

Analiza realizata de experții Gebrüder Weiss România | Schengen, 6 luni mai târziu: Transformari, impact și perspective pentru România



La 31 martie 2024, România a aderat oficial la Spațiul Schengen cu frontierele aeriene și maritime, marcând un moment istoric în evoluția sa. Deși componenta rutiera a fost amânata la momentul respectiv, acest pas a generat totuși efecte notabile asupra sectorului transporturilor și logisticii de marfa, într-un context în care viteza, predictibilitatea și integrarea lanțurilor logistice sunt esențiale pentru competitivitate. Începând cu 01 ianuarie 2025, aderarea României la Schengen devine completa, prin ridicarea controalelor la frontierele terestre și asigurarea liberei circulații pentru transporturile rutiere.

Aceasta analiza, realizata de experții Gebrüder Weiss România, evalueaza, la 6 luni de la momentul aderarii complete, modul în care schimbările generate de includerea în Spațiul Schengen a influențat performanța operațională, competitivitatea și perspectivele de dezvoltare ale sectorului transporturilor și logisticii din România.

În calitate de jucator important pe piața de transport și logistica, cu experiența de peste 30 ani în România și cu expunere directă asupra fluxurilor logistice locale și internaționale, compania ofera, astfel, o perspectiva ancorata în experiența operațională directă, în observațiile din piața și în dialogul constant cu clienții și partenerii sai de transport.

Transport în regim de frontiera: Limitele modelului pre-Schengen

În perioada premergătoare aderării României la Spațiul Schengen, transportul de marfa era afectat de un sistem logistic fragmentat, caracterizat prin bariere administrative și proceduri vamale la frontierele externe ale UE. Acest context genera timpi logistici imprevedibili, costuri suplimentare și o competitivitate scazuta pentru operatorii români.

Fiecare trecere a frontierei presupunea formalități vamale laborioase la nivel de documentație, controale amanunțite ale documentelor și posibile inspecții ale marfurilor. În funcție de complexitatea încărcăturii și de vigilența autorităților, timpul de așteptare varia de la câteva ore până la o zi. Aceste opriri repetate generau întârzieri semnificative, afectând programul de livrare și crescând riscul nerespectării termenelor contractuale.

De asemenea, și transportul aerian de bunuri, din România către statele Schengen, era supus opririlor și controalelor suplimentare în aeroporturile din afara spațiului Schengen. Fiecare lot de marfa era verificat în detaliu, iar lipsa unui flux continuu de operare putea conduce la pierderea conexiunilor aeriene, fiind astfel

compromisa livrarea catre clientul final. În plus, operatorii erau nevoiți sa aloce echipe specializate pentru gestionarea documentelor specifice fiecărei granițe sau aeroport, ceea ce presupunea costuri operaționale ridicate. În multe situații, întârzierile generau atrageau și cheltuieli suplimentare cu depozitarea temporara și manipularea marfurilor, afectând eficiența și predictibilitatea lanțului logistic.

Cifrele oferite de UNTRR (Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România) confirma dimensiunea reala a provocarilor generate de neaderarea la Schengen: pierderi estimate la 19 miliarde euro în perioada 2012 – 2023, cauzate de timpii de așteptare la granițele interne UE cu Ungaria și Bulgaria. În mod frecvent, transportatorii români s-au confruntat cu timpi de așteptare de 20–30 de ore, ajungând chiar la 3 zile în anumite cazuri, în special la frontiera cu Bulgaria.

Schengen în practica: Primele 6 luni fara frontiere rutiere

Intrarea României în spațiul Schengen terestru a redefinit performanța logisticii rutiere, aducând beneficii tangibile pentru operatorii de transport. Eliminarea controalelor sistematice la frontierele cu Ungaria și Bulgaria a dus la o reducere semnificativa a timpilor de așteptare, contribuind la creșterea predictibilității și a eficienței operaționale.

Pentru operatorii de transport, aceasta schimbare înseamna mai mult decât fluiditate în trafic - costuri de operare mai mici, consum redus de combustibil, optimizarea cheltuielilor pentru șoferi, dar și scaderea amprente de carbon asociata staționarii îndelungate.

1. Efecte directe asupra fluxurilor logistice și operaționale

Aderarea la Schengen a eliminat o serie de blocaje majore în transportul rutier internațional, cu impact imediat asupra eficienței operaționale. Una dintre cele mai vizibile schimbari pentru Gebrüder Weiss a fost reducerea semnificativa a timpilor de așteptare la granițele cu Ungaria și Bulgaria – unde anterior, camioanele înregistrau zilnic întârzieri uzuale de 8–10 ore, respectiv, peste 8 ore.

Eliminarea controalelor fizice de rutina în punctele de frontiera a dus la fluidizarea fluxurilor de marfa și la eliminarea staționarii prelungite. Iar transportatorii pot opta pentru rute mai scurte și directe prin state Schengen, fara a ține cont de timpii de așteptare la granițe. Se evita astfel ocolirea anumitor puncte de frontiera aglomerate (ex: Nadlac), ceea ce reduce consumul de combustibil și amprenta de CO2.

De asemenea, cheltuielile asociate cu personalul (diurne, cazare, șoferi suplimentari) sunt diminuate, iar timpii de livrare devin mai ușor de planificat și controlat. Transportatorii pot inclusiv recalibra rapid rutele în funcție de trafic, condiții meteorologice sau cerințele clientului, fara constrângerea frontierelor.

2. Eficiența operațională și dinamica cererii în transportul rutier

Eliminarea controalelor fizice la frontiera a generat nu doar un flux de marfa mai eficient, ci și economii importante pentru transportatori. Anterior aderării, șoferii pierdeau în medie aproximativ 40 de ore pe luna staționând la punctele de frontiera.

În prezent, acest interval s-a redus semnificativ, la doar 10–15 ore, ceea ce înseamna mai puțin timp pierdut și un consum redus de combustibil. Beneficiile obținute din aceasta eficientizare pot fi direcționate catre modernizarea flotei, digitalizare și instruirea personalului, consolidând astfel competitivitatea pe termen lung.

În paralel, cererea pentru transportul rutier este în creștere, alimentata inclusiv de declinul temporar al transportului feroviar. În România și Ungaria, lucrarile de reabilitare a infrastructurii feroviare au dus la un transfer semnificativ de volume catre rutier, cu o creștere estimata la aproximativ 20%. Chiar daca acest vârf este așteptat sa se tempereze odata cu finalizarea lucrarilor la calea ferata, în prezent, operatorii rutieri beneficiaza de un aflus crescut de comenzi și de o poziție întarita în lanțurile logistice regionale.

”Pentru Gebrüder Weiss, aceasta conjunctura înseamna nu doar eficientizarea costurilor, ci și șansa de a valorifica o cerere aflată în ascensiune, printr-o rețea rutiera solida, digitalizată și adaptată rapid la noile dinamici ale mobilității europene”, considera **Sergiu Grajdeanu**, *Business Unit Manager, Transport International în cadrul Gebrüder Weiss România*.

3. Creșterea relevanței României ca ruta de tranzit

Pe termen mediu, aceasta nouă configurație crește competitivitatea operatorilor români. Accesul mai rapid și previzibil către piețele vest-europene permite integrarea mai eficientă în lanțurile logistice transcontinentale. Transportatorii locali câștiga astfel un avantaj competitiv important în fața companiilor din vestul Europei.

Totodată, crește și atractivitatea rutelor prin România, deoarece țara noastră devine parte din rute de tranzit Schengen, ceea ce încurajează operatorii străini să tranziteze România pentru legături est-vest. Se dezvoltă astfel coridoare logistice importante, cum ar fi Coridorul IX (Pan-European). Iar orașele din vestul României – Arad, Oradea, Timișoara – devin de-o importanță strategică pentru fluxul internațional de marfuri, prin proximitatea lor față de Ungaria și alte rute Schengen.

4. Exigențe ridicate de conformitate și tranziția spre digitalizare

Dacă eliminarea controalelor fizice la frontiere simplifică semnificativ fluxul de marfa, aceasta este compensată de o monitorizare digitală mai riguroasă și de controale intensificate în interiorul granițelor naționale: documentele tradiționale sunt înlocuite treptat de soluții precum: e-CMR, e-Factura, e-Transport sau e-Sigiliu, care permit urmărirea precisă și în timp real a marfurilor.

În contrapartidă, aderarea implică și obligații suplimentare. Conectarea la Sistemul de Informații Schengen (SIS) permite schimbul rapid de date între statele membre, ceea ce sporește eficiența verificărilor și crește presiunea asupra operatorilor de transport să respecte regulamentele europene în mod constant.

Operatorii trebuie să se conformeze mai strict normelor europene privind siguranța rutieră, timpii de condus și utilizarea echipamentelor digitale (ex: tahografe digitale), ceea ce poate genera presiune asupra programului de transport, în special în cazurile în care controalele devin mai riguroase. Pe de altă parte, dar sunt nevoiți și să investească timp și resurse în digitalizare, instruirea personalului și revizuirea procedurilor.

5. Constrângeri post-aderare și măsuri de ajustare

După aderarea la Schengen, transportatorii au întâmpinat o serie de provocări legate de adaptarea la noile proceduri digitale și reglementări. Familiarizarea cu sistemele electronice de control și declarație vamală, precum e-CMR sau declarațiile electronice, a fost esențială, însă în practică au apărut dificultăți. Deși controalele sistematice la frontieră au fost eliminate, controalele sporadice sau punctuale continuă să existe, generând confuzii privind momentul și cadrul legal în care acestea pot fi efectuate, mai ales în situații de urgență sau de risc pentru securitate.

În plus, diferențele în interpretarea regulilor și documentelor între statele membre complică gestionarea operațiunilor transfrontaliere. Exemple în acest sens includ tratamentul divers al documentelor de însoțire a marfurilor, cerințe variate privind controalele de securitate sau interpretări diferite ale normelor privind timpul de conducere și odihna. De asemenea, există incertitudini legate de competențele autorităților în verificarea legalității șederii și documentelor personale ale șoferilor în cadrul curselor care traversează mai multe țări Schengen.

Pentru a răspunde acestor constrângeri, operatorii și autoritățile au fost nevoiți să implementeze măsuri de ajustare tehnologică și procedurală. Actualizarea și integrarea sistemelor informatice vamale în rețelele Schengen, reprezintă pași importanți în acest sens, facilitând respectarea regulilor și creșterea transparenței.

Concluzii: Oportunități de dezvoltare într-un context logistic avantajos

Aderarea la Schengen funcționează ca un catalizator strategic pentru transformarea sustenabilă a pieței de transport și logistica din România – cu efecte directe atât asupra companiilor din sector, cât și asupra economiei naționale. Noul context în care se regăsește astăzi România, la 6 luni de la aderare, creează premise favorabile pentru atragerea de investiții străine în infrastructura de transport și logistica, iar îmbunătățirea conexiunilor interne (A1, A7, linii feroviare rapide) devine o prioritate strategică.

Dezvoltatorii de parcuri logistice sunt interesați să extindă capacitățile de depozitare în proximitatea principalelor coridoare rutiere și feroviare. Vestul țării poate deveni gazda unor noi terminale de cross-docking și de consolidare a marfurilor, profitând acum de accesul facil la rutele Schengen și la piețele din Germania, Italia sau Austria.

Companii din automotive, electronice sau bunuri de consum caută deja alternative pentru mutarea producției în Europa Centrală și de Est.

Acesul rapid la piața unică, fără bariere de frontieră, costuri competitive și pregătirea și expertiza forței de muncă oferă României un avantaj competitiv greu de ignorat.

Portul Constanța, de asemenea, are șansa de a deveni un punct cheie în rețelele maritime de aprovizionare, conectând prin transport rutier și feroviar fluxurile către Europa Centrală și de Vest.

Pentru Gebrüder Weiss România și clienții săi, noul cadru european înseamnă acces mai rapid la piețele vestice, fluxuri de marfă optimizate și o poziționare consolidată a României ca hub logistic regional.

Pe fondul acestei evoluții, Gebrüder Weiss are oportunitatea de a extinde rețeaua de transport și de a diversifica serviciile prin oferirea de soluții logistice integrate – depozitare, cross-docking și distribuție last-mile - precum și soluții personalizate pentru categorii speciale de marfă, precum produse perisabile, periculoase sau transporturi comunitare.

„Aderarea la Schengen nu a eliminat toate obstacolele, dar a deschis un cadru esențial pentru competitivitate și eficiență. Pentru industria de transport și logistica, este un moment-cheie care oferă oportunitatea de a accelera modernizarea și de a implementa politici sustenabile pentru reducerea emisiilor și consumului de carburant. Deși provocările rămân, mai ales în zona reglementărilor, noul context aduce claritate, viteză și coerență în lanțurile logistice internaționale”, concluzionează experții Gebrüder Weiss România.