medie din punctul de vedere al celor șase componente ale LPI ale performanței în logistică, reies mai multe zone care rămân în urmă. România este cel mai mult constrânsă de către calitatea infrastructurii, vamă și serviciile logistice (

Figura 6).

**Figura 6: Zone cheie rămase în urmă pe parte de performanță în logistică: calitatea infrastructurii, vama și calitatea serviciilor logistice**



Date din LPI 2007 – 2012 – tendința și indicatorii pe componente Sursa: LPI 2012, WB.

### 2.2.1. Potențialul de a deveni un centru regional de comerț și logistică

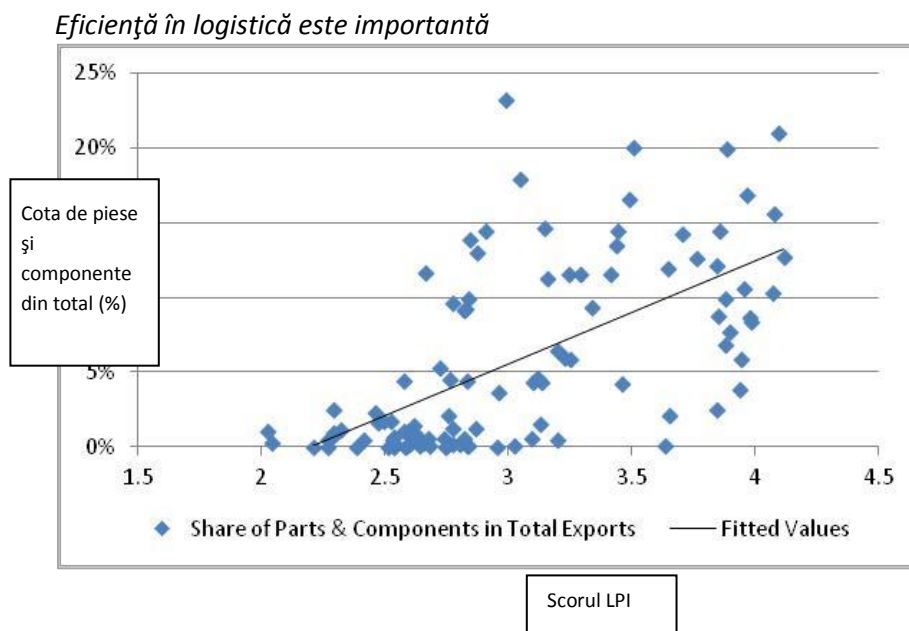
România se poate poziționa ca centru regional strategic și logistic pentru Europa Centrală și de Est. Ea are o poziție geografică și economică bună deoarece reprezintă principala paortă de acces dintre Asia și Europa, și, în plus, are posibilitatea de a face transport maritim, fluvial, feroviar și rutier. Cu condiția stabilirii unei legături feroviare fiabile de lungă distanță între Portul Constanța și Regiunea de Vest și Europa, România poate profita de creșterea economică din Europa de Est și de rețelele regionale de producție stabilite în Europa de Est și cea de Vest.

În plus față de porturi eficiente și legături feroviare, pentru a deveni un centru regional și logistic va fi nevoie de logistică competitivă pe întregul lanț de aprovizionare. În caz contrar. Fragmentarea lanțurilor de aprovizionare reduce productivitatea. Îmbunătățirea eficienței lanțului de aprovizionare – prin îmbunătățirea infrastructurii și a logisticii și prin facilitarea comerțului internațional, prin administrarea frontierelor – generează economii de scară, crește calitatea serviciilor la nivelul din UE, reduce costurile și îmbunătățește productivitatea. La nivel

global, chiar și o convergență modestă a performanței în logistică poate crește PIB-ul cu aproape 5% și comerțul cu 15%. Reducerea barierelor din lanțul de aprovizionare scade costurile și reduce, astfel, prețurile, atât pentru consumatori și pentru firmele care importă inputuri pentru producție. Pe termen lung, facilitarea comerțului promovează o schimbare a resurselor către industrii și firme mai productive, crescându-se astfel productivitatea și salariile (Încurajarea comerțului: Valorificarea oportunităților de creștere – Raportul Băncii Mondiale-WEF, Ianuarie 2013).

În plus, este important să fi eficient în performanța în logistică. Cercetările recente demonstrează faptul că comerțul în rețea este mai sensibil la îmbunătățiri în performanța în logistică a țării importatoare de piese și componente decât comerțul cu bunuri finite (Figura 7, sursa Arvis et al. 2010) indicând o zonă importantă de politică care sprijină dezvoltarea rețelelor internaționale de producție și potențialul de upgradare a logisticii pentru a afecta diferitele sectoare economice. De exemplu, un sector aparte care poate fi sensibil la calitatea logisticii este comerțul cu piese și componente. Aceste produse sunt comercializate în cadrul rețelelor de producție internaționale în cazul cărora viteza și fiabilitatea în livrare sunt cruciale. Producția în rețea se bazează masiv pe serviciile logistice eficiente din punct de vedere al costurilor pentru a trimite producția în diverse țări și pentru a reduce la minim costurile de transport.

**Figura 7: Relația dintre cota de piese și componente din totalul exporturilor și scorul LPI**



Observație: Cotele de exporturi sunt concepute ca valoare a exporturilor de piese și componente împărțită la valoarea exporturilor totale. Datele se referă la 2008, sursa este Comtrade via WITS. Sectorul pieselor și componentelor este definit prin utilizarea anexei 1 din Kimura, Takahashi, și Hayakawa (2007).

Sursa: Sondajul de performanță în logistică, 2009, și Baza de date statistice despre comerțul cu mărfuri a Națiunilor Unite (Comtrade), <http://comtrade.un.org/db>.

Figura 7 indică o asociere puternică, pozitivă între performanța în logistică și cota de piese și componente în exporturile totale. O cotă mai ridicată pe parte de piese și componente indică o implicare mai accentuată în rețelele de producție internaționale, precum și un grad mai ridicat de specializare în acest sector, asociații confirmate de cercetări recente. Cercetările lui Saslavsky și Shepherd confirmă aceste și oferă, astfel, alt motiv întemeiat pentru ca țările să își îmbunătățească performanța în logistică: dorința răspândită pentru integrare mai elaborată și mai adâncă în producția răspândită la nivel internațional.

În consecință, dezvoltarea sectorului logisticii poate juca un rol cheie la promovarea unei integrări mai solide în rețelele de producție internaționale. Factorii politici pot ajuta la clădirea unei competențe în logistică, ceea ce implică aspecte ca reglementarea transporturilor și a sectoarelor conexe, proceduri vamale, dezvoltarea infrastructurii și a sectorului privat.

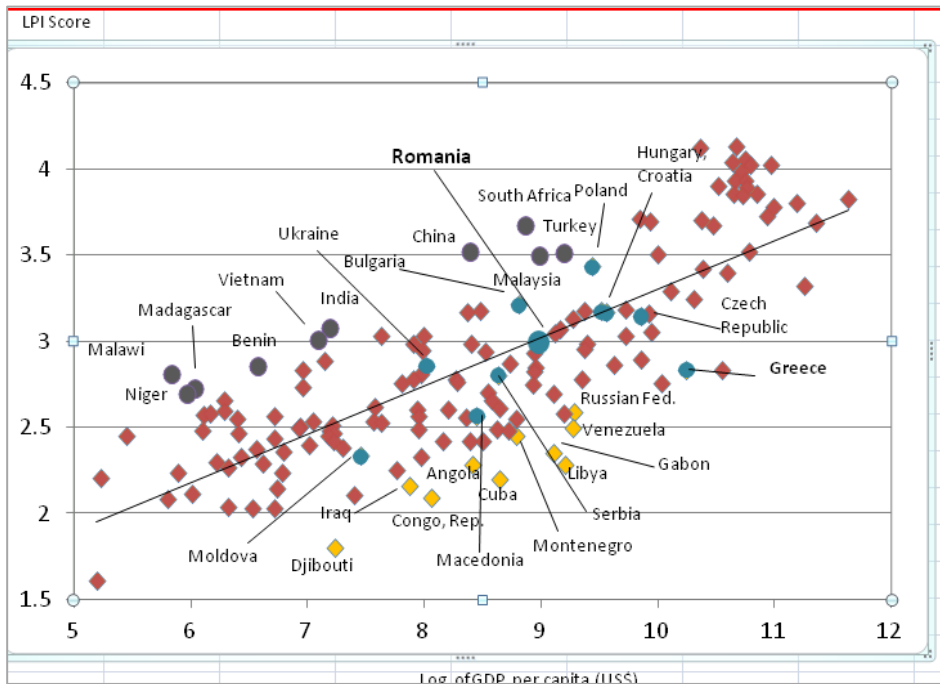
Totuși, România performează doar în conformitate cu nivelul său de venit în cadrul LPI 2012 (

Figura 8). Chiar dacă doar venitul nu poate explica de ce performanța variază masiv de la o țară la alta în cadrul anumitor grupuri de venit – mai ales în grupurile de țări cu venit redus și mediu – dispersia în cadrul grupurilor de venit indică faptul că politica, precum și veniturile, afectează performanța în logistică.

**Figura 8: România performează în conformitate cu nivelul său de venit în cadrul LPI 2012, în timp ce alte țări din regiune cu venituri similare, performează peste medie**

*LPI 2012, țări cu performanță sub și peste medie*





Sursa: LPI 2012, WB.

Țările care performează sub medie (romburi galbene) sunt țări fără venit ridicat cu cele mai mici 10 valori reziduale. Țările care performează sub medie (cercuri mov) sunt țări fără venit ridicat cu cele mai mari 10 valori reziduale.

### 2.3. Ordonarea performanței în logistică la nivel intern

Pentru a fi competitivă România are nevoie absolută de o logistică eficientă, pentru a putea răspunde termenelor limită și costurilor de control cu privire la exporturi și importuri către și din UE. O logistică de nivel înalt este esențială pentru a sprijini performanța companiilor care au operațiuni pe piețele interne, cum ar fi cele de transport și distribuție. În cele din urmă, dezvoltarea de servicii eficiente și a unei infrastructuri eficace va permite României să joace un rol central în dezvoltarea schimburilor directe (și a tranzitului) cu celelalte țări din Europa Centrală și de Est.

Totuși, înțelegerea logisticii interne mai ales în țările cu venit peste mediu devine din ce în ce mai importantă deoarece acestea fac demersuri pentru a evolua în cadrul lanțurilor de aprovizionare. Totuși, dacă aceste eforturi sunt complete și sunt abordate la nivel național acolo unde are loc implementarea politicilor, ele pot avea rezultatul opus de scădere a diferențelor dintre zonele de bază și cele conduc/rămân în urmă, reducând astfel oportunitățile de îmbunătățire a performanței.

Drept urmare, o strategie națională pentru transport și logistică care să identifice prioritățile de investiții în infrastructură și în serviciile logistice este esențială pentru

formularea unei strategii regionale în Regiunea de Vest. Numeroase aspecte identificate în timpul interviurilor cu companiile din industrie și companiile de logistică din Regiunea de Vest au indicat politici care trebuie abordate la nivel național, pentru a putea fi eficiente și, în consecință, acest raport se concentrează pe politici naționale care, la rândul lor, afectează performanța Regiunii de Vest.

Totuși, evaluarea performanței logistice la nivel sub-național este încă în desfășurare și indicatorii cei mai des utilizați subliniază aspectele de infrastructură, dar nu abordează eficace și aspectul de calitate a serviciilor.<sup>6</sup>

Așa cum s-a descris mai devreme, performanța în logistică cuprinde cel puțin trei dimensiuni inter-dependente. Prima se referă la calitatea și cantitatea infrastructurii: infrastructuri nodal și multinodale, zone disponibile pentru operațiuni logistice, și disponibilitatea tehnologiei informației pentru diverși operatori logistici. Cea de-a doua dimensiune se referă la procedurile aplicabile operațiunilor logistice și comerciale, mai ales, dar fără a se limita exclusiv la procedurile vamale. În cele din urmă, competitivitatea în logistică este determinată în principal de disponibilitatea și competența furnizorilor de servicii (transport, case de expediții, servicii logistice oferite de terți) disponibili pentru operațiuni atât internaționale, cât și interne.

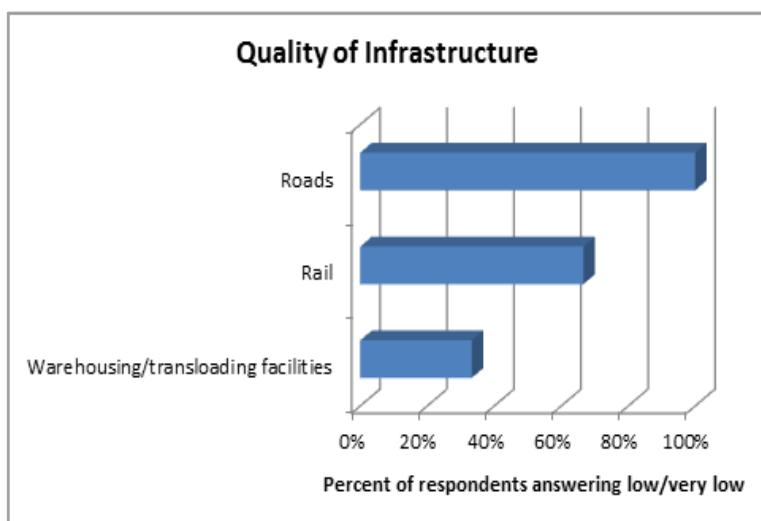
Performanța României în logistică este medie și, drept urmare, insuficientă în relația cu concurența internațională. Sectorul logisticii din România se află la o intersecție de drumuri. Fiind poziționată strategic la intersecția a numeroase șosele care leagă Europa de Vest cu cea de Est, și Nordul cu Sudul, și, de asemenea, pe axele de tranzit dintre Europa și Asia, subliniază importanța unei infrastructuri bine dezvoltate pentru România. Totuși, infrastructura de transport a României nu este bine văzută de operatorii de transport. Pe de o parte, infrastructura feroviară este învechită și nu satisface nevoia de viteză și numeroși operatori reclamă faptul că infrastructura rutieră este depășită din cauza numărului de autovehicule și solicită extinderea a numeroase șosele naționale de la o bandă la două benzi. Datele din componenta internă a LPI confirmă aceste constatări: infrastructura de transport este slabă, nu se investește în ea, este fragmentată și variază din punct de vedere al calității (

Figura 9).

**Figura 9: Infrastructura de transport a României variază din punct de vedere a calității**

---

<sup>6</sup> Există o nevoie stringentă de a dezvolta indicatori noi pentru evaluarea costurilor de logistică sub-națională. Chiar dacă măsurătorile actuale ale accesului și mobilității au tendința de a se concentra pe densitatea infrastructurii, este critic să se includă, de asemenea, calitatea și costul serviciilor.



Date din LPI 2012; Sursa: LPI 2012, WB.

Pe de altă parte, rețeaua fluvială este dezvoltată doar în regiunile de sud și sud-est ale țării care oferă acces la Dunăre și Marea Neagră, totuși există oportunități de creștere a volumului transportului pe apă și în alte regiuni, dat fiind costul redus al acestui tip de transport comparativ cu transportul rutier sau aerian. În plus, infrastructura de aeroporturi nu este dezvoltată suficient pentru a sprijini transportul aerian de mărfuri.

Drept urmare, infrastructura fizică a României necesită investiții suplimentare pentru a atinge nivelurile de dezvoltare din UE. Asemenea îmbunătățiri ar aduce beneficii economiei ca întreg prin legarea zonelor rurale de piețe mai mari, îmbunătățind productivitatea, reducând costurile de transport. Such improvements would benefit the economy overall by connecting rural areas to larger și încurajând în general dezvoltarea și o mai mare activitate economică. Un plan exhaustiv și coordonat de aducere a infrastructurii României la nivelurile din UE ar trebui să se afle printre primele prioritățile ale celor ce formulează politicile. Nivelul scăzut de dezvoltare prezintă o oportunitate semnificativă pentru implementarea transportului intermodal integrat ceea ce ar reduce costurile, ar crește eficiența și ar reduce impactul acestui sector asupra mediului.

S-a demonstrat, totuși, că tipul și locația infrastructurii de transport influențează semnificativ performanța în logistică și că dezvoltarea a infrastructurii de bază pentru a se potrivi scopului joacă un rol capital. De aceea, investițiile strategice din parte sectorului public pot transmite un semnal pozitiv posibililor cumpărători și vânzători pentru ca aceștia să angajeze producția pe piață, precum și crearea mediului necesar pentru ca sectorul privat să ofere servicii logistice.

O analiză mai detaliată asupra performanței în logistica internă utilizând abordarea din faza I a Setului de Instrumente pentru Evaluarea Facilitării Comerțului și a Transportului

(TTFA)<sup>7</sup> pentru Regiunea de Vest a României oferă o trecere în revistă a situației referitoare la comerțul și transportul internaționale, din punct de vedere al costurilor de tranzacționare și transport și al eficienței serviciilor asociate și a infrastructurii. Astfel, evaluarea ajută la dezvoltarea unei fișe de parcurs a reformei cu priorități și bazate pe dovezi în vederea îmbunătățirii performanța României pe parte de logistică și competitivitatea și identifică mai multe domenii de îmbunătățit la nivelul țării respectiv, la cel regional cu focalizare și impact direct asupra Regiunii de Vest. Setul de Instrumente TTFA 8 ajută la abordarea unei game largi de aspecte ce țin de facilitarea comerțului și a serviciilor logistice, de infrastructură, reglementări și proceduri vamale care pot afecta competitivitatea comerțului.

Evaluarea TTFA se bazează pe interviuri ample cu importatori și exportatori, case de expediții, agenții publice inclusiv Agenția Vamală, ANSVSA, Ministrele Transporturilor, Economiei, Comerțului), analiza datelor primare și analize comparative asupra surselor secundare din alte țări, precum și pe studiile Băncii Mondiale cu privire la aspectele menționate.

### **2.3.1. Infrastructura de transport și furnizarea de servicii de transport**

Infrastructura asociată comerțului în România este formată din șosele, căi ferate, transport fluvial, porturi, aeroporturi și facilități de depozitare și transfer de mărfuri. Aproximativ 60% din mărfurile transportate pe distanțe lungi sunt transportate rutier, cea mai scăzută cotă de transport rutier din Europa Centrală și de Est. Acesta este urmat de transportul maritim cu aprox. 31.2%, transportul feroviar cu 20%, transportul fluvial cu 20%, care reprezintă cota cea mai ridicată pentru transport fluvial de mărfuri din ECE și depozitare cu 5.2%.

București domină sectoarele industriale și de logistică ale țării și este popular datorită poziționării sale strategice— 225km de Portul Constanța, 850km de Budapesta, și la intersecția a două coridoare Pan-Europene. Totuși, în cazul Bucureștiului, operatorii au indicat nevoia urgentă de conectare a autostrăzii la oraș, mai sunt 6 km de construit care ar trebui să reprezinte o prioritate pentru guvern, deoarece aceștia cresc timpul de deplasare cu aprox. 30 de minute, atât cât îi ia unui camion să iasă din oraș. Ar trebui să se țină cont și de un inel în jurul Bucureștiului.

În același timp, Timișoara, Arad și Regiunea de Vest României devin din ce în ce mai populare, împreună cu Clujul, Sibiu, Brașov și Constanța. Totuși, sectoarele de producție, mai ales fabricarea de automobile, se regăsesc în vestul și nordul țării. Companiile multinaționale din industria auto sunt atrase de apropierea de Ungaria, costuri cu mâna de lucru mai scăzute

---

<sup>7</sup> Publicată în 2010, Evaluarea Facilității Comerțului și a Transportului (TTFA) reprezintă un instrument util de identificare a obstacolelor în calea fluidității lanțurilor de aprovizionare. Ducând perspectiva furnizării de servicii către comercianți, evaluarea TTFA se bazează pe fapte și date colectate printr-o serie de întâlniri și interviuri cu principalii participanți din mediul public și privat la aceste lanțuri de aprovizionare internaționale. Aceștia includ autoritatea vamală și alte agenții vamale, autorități de reglementare în domeniul transporturilor, case de expediții, operatori de transport, porturi și altele. Setul de instrumente ajută la conceperea de planuri de acțiune în vederea îmbunătățirii performanței în logistică pe cele trei mari dimensiuni ale sale: infrastructură, servicii, și proceduri și procese.

<sup>8</sup> Instrumente de diagnostic asemănătoare au fost aplicate și peste 50 de țări din întreaga lume și mai recent, evaluări regionale.

și o mai bună disponibilitate a terenului mai competitiv din punct de vedere al prețurilor față de București. Totuși, interviurile cu companiile din industrie și companiile logistice uarată că acestea au ca obstacol infrastructura slabă, dar situația se îmbunătățește încet. Câteva îmbunătățiri de scară ale infrastructurii sunt în desfășurare, cum ar fi noua autostradă A2 între Constanța și București.

În plus, dat fiind că majoritatea mărfurilor sunt transportate pe axa nord-vest (care include Regiunea de Vest), acolo unde puterea de cumpărare a consumatorilor este cea mai mare, Ministerul Transporturilor se concentrează în mod strategic pe cele trei proiecte prioritare TEN-T care trec prin România și de la care se așteaptă să conducă la noi localități logistice emergente, pe măsură ce se îmbunătățește accesul la orașele din regiune: Axele nr. 7 & 22 (Constanța – București – Timișoara/Arad – Budapesta) și 18 (Dunăre), și locațiile alese de către companiile principale concentrate pe locații din axele nr.7 & 22.

Se așteaptă ca în martie 2013, un nou pod peste Dunăre să fie 'gata' și 'funcțional'. Asigurând transportul rutier și feroviar între Vidin și Calafat, podul se așteaptă a oferi o legătură vitală pentru o rută prioritară din Rețeaua Trans-Europeană de Transport (TEN-T).

### ***Conectivitate de la locală la globală***

Există cinci motive principale pentru care este atât de importantă concentrarea pe nivel sub-național. În primul rând, există o creștere semnificativă a resurselor guvernamentale și la nivel de agenție care sunt investite în îmbunătățirea coridoarelor comerciale internaționale. Investiția are ca scop fie creșterea producție sau îmbunătățirea accesibilității. Presupunerea este că, ulterior investiției, va exista o îmbunătățire a fluxurilor comerciale ca urmare a scăderii costurilor de transport. Dovada că acest lucru se întâmplă este amorfă și, în unele cazuri, infrastructura care este dezvoltată nu este întotdeauna suficientă pentru cererea existentă. Este clar că nu se ține întotdeauna cont de factorii care formează răspunsul în furnizarea serviciilor.

Cadrul de politică propus în WDR are transportul ca infrastructură de conectare. Cercetările demonstrează că infrastructura de transport are cel mai important impact extern asupra costurilor la nivel de firmă.

Îmbunătățirea conectivității prin servicii adecvate poate reduce efectul de barieră tarifară al distanței lungi față de piețele majore. WDR demonstrează că există un cerc vicios între transport și comerț – costurile de transport scad pe măsură ce comerțul crește, ceea ce, la rândul său, scade costurile de transport. Drept urmare, creșterea interacțiunilor locale și reducerea distanțelor economice din interiorul unei țări și la nivel global contribuie la aceste cercuri vicioase.

Cadrul de politică propus în WDR are transportul ca infrastructură de conectare. Cercetările demonstrează că infrastructura de transport are cel mai important impact extern asupra costurilor la nivel de firmă.

### ***Infrastructură***

Presupunerea de bază este că existența șoselelor va conduce la scăderea costurilor de transport. Mai ales în ultimii zece ani, Banca Mondială și alți finanțatori, precum și guvernele, au investit resurse uriașe în refacerea și extinderea rețelelor de șosele.

Dezvoltarea rețelei rutiere este, de obicei, susținută prin argumentul că costurile de transport s-ar putea reduce și ar exista volume mai ridicate atât ale traficului comercial intern, cât și internațional. Totuși, în zonele rurale din Africa, Raballand et al. (2010) au arătat recent că această abordare ignoră faptul că fermierii s-ar putea să nu-și poată permite utilizarea unui camion din cauza unui surplus agricol scăzut și din cauză că costurile operaționale și autovehiculul nu pot fi trecute asupra utilizatorilor pentru a scădea tarifele de transport. Aceasta s-ar datora, parțial volumelor reduse per capita produse, ceea ce poate să nu fie fezabil din punct de vedere economic să se utilizeze autovehicule. Câteva dintre soluțiile posibile propuse de Raballand et al. propuse includ: acordarea unei atenții sporite mijloacelor intermediare de transport pentru a completa îmbunătățirile rutiere, și explorarea de modele de marketing inovative care să permită fermierilor să-și consolideze producția.

Este, drept urmare, clar că simpla existență a unei infrastructuri de transport nu este o condiție suficientă pentru servicii logistice eficiente.

### **2.3.2. Piața transportului de mărfuri – strategii de dezvoltare**

Lansată în ultima parte a lui 2010, prima Strategie Intermodală de Transport a României are ca scop un impact direct asupra infrastructurii existente de transport de mărfuri prin atragerea de volume din sectorul rutier în sectorul feroviar și naval, crescându-se astfel eficiența. Dezvoltarea sectorului logistic local, lansarea de noi platforme multimodale și integrarea transportului feroviar pentru companiile 3PL se așteaptă să stimuleze cota transportului feroviar printre celelalte mijloace de transport.

### **2.3.3. Transportul rutier**

Infrastructura rutieră a României este printre cele mai puțin dezvoltate din Europa din punct de vedere al acoperirii, și are un nivel scăzut al conectivității cu alte state membre UE și un nivel de siguranță scăzut. România are în prezent aproximativ 400 kilometri de autostradă.

Din punct de vedere al lungimii, România are cea mai scurtă lungime de autostrăzi din ECE, aprox. 400 de km, în timp ce Ungaria și Polonia au peste 800 de km sau Germania 10.000 de km. A existat o creștere puternică a transportului rutier de mărfuri de la peste 5000 mil T-km în 1998 la peste 20.000 mil T-km în 2008, iar volumul transportului rutier național se îmbunătățește încet. Principalele destinații internaționale pentru transportul rutier din România sunt: Ungaria, Italia, Bulgaria, Germania, Franța, iar principalele țări care transportă către România sunt: Bulgaria, Italia, Ungaria, Austria.

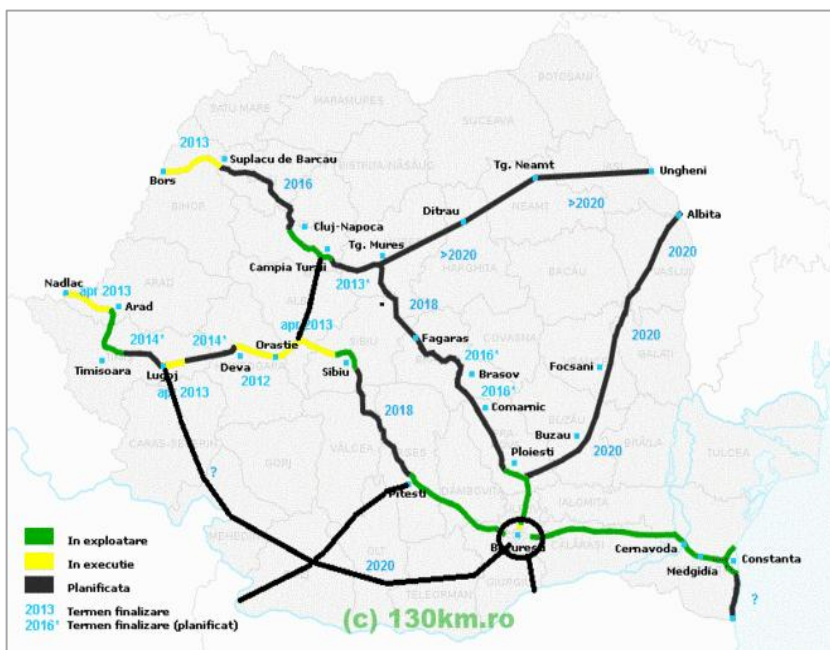
O serie de interviuri efectuate au demonstrat că clienții potențiali sunt îngrijorați, printre altele, de starea inadecvată a transportului pentru piața internă, transport care este mai dificil decât exportul (poate dura până la 16 ore ca un camion care pleacă din Timișoara să ajungă la București din cauza calității slabe a șoselelor care crește întârzierile pe drum; de exemplu – drumul București – Botoșani poate dura 12 ore de condus la viteză medie; de asemenea, se înregistrează întârzieri pe drumul dinspre Constanța din cauza aglomerației din

Portul Constanța și a infrastructurii de slabă calitate). Drept urmare, principala provocare cu care au de-a face comercianții este slaba calitate a șoselelor atât pentru trafic internațional, cât și pentru cel local. Acestea au un impact semnificativ mai ales asupra marjelor pentru produse agro-leguminoase cu termen de valabilitate scurt.

Totuși, a existat o îmbunătățire semnificativă a conectivității prin șosele (atât la nivel intern, cât și extern) ca urmare a investițiilor în infrastructură în timp. Acest fapt este valabil mai ales pentru șoselele interstatale, șoselele care leagă țări învecinate și rute de coridoare. Strategia de Transport a României care este încă dezvoltată are ca scop dezvoltarea unei rețele de autostrăzi pentru a spijini tranzitul la nivel continental și transcontinental în toate direcțiile (atât Nord-Sud, cât și Est-Vest).

Data fiind starea României, importanța piețelor din vest pentru economia României, și dezvoltarea unui număr de centre puternice de creștere mai ales în Regiunea de Vest a României, factorii politici din România sprijină la ora actuală două mari proiecte de infrastructură de o importanță vitală pentru țară: autostrada Transilvania și Coridorul Pan-European IV. Ambele au ca scop dezvoltarea unui sistem de autostrăzi care să lege Timișoara și Cluj-Napoca de frontiera de vest și de București, și care să crească accesul către vest al oamenilor și companiilor din capitală și din centrele de creștere din apropiere (de ex. Brașov, Ploiești, Constanța). Chiar dacă unele părți din această infrastructură au fost completate, lucrările au întâmpinat întâzieri semnificative. Pe de altă parte, Autostrada Transilvania (care leagă Ploiești, Brașov, Targu-Mureș și Cluj-Napoca unul de celălalt și de vest) ar fi trebuit încheiată în 2012, dar în continuare data ei de finalizare rămâne incertă. Pe de altă parte, dezvoltarea autostrăzii București-Nădlac, partea din Coridorul IV Pan-European, care de asemenea beneficiază de finanțare din fondurile structurale UE, a progresat mai rapid. Autostrada ce leagă Timișoara de Arad a fost încheiată și se așteaptă ca alte câteva segmente cheie să fie încheiate până în 2013, inclusiv Nădlac-Arad și Timișoara-Lugoj care trebuie conectate cu Deva (Figura 10).

**Figura 10: Dezvoltarea legăturilor cu vestul este în curs**



Sursa: <http://www.capital.ro/detalii-articole/stiri/se-intampla-in-romania-inca-o-autostrada-finalizata-inainte-de-termin-174474.html>

Din punct de vedere al conectivității și beneficiilor totale pentru economie, aceste două autostrăzi au prioritate zero printre factorii politici din România. Totuși, o importanță critică o are nu numai disponibilitatea fondurilor europene, ci și capacitatea și posibilitatea de monitorizare care trebuie întărite pentru a se asigura că vor fi completate conform planului.

În timp ce aspectele de infrastructură de tip hard mai ‘tradiționale’ (inclusiv transportul rutier, feroviar, aerian și poate cel fluvial) reprezintă una dintre cele mai mari îngrijorări pentru Regiunea de Vest, aspectele ce țin de transportul de pasageri și facilitarea legăturilor între oameni și locurile de muncă sunt la fel de importante și sunt tratate într-un capitol separat.

Sectorul transportului cu camioane în România este competitiv; totuși, din întreaga flotă din România, aprox. 75% din camioane furnizează servicii pieței europene (mai degrabă decât pieței interne). De asemenea, din ianuarie 2012, pentru a marca etapa următoare în liberalizarea sectorului de transport rutier din European – operatorii români de camioane pot accesa piața internă în cadrul extinderii serviciilor de cabotaj în UE9. Operatorii s-au alăturat celor din Polonia, Republica Cehă, Slovacia, Ungaria și cele trei State baltice, care aveau dreptul de a desfășura maxim trei operațiuni de transport intern în statele membre pe o perioadă de șapte zile, ca urmare a unei operațiuni internaționale din mai 2009.

Totuși, așa cum a fost remarcat de operatori, există multe probleme ce țin de implementarea și aplicarea legislației, existând o lipsă de claritate care lasă loc de interpretare

<sup>9</sup> Franța reprezintă o treime din toate operațiunile de cabotaj din UE și mai mult de 40% din camioanele țării sunt înregistrate în străinătate.



și implementare discreționară, plus prea multe modificări legislative pe perioade scurte de timp.

Turcia impune numeroase bariere; de curând ea a interzis tranzitul<sup>10</sup> cărnii de oaie, chiar dacă intern se consumă carne de oaie importată din România. De asemenea, operatorii au raportat că, în lunile de vară, camioanelor din România nu li s-a permis accesul din cauza temperaturilor ridicate, în timp ce în UE accesul le era permis. În plus, chiar dacă camioanele din Turcia tranzitau teritoriul României fără probleme, companiile de transport rutier din România erau discriminate pe propriul teritoriu în România, creându-se astfel o concurență neloială.

Un alt exemplu este al camioanelor care depășesc masa admisă, dar trec de cântar fără a fi cântărite. Acestea primesc adesea amenzi (de ex. 4000 RON) pe motive neclare<sup>11</sup>; încărcarea pe osie nu este respectată și atunci când un camion este cântărit, el depășește cu 5% greutatea reală<sup>12</sup>. Pentru Regiunea de vest, Primăria din Timișoara impune o taxă de tranzit pentru camioanele de peste 7 tone care tranzitează orașul, chiar dacă acestea utilizează șosele naționale/europene, conducând astfel la discriminare. În plus, se aplică o taxă de utilizare a infrastructurii rutiere pentru vehicule ce depășesc 40 de tone.

#### 2.3.4. Transportul feroviar de mărfuri

România are a doua lungime de căi ferate din ECE cu peste 10.000 de km în 2009, dar doar o treime din aceasta este electrificată (37%); transportul feroviar (transportul feroviar continental de mărfuri din România) este la un nivel minim istoric cu peste 10.000 de T-km față de peste 80.000 în 1988 și cu un număr de vagoane de marfă în scădere (peste 40.000 în 2009 față de peste 160.000 în 1990)

Un nivel ridicat de logistică este, de asemenea, esențial pentru a sprijini performanța companiilor care desfășoară acțiuni pe piețele interne, cum ar fi cele de transport și distribuție. Aceasta necesită disponibilitatea unei rețele eficiente de transport feroviar pentru servicii logistice competitive. Totuși, una din provocările principale cu care au de-a face operatorii este calitatea infrastructurii feroviare; aceștia au raportat, de asemenea, că potențialul căilor ferate rămâne sub-utilizat în România.

În lipsa unei strategii naționale coerente pentru logistică, sinergiile posibile dintre diferitele mijloace de transport lipsesc, totuși, se pot face legături cu Constanța, but viteza pe calea ferată<sup>13</sup> rămâne o problemă. Fondurile de la Uniunea Europeană alocate în cadrul Programului Operațional Sectorial – Transport 2007-2013 vor co-finanța reconstrucția liniei ce

<sup>10</sup> In 2012 the authorization for transit over Turkish territory expired, negotiations for update are on-going.

<sup>11</sup> For instance, a law requires the driver to have available in the truck many documents, including the leasing contract for the truck, HG 69/2012 and HG 37/2007, OG 21/2009, L52/2010, art 8, alin 1, for arriving at destination 5 minutes later than the allowed time.

<sup>12</sup> Operators reported an example of a truck weighted in Hungary, while after crossing to Romania the same truck is weighting with 2 tonnes more and gets a fine of 6000 Euro.

<sup>13</sup> Viteza comercială din ultimii ani, din cauza calității slabe a infrastructurii și a lipsei predictibilității; de exemplu, operatorii au declarat că trebuie să-și informeze foarte des clienții cu privire la locația mărfurilor; acest fapt se datorează restricțiilor de viteză și a faptului că în UE, trenurile de pasageri au prioritate față de trenurile de marfă.

leagă portul maritim Constanța de Europa Centrală și de Vest. Drept urmare, Constanța va apărea din nou pe piața globală a transporturilor ca și alternativă complementară la porturile mari din Atlantic și Marea Nordului (Rotterdam, Anvers, Hamburg).

În plus, interviurile efectuate au dezvăluit faptul că clienții potențial erau îngrijorați, printre altele, de caracterul inadecvat al facilităților din terminalele existente, lipsa de flexibilitate a operațiunilor din terminale, întârzierile cauzate de traficul din Portul Constanța și securitatea slabă atât la terminale, cât și la trenuri. Pentru Regiunea de Vest, un posibil indicator cheie de performanță care trebuie inclus și care reflectă cerințele pieței este măsurarea timpului total necesar dintre plecarea bunurilor de la expeditor și sosirea acestora la destinație, de ex “Time-to-Serve” (timpul de deservire). De exemplu: timpul de la sosirea vasului în Portul Constanța până la primirea bunurilor în depozitul din Timișoara (include: descărcare, încărcare pe vagon de marfă, timpul de transport Constanța – Timișoara, descărcare, vamă, încărcare pe camion, timp de livrare la depozit).

Materialul rulant și echipamentele de transbordare: pentru creșterea competitivității, operatorii de căi ferate trebuie să-și reînnoiască materialul rulant și echipamentele de transbordare, care, la ora actuală, se apropie de sfârșitul ciclului de viață, sunt vechi și supra solicitate, iar clienții reclamă faptul că acestea nu oferă nivelul de servicii așteptat. Mai ales în segmentul de tractare, nevoia de modernizare sau reînnoire este stringentă. Drept urmare, operatorii au raportat că au achiziționat material rulant de la integratori mari care, uneori, este vechi, în timp ce alți achiziționează echipamente second hand din străinătate sau adesea solicită serviciile companiilor care închiriază material rulant pentru anumite proiecte și-sau pe perioade scurte de timp. Integratorii din România și-au adaptat eforturile cererilor zilnice mai variate ce provin de la operatori naționali și de la furnizori de servicii de triaj.

Terminale: așa cum s-a discutat mai sus, interviurile efectuate au indicat faptul că clienții potențiali sunt îngrijorați de starea inadecvată a facilităților de la terminalele existente, lipsa de flexibilitate a operațiunilor din terminale, și o slabă securitate atât la terminale, cât și la trenuri. Totuși, ținând cont de dimensiunea și topografia rețelei, terminalele de transport în România pot fi considerate bine poziționate și accesibile. Vechile terminale sunt parte a unei strategii naționale de dezvoltare, în cadrul căreia planificarea și construirea de noi terminale se află în desfășurare. Calitatea vechilor echipamente utilizate în terminale este inadecvată pentru servicii rapide de încărcare/descărcare sau schimb modal. Totuși, planurile pentru noile terminale includ sisteme noi de operare și echipamente moderne pentru a crește calitatea serviciilor din terminale.

Principala problemă a pieței serviciilor logistice din România o reprezintă accesul și legătura la terminale, iar o altă mare problemă este calitatea infrastructurii. Piața comerțului cu ridicat necesită mai mult sprijin din partea guvernului la nivel național, precum și sprijin din partea Fondurilor Europene. Jucătorii de pe piața serviciilor logistice trebuie motivați suplimentar pentru a utiliza transportul combinat.

### **2.3.5. Transportul fluvial**

Lungimea totală navigabilă în România este 1.779 km, fiind formată din:

- 1.075 km pe Dunăre
- 524 km pe canale secundare navigabile ale Dunării,
- 64 km pe canalul Dunăre – Marea neagră (terminat pe jumătate)
- 28 km pe canalul Poarta Alba – Midia – Navodari, și
- 88 km pe canalul Bega și pe două lacuri navigabile (Bicaz și Vidraru).

Un mijloc important de transport este Dunărea, cu un total de 2411 km navigabili, 78 de proturi și 1100 de vase înregistrate în 30 de state în comparație cu Rinul, care are aprox. 10.000 de vase înregistrate, deși are doar 1000 de km navigabili. Aceasta demonstrează că există încă loc de dezvoltare pe Dunăre. Pentru România, este foarte important de utilizat capacitatea de transport fluvial deoarece ea reprezintă o soluție logistică mai ieftină. Rețeaua europeană de fluvii și canale are 3500 de km și leagă sute de orașe și regiuni industriale. Rinul, Main-ul și Dunărea reprezintă un coridor fluvial între Marea nordului și Marea Neagră.

Comisia Europeană a numit o COMISIE A DUNĂRII al cărei scop este de a analiza și îmbunătăți infrastructura de transport pe canalele continentale. O direcție de acțiune constă în reabilitarea porturilor și construirea de platforme intermodale care să faciliteze transbordarea de pe vase pe mijloace de transport rutier sau pe cale ferată.

Un alt mijloc important de transport este rețeaua extinsă de fluvii navigabile (peste 1500 de km în 2009) cu transportul național având cele mai mari volume transportate și cu transportul internațional și de tranzit în creștere. Principalele piețe pe cale fluvială sunt Serbia, Ungaria, Bulgaria și Austria în zona Dunării, precum și Germania și Ucraina. A existat o puternică creștere a transportului fluvial de mărfuri (aprox 12.000 milioane T-km în 2008 față de mai puțin de 4000 în 2002), dar cu volume mult mai mici transportate decât în Olanda.

Problemele specifice în dezvoltarea Transportului Fluvial (IWT) sunt reprezentate de:  
 a) Fonduri reduse pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii de porturi continentale b) Lipsa signalisticii pentru navigație pe timp de noapte pe sectorul maritim al Dunării.

### **2.3.6. Transportul maritim**

Rolul portului Constanța ar trebui subliniat deoarece acesta generează / atrage 70% din traficul fluvial de tranzit și internațional, 40% din traficul feroviar internațional și de tranzit. Transportul maritim prin portul Constanța absoarbe jumătate din volumele totale exportate și importate, în timp ce transportul rutier și cel feroviar ocupă cote egale, transportul rutier fiind utilizat mai des pentru exporturile terestre către țări UE.

Constanța este un port mic la nivel internațional, dar este portul maritim dominant în România cu mai puțin de 1 milion TEU în 2009. Principalele mărfuri tranzitate în Portul Constanța în 2009 au fost: petrol & produse petroliere (mai puțin de 10.000 kt) și minereu de fier (mai puțin de 6000 kt), arătând o scădere față de anii anteriori. Drept urmare, comerțul cu produse industriale a scăzut, în timp ce comerțul cu produse alimentare a crescut (principalele mărfuri ce au tranzitat portul Constanța fiind cerealele, cu o creștere de la mai puțin de 4000 de kt în 2007 la peste 12.000 kt în 2010). Principalele piețe sunt în afara EU-27. Volumele

totale pentru transportul maritim din România conform direcției (spre interior intra-UE-27 la peste 2 mil tone & spre exterior extra-UE-27 la peste 6 mil tone). Din punct de vedere procentual din volumul total, Rusia (20%) și Turcia (14%) reprezintă principalii parteneri comerciali.

Chiar dacă aceasta reflectă situația actuală a exporturilor de fructe prin portul Constanța, în principal cereale, care au crescut în timp cu o cotă mai mare pentru extra UE față de intra-UE, evaluarea rezultatelor de comerț oferă o discuție detaliată cu privire la diversificarea exporturilor și potențialul de noi exporturi și piețe în afara UE și pare a indica faptul că diversificarea exportului în afara UE are potențial redus (pentru Regiunea de vest) deoarece aceste piețe sunt mici în comparație cu UE.

Terminalul Portului Constanța este foarte nou, a fost proiectat să aibă 2 linii de cale ferată, 5-6 trenuri/zi, 200 de containere, totuși, a fost proiectat ca un terminal rutier. Operatorii au menționat faptul că în Portul Constanța, Vama nu funcționează 24 de ore pe zi, ci mai degrabă, lucrează într-un singur schimb datorită faptului că nu au suficient personal pentru volumul de containere de manevrat.

De asemenea, există problema absenței porturilor continentale, care să includă terminale feroviare multimodale pentru containere, cu cale ferată, șosea, și, acolo unde este posibil, legături la transportul prin aer sau pe apă. Parcurile logistice și industriale ar trebui dezvoltate în apropierea unor asemenea porturi continentale. Au exista sugestii pentru câteva locații intermodale de tip hub: Giurgiu să devină un terminal de containere la Dunăre atât pentru România, cât și pentru Bulgaria (ca și Bucureștiul atunci când canalul Constanța București va fi complet) ceea ce ar reduce costurile, ar ajuta decongestionare<sup>14</sup> deoarece o parte din volumele acumulate pot fi duse acolo la prețuri mai mici utilizând șoseaua în stare bună cu o lungime de 50 de km.

### 2.3.7. Transportul aerian

Volumul transportului aerian este mult sub media UE atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri. Totuși, o politică coerentă de promovare a României ca și centru pentru traficul aerian internațional în regiune ar putea schimba situația.

Aeroportul Traian Vuia din Timișoara se află la 11 km în nord-estul orașului. Aeroportul din Timișoara are nevoie de o strategie pentru a reține companiile aeriene (cele de tip low-cost ca WizAir nu prezintă încredere din punct de vedere al respectării orarelor; most domestic flights are for business); Carpat Air a creat un centru în Timișoara, dar au scăzut ca dimensiune cu 50% din cauza facilităților acordate lui WizAir.

În 2006 a fost întocmit un plan pentru dezvoltarea serviciilor de transport de mărfuri de către o companie din Rotterdam (proiectul a fost oprit în 2009). Conform acestui plan, Timișoara ar fi trebuit inclusă în Coridorul European 4. Totuși, pentru ca această alternativă să

---

<sup>14</sup> Operatorii au raportat că există un surplus de documente și taxe neplătite în Portul Constanța, ceea ce crează aglomerație și întâzieri inutile.

reprezintă o opțiune viabilă, este necesară o structură feroviară fiabilă care să conecteze Constanța (punctul de descărcare) cu Timișoara conform discuțiilor de mai sus.

Există unele planuri recente pentru dezvoltarea transportului de mărfuri: din 15 decembrie 2012 o companie din Abu Dhabi va opera pe AT (avioane cu capacitate de 260/300 tone). Frecvența acestui serviciu a fost planificată inițial la trei deplasări pe săptămână cu marfă pentru Viena (compania a ales să-și desfășoare operațiunile în România deoarece taxele de aeroport sunt semnificativ mai mici decât în Viena – cu o economie estimată de 10.000 de euro / zi). Există posibilitatea ca aeroportul din Timișoara să fie utilizat pentru a aduce bunuri din Asia / Orientul Mijlociu, dar aceste oportunități depind parțial de condițiile economice globale și de dezvoltarea de centre logistice (pe baza unei strategii bine-definite).

### **2.3.8. Depozitarea**

Piața serviciilor logistice este caracterizată la ora actuală de o cerere ridicată de spații de depozitare (

Figura 9). Cererea de spații noi flexibile continuă să crească în fiecare an și este antrenată mai ales de companii multinaționale mari care intră pe piață sau de cele care se mută din locații învechite care nu mai corespund scopului. Sectorul retailului joacă un rol din ce în ce mai important pe piața serviciilor logistice, iar intrarea companiilor multinaționale mari semnalează o nevoie puternică de a merge mai departe.

Sectorul serviciilor de depozitare moderne este subdezvoltat în România, în general. Totuși, regiunea de vest și de nord cunosc o activitate de dezvoltare sporită datorită locațiilor lor atractive și bunelor legături cu restul Europei ceea ce conduce la nevoia de facilități logistice moderne. Drept urmare, cele mai recente dezvoltări se află de-a lungul autostrăzii A1 la vest de București.

Lipsa de depozite este critică deoarece micii producători agricoli trebuie să identifice variante de depozitare și să scape rapid de producție.

### **2.3.9. Serviciile logistice**

Serviciile logistice sunt o cerere derivată care, la rândul său, deschide multe oportunități pentru comerț. Serviciile logistice trebuie să se adapteze schimbărilor tehnologice și economice. Schimbările tehnologice reduc clar nevoia de proximitate dintre producător și consumator. Aceste modificări permit, de asemenea, fragmentarea producției în sarcini ce pot fi îndeplinite în diferite locații (Feenstra, 1998). Fragmentarea, care afectează atât producția de bunuri și servicii înseamnă că procesul de producție conectat pe verticală, de ex. un proces care are loc într-o locație, poate avea acum loc în alte regiuni sau țări (Jones, 2000). Comunicațiile, logistica și serviciile financiare printre altele, permit conexiunea aceasta printre sarcini.

Clienții companiilor de logistică solicită servicii din ce în ce mai complexe, astfel încât astăzi logistica nu se referă doar la transport și depozitare, ci și la optimizarea întregului lanț logistic și la serviciile cu valoare adăugată. Totuși, fragmentarea sectorului serviciilor logistice

din Europa de Est conduce la costuri ridicate și nesiguranță pentru comerț și transport în ECE și blochează dezvoltarea economică în timp ce cererea de servicii logistice este în creștere.

Pentru sectorul agro-alimentar, interviurile au dezvăluit nu doar că lanțul de aprovizionare nu are facilități de depozitare, ceea ce conduce la importuri scumpe, dar, de asemenea, industria de procesare (selectare, spălare, îmbuteliere, etichetare) nu există aproape deloc. Producătorii și furnizorii locali nu au managementul și capacitățile comerciale din vest (există o concentrare prea mare pe piață la îndemână), dar, de asemenea, ei nu pot oferi calitate și frecvență și, de obicei, acționează pe o scară prea limitată, așteptând ca volumele să fie suficient de ridicate și frecvente pentru a investi în propriul lanț de aprovizionare.

Există o nevoie pentru relații internaționale între producătorii de mici dimensiuni și conexiunilor pe verticală către terți implicați în același lanț de aprovizionare. Pentru aceasta, ar trebui ținut cont de o combinație între o abordare cooperativă<sup>15</sup> pentru a face legătura între producători pe orizontală și o nouă și inovativă abordare prin integrarea virtuală a fermierilor care utilizează tehnologii moderne de comunicare a informațiilor cum ar fi sistemul e-Choupal<sup>16</sup> în India. Un studiu de caz și o evaluare a micilor producători din India<sup>17</sup> arată faptul că producătorii agricoli mici legați prin aceste abordări diverse sunt mai integrați lanțului de aprovizionare internațional decât cei care nu sunt.

Din punctul de vedere al comerțului, prezența comercianților cu amănuntul sau cu ridicata regionali sau locali adaugă costuri lanțului de aprovizionare și aproape nici un distribuitor nu are o rețea de distribuție națională și nu există facilități publice de cross-docking. Consolidările pentru mărfuri lipsesc și există o lipsă de dorință de a coopera și-sau de a integra serviciile. Pe partea transportatorilor tradiționali există o absență semnificativă a capacităților logistice (cunoștințe, IT, sisteme de urmărire). În plus, există un volum relativ mare de importuri și standardele de calitate sunt la niveluri foarte scăzute, de ex. HACCP, AEO.

Drept urmare, este evident că există câteva urgențe de care trebuie ținut cont atunci când se urmărește un cadru global îmbunătățit pentru serviciile logistice: a) o dorință de a ușura participarea la rețele de producție împărțite; b) dorința, mai ales în țările cu venit mediu, de a avansa pe lanțurile de valoare; c) nevoia de a încuraja o concurență sporită și de a reduce costurile și d) cereri emergente, mai ales comerț cu noi produse sau reducerea la minim a impactului negativ asupra mediului.

Acestea sunt forțe care sunt evidente în România și care plasează cereri în creștere asupra performanței sistemului logistic al țării. Dacă sistemul nu se adaptează la cererile în creștere sau emergente, el poate fi un obstacol în calea unei competitivități sporite a comerțului și în calea creșterii.

Lanțurile de producție globale depind, de asemenea, de un sector logistic robust. Logistica include o gamă de activități esențiale pentru comerț, inclusiv transport, depozitare, consolidare cargo, control vamal, distribuție și sisteme de plată. Coordonarea diferitelor etape

---

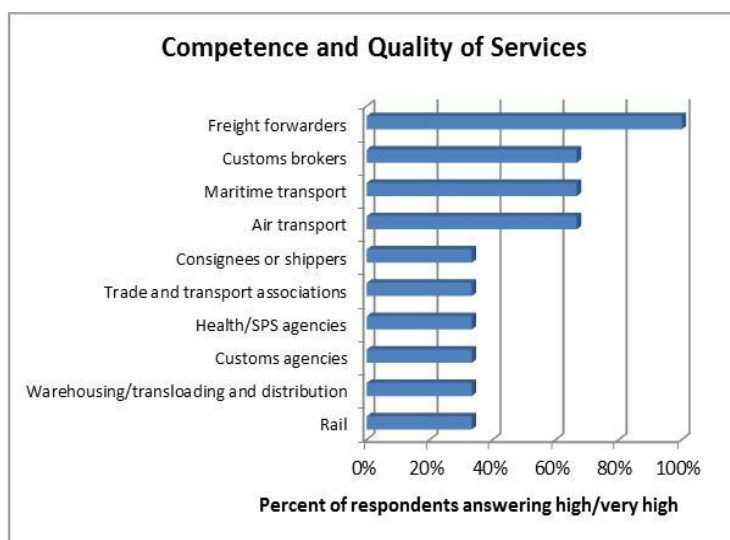
<sup>15</sup> Totuși, din cauza conotațiilor negative ale cuvântului "cooperativ", ca reminiscență a perioadei comuniste, micii producători se opun implementării unei asemenea abordări.

<sup>16</sup> Annamalai, Rao (2003)

<sup>17</sup> Logistics in lagging regions, Kunaka, 2011

de dezvoltare a produsului, producția componentelor și asamblarea finală necesită abilitatea de a trece bunurile rapid peste frontieră, în mod fiabil și cu un cost redus.

**Figura 11: Problemele și provocările pentru furnizorii de servicii logistice profesionale țin de îmbunătățirea calității, nivelurile serviciilor și competitivitate.**



Date din LPI 2012 Sursa: LPI 2012, WB.

Totuși, dat fiind numărul în creștere al companiilor de logistică nou înființate la începutul lui 2011 și FDI în creștere pe parte logistică (peste 700 de milioane de euro în 2009) față de mai puțin de 300 de milioane în 2005, (deși cota logisticii din FDI total este încă scăzută la aprox. 1% din FDI total în 2009 pentru Transport și Depozitare), problemele și provocările pentru furnizorii de servicii logistice din România se referă la îmbunătățirea calității, a nivelurilor serviciilor și a competitivității (

Figura 11).

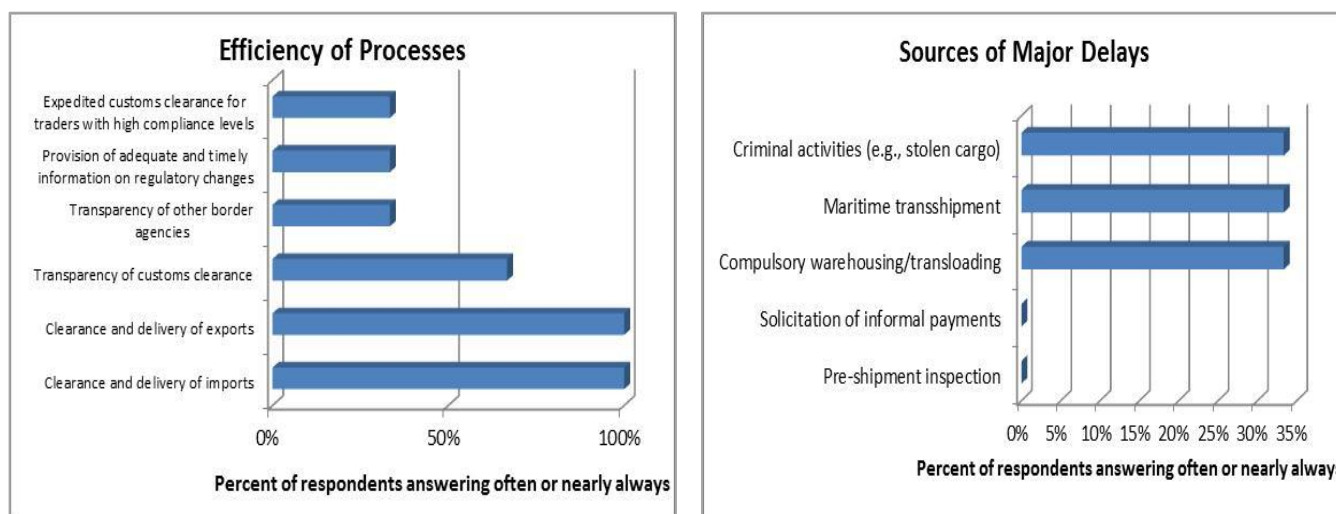
De exemplu, operatorii au raportat că, cu câteva luni în urmă, camioanele au trebuit să schimbe rutele cu aprox. 200 km de la șoseaua principală din Portul Constanța, dar nu au fost despăgubiți pentru întârzierile ce au rezultat; În plus, asociațiile din industrie sunt slabe și furnizorii nu întreprind acțiuni colective. S-a discutat, fără a se materializa, crearea unei Academii pentru formarea specialiștilor din casele de expediție și cursuri de certificare FIATA.

### 2.3.10. Managementul vămile și al frontierei

Procedurile comerciale au fost simplificate cu sprijinul UE și al altor agenții. Raportul Băncii Mondiale Doing Business din 2012 indică faptul că comerțul transfrontalier este conform mediilor UE din punct de vedere al numărului de zile pentru completarea procedurilor, numărul de documente necesare și costurile medii ale importurilor și exporturilor. Programele sprijinite de UE pentru Vămi și managementul integrat al frontierei

au ajutat la alinierea legislației și reglementările cu cele din UE. Noul sistem IT al Vămirilor a fost updatat și majoritatea procedurilor sunt efectuate acum în mod electronic. Totuși, sondajele din comunitățile de afaceri și utilizatorii frontierei sugerează că nivelul plăților neoficiale și frecvența acestora rămân o problemă care necesită o atenție sporită din partea guvernului. România depune eforturi pentru a se alătura zone Schengen, și CE consideră că ea și-a îndeplinit criteriile tehnice de membru. Totuși, calitatea de membru a fost blocată până în prezent atât pentru România, cât și pentru Bulgaria de către mai multe state membre pe motive de ce țin de nivelul ridicat al corupției.

**Figura 12: Întârzierile majore și procesele ineficiente împiedică competitivitatea comerțului și creșterea**



Date din LPI 2012; Sursa: LPI 2012, WB.

Datele din LPI 2012 arată că întârzierile majore<sup>18</sup> și procesele ineficiente împiedică competitivitatea comerțului și creșterea (Figura 12). Un alt aspect ține de procedurile imprevizibile de control vamal și lipsa de transparență pentru costurile de transport dinspre Constanța spre interiorul continentului. Procedurile vamale pot constitui încă un obstacol în calea proceselor de afaceri (unii angajați ai Vămirii păstrează vechea mentalitate, în ciuda armonizării reglementărilor și pot întârzia anumite transporturi<sup>19</sup> și operatorii au raportat că ofițerii vamali nu sunt suficienți ca număr în anumite departamente<sup>20</sup>). Mai devreme, e în cadrul documentului am propus introducerea unui indicator cheie de performanță pentru

<sup>18</sup> Un operator a reclamat că în timpul transportului feroviar intern al exporturilor de îngrășăminte agricole către China, mai multe containere au fost deschise ilegal și s-a furat din el, chiar dacă sigiliul a rămas neatins, sacii fiind umpluți cu nisip. Guvernul trebuie să ofere protecție împotriva acestor cazuri.

<sup>19</sup> În asemenea cazuri companiile urmează procedurile standard pentru depunerea unei reclamații, totuși, din cauza problemelor în implementarea legilor și reglementărilor care sunt aplicate în mod diferențiat pentru diferite entități, în multe cazuri, conflictul poate crește până la nivelul autorităților europene.

<sup>20</sup> De exemplu, o companie cu volume mari de mărfuri transportate și care se califică pentru a îndeplini formalitățile vamale la depozitul propriu nu a putut fi deservită din cauza lipsei de personal vamal.



Regiunea de Vest, care să reflecte cerințele pieței, de ex. măsurarea timpului total necesar dintre plecarea bunurilor de la expeditor și sosirea acestora la destinație, de ex. “Time-to-Serve”<sup>21</sup>.

Deși numeroși investitori în sectorul logistic din România sunt de părere că România are șansa de a deveni centrul de comerț al Porții de est a Europei, există numeroase aspecte care au împiedicat până în prezent România să beneficieze de pe urma acestei oportunități și au împiedicat această dezvoltare până în prezent, dar această șansă poate fi realizată.

Principalul obstacol este lipsa unei scutiri de TVA pentru importurile directe din afara Europei, foarte important mai ales pentru acele companii<sup>22</sup> care importă produse în România cu scopul de a le exporta. Aceste produse nu stau în România și pentru aceste situații ar trebui permisă o amânare a taxelor. Există situații în care companiile au volume ridicate de bunuri pe stoc pentru o anumită perioadă de timp, dar trebuie să plătească imediat TVA de 24%, deși își vor primi banii de la clienți peste o jumătate de an. Amânarea de TVA la import cu siguranță ajută companiile pe parte de flux de numerar și ar fi mai logic ca aceste taxe să fie plătite în momentul în care bunurile sunt exportate. Permițând amânarea TVA-ului, România ar putea atrage numeroși investitori străini și companii care o pot utiliza ca și hub. Beneficiile asociate ar fi dezvoltarea transportului, a serviciilor și chiar venituri mai mari la bugetul de stat. Deși acest subiect se află în discuție de ceva vreme, el nu a fost implementat încă. Acest lucru împiedică marile companii să utilizeze portul Constanța ca port către uscat, depozitând, asamblând, manevrând și exportând produsele în restul Europei.

De exemplu, țări din Europa de Vest oferă amânarea plății TVA. Austria și Cehia oferă unele dintre cele mai populare scheme de amânare a plății TVA din Europa, utilizând proceduri contabile foarte simple pentru importatori<sup>23</sup>, permițându-le acestora să evite plățile de TVA la import și, drept urmare, ele sunt două dintre cele mai populare hub-uri pentru importuri din Europa Centrală.

Conform legislației actuale, până în 2013 amânarea plății TVA în România este posibilă doar pentru unele companii care au atins un prag (din punct de vedere al valorii importurilor) de minim 100 de milioane de RON în ultimul an. Drept urmare, cerința din România de a se plăti TVA pe importuri plasează România pe o poziție ne-competitivă față de Europa de Vest și, drept urmare, numeroase companii au ales să investească în alte state UE sau să-și redirecționeze operațiunile vamale prin alte țări (Austria, Cehia) pentru a evita pre-finanțarea scumpă a TVA pe importuri.

## **Laboratoarele**

Există un singur laborator acreditat<sup>24</sup> în București și cerințele de verificare sunt numeroase, ceea ce pune o presiune asupra laboratorului din București din cauza termenelor

---

<sup>21</sup> De exemplu: timpul de la sosirea vasului în Portul Constanța până la primirea bunurilor în depozitul din Timișoara (include: descărcarea, încărcarea pe vagoane, timpul de transport Constanța – Timișoara, descărcarea, vama, încărcarea pe camion, timpul de livrare la depozit).

<sup>23</sup> Guvernul nu oferă suficiente facilități companiilor care aduc transporturi de component scumpe (de ex. din China) și, ca urmare, unele dintre aceste companii prefer să facă import prin Austria

<sup>24</sup> RENAR este agenția care acreditează laboratoarele în România.

limită; uneori durează 10 zile să se efectueze testele<sup>25</sup> și uneori companiile trebuie să meargă în București pentru teste complexe deoarece laboratorul din Arad nu este suficient de echipat sau folosesc laboratoarele din Ungaria.

În prezent, există două punct de inspecție la frontieră în Constanța și la Aeroportul Internațional București din Otopeni. Din acest motiv, operatorii mai ales cei de produse agro-alimentare solicită insistent crearea de laboratoare independente deoarece majoritatea sunt administrate de guvern<sup>26</sup> și se află la minim 100 km distanță.

### **2.3.11. Importanța unei Abordări Exhaustive față de Reformele Logistice**

Guvernul recunoaște nevoia de transport eficient și logistică de comerț pentru realizarea potențialului de centru logistic regional. Facilitarea comerțului și reformele din logistică nu pot ajuta țara să-și atingă potențialul ca centru logistic regional. Facilitarea comerțului și reformele din logistică nu doar că pot ajuta țara să-și realizeze potențialul ca și centru logistic regional pentru comerțul Est-Vest și Nord-Sud, dar, de asemenea poate crește exporturile intraregionale.

LPI 2012 indică condițiile pentru a avea o logistică eficientă. Toți performerii de top din LPI și-au dezvoltat și menținut o lungă tradiție de parteneriat public-privat solid și dialog; o bună cooperare între factorii politici, practicieni, administratori și reprezentanții mediului academic; o abordare exhaustivă în dezvoltarea serviciilor de transport, a infrastructurii și o logistică eficientă; și politici consistente pe parte de transport și logistică. Totuși, în timp ce România s-a îmbunătățit în multe capitole ale logisticii, ea rămâne în urma la altele (

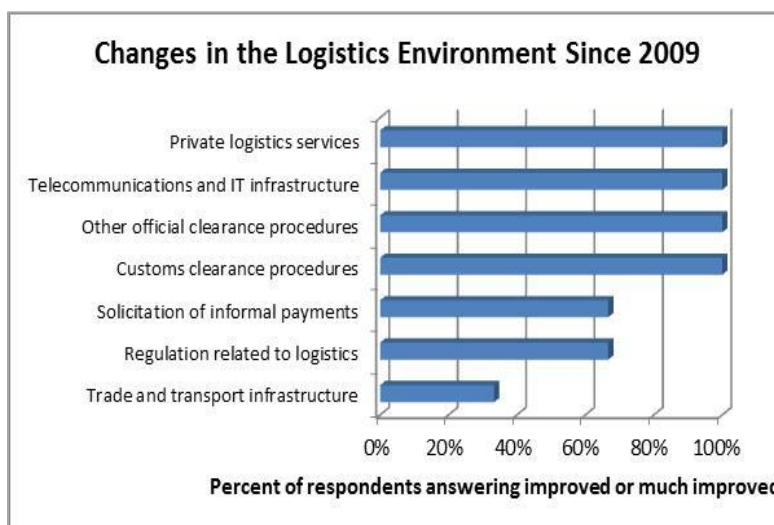
---

<sup>25</sup> Cele mai mari probleme sunt întâlnite în cazul produselor de energie (mai ales diesel).

<sup>26</sup> Există zvonuri potrivit cărora ANSVSA, punctele de inspecție de la vamă ar putea trece sub unui Minister al Controlului ce va fi înființat.

Figura 13).

**Figura 13: Romania a cunoscut îmbunătățiri în numeroase capitole ale logisticii, dar rămâne în urmă la altele**



Date din LPI 2007 – 2012 - tendința; Sursa: LPI 2012, WB.

Unele dintre punctele slabe principale și aspecte de rezolvat se află în zona ‘interpretării’ legislației care lasă autorităților locale o gamă prea largă de decizii care, de multe ori, dăunează afacerilor sau alte rigidități birocratice care cauzează reglementări excesive. De exemplu, un importator a reclamat incapacitatea de a funcționa cu o licență temporară în timp ce așteaptă ca autoritățile să aprobe licența care crește costurile fixe ale investițiilor.

Totuși, zonele pentru reforma logisticii în România și felul în care procesul va fi condus sunt specifice țării și trebuie adaptate realităților locale. Furnizarea de servicii eficiente de transport și logistice necesită un efort concertat care implică mulți jucători. În economiile avansate și emergente, agențiile de transport au condus adesea eforturile de coordonare; în timp de în țările în curs de dezvoltare agențiile responsabile de comerț și dezvoltarea economică au jucat un rol major la promovarea unei facilități transformative a comerțului și a unei agende a logisticii. Indiferent dacă în țări avansate sau emergente, reformele trebuie implementate ca pachete coerente și ele necesită o atenție susținută, pe termen lung pentru a da rezultate sustenabile. Nu există doar un aranjament instituțional unic pentru ca țările să implementeze reforme ce țin de logistică; formularea de politici reprezintă o responsabilitate împărțită de diferitele agenții guvernamentale responsabile cu politicile de transport și investițiile în acest domeniu, comerț, industrie, autoritatea vamală și managementul frontierelor. Nici o țară nu are un minister al logisticii. În schimb, un cadru colectiv care să includă sectorul privat este important pentru o implementare consistentă. Canada, China, Finlanda, Germania, Malaezia și Maroc au introdus consilii sau mecanisme de coordonare asemănătoare pentru a aduce laolaltă factorii implicați.

Pentru ca România să-și realizeze potențialul de a se poziționa ca centru regional, este nevoie de un efort concertat, asemănător celor antrenate de un nivel ridicat de angajament

din țări ca Malaezia și Indonezia pentru a se înregistra rezultate semnificative în acest domeniu (vezi caseta 2).

**Caseta 2: Abordări inovative ale cooperării între agențiile cu responsabilități la frontieră: Insulele Filipine și Indonezia**

În 2010 și 2011, guvernul filipinez a dezvoltat – și a început să implementeze – un sistem automatizat național de tip ghișeu unic pentru comerț. Sistemul are deja cerințe pentru autorizarea și licențierea importurilor și exporturilor de către agențiile guvernamentale. Multe dintre aceste agenții nu aveau funcții automatizate de back-office până în 2011, dar sunt acum conectate la sistem și mai mult de 80 de procese bazate pe documente fizice sunt în procesul de a fi automatizate complet. Comercianții pot accesa sistemul online— în primul rând pentru a transmite și plăti cererile de autorizare – și apoi pentru a urmări aprobarea și controlul. Indicatorii cheie de performanță arată faptul că sistemul a redus timpul necesar necesar comercianților pentru a solicita diverse autorizații și licențe.

Guvernul indonezian a lansat de asemenea un sistem de ghișeu unic național care face acum legătura între sistemul național al vămilor și mai mult de 25 de agenții guvernamentale. Implementarea noului sistem a scos la lumină reglementări de comerț conflictuale emise de diferite ministere în timp, dezvăluind o nevoie de a revizui regulat și de a armoniza reglementările ce țin de comerț. Acest sistem a stabilit, de asemenea, un mecanism pentru consultări regulate cu sectorul privat. Inițial, creat pentru a rezolva deficiențele din implementarea sistemului, mecanismul de consultare a evoluat rapid într-un forum mai general, unde comercianții discută reglementările de comerț cu oficialii guvernamentali. Aceste discuții au condus la simplificarea unor reglementări – în timp ce altele au fost abrogate.

În ambele țări, vama găzduiește infrastructura de informații și tehnologia comunicațiilor pentru ghișeul unic. De asemenea, în ambele țări, felul în care a fost conceput și dezvoltat sistemul a implicat atât factori publici, cât și privați. Sistemul din Filipine a fost condus de vamă, iar cel din Indonezia de Ministerul de coordonare pentru afaceri economice (condus direct de ministrul adjunct pentru industrie și comerț \*). Deși cele două țări au utilizat mecanisme de coordonare diferite, fiecare și-a îmbunătățit managementul frontierei în mod semnificativ – fără să apeleze la restructurări organizatorice scumpe, cu potențial disruptiv.

*Sursa:* Discursul E.S. Mari Pangestu, Ministrul Turismului și Economiei Creative din Indonezia, fost Ministru al Comerțului pentru Indonezia și coordonator al Task Force-ului pe Sărăcie și Dezvoltare pentru Proiectul Millennium al Națiunilor Unite. Ca și campion în conducerea agendei de logistică pentru Indonezia, Dr. Pangestu a lucrat la implementarea unui pachet complet de reforme. <http://go.worldbank.org/I3RZU91930>.

Drept urmare, pentru o dezvoltare mai durabilă a sectorului logistic din România, guvernul și sectorul privat trebuie să dezvolte o viziune și un plan de acțiune pentru logistică atât la nivel intern, cât și la nivel internațional, concentrându-se pe întregul lanț de aprovizionare, de ex. depozitare, încărcare, manevrare și transport, în loc să abordeze fiecare activitate separat. Experiența altor țări, inclusiv a Turciei și Irlandei, arată exemple de creare a unei asemenea organizații naționale de îmbunătățire a performanței în logistică. Totuși, acesta nu ar trebui să fie un mecanism consultativ prin care diferitele ministere implicate se consultă cu sectorul privat cu privire la o strategie, ci mai degrabă ar trebui să fie un proces la care sectorul privat să aibă sentimentul de apartenență cu un program de lucru și termene și repere

clare. În plus, este nevoie de o organizație de monitorizare a planului de acțiune ('Consiliul Național pentru Logistică') care ar pune laolaltă factorii implicați din sectoarele public și privat pentru a facilita înființarea unor grupuri de proiecte pentru a întreprinde acțiunile specifice.

În plus, la ora actuală nu există o consultare suficientă între autorități și sectorul privat. De exemplu, în Timișoara, autoritățile aeroportului au decis ridicarea unui nou terminal de mărfuri fără a consulta jucătorii principali.

Ultima, dar nu în cele din urmă, România are nevoie de manageri bine formați și de experți cu abilități în acest domeniu. Diseminarea limitată a unei culturi logistice în cadrul sectorului privat, și lipsa de competențe și formare printre operatorii logistici și transportatori trebuie rezolvate prin măsuri proactive, cum ar fi cursuri, calitate, perfecționare și motivație pentru grupurile de operatori. În plus, există temeri că Regiunea de vest își poate pierde avantajul comparativ din punct de vedere al forței de muncă ieftină pe măsură ce crește nevoia pentru forță de muncă pregătită.

Numărul actual de cursuri și formări oferă mult prea puțini specialiști față de nevoile pieței. Drept urmare, este nevoie de lansarea imediată a cursurilor despre lanțul de aprovizionare și logistică nivel de facultate și masterat. Drept urmare, crearea primelor facultăți de logistică din România, dezvoltate ca parteneriate între Universitățile Politehnice din București și Timișoara, Universitatea Ovidiu din Constanța și Universitatea Fontys pentru Științe Aplicate din Venlo a fost anunțată în 2011. Acesta este un pas uriaș înainte pentru dezvoltarea capacităților de transport și logistice în România prin crearea unei noi generații de specialiști cu un nivel ridicat de abilități cu o înțelegere detaliată a acestui tip de industrie și capabili să utilizeze practici și capacități logistice de ultimă generație.

În plus față de formarea la nivel universitar, companiile au adesea nevoie de experiență la locul de muncă și de formare la nivel profesionist, certificate prin FIATA sau prin programele de formare de formatori, IATA, ICBC (brokeri vamali).

În plus, pentru a se poziționa ca centru regional strategic, România trebuie să înființeze o Asociația pentru Promovarea Logisticii cu scopul de a promova România ca centru logistic în Europa Centrală și de Est. Acest rol ar aduce beneficii nu doar zonei Constanța, dar va și genera o creștere economică pentru numeroase regiuni din România, inclusiv pentru Regiunea de Vest. De exemplu, Asociația Porții Mării Negre a fost înființată în 2011 cu scopul de a promova dezvoltarea potențialului României în domeniul activităților de re-exportare, transport și logistică, acționând ca partener de dialog pentru autoritățile române, dar și atrăgând investitori care se ocupă de asamblare, comerț, transport și logistică interesați de oportunitățile oferite de România.

Un alt element important pentru sprijinirea transformării țării într-un centru logistic pentru regiunea ECE și de Vest o reprezintă mijloacele de transport prietenoase cu mediul (cum ar fi transportul fluvial), care respectă standardele UE. Tendința spre dezvoltarea de servicii logistice prietenoase cu mediul a devenit dominantă, mai ales în Europa - este, de asemenea, important să fie ajutate firmele care trec la un model de afaceri care reduce impactul asupra mediului înconjurător. Și aceste acțiuni trebuie să fie o parte integrantă a

cadrele de reglementare național și a acțiunilor la nivel politic și prioritizarea și orientarea fluxurilor de finanțări pot ajuta la identificarea de soluții eficiente.

### 3. Recomandări pentru formularea de politici

Recomandările și planul de acțiuni sugerat pentru îmbunătățirea performanței în logistică urmează cele trei direcții principale ale setului de instrumente TTFA: infrastructură, servicii și proceduri și procese care au ca scop final creșterea competitivității în Regiunea de Vest. Dotările și calitatea scăzute ale infrastructurii din toate domeniile sunt probleme bine-cunoscute. Chiar dacă s-au prevăzut îmbunătățiri ale infrastructurii, inclusiv prin finanțări UE, dacă aceste eforturi nu sunt complete și nu sunt făcute la nivel național, acolo unde politicile sunt implementate, ele pot avea ca rezultat creșterea diferențelor dintre zonele de bază și cele care conduc/rămân în urmă, reducând astfel oportunitățile de a îmbunătăți performanța.

România are nevoie de o strategie pe termen lung pentru logistică. În loc să se concentreze pe câștiguri pe termen scurt, ea trebuie să adopte o abordare exhaustivă pe parte de performanță în logistică și un plan coordonat de îmbunătățire a infrastructurii pentru atingerea nivelurilor din UE. Progresul este, totuși, încet din cauza capacității administrative slabe, agravată de lipsa de priorități pe termen lung și lipsa planificării bugetare. Noul master plan și noua strategie pentru transport, care se află în prezent în faza de dezvoltare de către guvern, și care reprezintă a doua încercare a autorităților de a elabora un master plan, va avea alocări specifice de la buget. Drept urmare, eforturile de atragere a fondurilor UE disponibile pentru infrastructura de transport ar trebui să se concentreze pe asigurarea surselor de cofinanțare de la bugetul de stat, precum și pe dezvoltarea de parteneriat public privat bine-structurate (de ex. pentru construirea și exploatarea unui segment de autostradă). Totuși, trebuie ținut cont de mai multe provocări atunci când se dezvoltă PPP-uri pentru România deoarece experiențele recente indică faptul că țara nu are capacitatea de a concepe și implementa PPP-uri, iar conceptul de PPP este adesea înțeles greșit și văzut ca singura sursă alternativă de finanțare sau metodă de achiziție. În plus, profitabilitatea nesigură și teama de risc a investitorilor privați reprezintă, de asemenea, constrângeri.

Eforturile actuale de îmbunătățire a logisticii în România se concentrează pe trei lanțuri de aprovizionare generale:

1. Comerțul de tranzit pentru bunuri din Asia transportate prin Constanța către Europa de Est, care necesită un culoar comercial eficient care să poată concura cu rutele alternative prin Europa de Nord.
2. Distribuția de bunuri de consum, produse local și importate către economia internă, ceea ce este relativ scump, parțial din cauza reliefului (zonă muntoasă), a infrastructurii de calitate slabă, dar și din cauza felului în care rețelele de distribuție sunt organizate sau a lipsei acestora
3. O competitivitate îmbunătățită și stimularea exporturilor

România a reprezentat o destinație atractivă de offshoring pentru sectoarele care necesită mână de lucru. Punctele forte ale sectorului logistic din România sunt: (a) poziția geografică la intersecția a numeroase șosele care leagă Europa de Vest cu cea de Est și, de asemenea, pe axele de tranzit dintre Europa și Asia, (b) O rețea extinsă de canale navigabile, (c) Angajați cu abilități, (d) Costuri scăzute cu mâna de lucru.

Există șanse ca România să devină o locație cheie pentru facilitățile de producție datorită costurilor de producție trecând de la un lanț de aprovizionare la lanțuri cu valoare adăugată (cum ar fi relocarea de la Paris la București a Renault Techno Centre pentru cercetare și proiectare). Totuși, pentru a-și crește competitivitatea ca și zonă de producție, România trebuie să-și îmbunătățească rețelele de transport. Punctele slabe identificate în sectorul logisticii din România sunt: (a) Lungimea limită a autostrăzilor, (b) Cota redusă a căilor ferate electrificate, capacitatea redusă oferită și viteza comercială redusă, (c) o infrastructură fizică sub-dezvoltată și în general de calitate slabă.

Chiar dacă nevoia de competitivitate crescută și de stimulare a exporturilor (de ex. pisele auto) și oferirea de servicii cu o valoare adăugată mare implică nevoia de a avea centre de distribuție, pentru a avea o mai bună distribuție a importurilor și un tranzit mai bun inițiativa trebuie să se concentreze pe mărirea volumelor și promovarea asociațiilor de fermieri. Acest lucru, la rândul său, necesită oferirea de depozite specializate și o infrastructură de transport mai bună.

De asemenea, sectorul retailului are nevoie urgentă de o rețea națională de distribuție, separată de rețelele existente ale distribuitorilor, deoarece în prezent companiile de servicii logistice așteaptă să vadă care vor fi locațiile adecvate pentru rețeaua națională de distribuție.

Din punct de vedere al dezvoltării lanțului de aprovizionare, în primele etape, structura logistică solidă va trebui să includă facilități de cross-docking, de depozitare și frig, care să fie adresate industriilor procesatoare agro-alimentare. Acest sistem va include posibilitate transportului peste noapte între centre (atât pentru produse agro-alimentare, cât și pentru sectoarele non-alimentare) folosind facilități care respectă normele UE. În a doua etapă, țara va trebui să profite de pe urma faptului că marile companii de transport percep Constanța ca pe portul lor natural pentru ECE. Autoritățile ar trebui să aibă o abordare strategică concentrată pe transferul producției și al activităților de asamblare din Europa de vest pentru a deveni poarta către Asia pentru Europa Centrală și de Vest prin Portul Constanța<sup>27</sup> și centru de distribuție pentru ECE. Crearea de rețele de aprovizionare naționale și internaționale cu coridoare de transport pe teritoriul României, precum și a unui sistem cu un punct de convergență de tip hub-and-spoke va ajuta la reducerea timpilor și va crește calitatea serviciilor, plasând astfel România în rețeaua de transport continental.

Europa Centrală și de Est (ECE), inclusiv Austria, reprezintă astăzi mai mult de 12% din PIB-ul UE, totuși atrage mai puțin de 1% din mărfurile tranzitate pe mare ce sosesc din Europa. Acesta este un dezechilibru uriaș deoarece mărfurile care sosesc mai ales din Asia de Est și din Orientul Mijlociu, și care ar putea să intre în regiune direct, tranzitează la ora actuală Europa de Nord-Vest. Drept urmare, există nevoia de promovare a Portului Constanța, care are

---

<sup>27</sup> În prezent 70% din TEU pentru Europa trec prin ruta Suez (România și legăturile de transport intercontinental)



potențialul de a deveni poarta către piețele din Europa Centrală și de Est și de a transforma România în poarta de acces în UE din est: un hub pentru activitățile de asamblare și customizare a produselor, deserving Europa Centrală și de Est (ECE) și piețele de la Marea Neagră. Crearea unei asemenea rute directe care ar deservi UE ar fi mai eficientă și va atrage beneficii suplimentare. Nu doar s-ar reduce distanțele cu 2400 de mile marine și s-ar reduce emisiile de CO<sub>2</sub>, dar se vor crea și oportunități noi de afaceri pentru România (firme de brokeri, depozitare, transport) și s-ar stimula România pentru a-și dezvolta infrastructura logistică (șosele, porturi continentale, strategie intermodală, hub-uri de transfer feroviar<sup>28</sup>).

În plus, România poate explora potențialul rutelor comerciale care nu sunt atât de evidente, cum ar fi importul de inputuri și creșterea oportunităților de comerț cu Macedonia și Serbia, mai ales pe partea de produse agricole. Cel mai apropiat mare oraș de Regiunea de Vest este Belgradul, din Serbia (la mai puțin de 150 de km distanța sau trei ore de condus). Cu o populație de aprox. 1,5 milioane persoane, Belgradul este un pic mai mic decât Bucureștiul și Budapesta. În prezent, totuși, din cauza poziției sale în afara Uniunii Europene, Belgradul (și Serbia în general) rămâne aproape rupte de economia Regiunii de Vest. Drept urmare, date fiind îmbunătățirile în conectivitatea transporturilor și eforturile de facilitare a trecerii eficiente a frontierei (în paralel cu biroul UE de cooperare transfrontalieră pentru Serbia-România, cu sediul în Reșița), va fi important să se permită regiunii să profite de pe urma oportunităților cu Serbia și Macedonia.

Guvernul României ar trebui să crească atractivitatea României prin introducerea unei scheme de amânare a TVA asemănătoare celor din Europa. Amânarea TVA la import ar trebui să devină o prioritate pentru România și procedurile de amânare a taxelor vamale reprezintă obstacole serioase pentru companii, și odată adoptate, aceste măsuri vor îmbunătăți semnificativ condiția României ca centrul de comerț pentru ECE. Amânarea TVA la importuri ar trebui să intre în vigoare cât mai rapid cu putință pentru toți importatorii indiferent de dimensiunea sau vechimea companiei. Acest fapt va aduce beneficii substanțiale și va crește atractivitatea României pentru investiții și afaceri (deoarece companiile nu vor trebui să prefinanțeze TVA-ul la import pentru mărfurile pe care le importă prin România) și, cel mai important, va elimina actuala poziție ne-competitivă a României comparativ cu țări din UE care aplică scheme de amânare a TVA la importuri (cum ar fi Austria, Cehia sau Olanda).

Faza I a TTFA s-a concentrat pe două sectoare și pe lanțurile de aprovizionare asociate – automobile și agricultură – și a ajutat la identificarea barierelor din calea conectării firmelor din Regiunea de Vest la lanțurile de valoare din aceste sectoare. De asemenea, a oferit o evaluare inițială a eficienței serviciilor logistice și a aplicării cadrului de reglementare. Unul dintre aspectele cu o importanță aparte pentru sectorul auto a fost evaluarea ușurinței cu care furnizorii și sub-contractorii din Regiunea de Vest se pot conecta la marii producători aflați în afara regiunii: Continental (aflat în Regiunea de Vest), Ford și Renault (aflați în alte zone din România), dar și la nivel internațional, făcându-se legătură atât cu sectorul auto din Germania, dar și cu fabricile de asamblare și producție din Ungaria, Cehia, Slovacia și, poate, Serbia. Această analiză trebuie dezvoltată pe viitor și ar trebui să se axeze pe coridoarele cheie pentru

---

<sup>28</sup> De exemplu, portul din Rotterdam este unul dintre porturile din UE cu cea mai mare experiență în re-export (cu valoarea adăugată) pentru bunuri.

a furniza informații mai detaliate cu privire la obstacolele specifice identificate în cadrul etapei I a TTFA.

## Referințe

---

- Annamalai, K., and S. Rao (2003) ITC's e-Choupal and Profitable Rural Transformation. Michigan Business School and World Resources Institute.
- Arvis, J. F., Mustra, M. A., Panzer, J, Ojala, L. and Naula, T. 2007. Connecting to Compete - Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: World Bank.
- Arvis, J. F., Mustra, M. A., Ojala, L., Shepherd, B. and Saslavsky, D. 2010. Connecting to Compete - Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: World Bank.
- Arvis, J. F., Mustra, M. A., Ojala, L., Shepherd, B. and Saslavsky, D. 2012. Connecting to Compete - Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: World Bank.
- Arvis, J.F.; Duval, Y.; Shepherd, B; Utoktham, C.; Trade costs in the developing world : 1995 - 2010 World Bank-UNESCAP dataset Policy Research Paper WPS 6309, The World Bank 2013
- Hoekman, B. and A. Nicita (2011): Trade Policy, Trade Costs, and Developing Country Trade, *World Development*, 39(12), 2069-79.
- ITC. e-Choupal. <http://www.itcportal.com/rural-development/echoupal.htm>
- Kunaka, C., Mustra, M. A. and Sáez, S. (2013), Trade Dimensions of Logistics Services: A Proposal for Trade Agreements, Policy Research working paper ; no. WPS 6332, World Bank.
- Kunaka, C., Logistics in Lagging Regions: overcoming local barriers to global connectivity, 2011, World Bank, Washington DC
- McLinden, G., E. Fanta, D. Widdowson and T. Doyle (2011) (eds) Border Management Modernization, World Bank, Washington, DC.
- Mustra, M. A., Arvis, J.F., Arnold, J., Carruthers, R., and Saslavsky, D. 2010. Trade and Transport Facilitation Assessment. World Bank, Washington, DC.
- Oxford Economics (2009) The Impact of the Express Delivery Industry on the Global Economy, Oxford Economics.
- Raballand, G. F. R., Kunaka, C. and Giersing, B. (2008) The Impact of Regional Liberalization and Harmonization in Road Transport Services: A Focus on Zambia and Lessons for Landlocked Countries, World Bank Policy Research Working Paper 4482
- Raballand, G., P. Macchi, and C. Petracco (2010) Rural Road Investment Efficiency: Lessons from Burkina Faso, Cameroon and Uganda. World Bank, Washington, D.C.

Reis, J. G., and Farole, T. 2012. Trade Competitiveness Diagnostic Toolkit. Washington, DC: World Bank.

Saslavsky, D., Shepherd, B. (2011), Facilitating international production networks : the role of trade logistics. Policy Research working paper ; no. WPS 6224, World Bank

Teravaninthorn, S. and G. Raballand (2009) Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors, World Bank, Washington, DC.

World Bank: Logistics Performance Index, <http://www.worldbank.org/lpi>

World Bank-UN-ESCAP International Trade Costs dataset  
<http://databank.worldbank.org/data/views/variableselection/selectvariables.aspx?source=escap-world-bank:-international-trade-costs>

World Economic Forum. Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities - World Bank-WEF report, January 2013, Geneva.