



2013

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMANIA



PIAȚA TRANSPORTURILOR RUTIERE România, 2008-2015



BRIDGESTONE



Mercedes-Benz

SCHWARZMÜLLER



SCANIA



OMV
EuroTruck
Haulier Service.

⇔ MĂRFURI

PASAGERI ⇔

TIPARIT SI DISTRIBUIT DE



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR
RUTIERI DIN ROMÂNIA

2013

CUPRINS

Pag

1. Prezentare & Sumar	9
2. Date generale	12
2.1. Infrastructura rutiera a Romaniei. Prezent si perspective.	
2.2. Parcul auto pentru transportul de persoane, pe tipuri de vehicule	
2.3. Parcul auto pentru transportul de marfa, pe tipuri de vehicule	
2.4. Evolutii si prognoze ale economiei romanesti	
2.4.1. PIB, structura si evolutie, 2008 – 2011. Prognoze 2012 – 2015	
2.4.2. Productia vegetala. Evolutii si prognoze, pe produse, 2008 – 2015	
2.4.3. Industria extractiva. Evolutii si prognoze, pe sectoare, 2008 – 2015	
2.4.4. Industria prelucratoare. Evolutii si prognoze, pe sectoare, 2008 – 2015	
2.4.5. Comert exterior. Evolutii si prognoze, pe sectoare, 2008 – 2015	
2.4.6. Investitiile straine in Romania, 2008 – 2015	
2.4.7. Mobilitatea interna si externa a populatiei, 2008 – 2011	
3. Transportul rutier de persoane, 2008 – 2012	29
3.1. Pozitionarea transportului rutier de persoane in total transport	
3.2. Provocarile sectorului. Disfunctionalitati	
3.3. Performantele transportului rutier de persoane, 2008 – 2012	
3.3.1. Analiza transportului de persoane, pe tipuri de transport, pe rute, volum si valoare, 2008 – 2012	
3.3.2. Analiza transportului rutier de persoane, pe rute, volum si valoare, 2008 – 2012	
3.3.3. Analiza transportului rutier de persoane, la nivel regional / judetean	
3.4. Analiza mediului concurential	
3.4.1. Principalii indicatori ai mediului concurential, 2008 – 2011	
3.4.2. Top 25 firme de transport rutier de persoane, dupa cifra de afaceri, 2008 – 2011	
3.4.3. Prezentarea principalilor jucatori	
3.4.4. Analiza strategic a mediului concurential, dupa modelul Porter	
3.4.5. Tendinte in mediul concurential	
3.5. Factori de influenta ai transportului rutier de persoane	
3.6. Oportunitati de dezvoltare / crestere	
3.7. Bariere de crestere / intrare pe piata	
3.8. Previzionarea pietei transporturilor rutiere de persoane, 2012 – 2015	
3.8.1. Directiile pietei. Unde va creste piata?	
3.8.2. Consumatori. Schimbarea obiceiurilor.	
3.8.3. Modalitati de imbunatatire a performantelor	
3.8.4. Previzionarea pietei transporturilor rutiere de persoane, volum si valoare, 2012 - 2015	
4. Transportul rutier de marfuri, 2008 – 2012	53
4.1. Pozitionarea transportului rutier in total transport de marfuri	
4.2. Provocarile sectorului. Disfunctionalitati.	
4.3. Performantele transportului rutier de marfuri, 2008 - 2012	
4.3.1. Analiza transportului de marfuri, pe tipuri de transport si pe rute, volum si valoare, 2008 – 2012	
4.3.2. Transportul rutier de marfuri, pe tipuri de vehicule, pe rute, pe tipuri de marfuri, volum si valoare, 2008 – 2012	
4.3.3. Analiza transportului de marfuri, pe rute internationale, pe tipuri de marfuri, 2008 – 2011	
4.3.4. Analiza transportului rutier de marfuri, la nivel regional	
4.4. Analiza mediului concurential	
4.4.1. Principalii indicatori ai mediului concurentia	
4.4.2. Top 40 companii de transport rutier de marfuri, dupa cifra de afaceri, 2008 – 2011	
Top 25 prestatori de servicii anexe transporturilor rutiere logistica, depozitare	
4.4.3. Prezentarea principalilor competitori	
4.4.4. Principalele probleme ale firmelor de transport si logistica	
4.4.5. Analiza strategica a sectorului	
4.4.6. Tendinte in mediul concurential. Modalitati de colaborare. Externalizarea serviciilor	
4.5. Factori de influenta ai transportului rutier de marfuri	
4.6. Oportunitati de dezvoltare / crestere	
4.7. Bariere de crestere / intrare pe piata	

- 4.8. Previzionarea pietei transporturilor rutiere de marfuri, 2012 – 2015
 - 4.8.1. Directiile pietei. Ce sectoare tinta vor creste?
 - 4.8.2. Nevoile clientilor. Adaptare.
 - 4.8.3. Tendinte pe piata transporturilor rutiere de marfuri din perspectiva firmelor
 - 4.8.4. Modalitati de imbunatatire a performantelor
 - 4.8.5. Previzionarea pietei transporturilor rutiere de marfuri, volum si valoare, 2012 – 2015

5. Prioritizari ale cresterii activitatii

113

- 5.1. Mixul de factori
- 5.2. Modalitati si potential de crestere
- 5.3. Optiuni strategice

6. Piata transporturilor in UE 27. Pozitionarea Romaniei

118

- 6.1. Gradul de motorizare
- 6.2. Transportul rutier de persoane
- 6.3. Transportul rutier de marfa
- 6.4. Servicii anexe transportului rutier de marfa

7. Concluzii. SWOT

125

- 7.1. Transportul rutier de persoane
- 7.2. Transportul rutier de marfuri

ANEXA

TABELE

- Tabel 1: Infrastructura rutiera si feroviara a Romaniei
- Tabel 2: Parcul auto pentru transport persoane
- Tabel 3: Parcul auto pentru transport persoane
- Tabel 4: Produsul Intern Brut | evolutie 2008 – 2012
- Tabel 5: Produsul Intern Brut | prognoze 2012 – 2015
- Tabel 6: Contributia transporturilor rutiere la formarea PIB | Romania vs UE 27
- Tabel 7: Productia vegetala | evolutie 2008 – 2012
- Tabel 8: Productia vegetala | prognoze 2012 – 2015
- Tabel 9: Industria extractiva | evolutie 2008 – 2012
- Tabel 10: Industria extractiva | prognoze 2012 – 2015
- Tabel 11: Industria prelucratoare | evolutie 2008 – 2012
- Tabel 12: Industria prelucratoare | prognoze 2012 – 2015
- Tabel 13: Comert exterior pe sectoare | evolutie
- Tabel 14: ISD, pe sectoare
- Tabel 15: ISD, pe regiuni
- Tabel 16: Soldul ISD, pe tari de origine
- Tabel 17: Calatoriile internationale | pe moduri de transport
- Tabel 18: Transportul de persoane | pe moduri de transport
- Tabel 19: Transportul de persoane pe rute
- Tabel 20: Transportul rutier de persoane pe rute
- Tabel 21: Transportul rutier de persoane | mediul concurential
- Tabel 22: Top transportatori rutieri de persoane | national si int'l
- Tabel 23: Top transportatori locali de persoane | urban, suburban, metropolitan
- Tabele 24: Tarife transport persoane | international, national, taxe inchiriere | 2012 vs 2009
- Tabel 25: Transportul rutier de persoane pe rute
- Tabel 26: Autotractoare / 1000 locuitori
- Tabel 27: Transportul de marfuri | pe moduri de transport
- Tabel 28: Transportul de marfuri | pe rute
- Tabel 29: Transportul de marfuri, pe tipuri de vehicule
- Tabel 30: Transportul rutier de marfuri | pe rute | volum si valoare
- Tabel 31: Transportul de marfuri | pe grupe de marfuri | volum
- Tabel 32: Schimburi comerciale de marfuri Romania – UE 27 | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 33: Schimburi comerciale de marfuri Romania – extra-UE 27 | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 34: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Ungaria | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 35: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Germania | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 36: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Italia | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 37: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Bulgaria | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 38: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Turcia | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 39: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Franta | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 40: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Austria | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 41: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Polonia | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 42: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Serbia | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 43: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Grecia | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 44: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Spania | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 45: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Cehia | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 46: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Belgia | structura pe mod de transport | volum si valoare
- Tabel 47: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Olanda | structura pe mod de transport | volum si valoare

Tabel 48: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Rusia | structura pe mod de transport | volum si valoare

Tabel 49: Transportul rutier de marfa | mediul concurential

Tabel 50: Transportul rutier de marfa | competitie regionala

Tabel 51: Top transportatori rutieri de marfuri | specializati

Tabel 52: Top prestatori servicii anexe transporturilor rutiere | logistica, depozitare

Tabel 53: Tarife de transport international

Tabel 54: Structura costuri

Tabel 55: Marfuri transportate rutier | 2011

Tabel 56: Industria prelucratoare | dinamici

Tabel 57: Previzionarea transportului rutier de marfuri

Tabele Anexa:

Tabel A1: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – UE 27, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A2: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – extra UE 27, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A3: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Ungaria, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A4: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Germania, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A5: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Italia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A6: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Bulgaria, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A7: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Turcia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A8: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Franta, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A9: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Austria, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A10: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Polonia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A11: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Serbia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A12: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Grecia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A13: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Spania, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A14: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Cehia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A15: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Belgia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A16: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Olanda, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Tabel A17: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Rusia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

GRAFICE

Grafic 1: Vehicule speciale si pentru marfuri inregistrate | 2011

Grafic 2: Evolutii si prognoze PIB | dinamica anuala

Grafic 3: Structura PIB pe elemente componente | Romania

Grafic 4: PIB: evolutie | prognoze | structura

Grafic 5: Piata constructiilor | evolutie si prognoze

Grafic 6: Industria prelucratoare | evolutie si prognoze

Grafic 7: Industria prelucratoare pe sectoare | dinamica & ponderi

Grafic 8: Comertul exterior | evolutie & prognoze

Grafic 9: Investitii Straine Directe, 2005 - 2015e

Grafic 10: Migratia interna a populatiei, 2008 – 2011

Grafic 11: Rata de ocupare in transportul rutier de persoane

Grafic 12: Parcul de autoturisme | 2008 – 2012

Grafic 13: Rata investitiilor (investitii raportate la valoarea adugata la costul factorilor) | 2010

Grafic 14: Transportul rutier de persoane | structura 2012

Grafic 15: Transportul rutier de persoane | mediul concurential dupa marime firme

Grafic 16: Parcul auto licentiat pentru transport persoane | 2012 vs 2008

Grafic 17: Calatoriile persoanelor dupa scop | diferite tari europene

Grafic 18: Transportul rutier de persoane | valoare | evolutie si previzionare

Grafic 19: Raport export / import

Grafic 20: Rata investitiilor (investitii raportate la valoarea adugata la costul factorilor) | 2010

Grafic 21: Transportul rutier de marfa | structura 2012

Grafic 22: Piata transporturilor rutiere de marfuri | pe tip firme

Grafic 23: Transportul rutier de marfuri contra plata (transportatori) | pe grupe de marfuri | 2008 si 2011

Grafic 24: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 25: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 26: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 27: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 28: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 29: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 30: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 31: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 32: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 33: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 34: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 35: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 36: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 37: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 38: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 39: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 40: Structura schimburi comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Grafic 41: Transportul rutier de marfa | mediul concurential dupa marimea firmelor

Grafic 42: Veniturile firmelor de transport si logistica – total

Grafic 43: Veniturile firmelor de transport | structura

Grafic 44: Veniturile firmelor de logistica | structura

Grafic 45: Parcul auto | dupa masa maxim autorizata

Grafic 46: Parcul auto | dupa vechime

Grafic 47: Parcul auto | dupa tip detinere

Grafic 48: Principalele probleme ale firmelor de transport si logistica

Grafic 49: Evolutie si target retele magazine moderne / numar

Grafic 50: Evolutie si target magazine bricolaj / numar
 Grafic 51: Tendinte pe piata transporturilor de marfuri din perspectiva firmelor
 Grafic 52: Transportul rutier de marfuri | evolutie si previzionare
 Grafic 53: Stocul de autoturisme in UE | 2011
 Grafic 54: Transport rutier national de persoane | comparatie intre Romania si alte tari UE
 Grafic 55: Importanta transportului rutier de persoane in PIB | pozitionarea Romaniei fata de alte tari UE
 Grafic 56: Transport rutier de marfa | comparatie intre Romania si alte tari UE
 Grafic 57: Importanta transportului rutier de marfa in PIB | pozitionarea Romaniei fata de alte tari UE
 Grafic 58: Importanta serviciilor anexe transporturilor rutiere de marfuri in PIB | pozitionarea Romaniei fata de alte tari UE
 Grafic 59: Transport rutier in UE | pe tipuri de marfuri
 Grafic 60: Parcursul marfurilor in UE in functie de vechimea parcului auto | mil tone-km
 Grafic 61: Parcursul marfurilor in UE in functie de vechimea parcului auto | mil tone-km

SCHEME

Schema 1: Reteaua de transporturi rutiere – prezent si perspective
 Schema 2: Traficul rutier in anul 2013 | scenariu
 Schema 3: Traficul rutier in anul 2025 | scenariu
 Schema 4: Fluxuri migratorii interne
 Schema 5: Invatamantul superior in Romania
 Schema 6: Salariati in alt judet
 Schema 7: Migratia la nivel national
 Schema 8: Pozitionarea transportului rutier de persoane in total
 Schema 9: Pozitionarea transportului rutier de persoane in total
 Schema 10: Analiza regionala a transportului public local | 2011
 Schema 11: Interactiunea dintre factori, sectoare si cererea transporturilor
 Schema 12: Traficul aerian, crestere medie anuala, 2011 – 2018
 Schema 13: Pozitionarea transportului rutier in total transport de marfuri
 Schema 14: Fluxuri regionale in transportul rutier de marfa
 Schema 15: Servicii PL, dupa complexitate
 Schema 16: Avantajele externalizarii logisticii
 Schema 17: Fluxuri centru logistic
 Schema 18: Fluxuri casa de expeditii
 Schema 19: Exemplu: FM Logistic activitati & fluxuri
 Schema 20: Tipuri de externalizare
 Schema 21: Interactiunea dintre factori, sectoare si cererea transporturilor
 Schema 22: Prioritizare regionala | transport persoane
 Schema 23: Prioritizare regionala | centre logistice
 Schema 24: model de fundamentare si alegere a strategiei

PRESCURTARI:

ARR	Autoritatea Rutiera Romana
BNR	Banca nationala a Romaniei
CMA	Crestere Medie Anuala
DRPCIV	Directia Regim Permise de Conducere si Inmatriculare a Vehiculelor
€	EUR
INS	Institutul National de Statistica
LEU/RON	moneda Romaniei
MF	Ministerul Finantelor
mil	milioane
mln	miliarde
mp	metri patrati
MT	Ministerul Transporturilor
ONRC	Oficiul National al Registrului Comertului

Nota: Cursurile de schimb RON / EUR utilizate in aceasta analiza:

Anul	2008	2009	2010	2011	2012	2013e	2014e	2015e
RON/EUR	3,68	4,24	4,21	4,24	4,46	4,39	4,28	4,30

Service 24

Pornim împreună la drum!

Asistență tehnică non-stop pentru autocamioane
pe teritoriul Europei.



MOL



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

www.untrr.ro

T.I.R.

Rusia 3000 km
motorina 0,6€/l, tarif 1,5€/km

Turcia 800-1000 km
motorina 0,7€/l, tarif 1,5€/km

**UE
1500-3000 km**
motorina 1,4€/l, tarif <1€/km

**Azerbaidjan
3000-3500 km**
motorina 0,4€/l, tarif 2€/km

Iran 3000-3500 km
motorina 0,2€/l, tarif 2€/km

Kazahstan 4500 km
motorina 0,4€/l, tarif 2€/km

www.untrr.ro

**Informații
din România
și alte 50 de țări,
restricții de
circulație,
vize**

www.e-rovinieta.ro

Site disponibil în limbile:



Plata ONLINE și cu cardul



www.transmag.ro

**Magazin online de
produse
utile în activitatea de
transport rutier**

**Livrare GRATUITĂ
pentru cumpărături ce
depășesc 500 Lei**

anvelope.untrr.ro

**O gamă largă de
anvelope**

**CONTINENTAL,
DOUBLE STAR,
ANTYRE**

la cel mai bun preț

www.vectorbroker.ro

**SUPER
OFERTĂ!**

**Asigurări
prin
VECTOR BROKER**

www.king-long.ro

www.rovinieta2012.ro

www.tachoweb.ro

1. Prezentare & Sumar

De **23 ani** UNTRR este reprezentantul transportatorilor rutieri, inregistrand de la infiintare si pana in prezent peste **13.000 de membri** - operatori de transport rutier de marfa si persoane.

UNTRR ofera transportatorilor rutieri

Servicii cu Valoare Adaugata:

→ sustine **interesele transportatorilor** rutieri in tara si in Europa

→ sprijina transportatorii cu **informatii** si

consultanta de specialitate

→ asigura transportatorilor acces la informatii

din sectorul transportatorilor in **timp real**

In **2013** UNTRR a lansat a doua editie a analizei

“Piata Transporturilor Rutiere, Romania, 2008 – 2015”. Raportul include:

→ evolutii si prognoze ale pietei transporturilor rutiere

→ analiza mediului concurential

→ factori de influenta

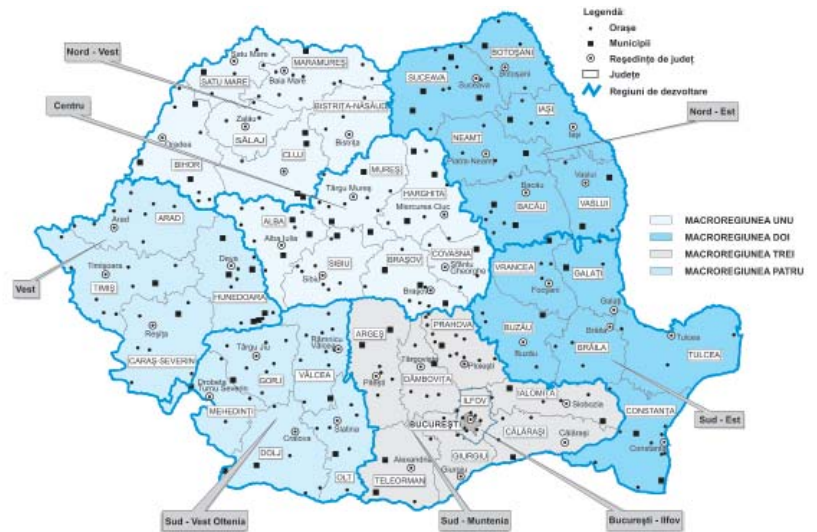
→ pozitionarea Romaniei fata de alte tari Europene

...si multe alte informatii de valoare

Romania – date generale

(membru UE din 1 Ianuarie 2007)

Suprafata:	238.391 km ²
Judete:	42 (inclusiv Bucuresti)
Orase:	320 (103 municipii)
Comune/Sate:	2.856 comune cu 12.955 sate
Populatia:	19.043.767 (census 2011), din care 55% in mediul urban
Retea drumuri:	83.700 km, din care 350 km de autostrada
Moneda:	Leu (RON)
Curs de schimb (28 Martie 2013):	1 EUR = 4,40 RON 1 USD = 3,44 RON
Produsul Intern Brut (in preturi curente)	Crestere reala
2008:	139,8 mld € ↑7,3%
2009:	118,3 mld € ↓6,6%
2010:	124,3 mld € ↓1,1%
2011:	131,3 mld € ↑2,2%
2012:	131,8 mld € ↑0,7%



Pozitionarea Romaniei in piata logisticii din Europa

Din punct de vedere logistic, Romania este considerata o tara tertiara.

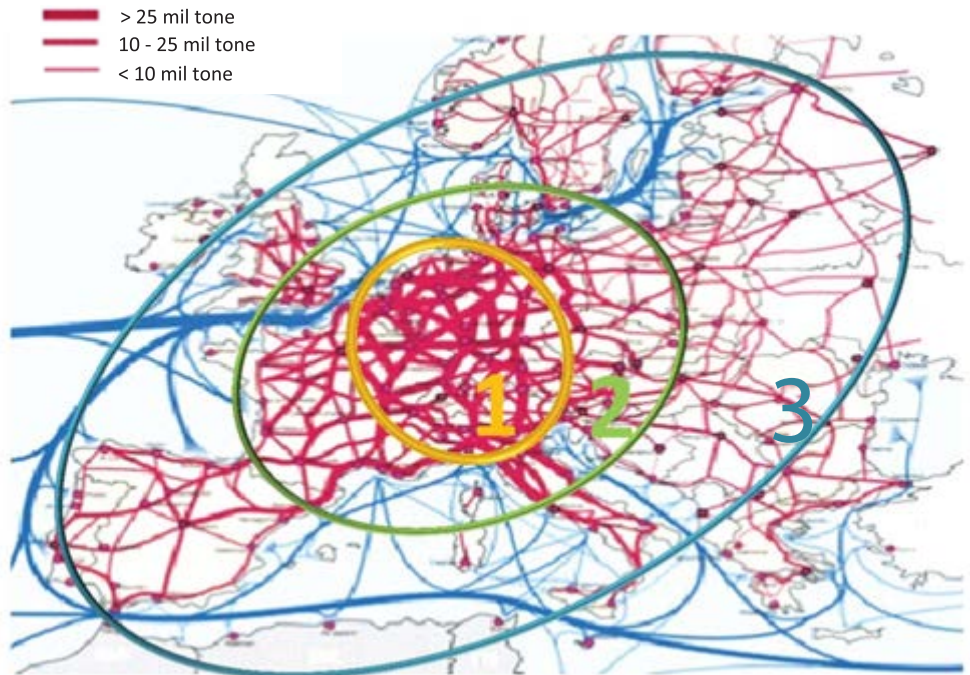
Ungaria, Cehia, Polonia au pozitii secundare in serviciile de logistica a marfurilor.

Cele mai mari fluxuri de transport rutier se inregistreaza in Germania, Olanda, Belgia, Franta, Italia, Marea Britanie si Polonia.

Daca infrastructura ar fi dezvoltata, Romania ar putea deveni un hub logistic in Balcani.

Transport rutier anual de marfuri

Schema1: Logistica marfurilor | pozitionarea Romaniei



Sursa: BMT TS

Transporturile rutiere – elemente cheie | 2011

Transport rutier persoane

Performante | pondere in total transport

- 2,2 mld. pasageri (97% din total)
- 0,93 mld. € (44% din total)

Mediul concurential

- 4.020 firme specializate (87% microintreprinderi)
- 61.020 angajati
- 1,22 mld € venituri cumulate

Provocari | probleme

- scaderea ratei de ocupare
- grad mare de indatorare
- cresterea competitiei indirecte (aerian, autoturisme)
- piata neagra
- cresterea somajului

Oportunitati de dezvoltare

- transport turistic pentru hoteluri
- transport pentru shopping
- extinderea serviciilor

Previzionare | orizont 2015

- 2015: 2,15 mld pasageri si 1 mld €
- CMA, 2011 – 2015: (-1%) in volum si 2% in valoare

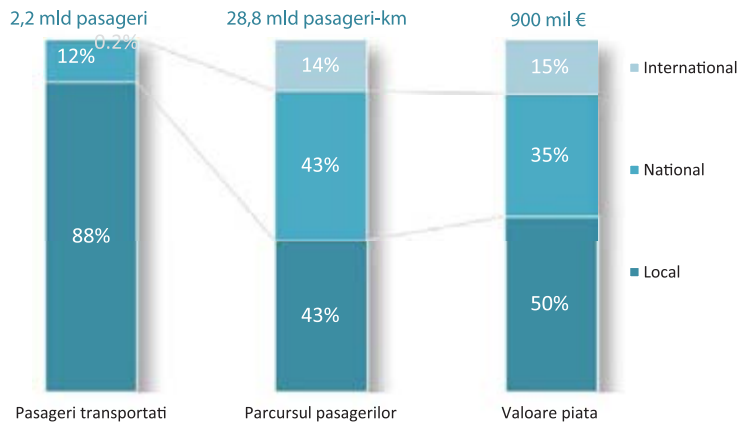
Transport rutier de marfuri

- 45,2 mld. tone – km (63% din total)
- 4,9 mld. €, din care 86% transportatori specializati
- grupajul reprezinta 16% in volum si 21% in valoare
- 24.900 firme specializate (94% microintreprinderi)
- 95.700 angajati
- 5,3 mld. € venituri cumulate

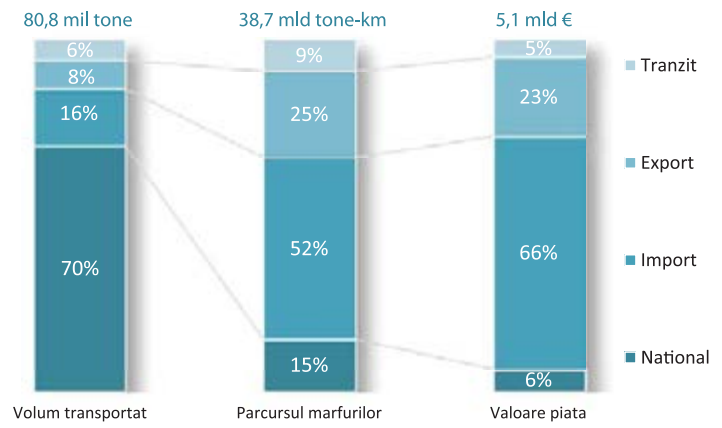
- raportul dintre exporturi si importuri este de 0,49 la 1
- grad mare de indatorare. Innoirea parcului auto este necesara, dar nu suficienta
- cresterea tarifelor cu ~10% in perioada 2009 - 2012

- extinderea serviciilor oferite
- stabilirea de noi parteneriate
- polarizarea comertului
- scaderea stocurilor = potential de crestere a grupajelor
- 2015: 56,8 mld. tone-km si 6,1 mld €
- CMA, 2011 - 2015: 6% in volum si 5% in valoare

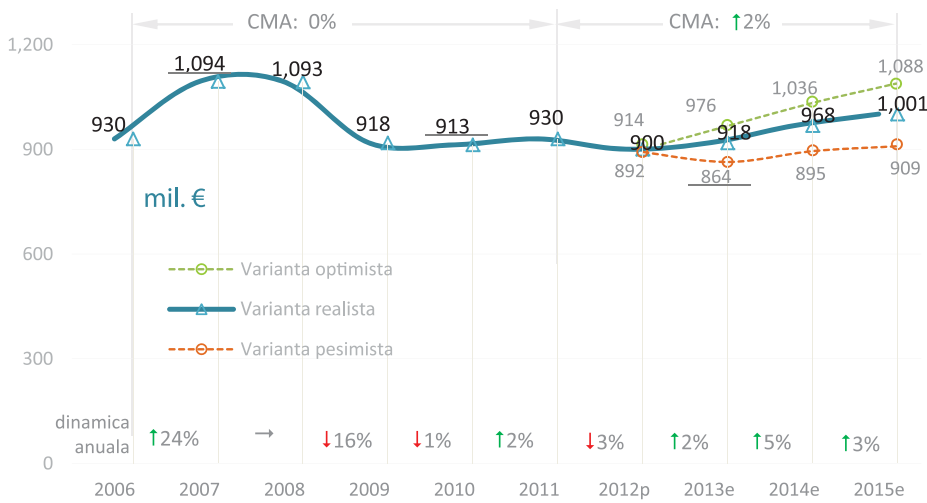
Transportul rutier de persoane | structura dupa principalii indicatori | 2012



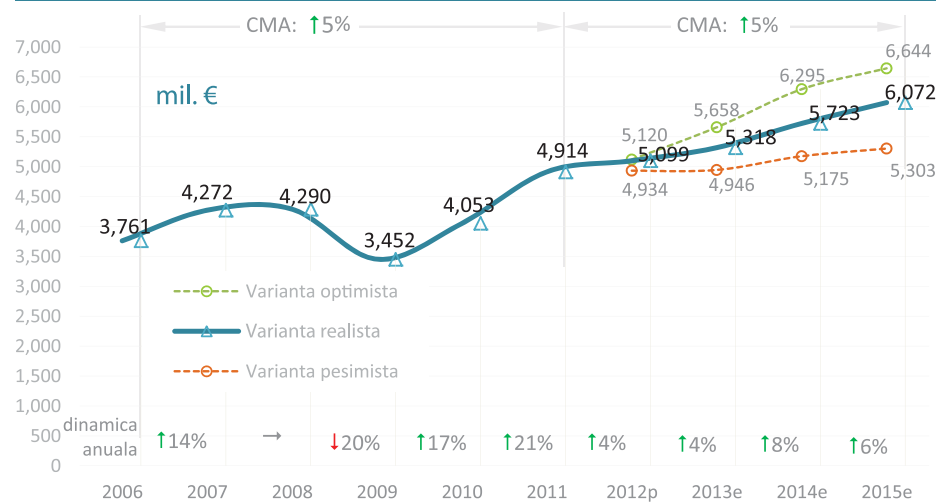
Transportul rutier de marfa | structura dupa principalii indicatori | 2012



Evolutia si previzionarea transportului rutier de persoane | valoare | 2006 - 2015



Evolutia si previzionarea transportului rutier de marfuri | valoare | 2006 - 2015



2. Date generale

Sumar:

→ pentru fi la nivelul mediu la UE, Romania ar

trebui sa aiba **~3.800 km de autostrada** (+ 3.450 km fata de prezent)

→ **70.100 autotractoare** si **40.700 autobuze si microbuze** inmatriculate definitiv

→ contributia in **formarea PIB**, 2011:

- **0,4%** transport rutier de persoane

- **0,8%** transport rutier de marfa

- **0,3%** servicii anexe transporturilor rutiere

→ **serviciile** (45% din PIB) vor avea cea mai mare crestere in perioada 2011 - 2015

→ comparatia cu UE 27 releva ca

serviciile anexe transporturilor

rutiere de marfuri **au cel mai mare**

potential de crestere in Romania

2.1. Infrastructura rutiera a Romaniei. Prezent si perspective.

In ultimii 3 ani, rețeaua națională de drumuri a crescut cu ~ 1.700 km, însă aproximativ 24.600 km au durată de viață expirată.

Tabel 1: Infrastructura rutiera si feroviara a Romaniei

Lungimea drumurilor publice si a liniilor de cale ferata, 2008 – 2011	km			
	2008	2009	2010	2011
Total drumuri, din care:	81.693	81.713	82.386	83.703
autostrazi	281	321	332	350
drumuri europene	6.073	6.180	6.188	6.188
Drumuri modernizate, din care:	22.865	23.847	25.171	26.791
<i>cu durata de viata depasita</i>	<i>10.898</i>	<i>11.696</i>	<i>11.881</i>	<i>12.806</i>
Drumuri cu imbracaminti rutiere usoare, din care:	22.561	22.515	22.300	21.949
<i>cu durata de viata depasita</i>	<i>13.687</i>	<i>12.938</i>	<i>13.291</i>	<i>12.335</i>
Drumuri pietruite	24.654	24.115	23.683	23.454
Drumuri de pamant	11.613	11.236	11.232	11.509
Lungimea simpla a liniilor de cale ferata, din care:	10.785	10.784	10.785	10.777
Electrificate	3.974	4.002	4.020	4.020
Linii de metrou	154	154	154	154

Sursa: INS

Poduri: 5.324 in rețeaua feroviara + 3.661 in rețeaua rutiera (164 Km)

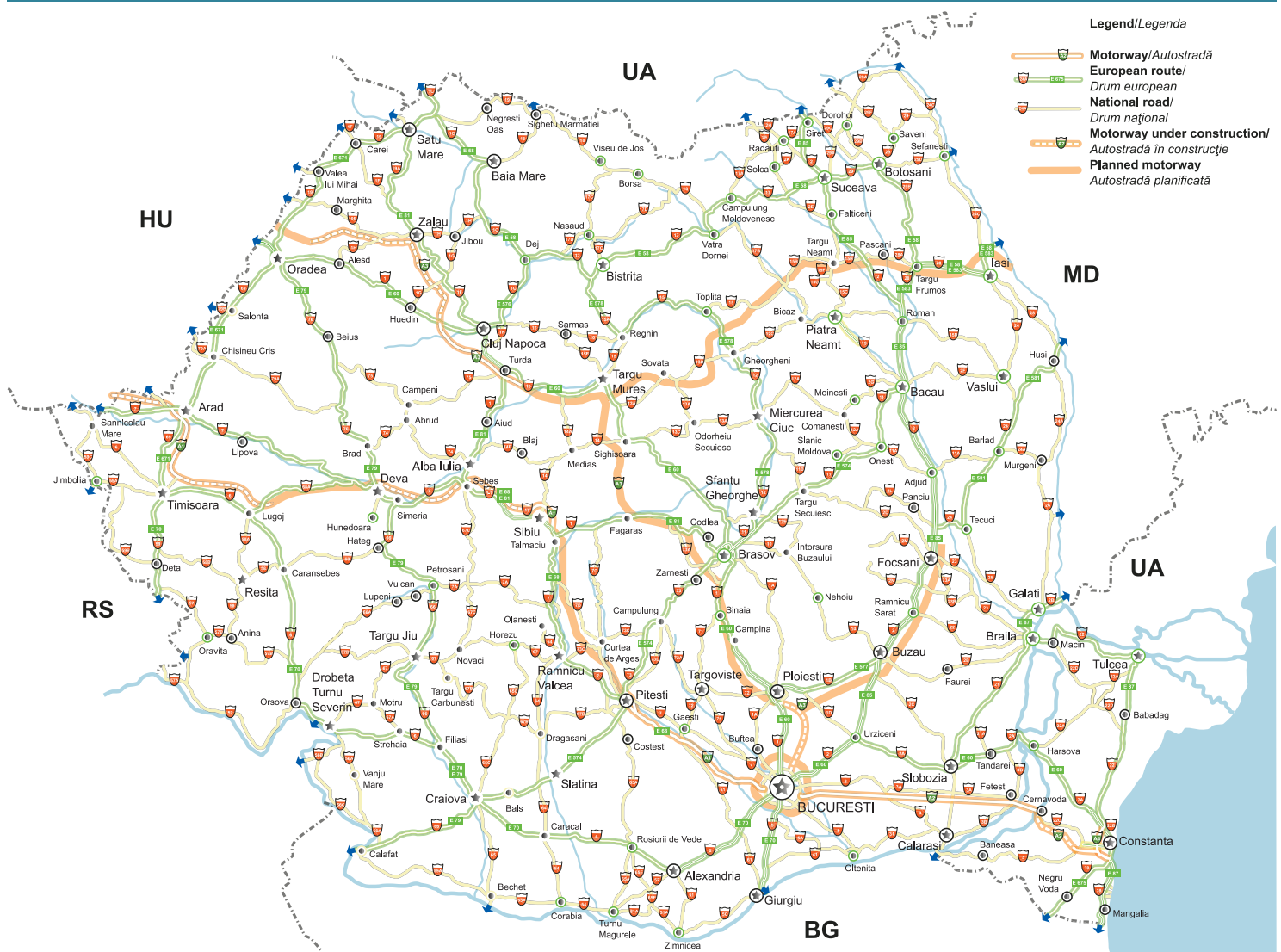
Podete: 14.531

Tunele rutiere: 9 (1,63 km)

Obiective

- Modernizarea și aducerea la standarde europene a 5.700 km de drumuri naționale, din care 1.350 km in rețeaua TEN-T
- Construirea a 1.700 km de autostrazi
- Construirea a 360 km de drumuri de centura și de ocolire a orașelor

Schema 1: Rețeaua de transporturi rutiere – prezent și perspective

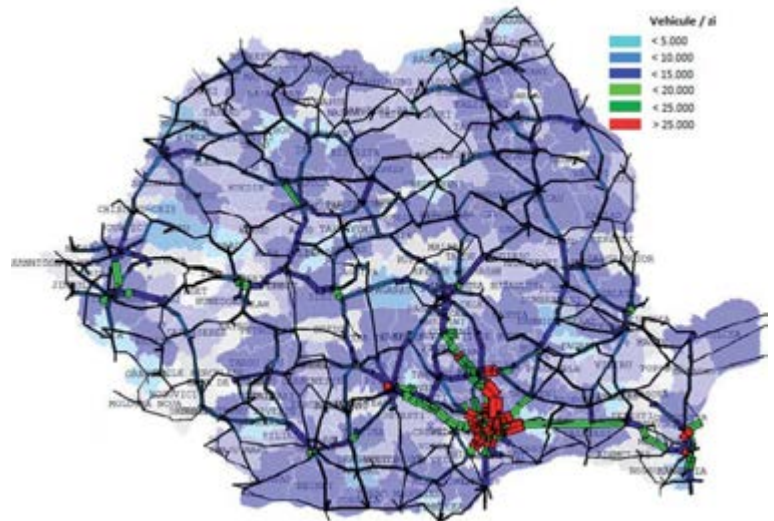


Surse: MT, Wikipedia

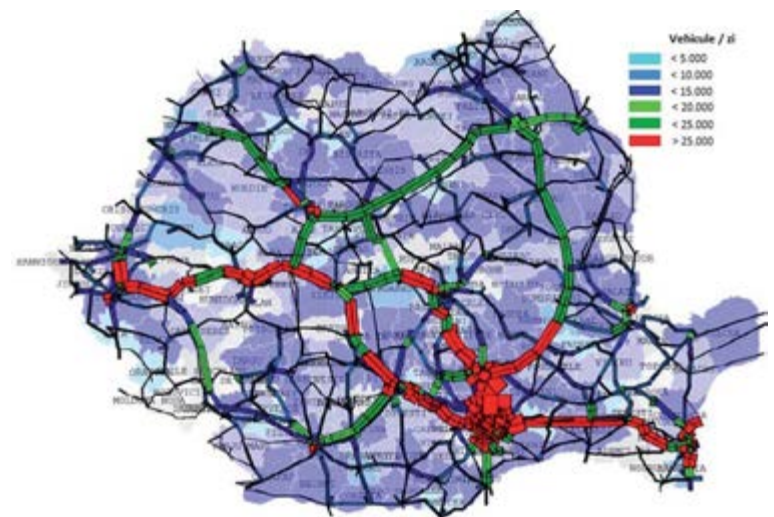
Romania are nevoie de ~25,5 mld € pentru programul de constructie autostrazi de dupa anul 2013

- › rețeaua de autostrazi a României va ajunge la ~2.000 km, dar nu mai devreme de anul 2025
- › costurile cu întreținerea drumurilor s-ar putea tripla de la 500 mil €/an în perioada 2009 - 2013 la 1,4 mld €/an în perioada 2014 - 2025, prin creștere progresivă. Majoritatea drumurilor vor avea nevoie de consolidare în plus față de turnarea covor asfaltic.
- › În urma unor analize ale Louis Berger s-a constatat că dacă un proiect intră în pregătire în 2012, în niciun caz nu va fi implementat înainte de 2016 sau 2017. Conform cu abordarea tradițională (Cartea Rosie Fidic) pentru un proiect major de infrastructură trec 4-6 ani, de la faza de Studiu Fezabilitate la implementare efectivă.
- › În cazul în care nu vor fi implementate proiecte majore pentru infrastructură vor apărea mai multe blocaje de trafic în mai multe zone ale țării, iar pierderile economice pot depăși 2 mld €/an.
- › Construcțiile de autostrazi prioritare, după anul 2013 în funcție de cerințele economiei:
 - Brașov - Sibiu (3 ani de construcție, deschidere în 2016, 133 km, ~1,2 mld € investiție)
 - Ploiești - Brașov (4 ani de construcție, deschidere în 2017, 107 km, ~2,1 mld € investiție)
 - Pitești - Sibiu (4 ani de construcție, deschidere în 2017, 150 km, ~3 mld € investiție)
 - Făgăraș - Oradea - Bors (4 ani de construcție, deschidere în 2017, 244 km, ~3 mld € investiție)
 - Sibiu - Arad - Nadlac (4 ani de construcție, deschidere în 2017, 270 km, ~2,4 mld € investiție)
 - Pitești - Craiova - Lugoj (5 ani de construcție, deschidere în 2018, 411 km, ~4 mld € investiție)
 - Ploiești - Iași (5 ani de construcție, deschidere în 2018, 340 km, ~3,4 mld € investiție)
 - Târgu Mureș - Roman (4 ani de construcție, deschidere în 2019, 240 km, ~3,6 mld € investiție)
 - Sebeș - Turda (3 ani de construcție, deschidere în 2024, 80 km, ~0,7 mld € investiție)
 - Săbăoani - Suceava - Siret (3 ani de construcție, deschidere în 2025, 130 km, ~0,9 mld € investiție)
 - Marasesti - Albita (3 ani de construcție, deschidere în 2029, 150 km, ~1,1 mld € investiție)

Schema 2: Traficul rutier în anul 2013 | scenariu

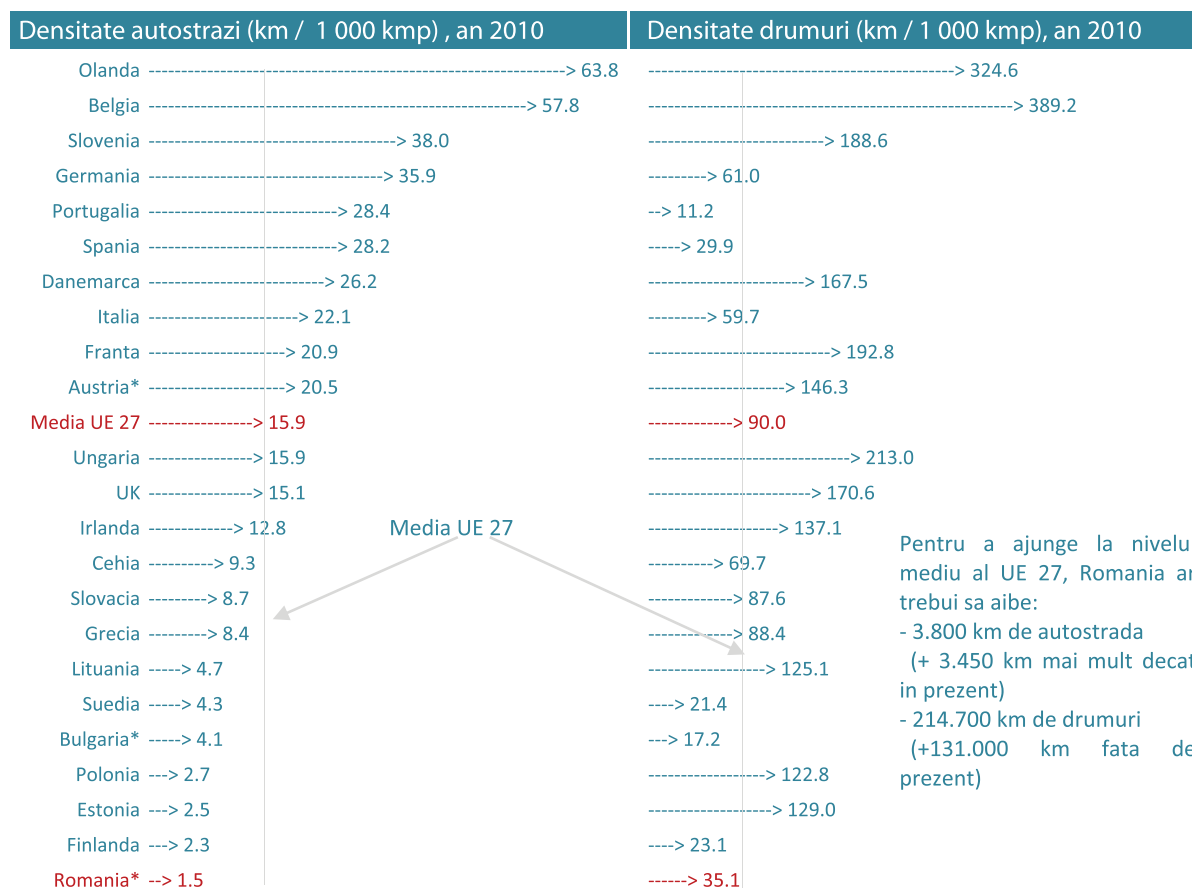


Schema 3: Traficul rutier în anul 2025 | scenariu



Sursa: Louis Berger

Pentru a ajunge la nivelul mediu la UE, Romania ar trebui sa aiba ~3.800 km de autostrada, adica cu 3.450 km mai mult fata de prezent.



(*) date valabile pentru anul 2011

2.2. Parcul auto pentru transportul de persoane, pe tipuri de vehicule

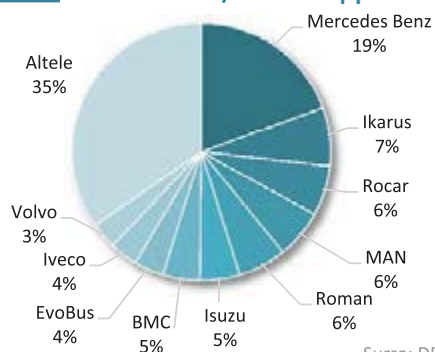
In ultimii 4 ani parcul de autoturisme a crescut cu 471.500 unitati, crescand astfel gradul de inzestrare al populatiei. In 2012 crestere a parcului auto s-a inregistrat pentru majoritatea categoriilor de vehicule. In 2008, pentru prima data in Romania parcul de microbuze a depasit parcul de autobuze si autocare ceea ce insemna o adaptare mai buna la cerintele pietei. Prin aceasta tendinta ar trebui sa creasca gradul de utilizare al capacitatilor de transport persoane, in special pe rute interne.

Tabel 2: Parcul auto pentru transport persoane

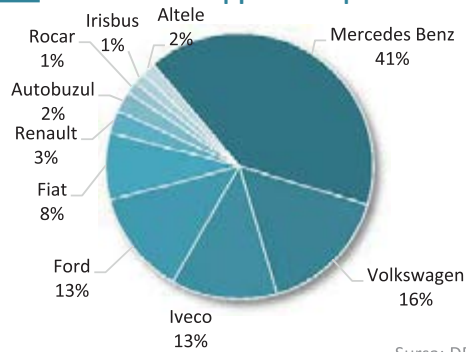
Parcul auto pentru transportul de persoane, pe tipuri de vehicule, 2008 – 2012 '000 unitati						din car firme
Tipuri de vehicule	2008	2009	2010	2011	2012	
Autobuze si microbuze, din care:	39,8	39,1	39,2	39,2	40,7	
autobuze, autocare	19,1	18,7	18,7	18,7	19,0	
microbuze	20,7	20,4	20,5	20,5	21,7	
Autoturisme (incl. taxiuri)	4.013,6	4.230,6	4.307,3	4.323,0	4.485,1	
Autovehicule mixte	71,0	71,5	68,8	66,0	63,7	

Parcul de autobuze/autocare din Romania este destul de vechi, aprox 9.000 unitati avand peste 15 ani vechime, adica 48% din total. In schimb, parcul de microbuze mai vechi de 15 ani numara aproape 2.000 unitati, adica 9% din total. La sfarsitul anului 2011 marca Mercedes Benz detinea 19% din parcul de autobuze/autocare inmatriculate definitiv si 40% din cel de microbuze. Din statisticile DRPCIV remarcam faptul ca Mercedes Benz detine 33% din parcul de autobuze mai noi de 5 ani.

Grafic: Parc autobuze/autocare | pe marci | 2012



Grafic: Parc microbuze | pe marci | 2012



2.3. Parcul auto pentru transportul de marfa, pe tipuri de vehicule

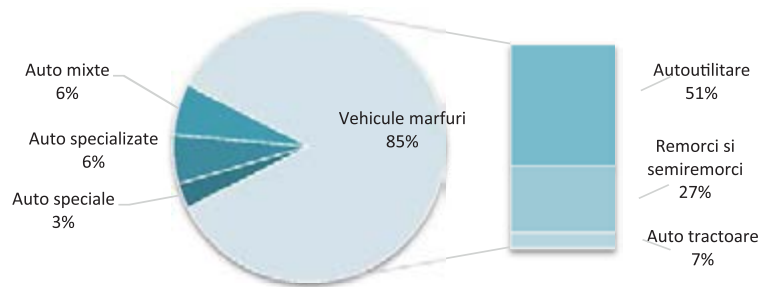
In ultimii 4 ani parcul auto pentru transportul marfurilor a inregistrat schimbari semnificative, in special in cazul autoutilitarelor (+97.200 unitati) si in cazul semiremorcilor (+16.300 unitati)

In prezent, in Romania sunt inscrise 70.100 autotractoare si 528.500 autoutilitare. Pe de alta parte, in ultimii 4 ani in Romania s-au vandut ~26.400 vehicule noi de >3,5 tone GVW, ceea ce inseamna ~ 24% din parcul autorizat ARR pentru transport marfuri.

In 2012 s-a observat o crestere cu 5.600 unitati a parcului de autotractoare, iar vanzarile de autotractoare (>18 to GVW) noi a scazut de la 7.580 unitati in 2008 la 2.900 unitati in 2012.

Grafic 1: Vehicule speciale pentru marfuri inregistrate | 2012

- total: 1.040.400 unitati -



Tabel 3: Parcul auto pentru transport marfa

Parcul auto pentru transport marfa, pe tipuri de vehicule, 2008 – 2012 '000 unitati							
Tipuri de vehicule	2008	2009	2010	2011	2012	din care ale firmelor*	CMA
Autovehicule pentru transportul marfurilor, din care:	559,4	576,7	583,9	614,6	659,2	72%	↑4%
autoutilitare	431,3	450,9	458,3	487,1	528,5	69%	↑5%
autovehicule specializate ¹⁾	74,1	69,9	66,0	62,6	60,2	77%	↓5%
Autotractoare **	53,5	55,5	59,2	64,5	70,1	98%	↑7%
autoremorchere	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	100%	↓5%
Autovehicule rutiere pentru scopuri speciale ²⁾	30,5	32,1	30,7	31,0	31,5	98%	↑1%
Remorci si semiremorci, din care:	225,8	239,4	252,3	269,0	286,4	51%	↑6%
semiremorci	61,2	63,9	67,1	72,3	77,5	80%	↑6%
Autovehicule mixte	74,0	71,5	68,8	66,0	63,7	49%	↓4%

1) autobasculante, cisterne, izoterme

2) laboratoare, ateliere, stropitoare

* parcuri auto apartinand firmelor ** calcul InterBiz pe baza datelor DRPCIV si RAR

Surse: INS, DRPCIV, RAR

Parcul de autotractoare si semiremorci mai vechi de 15 ani se ridica la 12.000 unitati (17% din total), respectiv 20.400 unitati (26% din total). Autotractoarele DAF, Mercedes Benz, Iveco, Volvo, MAN, Scania si Renault detin 95% din parcul inmatriculat definitiv.

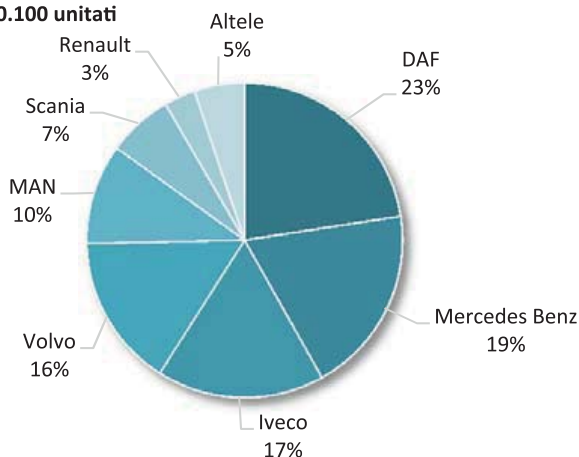
De mentionat ca inmatricularile definitive incluse in statistica parcului auto nu echivaleaza cu vanzarile dealerilor. In 2011 si 2012 in Romania s-au vandut aprox 6.600 autotractoare noi. Potrivit APIA, cele mai multe autotractoare vandute in 2012 au fost MAN (705 unitati), urmate de Volvo (495 unitati).

In ultimii 5 ani s-au inmatriculat definitiv 12.500 semiremorci, din care 43% sunt marca Schmitz, 15% - Krone, 5% - Koegel si 5% - Schwarmueller.

Parcul total de semiremorci numara 77.080 unitati, din care aproape o trime sunt marca Schmitz.

Grafic: Parc autotractoare | pe marci | 2012

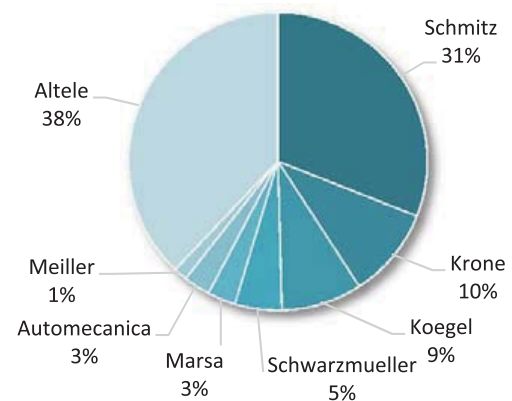
= 70.100 unitati



Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor DRPCIV si RAR

Grafic: Parc semiremorci | pe marci | 2012

= 77.080 unitati



Sursa: DRPCIV



Excelentă experiență de condus și economie de combustibil de până la 10%. Aflați mai multe pe www.volvotrucks.ro/fh despre cele mai importante ZECE domenii în care acesta excelează!

NOUL VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress



e-rovinieta

rovinieta electronică

aplicație pentru telefoanele mobile

aplicația este disponibilă pentru iOS pe App Store, pentru Android pe Google Play și pentru dispozitiv Windows Phone Marketplace în Microsoft.



www.e-rovinieta.ro



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

2.4. Evolutii si prognoze ale economiei romanesti

2.4.1. PIB, structura si evolutie, 2008 – 2011. Prognoze 2012 - 2015

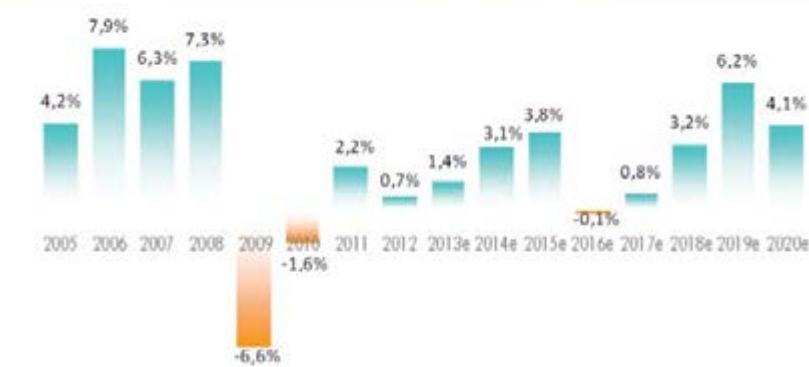
Potrivit INS, economia Romaniei a crescut intr-un ritm sustinut in perioada 2005 - 2008. In anul 2011 s-a inregistrat o crestere de 2,5% a PIB, iar in 2012 cresterea a incetinit la 0,7%.

Daca gradul de absorbtie al fondurilor UE va fi ridicat, economia Romaniei ar putea sa revina la rate de crestere reala de 3-4% incepand cu anul 2014.

O crestere record pentru acest deceniu, de peste 6%, s-ar mai putea inregistra in anul 2019.

Grafic 2: Evolutii si prognoze PIB | dinamica anuala

Evolutii si prognoze PIB, in termeni reali, 2005 - 2020



e – estimare

Surse: INS, InterBiz (scenariu realist)

In 2012 Produsul Intern Brut al Romaniei a ajuns la 131,8 mld €, cu 6% mai putin fata de anul 2008 (139,8 mld €).

In urmatoorii 5 ani, cel mai dinamic sector va fi tot cel al serviciilor, urmat de constructii si industrie. In perioada analizata, ponderea sectorului constructiilor in PIB va creste de la 8,4% in 2012 la 9,1% in 2015, iar serviciile vor avea tot trend ascendent.

Pentru urmatoorii ani, sectoarele cheie ale economiei romanesti vor fi serviciile si constructiile.

Industria va avea un trend mai mare de crestere dupa finalizarea proiectelor de infrastructura si atragerea de noi investitori straini, adica nu mai devreme de 2014-2015.

Tabel 4: Produsul Intern Brut | evolutie 2008 - 2012

Produsul Intern Brut (PIB) evolutie, 2008 – 2012						mld. €	
Sector	2008	2009	2010	2011	2012	CMA	
Agricultura, silvicultura, piscicultura	9,3	7,6	7,1	8,6	7,0	↓7%	
Industria	32,1	28,5	35,3	38,0	37,4	↑4%	
Constructii	15,2	12,5	11,3	11,2	11,0	↓8%	
Servicii	67,9	57,9	57,1	57,2	59,4	↓3%	
Impozite pe produse	15,0	11,4	13,7	16,0	17,0	↑3%	
Total PIB	139,8	118,2	124,3	131,3	131,8	↓1%	

Surse: INS, calcul InterBiz

Tabel 5: Produsul Intern Brut | prognoze 2012 - 2015

Produsul Intern Brut (PIB) prognoze, 2011 – 2015						mld. €	
Sector	2011	2012	2013e	2014e	2015e	CMA	
Agricultura, silvicultura, piscicultura	8,6	7,0	8,1	9,5	8,6	0%	
Industria	38,0	37,4	39,9	42,3	43,8	↑4%	
Constructii	11,2	11,0	11,9	13,5	15,1	↑8%	
Servicii	57,2	59,4	64,9	72,5	80,5	↑9%	
Impozite pe produse	16,0	17,0	17,0	17,7	17,9	↑3%	
Total PIB	131,3	131,8	141,8	155,7	166,0	↑6%	

e-estimat

Surse: INS, estimare InterBiz

Diferenta intre structura PIB din Romania si cea medie din UE este destul de mare. Pe termen lung ne asteptam ca in Romania sa creasca semnificativ sectorul serviciilor (include comert, transport si anexe, IT & C, servicii financiare si alte servicii). Asadar, valoarea adaugata bruta din servicii anexe transporturilor ar trebui sa-si dubleze ponderea la formarea PIB.

Tabel 6: Contributia transporturilor rutiere la formarea PIB | Romania vs UE 27

Structura PIB, pe elemente componente, UE 27 vs Romania, 2011		
	UE 27	Romania
Agricultura	1,5%	6,5%
Industria	17,3%	26,3%
Constructii	5,5%	9,8%
Servicii, din care:	64,0%	45,4%
- transport si depozitare, din care:	3,8%	3,1%
- transport rutier de persoane	0,5%	0,4%
- transport rutier de marfa	0,8%	0,8%
- servicii anexe (logistica, case de expeditii)	0,7%	0,3%
Taxe pe produse	11,7%	12,0%
TOTAL PIB (mld €)	12.785	137

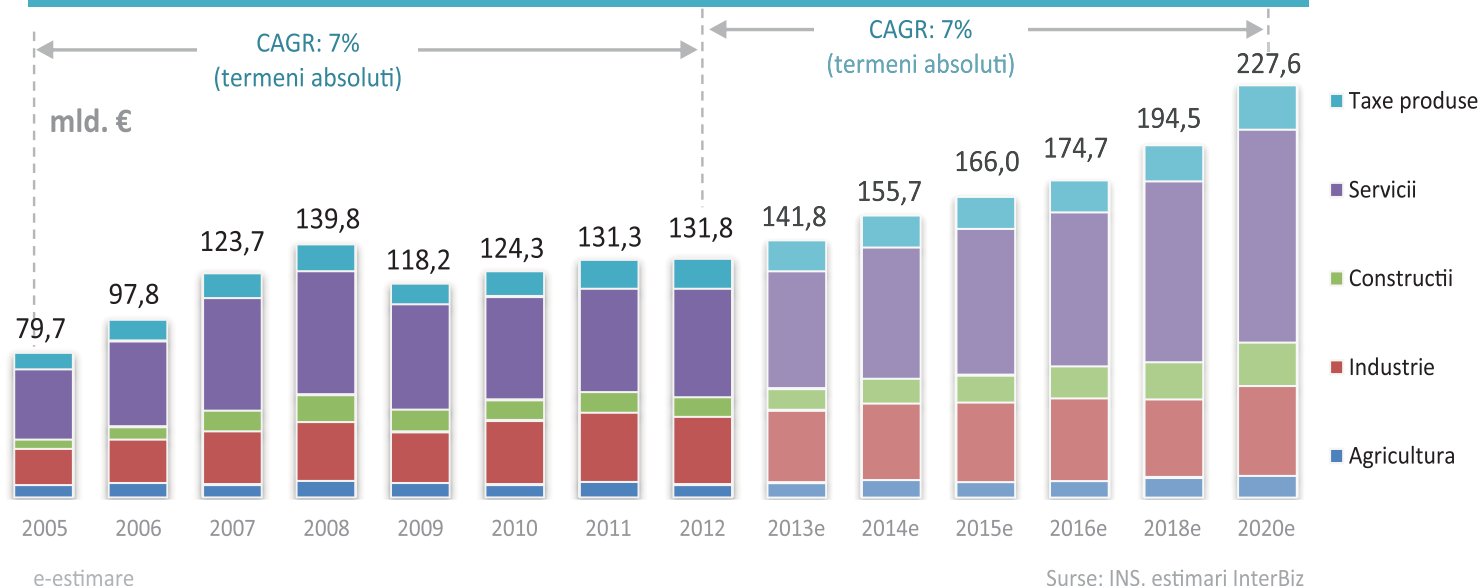
Surse: INS, Eurostat, calcul InterBiz

→ Romania are potential mare de crestere pe segmentul serviciilor anexe transporturilor (servicii integrate de logistica etc)

→ Din comparatia Romaniei cu UE rezulta ca atat transporturile rutiere de persoane cat si cele de marfuri vor evolua in ritmul de crestere al PIB

Grafic 4: PIB: evolutie | prognoze | structura

PIB, evolutie / estimari / structura, 2005 - 2020



Constructii: scadere in 2009 si 2010. Revenire in 2011

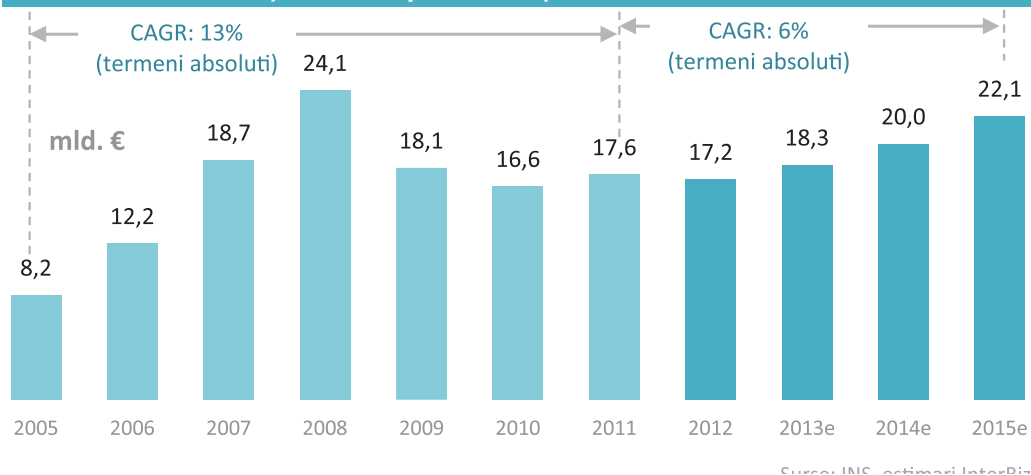
Cele mai recente date ale INS indica o crestere de 3% in 2012, ritm mult mai scazut decat in anii de boom, 2005 - 2008.

Pentru anii 2013 si 2014 estimarile InterBiz indica \uparrow 4%, respectiv \uparrow 6%, in LEI. Dinamica in EUR difera datorita cursului de schimb.

Revenirea pietei ramane fragila, iar efectele benefice apar in cand se vor atrage mai multe fonduri UE, vor creste investitiile in economie si va creste creditarea din partea bancilor.

Grafic 5: Piata constructiilor | evolutie si prognoze

Piata constructiilor, evolutie / estimari, 2005 - 2015



2.4.2. Productia vegetala. Evolutii si prognoze, pe produse, 2008 - 2015

Tabel 7: Productia vegetala | evolutie 2008 - 2012

Evolutia productiei vegetale, pe produse, 2008 - 2012					'000 tone	
Produse	2008	2009	2010	2011	2012p	CMA
Cereale boabe, din care:	16.503	14.719	16.504	20.586	9.450	\downarrow 13%
Grau & seara	7.755	5.205	5.846	7.163	3.900	\downarrow 16%
Orz	699	1.183	1.311	1.330	620	\downarrow 3%
Ovaz	423	296	305	376	230	\downarrow 14%
Porumb	7.565	8.035	9.042	11.718	4.700	\downarrow 11%
Leguminoase	66	52	61	77	55	\downarrow 4%
Plante oleaginoase, din care:	1.992	1.740	2.356	2.671	1.310	\downarrow 10%
Floarea soarelui	1.155	1.083	1.263	1.789	870	\downarrow 7%
Soia	97	85	150	143	90	\downarrow 2%
Rapita	733	572	943	739	350	\downarrow 17%
Sfacla de zahar	740	685	838	661	420	\downarrow 13%
Cartofi	3.195	4.011	3.284	4.077	2.600	\downarrow 5%
Legume	4.080	3.877	3.864	4.176	3.100	\downarrow 7%
Fructe	730	693	1.420	1.480	710	\downarrow 1%

p-preliminat

Surse: INS, MAPDR

In ultimii 5 ani productia de cereale boabe a fost foarte fluctuanta din cauza conditiilor si schimbarilor climatice.

De asemenea, pentru urmatorii ani estimam ca productia vegetala va fi fluctuanta, dar va avea un trend general descendent.

Tabel 8: Productia vegetala | prognoze 2012 - 2015

Previzionarea productiei vegetale, pe produse, 2012 – 2015						'000 tone
Produse	2011	2012p	2013e	2014e	2015e	CMA
Cereale boabe, din care:	20.586	9.450	15.500	18.280	12.540	↓12%
Grau & seara	7.163	3.900	5.800	6.700	5.090	↓8%
Orz	1.330	620	700	1100	750	↓13%
Ovaz	376	230	300	380	300	↓5%
Porumb	11.718	4.700	8.700	10.100	6.400	↓14%
Leguminoase	77	55	110	140	90	↑4%
Plante oleaginoase, din care:	2.671	1.310	2.260	2.730	2.200	↓5%
Floarea soarelui	1.789	870	1300	1600	1.350	↓7%
Soia	143	90	100	130	110	↓6%
Rapita	739	350	860	1000	740	0%
Sfacla de zahar	661	420	650	700	550	↓4%
Cartofi	4.077	2.600	3.500	3.900	3.620	↓3%
Legume	4.176	3.100	4.100	4.500	3.960	↓1%
Fructe	1.480	710	1000	1.350	1.220	↓5%

p-preliminat, e-estimat

Surse: INS, estimare InterBiz

Previzionarea a avut la baza negocierile Romaniei cu UE si s-au luat in considerare conditii climatice severe inregistrate o data la trei ani.

La orizontul anului 2020 consideram ca productia de cereale boabe s-ar putea consolida in jurul a 16-17 mil. tone, cea de leguminoase la 130 mii tone, sfecla de zahar – 0,5 mil. tone, cartofi – 4 mil. tone, legume – 5 mil. tone, fructe – 1,5 mil. tone

2.4.3. Industria extractiva. Evolutii si prognoze, pe sectoare, 2008 - 2015

Tabel 9: Industria extractiva | evolutie 2008 – 2012

Evolutia industriei extractive, pe sectoare, 2008 – 2012						mil €
Sectorul	2008	2009	2010	2011	2012p	CMA
INDUSTRIE - TOTAL	95.773	72.857	80.616	83.752	80.347	↓4%
INDUSTRIA EXTRACTIVA - Total	3.980	2.059	2.184	2.338	2.209	↓14%
Extractia si prepararea carbunelui	578	413	473	534	517	↓3%
Extractia petrolului si a gazelor	1.786	696	825	817	773	↓19%
Extractia minereurilor metalifere	85	44	78	96	89	↑1%
Alte activitati extractive	1.529	906	808	891	831	↓14%

p-preliminat

Sursa INS

In perioada 2008 – 2012 industria extractiva a inregistrat o crestere medie anuala de **(-4%)**, in valoare, dar per ansamblu volumul a inregistrat o scadere mai mare.

Pana in anul 2015, InteBiz | research & consulting estimeaza ca sectorul cu o crestere mai mare fata de medie va fi extractia mineralelor din sectiunea "Alte activitati extractive". In aceasta categorie sunt incluse mineralele utilizate in productia materialelor de constructii sau in activitati de constructii: nisip, agregate, piatra etc.

De mentionat faptul ca industria extractiva are o incidenta redusa pentru sectorul transporturilor rutiere de marfuri.

Tabel 10: Industria extractiva | prognoze 2012 - 2015

Previzionarea industriei extractive, pe sectoare, 2012 – 2015						mil €
Sectorul	2011	2012p	2013e	2014e	2015e	CMA
INDUSTRIE - TOTAL	83.752	80.347	85.913	90.261	94.346	↑3%
INDUSTRIA EXTRACTIVA - Total	2.338	2.209	2.312	2.404	2.511	↑2%
Extractia si prepararea carbunelui	534	517	545	561	576	↑2%
Extractia petrolului si a gazelor	817	773	781	788	809	0%
Extractia minereurilor metalifere	96	89	91	92	95	0%
Alte activitati extractive	891	831	894	962	1.032	↑4%

p-preliminat, e-estimat

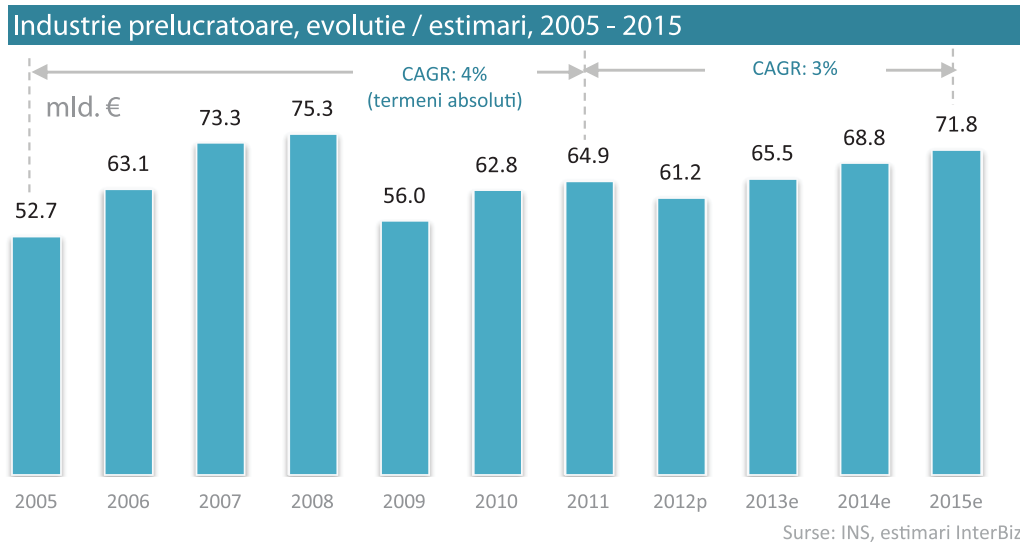
Surse: INS, estimare InterBiz

2.4.4. Industria prelucratoare. Evolutii si prognoze, pe sectoare, 2008 - 2015

In anul 2011 industria prelucratoare a crescut cu 5,6% fata de anul anterior, acelasi ritm fiind inregistrat de intreaga industrie.

In anul 2012 industria autohtona va inregistra o crestere de numai 0,5% fata de 2011, in timp ce industria prelucratoare va stagna.

Ritmul mediu anual de crestere (CMA) estimat pentru perioada 2011 – 2015 este cu 1 p.p. mai mic decat cel din perioada 2005 – 2011.

Grafic 6: Industria prelucratoare | evolutie si prognoze

Surse: INS, estimari InterBiz

In industria prelucratoare, in ultimii ani, au evoluat bine sectoarele: produse chimice si farmaceutice, cauciuc si plastic, produse IT & C, masini si aparate electrice si mijloace de transport, dar si industria alimentara.

In perioada previzionata, estimam ca industria prelucratoare pe sectoare va fi ceva mai echilibrata decat pana in prezent, iar per total va avea o crestere medie anuala de 3% / an.

Tabel 11: Industria prelucratoare | evolutie 2008 – 2012

Evolutia industriei prelucratoare, pe sectoare, 2008 – 2012							Importanta in transporturi rutiere
Sectorul	2008	2009	2010	2011	2012p	CMA	
INDUSTRIE - TOTAL	95.773	72.857	80.616	83.752	80.347	↓4%	+++
INDUSTRIA PRELUCRATOARE - Total	75.287	56.036	62.818	64.896	61.157	↓5%	++++
Industria alimentara	8.892	8.053	8.252	8.566	8.405	↓1%	+++++
Productia de bauturi	2.624	2.232	2.177	2.011	1.975	↓7%	+++++
Produse din tutun	1.120	558	520	676	692	↓11%	+++++
Produse textile	994	762	916	908	884	↓3%	+++
Imbracaminte	2.254	1.676	1.768	1.730	1.562	↓9%	++++
Pielarie si incaltaminte	895	736	845	819	704	↓6%	+++
Prelucrarea lemnului	2.187	1.749	2.014	2.259	2.255	↑1%	+
Celuloza, hartie si carton	649	538	627	650	661	0%	++++
Edituri, poligrafie	793	689	660	546	473	↓12%	+
Prelucrarea titeiului si a carbonului	14.240	8.762	8.866	8.720	7.208	↓16%	++
Substante si produse chimice	3.457	2.517	3.105	3.356	2.905	↓4%	+++
Produse farmaceutice	489	553	591	637	577	↑4%	++++
Produse din cauciuc si plastice	2.855	2.257	2.715	2.857	2.421	↓4%	+++
Fabricarea mat. de constructii din min. nemetalice	3.764	2.324	2.233	2.498	2.494	↓10%	+++++
Metalurgie	9.383	4.925	6.823	7.272	6.921	↓7%	+
Constructii metalice si produse din metal	3.969	2.717	2.798	2.741	2.647	↓10%	++++
Calculatoare si produse electronice si optice	1.545	1.828	2.801	2.696	2.599	↑14%	+++++
Masini si echipamente electrice	2.310	1.796	2.163	2.308	1.991	↓4%	+++++
Masini, utilaje si echipamente (n.c.a.)	2.561	1.940	1.955	2.018	2.077	↓5%	++++
Mijloace de transport rutier, remorci si semiremorci	5.339	5.373	7.189	7.798	7.637	↑9%	+++
Mijloace de transport neincluse la cele rutiere	1.875	1.476	1.270	1.150	1.331	↓8%	+
Mobila	1.791	1.350	1.414	1.364	1.294	↓8%	+++
Alte activitati industriale	286	227	262	300	272	↓1%	+
Repararea si intretinerea masinilor si echipamentelor	1.015	996	854	1.015	1.172	↑4%	+

Sursa: INS, calcul InterBiz

Tabel 12: Industria prelucratoare | prognoza 2012 – 2015

Previzionarea industriei prelucratoare, pe sectoare, 2012 – 2015							CMA
Sectorul	2011	2012p	2013e	2014e	2015e	CMA	
INDUSTRIE - TOTAL	83.752	80.347	85.913	90.261	94.346	↑3%	
INDUSTRIA PRELUCRATOARE - Total	64.896	61.157	65.458	68.812	71.800	↑3%	
Industria alimentara	8.566	8.405	9.025	9.528	9.927	↑4%	
Productia de bauturi	2.011	1.975	2.059	2.112	2.163	↑2%	
Produse din tutun	676	692	736	757	782	↑4%	
Produse textile	908	884	912	932	941	↑1%	
Imbracaminte	1.730	1.562	1.623	1.660	1.668	↓1%	
Pielarie si incaltaminte	819	704	727	740	749	↓2%	
Prelucrarea lemnului	2.259	2.255	2.405	2.520	2.551	↑3%	
Celuloza, hartie si carton	650	661	701	727	740	↑3%	
Edituri, poligrafie	546	473	460	460	464	↓4%	
Prelucrarea titeiului si a carbonului	8.720	7.208	7.171	7.113	7.295	↓4%	
Substante si produse chimice	3.356	2.905	3.165	3.376	3.596	↑2%	
Produse farmaceutice	637	577	634	679	735	↑4%	
Produse din cauciuc si plastice	2.857	2.421	2.592	2.724	2.829	0%	
Fabricarea mat. de constructii din min. nemetalice	2.498	2.494	2.719	2.915	3.152	↑6%	
Metalurgie	7.272	6.921	7.452	7.641	7.752	↑2%	
Constructii metalice si produse din metal	2.741	2.647	2.796	2.929	3.093	↑3%	
Calculatoare si produse electronice si optice	2.696	2.599	2.750	2.862	2.993	↑3%	
Masini si echipamente electrice	2.308	1.991	2.163	2.308	2.482	↑2%	
Masini, utilaje si echipamente (n.c.a.)	2.018	2.077	2.187	2.258	2.338	↑4%	
Mijloace de transport rutier, remorci si semiremorci	7.798	7.637	8.849	10.061	10.839	↑9%	
Mijloace de transport neincluse la cele rutiere	1.150	1.331	1.418	1.454	1.501	↑7%	
Mobila	1.364	1.294	1.379	1.453	1.525	↑3%	
Alte activitati industriale	300	272	289	305	323	↑2%	
Repararea si intretinerea masinilor si echipamentelor	1.015	1.172	1.247	1.300	1.361	↑8%	

p-preliminat, e-estimat

Sursa: InterBiz (scenariu realist)

Analiza graficelor de mai jos indica faptul ca pe liniile unde este mai mult albastru, atunci sectorul este mai atractiv pentru transporturi rutiere.

Grafic 7: Industria prelucratoare pe sectoare | dinamica & ponderi

SECTOR	CMA 2008 - 2012	CMA 2011 - 2015	Pondere in industria prelucratoare	Pondere export in productie	Pondere import in consum
INDUSTRIA PRELUCRATOARE	-5%	3%	100,0%	69% (42,7 mld €)	70% (51,4 mld €)
Alimente	-1%	4%	13,5%	14% (1,2 mld €)	28% (2,8 mld €)
Bauturi	-7%	2%	3,2%	4% (0,08 mld €)	10% (0,2 mld €)
Produse din tutun	-11%	4%	1,1%	65% (0,5 mld €)	29% (0,09 mld €)
Textile	-3%	1%	1,4%	100% (0,9 mld €)	99% (2,5 mld €)
Imbracaminte	-9%	-1%	2,5%	100% (2,7 mld €)	100% (0,8 mld €)
Pielarie si incaltaminte	-6%	-2%	1,1%	100% (1,4 mld €)	100% (1,2 mld €)
Prelucrarea lemnului	1%	3%	3,6%	60% (1,3 mld €)	27% (0,3 mld €)
Celuloza, hartie, carton	0%	3%	1,1%	32% (0,2 mld €)	68% (0,95 mld €)
Edituri, poligrafie	-12%	-4%	0,8%	12% (0,06 mld €)	34% (0,2 mld €)
Prelucrarea titeiului	-15%	-4%	12,0%	31% (2,3 mld €)	23% (1,9 mld €)
Produse chimice	-4%	2%	4,7%	70% (2,0 mld €)	77% (4,5 mld €)
Farmaceutice	5%	4%	0,9%	100% (0,7 mld €)	100% (2,4 mld €)
Cauciuc si plastice	-1%	0%	4,5%	74% (2,0 mld €)	77% (2,7 mld €)
Mat. de cons. din minerale nemetalice	-10%	6%	4,0%	12% (0,3 mld €)	27% (0,8 mld €)
Metalurgie	-8%	2%	11,0%	48% (3,3 mld €)	50% (3,9 mld €)
Constructii metalice si prod. din metal	-10%	3%	4,3%	50% (1,3 mld €)	63% (2,4 mld €)
Calculatoare, electronice, optice	13%	3%	4,0%	100% (4,0 mld €)	100% (5,2 mld €)
Echipamente electrice	-3%	2%	3,3%	100% (3,3 mld €)	100% (4,2 mld €)
Masini, utilaje si echipamente n.c.a.	-3%	4%	3,7%	100% (3,4 mld €)	100% (5,6 mld €)
Autovehicule rutiere, remorci	11%	9%	12,9%	89% (7,1 mld €)	87% (4,3 mld €)
Alte mijloace de transport	-9%	7%	2,0%	100% (1,3 mld €)	100% (0,4 mld €)
Mobila	-8%	3%	2,1%	100% (1,3 mld €)	84% (0,3 mld €)

Sursa: InterBiz Research & Consulting

2.4.5. Comert exterior. Evolutii si prognoze, pe sectoare, 2008 - 2015

In privinta comertului exterior, cele mai slabe performante au fost inregistrate pentru: imbracaminte, produse metalurgice, alte mijloace de transport si bauturi.

Tabel 13: Comert exterior pe sectoare | evolutie

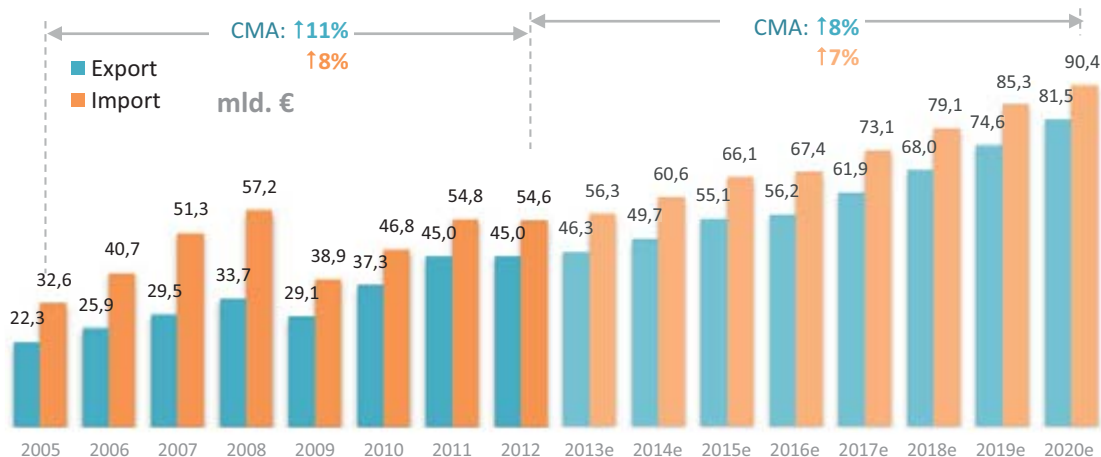
Sectorul	Exporturi – mil €					Importuri – mil €				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
TOTAL	33.738	29.116	37.293	45.041	↑10%	57,201	38,897	46,802	54,824	↓1%
AGRICULTURA, din care:	1.394	1.307	1.845	2.336	↑19%	1,299	1,099	1,313	1,512	↑5%
Produse agricole	1.369	1.289	1.814	2.269	↑18%	1,262	1,051	1,251	1,437	↑4%
Produse ale silviculturii	25	17	30	66	↑38%	18	24	33	42	↑34%
Peste si alte animale acvatice	1	1	1	1	↑13%	20	24	28	33	↑18%
INDUSTRIE - TOTAL	32.330	27.810	35.449	42.705	↑10%	55,944	37,797	45,489	53,312	↓2%
INDUSTRIA EXTRACTIVA, din care:	57	47	107	127	↑30%	6,356	2,993	3,650	4,660	↓10%
Carbune si lignit	1	2	7	2	↑28%	384	93	77	106	↓35%
Petrol si gaze	0	0	34	42	-	5,351	2,707	3,172	4,139	↓8%
Minerale metalifere	39	27	38	48	↑7%	483	115	303	296	↓15%
Alte minerale si produse de cariera	17	17	29	34	↑26%	138	78	97	119	↓5%
INDUSTRIA PRELUCRATOARE, din care:	31.105	26.882	34.069	41.159	↑10%	49,285	34,553	41,363	48,306	↓1%
Produse alimentare	495	540	867	1.211	↑35%	2,773	2,499	2,424	2,793	0%
Bauturi	70	58	69	85	↑7%	277	181	160	213	↓8%
Produse din tutun	263	365	385	460	↑21%	76	82	109	89	↑6%
Produse textile	667	633	750	876	↑10%	2,431	1,908	2,225	2,474	↑1%
Imbracaminte	2.836	2.255	2.342	2.674	↓2%	880	709	726	832	↓2%
Pielarie si incaltaminte	1.050	1.033	1.175	1.397	↑10%	972	879	825	1,185	↑7%
Produse din prelucrarea lemnului (excl. mobila)	957	928	1.197	1.349	↑12%	587	362	391	344	↓16%
Hartie si carton	172	142	196	212	↑7%	862	785	852	950	↑3%
Produse obtinute din prelucrarea titeiului	3.013	1.606	1.784	2.305	↓9%	1,432	806	1,711	1,909	↑10%
Substante si produse chimice	1.847	1.044	1.546	2.028	↑3%	3,637	3,146	3,575	4,520	↑8%
Produse si preparate farmaceutice	166	377	597	744	↑65%	1,847	1,934	2,136	2,381	↑9%
Produse din cauciuc si mase plastice	1.175	1.133	1.549	2.049	↑20%	2,422	1,875	2,171	2,664	↑3%
Alte produse din minerale nemetalice	251	203	250	294	↑5%	1,253	722	735	826	↓13%
Produse ale industriei metalurgice	3.202	1.582	2.563	3.300	↑1%	4,461	2,208	3,073	3,896	↓4%
Constructii metalice si produse din metal	1.081	820	1.071	1.339	↑7%	2,556	1,871	2,193	2,392	↓2%
Calculatoare si produse electronice si optice	1.763	2.386	3.529	4.039	↑32%	4,558	3,728	4,860	5,203	↑5%
Echipamente electrice	2.326	2.112	2.785	3.310	↑12%	3,621	2,959	4,546	4,200	↑5%
Masini, utilaje si echipamente (n.c.a.)	2.578	2.165	2.631	3.386	↑10%	6,089	3,927	4,364	5,647	↓2%
Autovehicule rutiere, remorci si semiremorci	4.302	4.736	6.103	7.132	↑18%	6,665	2,740	3,037	4,335	↓13%
Alte mijloace de transport	1.473	1.472	1.264	1.281	↓5%	588	350	359	426	↓10%
Mobila	1.116	996	1.074	1.301	↑5%	500	304	304	334	↓13%
Alte produse industriale	304	296	343	388	↑9%	796	579	589	692	↓5%
ENERGIE ELECTRICA SI GAZE	275	140	140	119	↓24%	45	28	30	34	↓8%
Alte produse necuprinse in alta parte	894	742	1.133	1.301	↑13%	258	223	445	312	↑6%

Sursa: INS

Pana in anul 2020, atat exporturile cat si importurile vor creste cu peste 7% / an, dar importurile vor avea un ritm mai scazut decat cel al exporturilor. Soldul balantei comerciale s-a diminuat numai in perioada 2009 – 2012, dar pe termen mediu si lung Romania va ramane o tara importatoare pentru ca produsele autohtone nu sunt inca competitive pe piata unica europeana.

Grafic 8: Comertul exterior | evolutie & prognoze

Comert exterior, evolutie / estimari, 2005 - 2020



Surse: INS, estimari InterBiz

2.4.6. Investitiile straine in Romania, 2008 - 2015

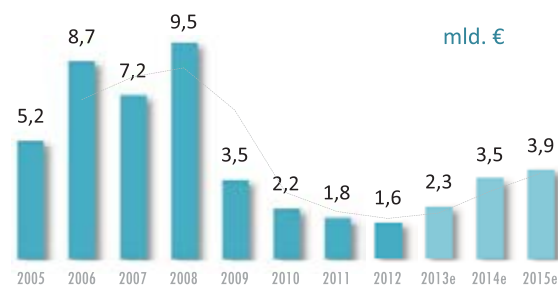
Sold ISD

Soldul Investitiilor Straine Directe (ISD) in anul 2011 a fost de 55,1 mld. €, din care in anul 2011 s-au facut ISD de 1,82 mld. € (↓18% y.o.y.). In 2011 creditele intra-grup au reprezentat 16,7% din ISD, insumand 0,3 mld €, in scadere cu 23% fata de 0,4 mld € in 2010. Participatiile la capital, inclusiv profitul reinvestit, au reprezentat 83,3%, respectiv 1,51 mld €, in scadere cu 17% fata de 1,82 mld € in 2010.

Pana in Dec. 2011 cele mai mari sume au fost investite in industria prelucratoare (17,4 mld. €). In industria prelucratoare cele mai bine reprezentate ramuri sunt prelucrare titei, produse chimice, cauciuc si mase plastice (6,3% din total), industria mijloacelor de transport (5,2%), metalurgia (4,9%), alimente, bauturi si tutun (4,1%) si ciment, sticla, ceramica (3,2%). In comert si in constructii au fost realizate ISD de 6,3 mld €, respectiv 5,9 mld €.

Volumul ISD ar putea atinge un maxim de 8 mld € spre anul 2020 daca se vor pastra sau se vor imbunatati actualele prevederi fiscale si daca firmele din Europa isi reiau dezvoltarea.

Grafic 9: Investitii Straine Directe, 2005-2015e



Surse: BNR, estimare InterBiz

Tabel 14: ISD, pe sectoare

Soldul ISD, pe sectoare, 2008 – 2011										mil €
Sectoare	Total	2008		2009			2010			2011
		din care:		Total	din care:		Total	din care:		
		imob	% imob		imob	% imob		imob	% imob	Total
TOTAL	48.798	22.046	45%	49.984	23.272	47%	52.585	24.309	46%	55.139
- pe activitati economice										
Industria, din care	20.138	12.336	61%	20.680	12.110	59%	23.093	13.740	60%	24.487
<i>ind. extractiva</i>	2.158	1.839	85%	2.221	1.829	82%	2.388	2.066	87%	2.756
<i>ind. prelucratoare</i>	15.236	9.072	60%	15.555	8.655	56%	16.840	9.576	57%	17.372
<i>energie</i>	2.744	1.425	52%	2.904	1.626	56%	3.865	2.098	54%	4.362
Finante si asigurari	10.026	1.567	16%	9.510	1.195	13%	10.055	1.428	14%	10.026
Comert	6.060	2.736	45%	6.164	3.119	51%	6.519	3.394	52%	6.282
Constructii si imobiliare	6.155	2.364	38%	6.453	3.676	57%	4.746	2.367	50%	5.897
IT & C	3.283	1.854	57%	3.235	1.753	54%	3.081	1.533	50%	2.967
Altele	3.136	1.189	45%	3.942	1.419	36%	5.091	1.847	36%	5.480

Din punct de vedere regional, majoritatea ISD au fost facute in regiunea Bucuresti – Ilfov (61,7% din total), urmata de regiunea Centru (7,6%), Sud (7,4%), Vest (7,2%).

Mentiunea BNR este ca ISD au fost localizate teritorial dupa sediul social al firmelor investitii directe, ceea ce nu corespunde totdeauna cu locul de desfasurare a activitatii economice.

Tabel 15: ISD, pe regiuni

Soldul ISD, pe regiuni, 2008 - 2011									mil €
Regiuni	2008		2009		2010		2011		
	Total	Pondere	Total	Pondere	Total	Pondere	Total	Pondere	
Bucuresti - Ilfov	30.594	62,7%	31.699	63,4%	32.720	62,2%	34.021	61,7%	
Centru	4.146	8,5%	3.703	7,4%	3.909	7,4%	4.215	7,6%	
Sud	3.551	7,3%	3.576	7,2%	3.816	7,3%	4.059	7,4%	
Vest	2.626	5,4%	3.095	6,2%	3.446	6,5%	3.987	7,2%	
Sud-Est	3.441	7,0%	2.938	5,9%	3.290	6,3%	2.970	5,4%	
Nord Vest	2.108	4,3%	1.940	3,9%	2.232	4,2%	2.454	4,5%	
Sud-Vest	1.226	2,5%	2.058	4,1%	1.928	3,7%	1.806	3,3%	
Nord Est	1.136	2,3%	975	1,9%	1.244	2,4%	1.627	2,9%	
TOTAL	48.798	100,0%	49.984	100,0%	52.585	100,0%	55.139	100,0%	

Sursa: BNR

Provenienta investitorilor

La sfarsitul anului 2011 in Romania erau 179.400 firme straine, din care:

- › filiera "germanica": Germania (18.800 firme) + Austria (6.220) + Elvetia (2.270). Mai nou, mai multe firme din Polonia si-au intensificat prezenta in Romania
- › filiera "latina": Italia (31.620 firme) + Franta (6.840) + Spania (3.760)
- › filiera "balcanica": Grecia (5.200 firme) + Turcia (12.510)
- › filiera "nordica": Marea Britanie (4.480 firme) + Suedia (1.250) + Danemarca (700) + Norvegia (310) + Finlanda (140)

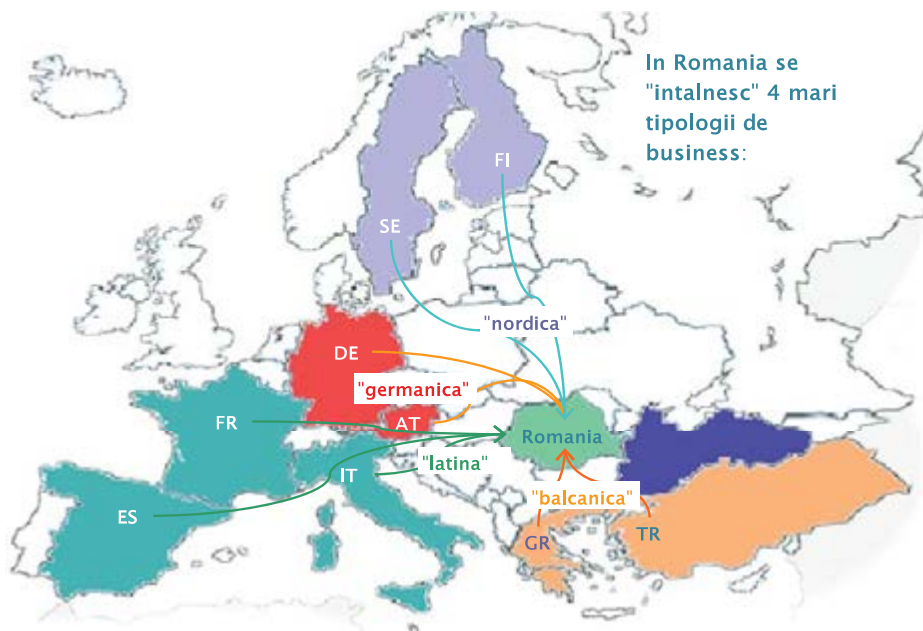
Nu au fost incluse tarile din care provin firme active in special pe pietele financiare.

Intre cele 4 mari tipologii de business se regasesc diferite in privinta:

- › strategiilor adoptate
- › abordarii pietei / consumatorilor
- › produselor si serviciilor oferite

Aceasta diversitate face ca piata romaneasca sa fie una atipica, fara a putea fi comparata cu alte pietele, unde strategiile adoptate in alte locuri nu au intotdeauna succes in Romania.

Cei mai multi investitori straini sunt din Olanda, urmati de cei din Austria, Germania si Franta. Aceste tari detin aproape 60% din total ISD.



Tabel 16: Soldul ISD, pe tari de origine

Soldul ISD, pe tari de origine, 2008 – 2011 mil €								
Tara de origine	2008		2009		2010		2011	
	Total	pondere	Total	pondere	Total	pondere	Total	pondere
Olanda	8.402	17,2%	10.907	21,8%	10.903	20,7%	11.982	21,7%
Austria	9.186	18,8%	9.037	18,1%	9.346	17,8%	9.667	17,5%
Germania	7.509	15,4%	6.718	13,4%	6.398	12,2%	6.272	11,4%
Franta	4.294	8,8%	4.259	8,5%	4.384	8,3%	5.042	9,1%
Italia	3.585	7,3%	2.528	5,1%	2.808	5,3%	3.341	6,1%
Grecia	3.154	6,5%	3.281	6,6%	3.016	5,7%	2.934	5,3%
Cipru	1.896	3,9%	2.344	4,7%	2.550	4,9%	2.536	4,6%
Elvetia	2.298	4,7%	2.115	4,2%	2.021	3,8%	1.839	3,3%
SUA	869	1,8%	1.054	2,1%	1.349	2,6%	1.420	2,6%
Spania	604	1,2%	841	1,7%	1.064	2,0%	958	1,7%
Alte tari	7.001	14,4%	6.900	13,8%	8.746	16,7%	9.148	16,6%
TOTAL ROMANIA	48.798	100,0%	49.984	100,0%	52.585	100,0%	55.139	100,0%

Sursa: BNR

2.4.7. Mobilitatea interna si externa a populatiei, 2008 - 2011

Mobilitatea interna

Din cele 320 municipii si orase, 276 dintre acestea au o populatie sub 50 mii locuitori, reprezentand 18% din populatia tarii si 33% din populatia urbana.

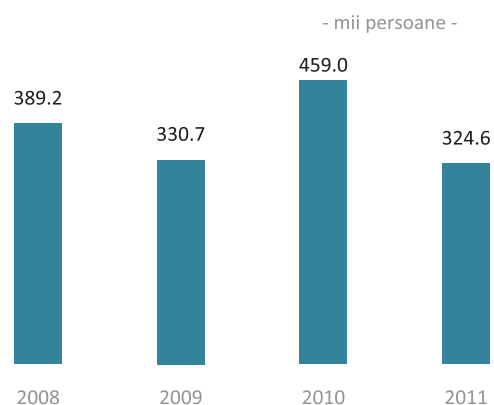
Orasele mari detin 30% din populatia tarii si 54% din populatia urbana.

Comunele cu populatia cuprinsa intre 1.000 si 5.000 locuitori reprezinta 81% din numarul total al comunelor.

In anul 2011 si-au schimbat domiciliul 325 mii persoane, rata migratiei interne fiind 15 schimbări de domiciliu la 1000 locuitori.

In perioada 2008 – 2011, rata migratiei interne a scazut de la 18‰ la 15‰, in special din urban-rural (de la 13‰ la 10‰), iar rata migratiei urban-urban a scazut de la 9‰ la 8‰.

Grafic 10: Migratia interna a populatiei, 2008 - 2011



Sursa: INS

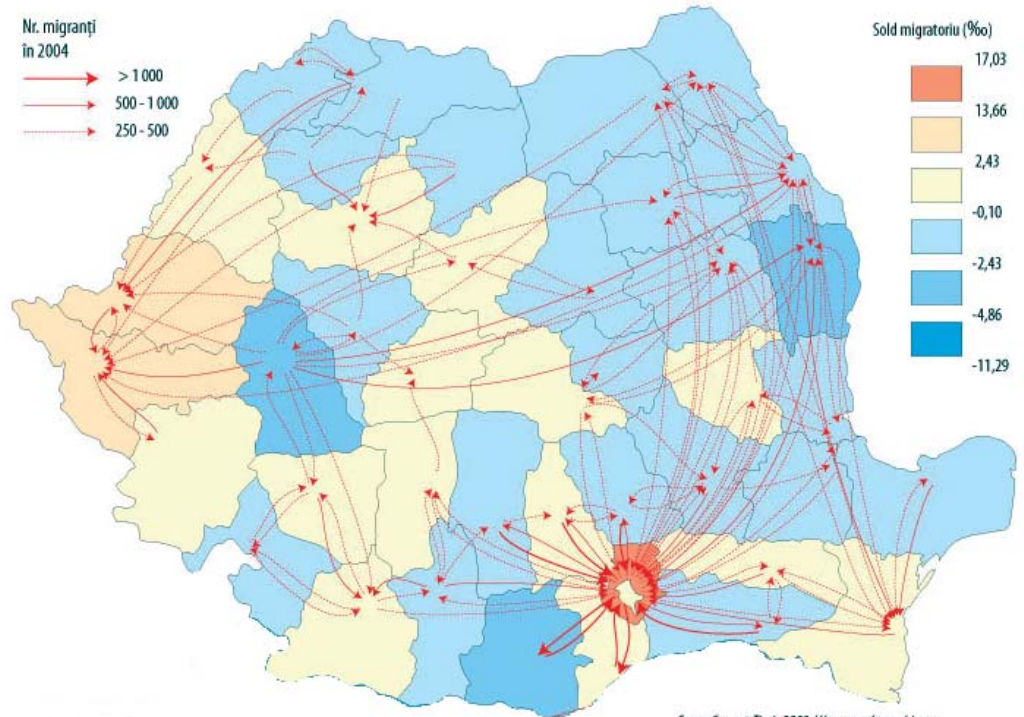
Intre 2008 si 2012, numarul mediu anual al casatoriilor a fost de 122.000, cu cel mai mare numar inregistrat in 2008 (aprox. 149.400 casatorii). In aceeasi perioada, numarul divorturilor a fost in medie de 34.000 / an.

Schema 4: Fluxuri migratorii interne

Cele mai multe fluxuri migratorii se inregistreaza in marile centre urbane (poli regionali): Bucuresti, Iasi, Bacau, Timisoara, Constanta, Brasov, Cluj Napoca.

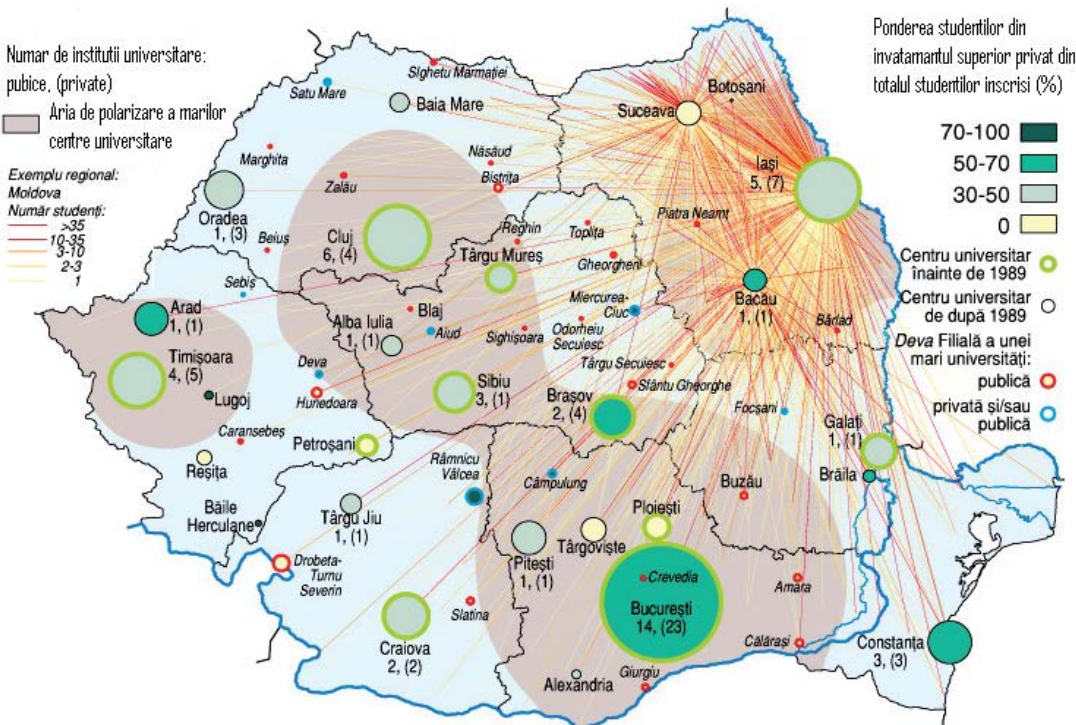
In mod evident Bucurestiul a atras cel mai mare flux de migranti, aici traind ~10 % din populatia tarii, dar ce genereaza ~25% din economia Romaniei.

Solduri negative migratorii se inregistreaza in judetele sarace ale tarii: Vaslui, Teleorman, Tulcea, Giurgiu, Mehedinti etc.



Surse: Cugaut-Tigris 2008 / L'espace géographique

Schema 5: Invatamantul superior in Romania



O categorie importanta de "clienti" pentru transportul rutier este cea a studentilor.

Cele mai mari centre universitare sunt in Bucuresti, Iasi, Timisoara, Cluj Napoca, Brasov, Sibiu, Arad, Craiova.

In 2011, in cadrul universitatilor erau inscisi 540.000 studenti, cu 351.000 mai putini decat in 2008. Din total, 140.000 studenti sunt in sectorul privat.

Schema 6: Salariatii in alt judet

Nu exista date certe in privinta navetismului fortei de munca. Datorita restrangerii activitatii mai multor firme mari, navetismul salariatilor a scazut semnificativ, dar nu a disparut.

In prezent, cel mai frecvent fac naveta salariatii cu resedinta in micile localitati, urbane sau rurale, ce depindeau inainte de o singura firma. Dupa ce acestea si-au restrans activitatea sau s-au inchis salariatii s-au orientat catre marile centre urbane.

**Mobilitatea externa**

In perioada analizata, 2008-2012, cea mai buna performanta a fost inregistrata in cazul calatoriilor cu avionul, fiind cel mai dinamic sector. Avansul accelerat al transportului aerian va continua in urmatoarea perioada, pe fondul agresivitatii ofertelor companiilor aeriene, in special cele low-cost.

Trebuie mentionat si faptul ca aeroporturile din Romania nu vor avea capacitatea care sa acopere cererea daca nu se vor face investitiile de modernizare, extindere, adaptare la normele internationale.

Tabel 17: Calatoriile internationale | pe moduri de transport

	Intrari si iesiri din Romania / pe moduri de transport / 2008 – 2012						mii persoane					
	2008		2009		2010		2011		2012p		CMA	
	Int	Ies	Int	Ies	Int	Ies	Int	Ies	Int	Ies	Int	Ies
Total, din care:	8.862	13.072	7.575	11.723	7.498	10.905	7.611	10.936	7.926	11.009	↓3%	↓4%
- rutier	6.855	10.381	5.925	9.335	5.906	8.261	5.676	7.920	6.003	8.340	↓3%	↓5%
- feroviar	253	259	208	214	222	195	258	216	261	206	↑1%	↓6%
- aerian	1.462	2.404	1.277	2.147	1.215	2.416	1.509	2.780	1.466	2.442	0%	0%
- pe apa	262	28	164	21	154	19	168	20	196	21	↓7%	↓7%

Int= intrari, Ies = iesiri

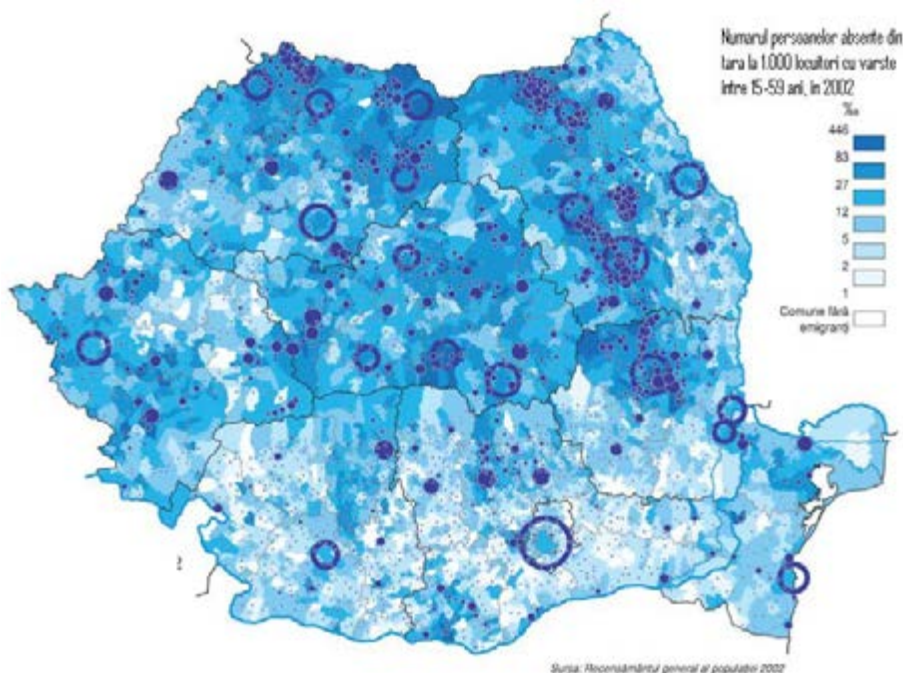
Sursa: INS

Schema 7: Migratia la nivel national

La nivelul anului 2012, diferite estimari indicau faptul ca 3-3,1 mil. romani muncesc temporar sau pe termen lung in afara tarii. Majoritatea sunt in Spania si Italia.

Potrivit recensamnatului populatiei din anul 2011 lipseau de la domiciliu ~2,4 mil persoane si se poate presupune ca erau plecati la munca, in vizita sau la studii in alte tari.

Cei mai multi romani plecati din tara au resedinta in regiunile Moldova, Transilvania si Banat.



3. Transportul rutier de persoane, 2008 - 2012

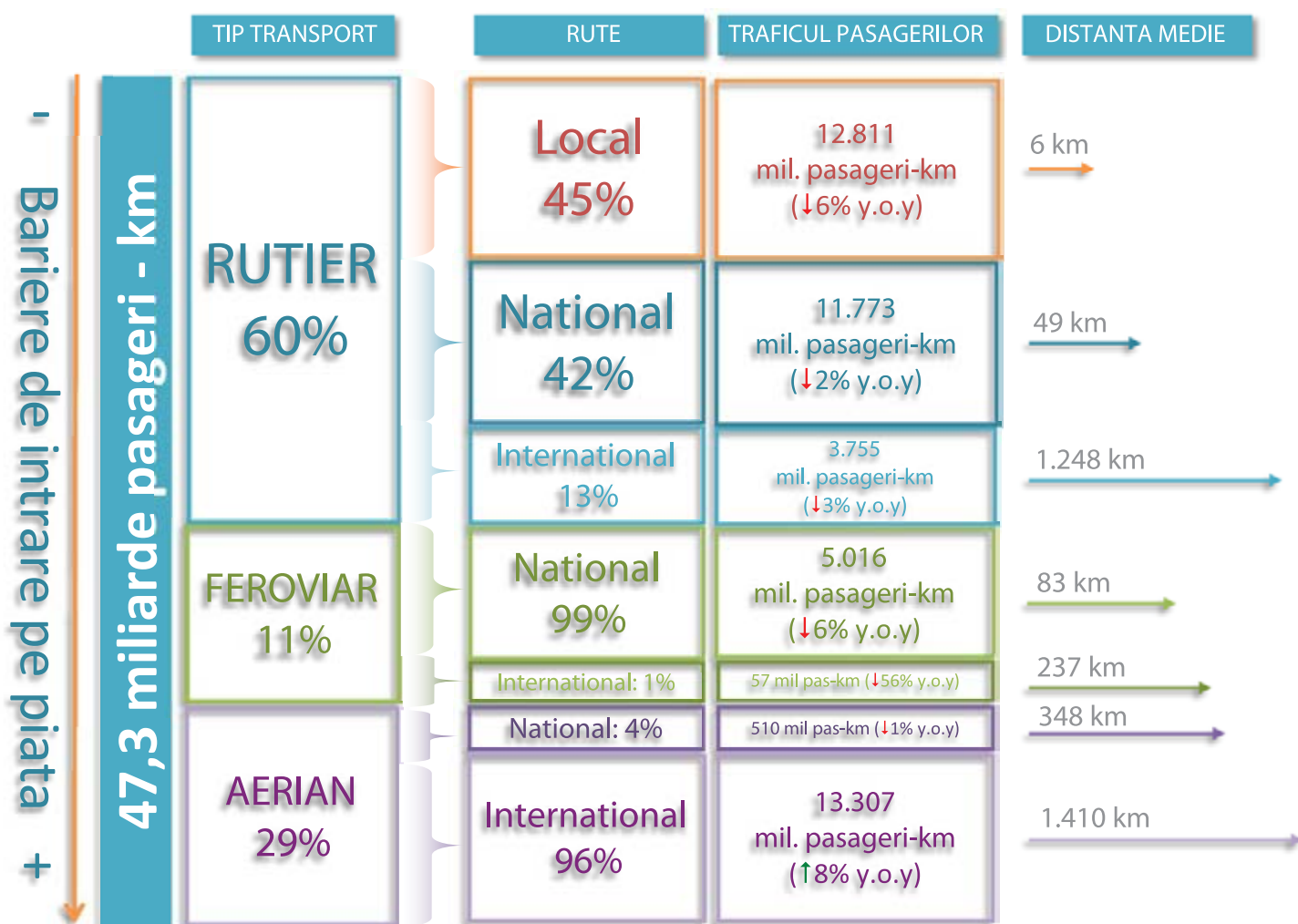
Sumar:

- reprezinta **60%** din total transport persoane
- ↓ **3%** CMA 2008 – 2012, pasageri transportati
- ↓ **1%** CMA 2011 – 2015, pasageri transportati
- **0,9 mld €** valoarea pietei in 2012, din care **50%** reprezinta transport local.
In 2015 piata va ajunge la **1,0 mld €**
- **4.020 firme** sunt in competitie, cu venituri cumulate de **1,2 mld €**
- rata de ocupare a locurilor oferite **a** **scazut cu 6-7 pp** in perioada 2008 - 2011
- **transportul aerian low-cost** este in crestere si reprezinta cea mai puternica competitie indirecta

3.1. Pozitionarea transportului rutier de persoane in total transport

- Transporturile rutiere reprezinta 60% din traficul total cu pasageri, din care transportul local reprezinta 45%, cel national – 42%, iar cel international – 13%.
- In ultimii ani transportul aerian a castigat in detrimentul celorlalte tipuri de transport, ponderea traficului pasagerilor transportati crescand de la 22% in 2008 la 29% in 2011.
- Pasagerii transportati pe cale ferata continua trendul descendent.
- Distanta medie parcursa de pasageri in cazul transportului rutier international a scazut cu 31% in perioada 2008 – 2011, de la 1.810 km la 1.248 km. Acest trend este consecinta faptul ca transportatorii rutieri s-au repositionat cu oferte pe rute mai scurte, evitand concurenta transportului aerian low-cost. In rest, nu sunt diferente semnificative ale distantei medii parcurse in ultimii 4 ani.

Schema 8: Pozitionarea transportului rutier de persoane in total



Sursa: InterBiz Research & Consulting

3.2. Provocarile sectorului. Disfunctionalitati

Intrebari/provocari:

- › Care este marimea pietei transporturilor rutiere de persoane? Tendinte? Ce tip de transport este profitabil? Infrastructura?
- › Analiza mediul concurential? Caracteristici? Piata este in scadere, concurenta mare, presiune pe tarife?
- › Caracteristicile mediului concurential? Dezvoltarea regionala/infrastructura, pretul, programe speciale, costurile, serviciile?
- › Care vor fi rezultatele reorganizarii afacerii? Resurse de capital? Pregatirea angajatilor? Salariile inainte si dupa reorientare? Aptitudini manageriale?

Rata de ocupare in transportul rutier de persoane este in scadere

Transport auto local | 2011:

- capacitate transport: 35,1 mld locuri-km (↑1% fata de 2008)
- rata ocupare: ↓ 6 p.p, de la 42% in 2008 la 36% in 2011

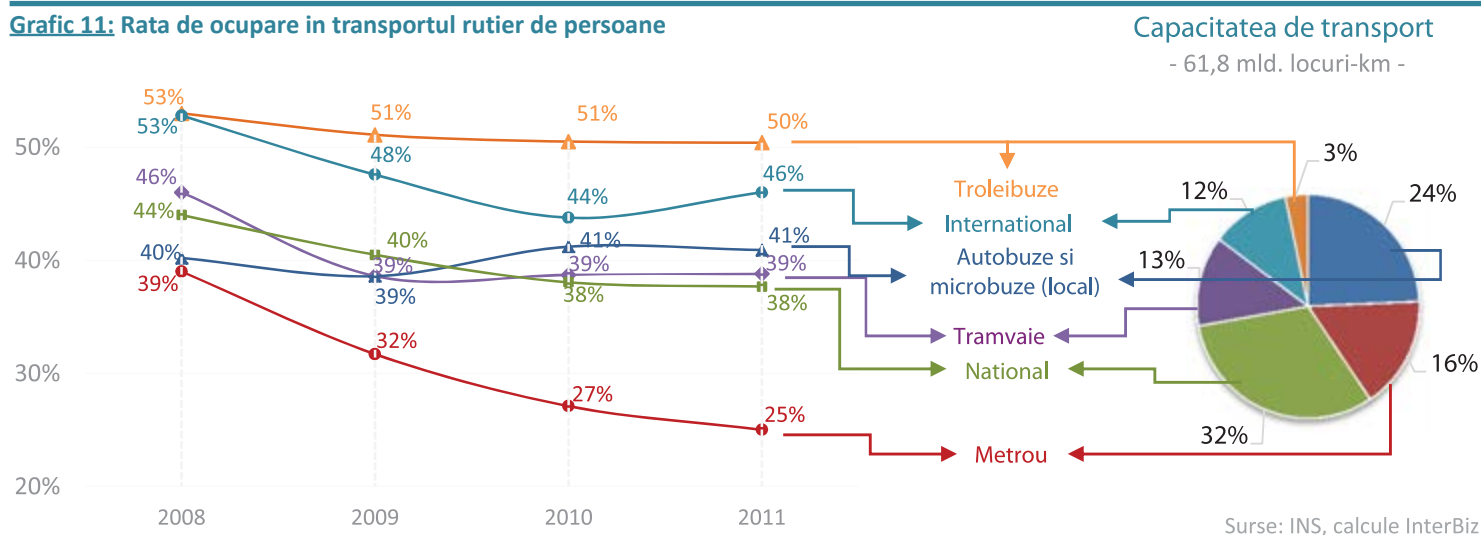
Transport auto national | 2011:

- capacitate transport: 19,5 mld. locuri-km (↑11% fata de 2008)
- rata ocupare: ↓ 6 p.p, de la 44% in 2008 la 38% in 2011

Transport auto international | 2011:

- capacitate transport: 7,1 mld. locuri-km (stagnare fata de 2008)
- rata ocupare: ↓ 7 p.p, de la 53% in 2008 la 46% in 2011

Grafic 11: Rata de ocupare in transportul rutier de persoane



Concurenta indirecta devine din ce in ce mai puternica

- › **Local:** Autobuzele si microbuzele sunt principalele mijloace de transport, dar UE incurajeaza transportul "verde" (tramvai, metrou, troleibuze). Nu toate orasele mari au infrastructura necesara pentru dezvoltarea transportului "verde".
- › **National:** Autobuzele si microbuzele sunt principalele mijloace de transport, dar in scadere. Transportul "rapid" (aerian) creste mai repede decat cel rutier, iar cel feroviar este in scadere.
- › **International:** Operatorii aerieni (low cost) s-au dezvoltat si ofera preturi competitive in cazul calatoriilor planificate. Tinta principala a transportatorilor internationali: calatori cu bagaje, turisti.

Schema 9: Pozitionarea transportului rutier de persoane in total

Rute	Transport rutier persoane	Competitie indirecta			
		Pasageri transportati (mil.)		Pasageri transportati (mil.)	
		2011	Trend	2012	Trend
Local	Autobuze si microbuz	Pasageri transportati (mil.)		Pasageri transportati (mil.)	
		2011	Trend	2012	Trend
		1,078	↘	1,040	↘
National	Microbuz (~80%) & autocare (~20%)	Pasageri transportati (mil.)		Pasageri transportati (mil.)	
		2011	Trend	2012	Trend
		240	↘	251	↗
International	Autocare (~95%) & microbuz	Pasageri transportati (mil.)		Pasageri transportati (mil.)	
		2011	Trend	2012	Trend
		3.0	↗	3.3	↗

Surse: InterBiz pe baza datelor INS

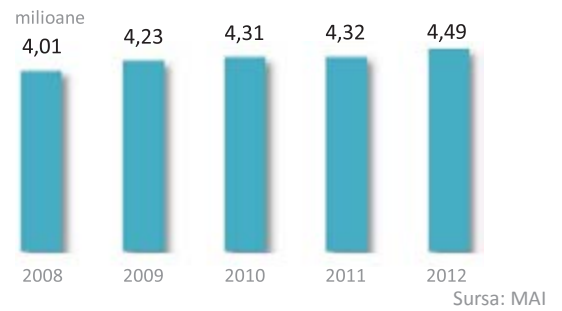
Creste parcul cu autoturisme personale

Toate tipurile de transport rutier de persoane sunt influentate de cresterea gradului de inzestrare cu autoturisme personale al populatiei.

In anul 2012 s-au inmatriculat 241.400 autoturisme (586.500 in 2008), din care noi au fost 66.440 unitati (285.600 in 2008).

Criza economico-financiara a afectat puternic sectorul auto. In perioada 2008 – 2012 inmatricularile de autoturisme au scazut cu 60%, iar in cazul autoturismelor noi scaderea a fost de 77%.

Grafic 12: Parcul de autoturisme | 2008 - 2012



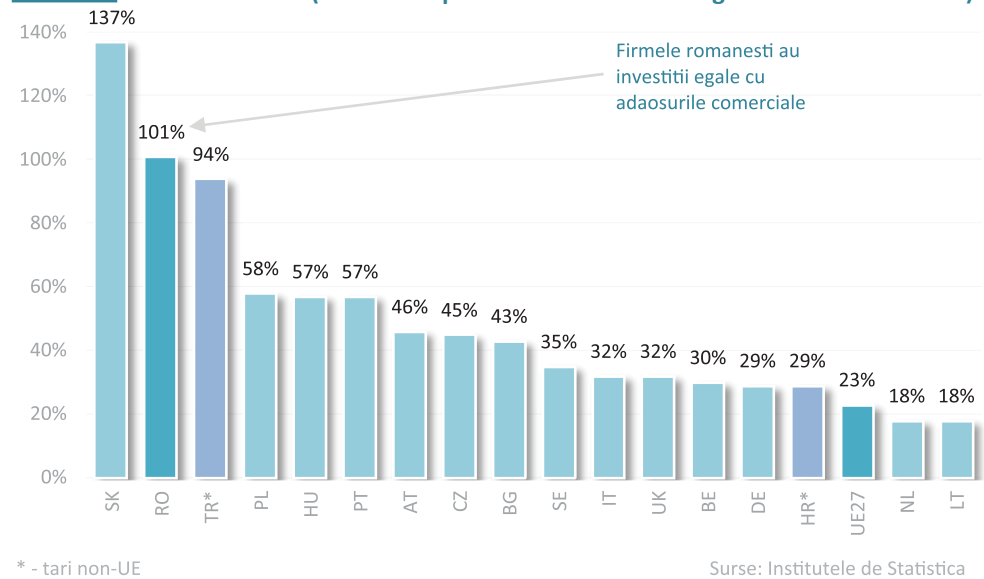
Grad de indatorare foarte mare al firmelor de transport persoane

Transportatorii rutieri romani de persoane au costuri foarte mari cu flota in raport cu valoarea adaugata. Singura tara care are un grad de indatorare mai mare decat Romania este Slovacia.

Acest grad mare de indatorare arata ca piata este foarte sensibila la schimbari.

Piata de transport rutier de persoane pe rute internationale este in scadere, iar cea pe rute nationale este pe baza de licente. In cazul in care acordarea licentelor este legata de factori politici pe piata pot aparea schimbari semnificative si o mare parte vor disparea. Mai putin sensibil ar fi segmentul de transport pentru mediul privat, in special hoteluri, centre comerciale sau asa-zisele "conventii" ale firmelor pentru transportul salariatilor.

Grafic 13: Rata investitiilor (investitii raportate la valoarea adaugata la costul factorilor) | 2010



3.3. Performantele transportului rutier de persoane, 2008 - 2012

3.3.1. Analiza transportului de persoane, pe tipuri de transport, pe rute, volum si valoare, 2008 – 2012

In perioada 2008 - 2012 numai transportul aerian a avut o crestere a numarului de pasageri, de la 9,1 la 11,5 mil persoane. Transportul local de persoane a inregistrat cea mai mica scadere, in timp ce transportul feroviar a avut un declin accelerat.

In anul 2012 piata transportului de pasageri a ajuns la 2,1 mld. €, din care transportul rutier (excl. local) reprezinta 21,8%.

Tabel 18: Transportul de persoane | pe moduri de transport

Evolutia transportului de persoane / pe moduri de transport / volum si valoare / 2008 – 2012						
	2008	2009	2010	2011	2012p	CMA
Pasageri transportati						
	mil. pasageri					
Rutier	297,0	262,3	244,9	242,5	254,2	↓4%
Feroviar	78,3	70,3	64,3	61,0	54,0	↓9%
Fluvial	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	↓6%
Aerian	9,1	9,1	10,1	10,8	11,5	↑6%
Local (tramvai, autobuze, metrou)	2.167,5	2.089,6	2.117,2	1.989,7	1.911,3	↓3%
TOTAL	2.551,9	2.431,5	2.436,6	2.304,1	2.231,1	↓3%
Parcursul pasagerilor						
	mil. pasageri - km					
Rutier	20.194	17.108	15.812	15.529	16.399	↓5%
Feroviar	6.958	6.128	5.437	5.073	4.534	↓10%
Fluvial	21	20	15	18	20	↓2%
Aerian	11.489	11.613	12.865	13.816	14.761	↑6%
Local (tramvai, autobuze, metrou)	14.637	13.676	13.626	12.811	12.375	↓4%
TOTAL	53.299	48.545	47.755	47.248	48.088	↓3%
Valoarea pietei						
	mil. €					
Rutier	527	440	419	459	453	↓4%
Feroviar	598	504	515	585	569	↓1%
Fluvial	4	6	5	7	8	↑19%
Aerian	583	488	567	596	605	↑1%
Local (tramvai, autobuze, metrou)	566	478	494	470	447	↓6%
TOTAL	2.278	1.917	1.999	2.118	2.082	↓2%

Surse: INS, calcul InterBiz

Pe rute, pentru transportul international de pasageri s-a inregistrat cel mai mic flux de pasageri, dar detine cea mai mare pondere din punct de vedere al parcursului pasagerilor.

Tabel 19: Transportul de persoane pe rute

Transportul de persoane pe toate tipurile de transport / pe rute / volum si valoare / 2008 - 2012						
	2008	2009	2010	2011	2012p	CMA
Pasageri transportati						
	mil pasageri					
Local	2.167,5	2.089,6	2.117,2	1.989,7	1.911,3	↓3%
National, din care:	372,7	330,7	307,7	301,8	306,1	↓5%
rutier	79%	78%	79%	79%	82%	
International, din care:	11,7	11,2	11,7	12,6	13,7	↑4%
rutier	30%	26%	22%	24%	24%	
TOTAL	2.551,9	2.431,5	2.436,6	2.304,1	2.231,1	↓3%
Parcursul pasagerilor						
	mil pasageri - km					
Local	14.637	13.676	13.626	12.811	12.375	↓4%
National, din care:	21.154	19.237	17.780	17.305	17.225	↓6%
rutier	66%	67%	67%	68%	71%	
International, din care:	17.508	15.632	16.349	17.132	18.489	↓1%
rutier	36%	28%	24%	22%	22%	
TOTAL	53.299	48.545	47.755	47.248	48.088	↓3%
Valoarea pietei						
	mil €					
Local	566	478	494	470	447	↓6%
National, din care:	1.004	874	886	991	958	↓1%
rutier	34%	35%	33%	32%	33%	
International, din care:	708	565	619	657	678	↓1%
rutier	26%	23%	20%	21%	20%	
TOTAL, din care:	2.278	1.917	1.999	2.118	2.082	↓2%
Rutier si local	48%	48%	46%	44%	43%	

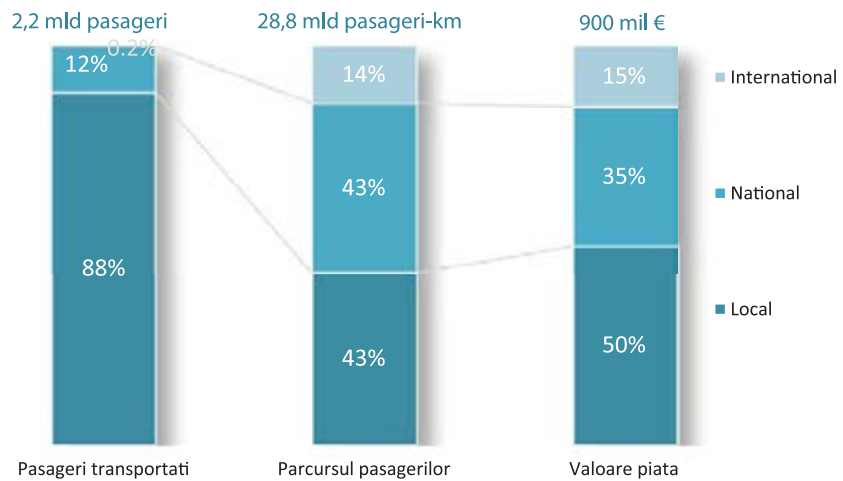
Surse: INS, calcul InterBiz

3.3.2. Analiza transportului rutier de persoane, pe rute, volum si valoare, 2008 – 2012

Transportul local de pasageri reprezinta cea mai mare parte a pietei, reprezentand ~88% din numarul total de pasageri transportati si 50% din valoarea sectorului.

Grafic 14: Transportul rutier de persoane | structura 2012

Transportul rutier de persoane | structura dupa principalii indicatori | 2012



Surse: calcule proprii InterBiz, INS

In anul 2012 transportul rutier international de pasageri creste cu aproape 10%, iar in perioada 2008 – 2012 a avut cea mai buna evolutie ca numar de pasageri. In schimb, a scazut distanta medie parcursa si implicit valoarea tarifelor exprimate in euro.

Tabel 20: Transportul rutier de persoane pe rute

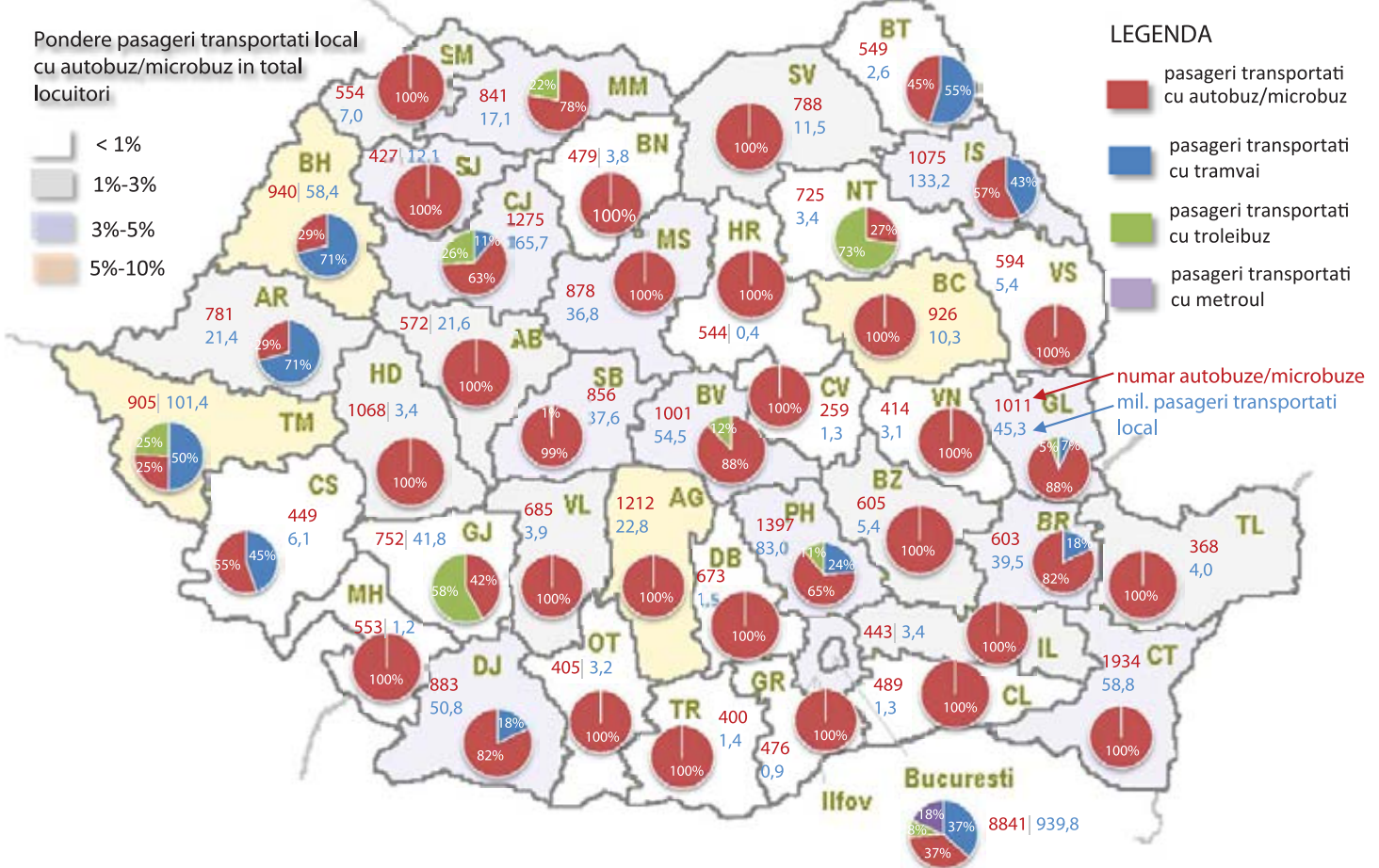
Evolutia transportului rutier de persoane / pe rute / volum si valoare / 2008 - 2012						
	2008	2009	2010	2011	2012p	CMA
Pasageri transportati (mil. pasageri)						
Local, din care:	2.167,5	2.089,6	2.117,2	1.989,7	1.911,3	↓3%
Tramvai	672,7	635,9	629,1	569,8	543,7	↓5%
Autobuze si microbuze	1.124,9	1.084,9	1.119,9	1.077,8	1.040,2	↓2%
Troleibuze	187,8	197,8	191,0	171,7	155,6	↓5%
Metrou	182,0	170,9	177,2	170,5	171,8	↓1%
National	293,5	259,4	242,3	239,5	250,9	↓4%
International	3,5	2,9	2,6	3,0	3,3	↓1%
TOTAL	2.464,4	2.351,9	2.362,1	2.232,2	2.165,5	↓3%
Parcursul pasagerilor (mil. pasageri - km)						
Local, din care:	14.637	13.676	13.626	12.811	12.375	↓4%
Tramvai	3.814	3.594	3.519	3.122	2.985	↓6%
Autobuze si microbuze	6.674	6.232	6.338	6.152	5.913	↓3%
Troleibuze	1.278	1.295	1.120	1.030	941	↓7%
Metrou	2.871	2.554	2.649	2.507	2.536	↓3%
National	13.881	12.805	11.955	11.773	12.258	↓3%
International	6.314	4.302	3.857	3.755	4.141	↓10%
TOTAL	34.831	30.784	29.438	28.340	28.774	↓5%
Valoarea pietei (mil. €)						
Local	566	478	494	470	447	↓6%
National	345	309	297	320	315	↓2%
International	182	131	122	139	138	↓7%
TOTAL	1.093	918	913	930	900	↓5%

Surse: INS, calcul InterBiz

3.3.3. Analiza transportului rutier de persoane, la nivel regional / judetean

In Bucuresti (940 mil pasageri), Cluj (166 mil), Iasi (133 mil.) si Timis (101 mil) sunt cele mai mari pietee regionale de transport local de pasageri cu autobuze si microbuze.

Schema 10: Analiza regionala a transportului public local | 2011



3.4. Analiza mediului concurential

3.4.1. Principalii indicatori ai mediului concurential, 2008 – 2011

In anul 2011, numarul transportatorilor rutieri de persoane a scazut cu 21% fata de 2008, dar cifra de afaceri cumulata a crescut cu ~1%. Dinamica este diferita intre transport local si transport national si international, dar in ambele cazuri marja profitului net a fost negativa in toti anii analizati.

Tabel 21: Transportul rutier de persoane | mediul concurential

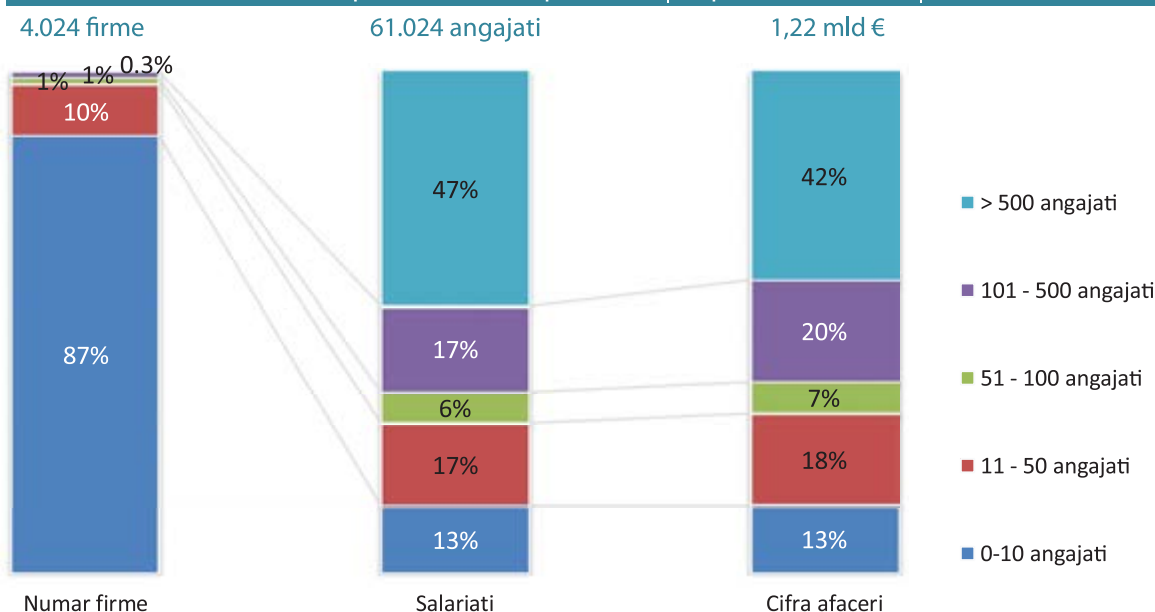
Principalii indicatori ai mediului concurential, 2008 – 2011						
Indicator	U.M.	2008	2009	2010	2011	2011 / 2008
Transport rutier local de persoane (urban si suburban)						
Numar firme	Nr.	2.119	1.284	967	930	↓56%
Venituri cumulate	Mil. €	674	600	643	658	↓2%
Marja profitului net	%	(3%)	(3%)	(0%)	(1%)	↑2 p.p
Investitii brute	Mil. €	432	460	375	414	↓4%
Angajati	Nr.	46.352	42.890	41.223	40.741	↓12%
Productivitate	'000 € / angajat	15	14	16	16	↑12%
Transport rutier national si international de persoane						
Numar firme	Nr.	2.954	3.048	3.021	3.094	↑5%
Venituri cumulate	Mil. €	531	443	494	562	↑6%
Marja profitului net	%	0%	(8%)	(1%)	1%	↑1 p.p
Investitii brute	Mil. €	208	49	51	63	↓69%
Angajati	Nr.	18.720	18.293	19.013	20.283	↑8%
Productivitate	'000 € / angajat	28	24	26	28	↓2%
TOTAL transport rutier de persoane						
Numar firme	Nr.	5.073	4.332	3.988	4.024	↓21%
Venituri cumulate	Mil. €	1.205	1.043	1.137	1.220	↑1%
Marja profitului net	%	(1%)	(6%)	(1%)	(0%)	↑1 p.p
Investitii brute	Mil. €	640	509	426	477	↓25%
Angajati	Nr.	65.072	61.183	60.236	61.024	↓6%
Productivitate	'000 € / angajat	19	17	19	20	↑8%

Surse: ONRC, calcul InterBiz

In anul 2011 firmele mari (> 500 angajati) au reprezentat numai 0,3% ca numar, dar au 47% din numarul total de angajati si 42% din cifra de afaceri cumulata. Firmele mari sunt prezente numai in transport local de persoane (regiile autonome in administrarea primariilor).

Grafic 15: Transportul rutier de persoane | mediul concurential dupa marime firme

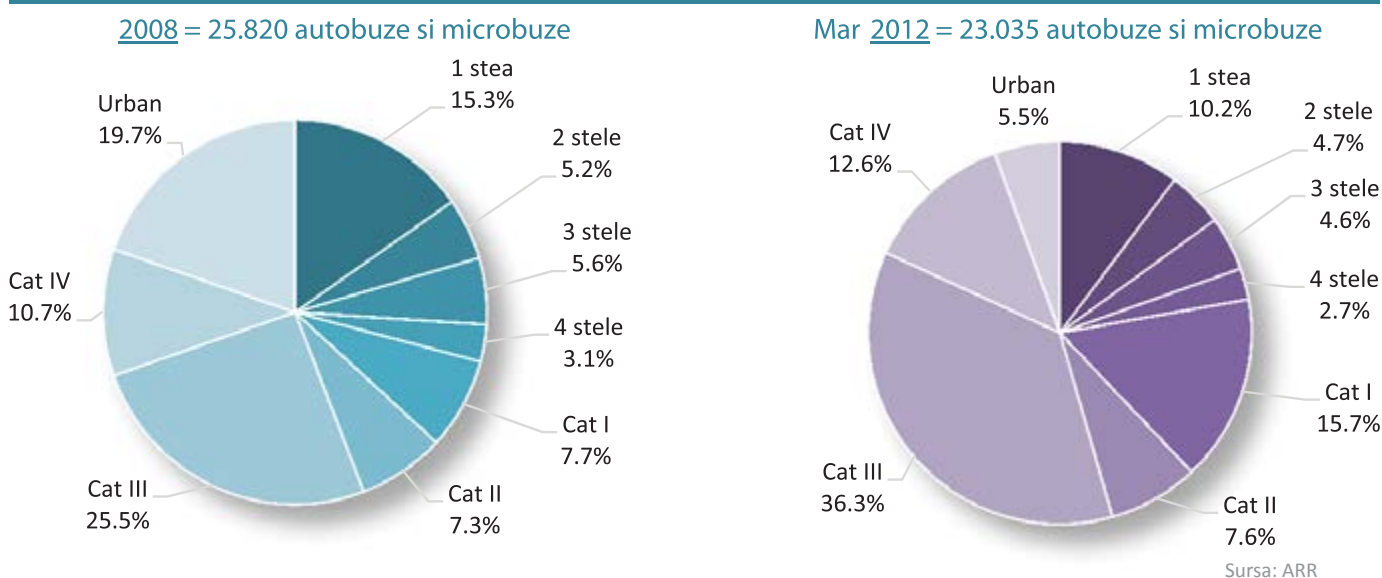
Mediul concurential in transportul rutier de persoane | dupa marime firme | 2011



Surse: ONRC, MF, calcul InterBiz

Operatori licentiatii ARR

- ▶ Potrivit ARR, in Martie 2012 in Romania erau licentiatii 3.930 transportatori rutieri de persoane (5.050 in 2008) ce opereaza cu 23.035 autovehicule (25.820 in 2008), din care 12.430 autovehicule cu < 23 locuri si 10.610 autovehicule cu >= 23 locuri. In Martie 2013 numarul transportatorilor licentiatii a crescut la 5.733, din care 3.923 operatori contra cost cu 25.107 vehicule si 1.810 operatori pe cont propriu cu 2.553 vehicule.
- ▶ Din total autovehicule 77,6% sunt in proprietatea operatorilor, 14,2% sunt in leasing si 8,2% sunt inchiriate.
- ▶ Din punct de vedere al gradului de confort, la sfarsitul lunii Martie 2012, cele mai multe autobuze si microbuze erau incadrate la Cat. III, iar 5,5% nu erau clasificate sau erau incadrate in clasa urban.
- ▶ Mentione: statistica ARR trebuie analizata cu atentie intrucat include atat firme specializate in transport persoane cat si firme ce au flota pentru transport persoane, dar o utilizeaza in scopuri proprii (ex: transport angajati).

Grafic 16: Parcul auto licentiat pentru transport persoane | 2012 vs 2008**Parcul auto transport persoane, dupa grad confort**

Cele mai dezvoltate judete, din punct de vedere al competitiei sunt: Bucuresti, Sibiu, Cluj, Constanta, Timis, Prahova si Iasi.

Tabel 22: Transportul de rutier de pasageri | competitie regionala | clasare in functie de venituri cumulate

Transportul rutier de persoane competitie la nivel regional 2009 - 2011																		
Nr.	Judet	Autobuze*			Microbuze*			Firme**			Cifra de afaceri (Mil.€)			Angajati (numar)			Marja profitului net	
		2011	2011	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2010	2011			
1	Bucuresti	4.485	4.356	441	321	354	365	18.519	18.274	18.257	0%	1%						
2	Sibiu	490	366	61	82	82	83	2.075	2.128	2.103	10%	6%						
3	Mehedinti	293	260	77	33	44	58	734	562	786	7%	6%						
4	Constanta	701	1.233	179	48	45	48	2.338	2.269	2.295	3%	2%						
5	Arges	462	750	109	23	32	42	1.160	1.211	1.275	10%	2%						
6	Cluj	642	633	185	36	39	39	2.364	2.272	2.252	3%	2%						
7	Iasi	472	603	117	30	34	34	2.279	2.141	2.062	9%	4%						
8	Prahova	694	703	129	31	32	34	2.187	2.137	2.031	2%	3%						
9	Arad	427	354	88	24	27	32	1.525	1.469	1.479	0%	2%						
10	Timis	548	357	110	29	34	32	2.028	1.674	1.642	8%	3%						
11	Brasov	627	374	110	30	30	32	1.878	1.766	1.744	2%	4%						
12	Suceava	280	508	150	21	20	24	875	897	965	3%	3%						
13	Bihor	558	382	129	19	20	22	1.271	1.316	1.348	2%	2%						
14	Galati	362	649	96	18	20	22	1.786	1.676	1.629	2%	3%						
15	Alba	296	276	62	14	18	21	598	706	720	9%	6%						
16	B. Nasaud	249	230	66	14	17	20	507	549	619	1%	2%						
17	Valcea	351	334	54	16	17	18	871	935	918	1%	1%						
18	Dambovita	318	355	75	15	16	17	689	552	715	2%	1%						
19	Mures	445	433	113	16	16	17	1.319	1.249	1.269	4%	3%						
20	Botosani	187	362	67	15	19	16	656	731	749	10%	3%						
21	Gorj	382	370	72	13	13	16	642	662	723	1%	3%						
22	Dolj	431	452	101	15	16	16	1.370	1.419	1.313	5%	4%						
23	Bacau	405	521	157	18	16	15	777	771	794	6%	4%						
24	Maramures	490	351	109	13	13	13	784	785	775	2%	3%						
25	Neamt	399	326	96	14	13	13	649	647	643	2%	2%						
26	Buzau	227	378	126	9	10	11	582	598	783	2%	3%						
27	Satu Mare	266	288	85	8	9	11	568	591	620	4%	4%						
28	Salaj	200	227	68	7	9	11	475	492	494	5%	7%						
29	Hunedoara	470	598	100	7	8	9	497	487	486	4%	4%						
30	Braila	182	421	43	11	10	9	967	935	848	0%	5%						

Nr.	Judet	Autobuze*	Microbuze*	Firme**	Cifra de afaceri (Mil.€)			Angajati (numar)			Marja profitului net	
		2011	2011	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2010	2011
31	Vaslui	264	330	81	9	9	9	564	580	620	0%	1%
32	Harghita	395	149	34	9	8	8	350	312	364	1%	4%
33	Calarasi	248	241	48	6	6	7	301	328	362	2%	2%
34	Caras Severin	211	238	67	4	6	6	233	251	258	6%	4%
35	Vrancea	94	320	73	5	5	6	312	344	351	3%	3%
36	Ilfov	179	391	59	6	5	6	379	342	407	1%	4%
37	Teleorman	171	229	36	5	5	6	250	248	255	6%	8%
38	Tulcea	178	190	44	5	5	6	295	281	292	2%	7%
39	Ialomita	216	227	52	4	5	5	286	281	270	3%	2%
40	Olt	112	293	47	4	5	5	261	275	258	4%	2%
41	Giurgiu	151	325	72	5	4	5	251	245	253	5%	4%
42	Covasna	133	126	22	3	3	3	191	212	212	2%	8%

* - parc auto inmatriculat definitiv

Surse: ONRC, DRPCIV, calcul InterBiz

** - firme inregistrate (inclusiv cele fara activitate)

3.4.2. Top 25 firme de transport rutier de persoane, dupa cifra de afaceri, 2008 – 2011

Transport national si international

- › La nivel de transport national si international sunt 2 co-lideri: Atlassib si Eurolines, urmati de Tabita Tour, Saiz Tour si C&I Comserv.
- › Potrivit cercetarilor InterBiz, profiturile reale ale transportatorilor au scazut din cauza cresterii competitiei indirecte din partea companiilor aeriene low-cost si a pietei negre (transportatori individuali cu propriile autovehicule).
- › Cifra de afaceri cumulata a primilor 25 transportatori pe rute nationale si internationale a crescut cu 9% in anul 2010 si a revenit la nivelul anului 2008.

Tabel 22: Top transportatori rutieri de persoane | national si int'l

Top 25 transportatori rutieri de persoane, national (n) & int'l (i), dupa cifra de afaceri, 2008 – 2011								
Nr	Compania	Judet	Cifra de afaceri (mil €)				Parc auto	Ponderea pe rute
			2008	2009	2010	2011		
1	Atlassib SRL	Sibiu	77,3	67,2	65,7	65,2	233	n – 10%, i – 90%
2	Transporturi Dacia SRL	Arges	2,1	2,5	10,1	13,8	82	n - 100%
3	Touring Europabus Romania SRL (Eurolines)	Bucuresti	13,7	10,2	10,8	13,3	33	n – 5%, i – 95%
4	Tabita Tour SRL	B. Nasaud	6,7	6,4	8,3	9,1	58	n – 80%, i – 20%
5	Saiz Tour Romania SRL	Bucuresti	6,0	5,3	6,2	7,6	33	n – 10%, i – 90%
6	C & I Comserv SRL	Bucuresti	7,0	4,7	4,7	6,9	218	n – 100%
7	Grup Atyc SRL	Dambovita	8,3	7,0	7,1	6,8	217	n – 75%, i – 25%
8	Transdara SA (Atlassib)	Arad	7,7	7,0	7,0	6,6	87	n – 100%
9	P L Noris SRL (Pletl)	Arad	2,3	3,9	5,0	6,5	19	n – 5%, i – 95%
10	Tur Cento Trans SRL	Salaj	4,1	3,9	5,2	6,3	155	n – 100%
11	Autotim SA (Atlassib)	Timis	10,8	6,7	5,6	6,1	126	n – 100%
12	J & R Car SRL	Gorj	3,5	3,1	2,8	6,0	96	n – 100%
13	Rombus Transport SRL (Eurolines)	Bucuresti	7,7	5,6	5,5	5,5	30	na
14	Dyp Ro Tigro SRL	Constanta	6,4	3,9	4,0	4,7	59	na
15	Tarsincom SRL	Suceava	4,2	4,0	4,3	4,6	21	n – 5%, i – 95%
16	Metropolitan SRL	Constanta	4,8	4,1	4,2	4,3	94	n – 100%
17	Transbus SA	Brasov	5,5	3,7	4,0	4,1	115	n – 100%
18	Autogara Int'l Rahova SA (Atlassib)	Bucursti	5,5	4,6	4,3	4,1	65	na
19	Pito Trans SRL	Arad	1,6	2,1	2,6	3,9	130	n – 100%
20	Ritorsa Trans SRL	Salaj	3,6	4,7	4,5	3,8	4	n – 100%
21	Unistil SRL	Vaslui	4,0	3,0	3,5	3,8	64	n – 100%
22	Siletina Impex SRL	Mures	4,7	4,4	4,0	3,7	52	na
23	Dacos SRL	Valcea	4,4	3,2	3,3	3,6	34	n – 80%, i – 20%
24	Millenium Trans Impex SRL	Bucuresti	3,3	2,8	3,2	3,5	102	n – 100%
25	Transmixt SA (Atlassib)	Sibiu	5,7	5,2	4,9	4,8	106	n – 100%
TOP 25 total (mil €)			210,9	179,2	190,8	208,6	2,181	
... modificare anuala			-	↓15%	↑6%	↑9%		

Surse: MF, calcul InterBiz, companiile

Performante Top 25 transportatori rutieri de persoane, national & int'l, 2008 - 2011									
Nr	Compania	Marja profit net (profit net / CA)				Productivitate (CA / angajat) '000 €			
		2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
1	Atlassib SRL	6%	6%	11%	6%	62	54	54	52
2	Transporturi Dacia SRL	(5%)	(18%)	11%	2%	17	17	69	97
3	Touring Europabus Romania SRL (Eurolines)	1%	1%	1%	1%	57	52	62	74
4	Tabita Tour SRL	1%	3%	1%	0%	50	42	50	45
5	Saiz Tour Romania SRL	(2%)	0%	1%	0%	31	27	29	33
6	C & I Comserv SRL	0%	0%	0%	1%	28	19	20	19
7	Grup Atyc SRL	(9%)	1%	1%	0%	37	30	35	32
8	Transdara SA (Atlassib)	(20%)	(5%)	(6%)	(7%)	34	28	31	39
9	P L Noris SRL (Pletl)	7%	0%	1%	8%	20	31	38	40
10	Tur Cento Trans SRL	0%	0%	7%	8%	29	31	41	44
11	Autotim SA (Atlassib)	(11%)	(14%)	(10%)	(14%)	38	28	25	31
12	J & R Car SRL	22%	13%	(3%)	7%	36	31	26	36
13	Rombus Transport SRL (Eurolines)	0%	0%	0%	0%	47	46	52	53
14	Dyp Ro Tigro SRL	1%	(22%)	(20%)	(1%)	46	32	28	32
15	Tarsincom SRL	5%	5%	3%	0%	54	51	46	45
16	Metropolitan SRL	1%	2%	0%	(4%)	33	28	25	26
17	Transbus SA	0%	(5%)	7%	4%	24	18	23	22
18	Autogara Int'l Rahova SA (Atlassib)	(1%)	0%	(10%)	(6%)	29	25	24	28
19	Pito Trans SRL	(11%)	4%	(7%)	4%	36	30	29	33
20	Ritorsa Trans SRL	2%	1%	1%	2%	87	118	130	109
21	Unistil SRL	1%	(3%)	(2%)	(8%)	20	17	17	17
22	Siletina Impex SRL	0%	0%	0%	0%	9	8	8	8
23	Dacos SRL	(5%)	(12%)	(14%)	(8%)	34	27	27	29
24	Millenium Trans Impex SRL	0%	0%	0%	0%	24	36	30	25
25	Transmixt SA (Atlassib)	(9%)	1%	(4%)	(3%)	29	27	26	26

Surse: MF, calcul InterBiz

Transport local (urban, suburban, metropolitan)

- › Cele mai mari companii de transport local sunt cele din Bucuresti, Cluj Napoca si Timisoara.
- › Cifra de afaceri cumulata a top 15 firme de transport local a scazut cu 2% in 2011 fata de 2010.

Tabel 23: Top transportatori locali de persoane | urban, suburban, metropolitan

Top 15 transportatori locali de persoane, dupa cifra de afaceri, 2008 - 2011							
Nr	Compania	Judet	Cifra de afaceri (mil €)				Parc auto
			2008	2009	2010	2011	
1	R.A.T. Bucuresti	Bucuresti	177,8	167,2	166,7	161,9	501
2	Metrorex SA	Bucuresti	102,2	94,9	116,0	120,2	-
3	R.A.T.U.C. Cluj Napoca	Cluj	24,8	20,9	23,0	22,8	13
4	R.A.T. Timisoara	Timis	19,6	19,4	23,8	18,3	87
5	R.A.T.P. Iasi	Iasi	17,7	16,6	17,3	17,7	125
6	R.A.T. Ploiesti	Prahova	16,7	14,5	16,1	15,7	168
7	R.A.T. Brasov	Brasov	17,3	14,1	14,0	14,3	212
8	R.A.T.C. Constanta	Constanta	15,1	13,4	12,2	11,2	13
9	Transurb SA	Galati	9,9	8,1	9,6	10,7	127
10	Oradea Transport Local SA	Bihor	9,0	7,7	7,8	8,5	62
11	Compania De Transport Public SA	Arad	9,1	7,4	8,0	7,8	147
12	Transport Public SA	Alba	3,6	3,9	6,1	7,6	112
13	R.A.T. Craiova RA	Dolj	9,3	8,4	8,7	6,5	16
14	Tursib SA	Sibiu	4,9	5,7	5,4	4,7	95
15	Urbis SA	Maramures	5,3	4,4	4,2	4,4	56
TOP 15 total (mil €)			442,3	406,6	438,9	432,3	1.734
... modificare anuala			-	↓8%	↑8%	↓2%	

Surse: MF, calcul InterBiz, companiile

Performante Top 15 transportatori locali de persoane, 2008 - 2011									
Nr	Compania	Marja profit net (profit net / CA)				Productivitate (CA / angajat) '000 €			
		2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
1	R.A.T. Bucuresti	0%	0%	0%	0%	15	14	14	14
2	Metrorex SA	0%	(30%)	(10%)	0%	25	23	28	29
3	R.A.T.U.C. Cluj Napoca	0%	0%	2%	1%	15	13	15	15
4	R.A.T. Timisoara	(16%)	(6%)	9%	(4%)	13	13	21	17
5	R.A.T.P. Iasi	(16%)	(14%)	(34%)	(12%)	11	10	12	13
6	R.A.T. Ploiesti	0%	(12%)	0%	0%	14	12	14	14
7	R.A.T. Brasov	(10%)	(4%)	0%	(1%)	17	14	15	15
8	R.A.T.C. Constanta	(8%)	(5%)	3%	(1%)	14	13	13	13
9	Transurb SA	1%	0%	0%	0%	12	10	13	14
10	Oradea Transport Local SA	2%	2%	0%	0%	14	12	12	13
11	Compania De Transport Public SA	(8%)	(6%)	2%	0%	10	8	10	10
12	Transport Public SA	1%	1%	0%	0%	24	26	25	32
13	R.A.T. Craiova RA	(6%)	(3%)	7%	(21%)	10	9	10	8
14	Tursib SA	1%	9%	9%	8%	13	16	17	15
15	Urbis SA	1%	1%	0%	1%	13	11	11	12

Surse: MF, calcul InterBiz

Tarife

- ▶ In perioada 2009-2012, datorita cresterii competitiei din partea companiilor aeriene low-cost, pretul biletelor la transportul rutier international a scazut pe distante lungi cu maxim 10%, in timp ce pe distante mai scurte a crescut cu 10-15%. Astfel, un bilet catre Italia costa 75-85 € pentru o calatorie si 145-160 € tur-retur, in functie de conditiile oferite de transportator si de locul debarcarii.
- ▶ Pe rute interne pretul unei calatorii a crescut cu 20-50% in perioada analizata, principalul motiv fiind cresterea preturilor la carburanti.
- ▶ Tarifele de inchiriere autocare variaza intre 0,85 €/km si 1,2 €/km, in functie de anul de fabricatie, confortul oferit si numarul de locuri din autocar.

Tabele 24: Tarife transport persoane | international, national, taxe inchiriere | 2012 vs 2009

Tarife pentru transportul international, pe rute														
Transportator	Romania catre:													
	Italia		Spania		Germania		Austria		Franta		U.K.		Grecia	
	2009	2012	2009	2012	2009	2012	2009	2012	2009	2012	2009	2012	2009	2012
Atlassib	75€	75€	95€	85€	70€	75€	60€	68€	115€	120€	152€	152€	70€	70€
	145€	145€	180€	145€	125€	135€	100€	110€	185€	195€	255€	255€	130€	135€
Eurolines	110€	79€	95€	79€	90€	81€	58€	73€	120€	125€	-	170€	-	58€
	170€	149€	180€	155€	150€	129€	93€	105€	180€	195€	-	249€	-	110€
CDI (fosta Ognivia)	100€	85€	100€	85€	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	170€	160€	180€	160€	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Nota: cu rosu – pretul pentru o singura calatorie, cu negru – pretul dus-intors

Sursa: companiile

Tarife pentru transportul national, pe rute					
Transportator	Ruta	Km	Pretul (LEI/pasager)		
			Mar 2009	Aug 2012	Trend
Transmixt (Atlassib)	Bucuresti – Sibiu	257	34	51	↑50%
Antares Transport	Bucuresti – Rm. Valcea	168	29	29	0%
Dacos	Bucuresti – Rm. Valcea	168	25	32	↑28%
Dacos	Bucuresti - Cluj Napoca	422	58	69	↑19%
Dacos	Alba – Pitesti	212	34	41	↑21%
C & I	Bucuresti – Pitesti	112	20	24	↑20%
C & I	Bucuresti – Craiova	224	35	48	↑37%
Massaro	Bucuresti – Iasi	387	56	80	↑43%
Simpa Trans	Bucuresti – Constanta	221	40	55	↑38%
Fany	Brasov – Cluj	264	40	50	↑25%

Nota: preturile includ TVA si sunt valabile pentru o calatorie. Pentru elevi si studenti se practica discount-uri de 15-20%.

Pentru abonamente, preturile ar putea scadea cu 15%- 30% in functie de numarul de calatorii. Sursa: companiile

Tarife de inchiriere autocare											
Firma	Nr locuri	An fabricatie	Dotari					Tarife			
			WC	VCR	DVD	Mic	AC	Transfer	5h	Zi	€/Km
Tabita Tour	57	2008	☑	☑	☑	☑	☑	-	150€	300€	1,2€
Carpatia Tour	49	2003	☑	☑	☑	☑	☑	100€	150€	200€	1,0€
Karpaten Turism	48	2004	☑	☑	☑	☑	☑	-	-	-	0,95€
Fany	47	2007	☑	-	☑	☑	☑	-	100€	250€	1,2€
TransEven	50	2004	☑	☑	☑	☑	☑	-	-	-	1,0€
Comanto 94	50	2004	☑	-	☑	☑	☑	180€	160€	250€	1,1€
Gregory Tour	49	2007	☑	-	☑	☑	☑	160€	160€	230€	1,0€
Roby Turism	44	2004	☑	-	☑	☑	☑	80€	80€	180€	0,85€
Come & Go Travel	49	2006	☑	-	☑	☑	☑	135€	-	210€	1,05€
Trans 28 Unit	49	2006	-	☑	☑	☑	☑	140€	160€	200€	0,9-1,1€
Normandia	49	2008	☑	-	☑	☑	☑	-	-	-	0,9-1,0€
Bustrans	54	2005	☑	-	☑	☑	☑	170€	170€	200€	0,95-1,1€
Robi & Alesia Trans	45	2001	☑	-	☑	☑	☑	100€	50€	150€	0,85€

Nota: Preturile se negociaza in functie de numarul de km, numarul de zile de inchiriere si timpul de stationare

Tarifele includ: transfer (orice imbarcare si debarcare, de obicei sub 30 km), 5h (tarif utilizare pentru 5 ore), Zi (tarif utilizare pentru o zi de 10-12 ore), €/km (tarif pe km parcurs, de obicei pe distante de peste 600 km)

Pretul nu include: taxele pentru parcare, taxe de ferry-boat, tunele, intrarea in orase, diurna pentru sofer.

Sursa: autogari.ro/InchirieriAutocare

3.4.3. Prezentarea principalilor competitori

Atlassib Holding

Activitati:

- transportul rutier de persoane: Atlassib, Roaltasib, Transmixt, Transdara, Autotim, T.A.S.A Suceava, Autogara Rahova, Mondotrans, Montana, Transport Botosani;
- transportul aerian de pasageri: Transilvania Express (proiect);
- hoteluri: Ramada Sibiu + un nou proiect Ramada in Bucuresti;
- transportul rutier de marfuri: Transcar, Comtram si Transcom;
- curierat rapid: Atlassib Curierat Rapid;
- finante & banci: Banca Carpatica, Carpatica Asig, Atlassib Leasing, SSIF Carpatica, Carpatica Invest, Romticket;
- agricultura & alimentatie: 4 companii;
- comert cu materiale de constructii: Bricomat;
- domeniul imobiliar.

Cifra de afaceri totala: 2011 – 290 mil. €.

Transportul rutier de persoane

Atlassib

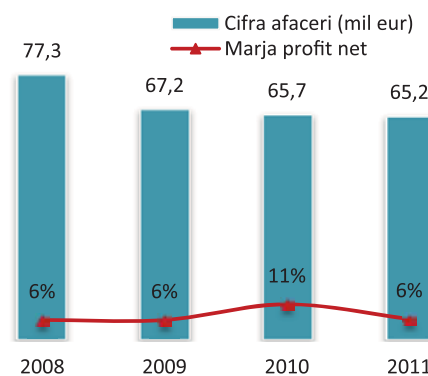
- transport international -



Date cheie

➔ Flota: 170 autocare + 7 autobuze + 56 microbuze;

Evolutie Atlassib, 2008 - 2011



Sursa: Ministerul Finantelor

➔ Pasageri transportati international:

2008	840.000
2009	770.000
2010	750.000
2011	730.000

➔ Filiale: 120;

➔ **Capacitati & grad de confort:** Autocare (Volvo, Mercedes, Neoplan, Mago) cu o capacitate de transport intre 32 si 75 de locuri. Grad de confort: sistem AV, minibar, toaleta, frigider, AC. Microbuze (Iveco, Mercedes) cele pentru rute interne au capacitati intre 2 si 19 locuri;

➔ **Rute:** 35 rute internationale, din care: Italia & Spania (~60% din int'l), Germania, Austria, Franta, Suedia, Belgia, Olanda, R. Ceha, R. Moldova, Marea Britanie, Grecia;

➔ Strategii:

- urmareste cresterea rapida a transportului aerian de pasageri;
- amanarea cresterii parcului auto si a deschiderea de noi agentii, pana la stabilizarea pietei
- investitii in innoirea flotei. La sfarsitul anului 2010 a investit 3,1 mil € pentru achizitia a 15 autocare Mercedes utilizate pentru transport international
- mizeaza pe migratia externa a fortei de munca din Romania.

Autotim, Transdara, Autogara Rahova, Transmixt, Transport Auto Suceava, Montana, Mondotrans

- transport national

Date cheie:

- ➔ Flota: 489 vehicule transport persoane, din care 169 microbuze
- ➔ Cifra de afaceri: 2011 - 29 mil € (+3% fata de 2010)
- ➔ Pasageri: 2011 – 18 mil.

➔ **Capacitati & grad de confort:** In 2007 a investit circa 2,5 mil.€ pentru achizitia a 24 autocare (Irisbus), din care 9 autocare pentru Transmixt;

Eurolines Holding

Eurolines Holding (16 companii)

- agentii regionale -



→ **Filiale:** 60 de agentii Eurolines, dintre care 37 de unitati TUI TravelCenter si Eurolines, 22 agentii Eurolines, o agentie business travel si o agentie online

→ **Pasageri transportati international:**

2008	130.000
2009	100.000
2010	110.000
2011	130.000

→ **Rute:** 12 rute international, din care cele mai profitabile rute sunt pe Germania, Elvetia si Cehia

→ **Strategii:**

- extindere externa. Grupul Eurolines Romania a preluat in Martie 2013 compania de transport international de persoane Reiseburo Kessler GmbH (3 autocare + 1 microbuz; 11.000 pasageri transportati in 2012)
- investitii in innoirea flotei. In 2012 a achizitionat 3 autocare noi pentru care a investit 0,6-0,7 mil €
- achizitii ale unor companii mici din domeniul transporturilor
- incheierea de parteneriate cu firme din turism. In 2011 a adus pe piata romaneasca cel mai important jucator mondial din industria turistica – TUI Travel PLC. Ca urmare a acestui parteneriat, volumul tranzactiilor din sfera activitatii de turism a crescut cu 121% in 2012 fata de 2011
- reducerea de la 7 la 2 curse/saptamana pe ruta Spania, in extrasezon, pe fondul scaderii gradului de ocupare al locurilor
- orientarea spre transport pe distante mai scurte: Istanbul, Varna, Sofia, Atena, Chisinau, orase din Serbia si Ucraina.

C&I Grup

Companii afiliate: C&I Lines International (ticketing), C&I Eurotrans (service auto)

C&I Comserv - transport national –

C&I Grup International – transport int'l –

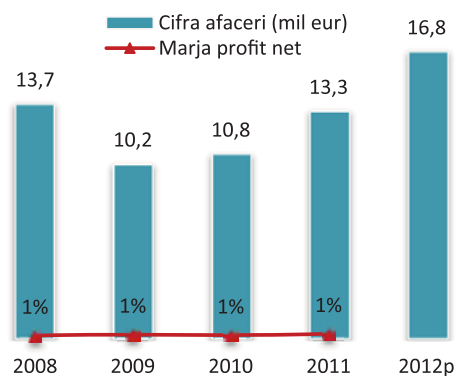
- agentii regionale -



Touring Europabus - Date cheie:

- Flota: 30 de autocare proprii, la care se adauga ~ 20 ale partenerilor care opereaza pe cursele si sub brandul Eurolines
- Cifra de afaceri a Eurolines Holding: 2011 – 43,2 mil.€; 2012 – 54,5 mil €. 70% din cifra de afaceri a Grupului a reprezentat-o activitatea companiei Touring Europabus Romania, firma care detine retelele de agentii de turism Eurolines si TUI TravelCenter;

Evolutie Touring Europabus, 2008 - 2012

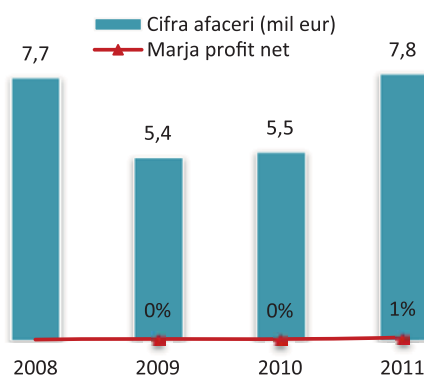


Surse: Ministerul Finantelor, compania

Date cheie:

- Flota: 230 vehicule (Mercedes Benz Sprinter + Iveco Daily) ale C&I Comserv + 81 vehicule ale C&I Int'l (fosta Ognivia);
- Pasageri (int'l): 2006 – 20.000; 2005 – 15.000.
- Filiale: 121.

Evolutie C&I Grup, 2008 - 2011



Surse: Ministerul Finantelor

3.4.4. Analiza strategica a mediului concurential, dupa modelul Porter

Amenintarile potentialilor concurenti

- › **Investitiile necesare:** pentru o flota de 50 noi microbuze sunt necesari aprox. 1,2 mil. €. Barierele de intrare sunt mici, dar este destul de dificil de obtinut autorizatii pentru rute nationale bune;
- › **Jucatori internationali:** pe piata transportului rutier de pasageri nu sunt jucatori internationali si este putin probabil ca vor investi pe piata din Romania;

Concurenta potentiala joaca un rol foarte important pentru ca ea poate determina firmele existente sa-si limiteze profiturile realizate pentru a determina potentialii concurenti sa-si schimbe hotararea privind patrunderea pe piata.

Puterea furnizorilor

- › 100% dominatie a multinationalelor pe piata de autocare si microbuze (Iveco, Mercedes, Renault, Scania, Volvo). Serviciile de transport sunt principalele grupe tinta ale furnizorilor;
- › Transportul este direct influentat de pretul carburantilor, iar in Romania pretul este mai mare decat in alte tari europene. Piata este dominata de OMV-Petrom, Rompetrol, LukOil si Mol;
- › Transportatori cu flota mare pot avea avantaj competitive daca acopera si segmente in amonte (service, spalatorie, asigurari, finantari);

O analiza complexa a pietei furnizorilor se tine cont de: segmentarea strategica a pietei furnizorilor, diagnosticarea ofertei si a cererii pe piata furnizorilor, armonizarea cererii cu oferta si diagnosticarea raportului de putere consumator – furnizor.

Concurenta directa

- › Piata este dominata de Atlassib, Euro-lines si Saiz Tour pentru transport international si de C&I, Tabita Tour si Grup Atyc pentru transport national;
- › Modificare costuri: Concurenta crescanda datorita eliminarii barierelor UE (libera circulatie a persoanelor);
- › Pentru transportul national principalele mijloace de transport folosite sunt microbuzele, iar pentru transport international autocarele;
- › Sunt semne de imbunatatire a relatiilor cu clientii (carduri co-branded, mijloace de transport de lux);

O analiza atenta a concurentei directe vizeaza in special lantul valorii care cuprinde doua categorii de activitati: activitati primare (logistica intrarilor, productia, logistica iesilor, marketing si vanzari, servicii) si activitati de sustinere (infrastructura firmei, managementul resurselor umane, dezvoltarea tehnologica, aprovizionarea). Cele doua categorii de activitati fac de cele mai multe ori diferenta intre competitori.

Puterea clientilor

- › Datorita cresterii puterii de cumparare, populatia prefera sa utilizeze mijloace moderne de transport si sa plateasca mai mult pentru aceasta;
- › Populatia utilizeaza din ce in ce mai mult propriile mijloace de transport (autoturisme personale);
- › Numarul romanilor care muncesc in afara tarii se va diminua sau va ramane stabil;
- › Preturile pentru transport cresc, dar creste si gradul de confort rezultat in urma investitiilor firmelor;
- › Congestionarea traficului va duce la o utilizare mai mare a mijloacelor de transport in comun, in special transportul "verde".

O analiza complexa a pietei de desfacere tine de:

- › caracteristicile pietei (cererea pietei, dinamica pietei);
- › diagnosticarea cererii si a ofertei;
- › identificarea posibilitatilor de corelare cerere – oferta;
- › identificarea oportunitatilor si amenintarilor pe piata.

Amenintarile substitutelor

- › pentru transportul local principalele amenintari ale transportului rutier sunt utilizarea pe scara mai mare a bicicletelor si mopedelor, dar si transportul cu tramvaie si troleibuze;
- › pentru transportul national principala amenintare o reprezinta utilizarea autoturismelor personale;
- › pentru transportul international principala amenintare o reprezinta transportul aerian "low-cost".

3.4.5. Tendinte in mediul concurential

Specializarea

Majoritatea jucatorilor au separat cele doua activitati: transportul national si transportul international de calatori, din cauza conditiilor diferite. Pentru transportul national este necesara o autorizatie din partea Ministerului Transporturilor pentru fiecare ruta, iar pentru transportul international este necesar certificatul INTERBUS. De asemenea, transportul national de calatori nu se poate efectua cu aceleasi mijloace de transport utilizate pe rutele internationale. Pentru transportul national se utilizeaza in special microbuze (cu min. 10 locuri), in timp ce pentru transportul international se utilizeaza autocare.

Cresterea investitiilor

Piata transporturilor de pasageri este dominata de 2 mari jucatori: Atlassib si Eurolines. Acestia au investit in cresterea flotei si in extinderea pe noi rute internationale (Grecia, Ucraina, Serbia). Fiecare transportator trebuie sa aiba contract de autogara. De asemenea, multi jucatori au investit tot mai mult in serviciile de rezervare on-line.

Servicii integrate

Datorita cresterii competitiei, multi transportatori ofera clientilor servicii complete (ticketing, spatii de cazare, curierat rapid, taxi) sau servicii din sectoarele in amonte (service auto, spalatorie).

3.5. Factori de influenta ai transportului rutier de persoane

Protectia mediului

Pe 20 Februarie 2007, Comisia Europeana a aprobat planul de reducere a emisiilor de gaze cu 20% pana in 2020. Transporturile rutiere reprezinta principala sursa a acestor emisii de gaze (93%). Astfel, incepand cu anul 2009 este obligatorie producerea doar a motoarelor din clasa Euro 5.

Infrastructura precara

Infrastructura rutiera a Romaniei este destul de precara. S-a ajuns astfel ca transportul intern sa fie comparabil cu cel international, din cauza costurilor ridicate de mentenanta.

Factorul uman

Calatorii acorda atentie felului in care sunt tratati si uneori se tem de anumite conditii de transport (viteza mare, lipsa AC, muzica deranjanta, limbajul unor angajati etc.)

Piete tinta in declin

Criza economico-financiara aduce un val de concedieri in randul salariatilor. O parte dintre acestia erau navetisti, iar transportatorii rutieri vor fi si ei afectati de acest aspect. Tot din cauza crizei elevii si studentii vor calatori mai putin de la scoala – acasa pentru a face economii, avand efecte asupra bugetului familiei. Alt efect al crizei, la nivel european, se rasfrange asupra migratiei fortei de munca: fluxurile de muncitori romani catre Vestul Europei este aproape inexistent.

3.6. Oportunitati de dezvoltare / crestere

Transportul public rutier

In multe orase din Romania, transportul rutier public utilizeaza mijloace de transport uzate si poluante. In unele zone urbane, transportul public nu poate acoperi toate rutele. Mai mult chiar, marile orase vor fi si mai intinse si vor deveni poli urbani.

De asemenea, autorizatiile pentru taximetrie vor scadea semnificativ.

Relocarea unitatilor industriale

Unitatile industriale ar trebui sa-si reloce activitatea in afara zonelor urbane. In acest fel vor aparea salariatii navetisti, care se deplaseaza zilnic catre serviciu si catre casa. Acest fenomen va avea o influenta pozitiva pe piata transportului sub-urban de pasageri.

Pietele de nisa

- absenta transportului public pe timpul noptii in orasele mari
- lipsa unor mijloace proprii de transport ale scolilor si universitatilor pentru transportul elevilor si studentilor
- fidelizarea clientilor: fenomenul fidelizarii clientilor prin transportul gratuit pe anumite rute este in crestere. In ultima perioada, acest tip de servicii a fost dezvoltat in special de hypermarket-uri si centre comerciale
- transportul turistic/pentru clientii hotelurilor este slab dezvoltat in Romania, la fel ca si circuitele pentru vizitarea oraselor/zonelor limitrofe

3.7. Bariere de crestere / intrare pe piata

Transportul inten

Numarul persoanelor care se deplaseaza cu autoturismul propriu a fost in crestere in ultimii ani si acest trend va continua; fenomenul afecteaza piata transportului rutier inter-judetean de persoane.

De asemenea, UE aloca fonduri pentru reabilitarea linilor de cale ferata, in scopul cresterii transportului nepoluant.

Transportul local

- | In orasele cu linii de tramvai se fac investitii pentru reabilitarea acestora.

Transportul international

In ultimii 4 ani, transportul aerian low-cost a crescut semnificativ, pe anumite rute fiind chiar mai ieftin decat transportul rutier (ex.: pentru Italia, o calatorie cu liniile aeriene low-cost ajunge la 60 €/pers., iar una cu mijloacele de transport rutiere este de min. 70 €/pers.) Transportul cu autocarul ramane insa favoritul calatorilor cu multe bagaje.

Reglementarile UE

- **Transportul international cu autobuze si microbuze (Directiva Consiliului (EEC) Nr. 684/92 din 16 martie 1992)**

Sectorul transporturilor cu microbuze si autobuze trebuie sa asigure servicii eficiente, de inalta calitate: confort sporit al pasagerilor, dreptul la informatie privind taxele, termenii contractuali, rezolvarea reclamatilor, mecanismele de rezolvare a disputelor, vehicule mai bine adaptate la nevoile persoanelor cu mobilitate redusa etc. In termini de siguranta rutiera, legislatia comunitara, impreuna cu progresurile tehnologice au dus la crearea de vehicule din ce in ce mai sigure.

- **Transportatori nerezidenti pe piata nationala (Directiva Cosiliului (EC) Nr. 12/98)**

Aceasta Directiva defineste in primul rand principiul cabotajului.

- **Acordul Interbus**

Acordul Interbus adoptat pe piata internationala a transporturilor ocazionale de calatori cu microbuze si autobuze a intrat in vigoare in Comunitatea Europeana la date de 1 ianuarie 2003.

➤ Taxe conexe vehiculelor de calatori

Aceasta propunere de Directiva are ca scop imbunatatirea functionarii pietei interne si reducerea emisiilor de CO2 ale vehiculelor de calatori. Prin restructurarea sistemelor de taxare a vehiculelor de calatori in Statele Membre, propunerea de Directiva vizeaza eliminarea obstacolelor fiscale din calea liberei circulatii a vehiculelor de calatori dintr-un Stat Membru in altul.

Venitul total anual obtinut din taxele asupra emisiilor de CO2 si asupra inregistrarii in circulatie a vehiculelor ar fi trebuit sa fie de minim:

- 25% la 31 decembrie 2008
- 50% la 31 decembrie 2010

3.8. Previzionarea pietei transporturilor rutiere de persoane, 2012 - 2015

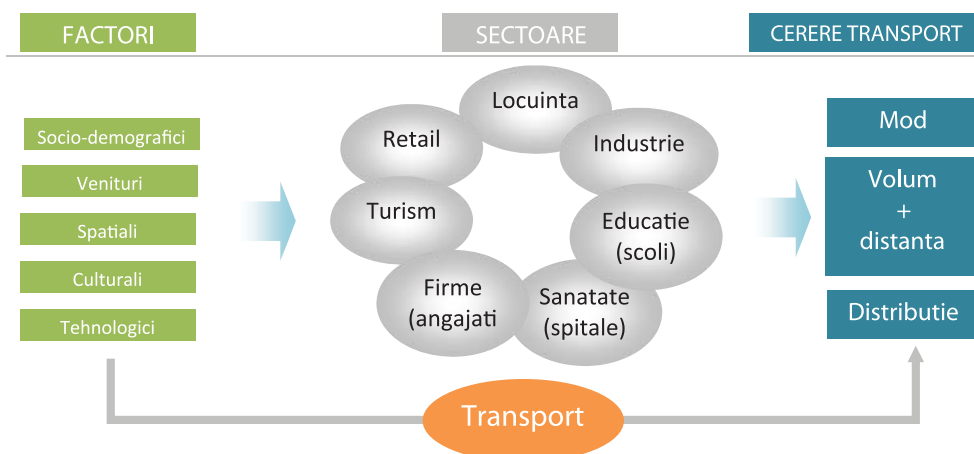
3.8.1. Directiile pietei. Unde va creste piata?

Tip transport	Puncte slabe	Oportunitati	Trend, termen	
			Mediu	Lung
Transport local / regional	<ul style="list-style-type: none"> → congestiunea traficului → conditii precare de transport pe anumite zone → cresterea gradului de inzestrare cu autoturisme → incurajarea transportului "verde" 	<ul style="list-style-type: none"> → transport de shopping → transport turistic (pentru hoteluri sau tur de oras/zona) → transport pe timp de noapte, pe anumite rute si in anumite perioade → transport salariati → parteneriat public privat (PPP) 	→	↗
Transport national	<ul style="list-style-type: none"> → scaderea numarului de elevi si studenti → cresterea gradului de inzestrare cu autoturisme → piata "neagra" 	<ul style="list-style-type: none"> → transport turistic pentru diverse categorii de varsta (ex: pentru pensionari, elevi) → transport pentru circuite turistice 	↘	↘
Transport international	<ul style="list-style-type: none"> → concurenta puternica din partea transportatorilor aeriani low-cost → scaderea migratiei fortei de munca → cresterea gradului de inzestrare cu autoturisme → piata "neagra" 	<ul style="list-style-type: none"> → transport pe distante mai scurte, neacoperite de transportul aerian 	↘	↘

3.8.2. Consumatori. Schimbarea obiceiurilor.

Transportul rutier este in mod natural influentat de o serie de factori externi cum ar fi: evolutia sectoarelor economice, educatia (scolile), comerțul (dezvoltarea magazinelor), turismul (dezvoltarea hotelurilor de business) etc. Mai mult, toate sectoarele, inclusiv transporturile, sunt influentate de factori economico-financiari, sociali, spatiali, culturali sau tehnologici. Schimbarile survenite in cererea serviciilor de transport sunt rezultante ale combinatiilor dintre factori. Cuantificarea efectelor acestor combinatii dintre factori si cererea serviciilor de transport este destul de dificila, dar se pot trasa anumite trenduri. De multe ori acesti factori au efecte pe termen lung. De exemplu, imbatranirea populatiei va influenta negativ transportul de persoane pe fondul scaderii numarului de angajati si calatoriile ce au ca scop afacerile.

Schema 11: Interactiunea dintre factori, sectoare si cererea transporturilor



Factori majori luati in considerare:

- **economici:** veniturile populatiei, preturile bunurilor si serviciilor, taxe, politici macroeconomice, structura industriei
- **socio-demografici:** structura populatiei, marimea familiilor, distributia pe varste, rata de activitate, etnia, migratia
- **spatiali:** densitatea populatiei, dezvoltarea economica regionala, utilizarea terenurilor, disponibilitatea infrastructurii
- **culturali:** practici si termene de plata traditionale, valori si stil de viata a populatiei
- **tehnologici:** dezvoltarea automatizarii, mecanizarea, dotarea si utilizarea tehnologiei informatiei

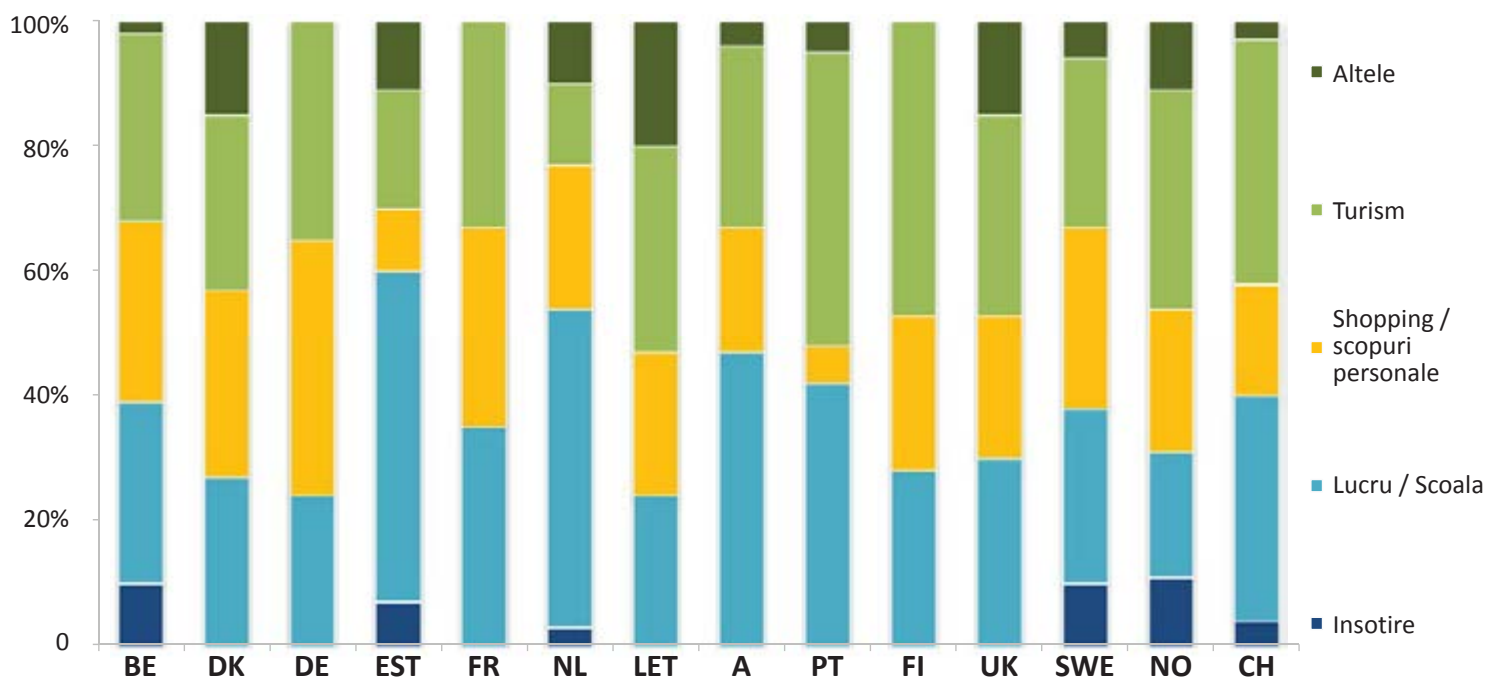
Alti factori majori influenteaza trendurile din diferite sectoare ale economiei:

- **educatia:** scoli, universitati
- **sanatate:** spitale, clinici, cabinete
- **industria:** grea si usoara
- **turism:** hoteluri, agentii de turism (organizari circuite)
- **energie:** productie, distributie, consum
- **afaceri:** angajati, politici salariale
- **agricultura:** productie, vanzare
- **locuinte:** dotare, bugete, cheltuieli

Interactiunea dintre acesti factori si sectoare defineste cererea de servicii de transport:

- **volum – distanta:** ce numar de pasageri sunt transportati si la ce distante?
- **alegerea modului de transport:** care este varianta optima de transport?
- **distributia:** care este frecventa de transport pe distante scurte?
- **eficienta:** costuri-beneficii?

Pentru a veni in intampinarea necesitatilor pasagerilor, firmele ar trebui sa inteleaga scopul calatoriilor populatiei. In Europa majoritatea calatoriilor sunt facute pentru a merge la lucru sau scoala, scopuri turistice si pentru cumparaturi.

Grafic 17: Calatoriile persoanelor dupa scop | diferite tari europene

Sursa: CE 2007a

In Romania dupa anul 1990, cand industria a sczut dramatic, regiile regionale de transport calatori si-au restrans drastic activitatea si au renuntat la cursele regionale ramanand sa activeze numai la nivel local, in marile orase. Dupa anul 2000, cand economia Romaniei a inceput sa creasca cu adevarat, au aparut noi locuri de munca iar necesitatea transportului regional a reaparut. Totodata, concomitent cu cresterea puterii de cumparare a crescut gradul de inzebrare cu autoturisme personale sau firmele au oferit autoturisme angajatilor. In aceasta perioada economia Romaniei a reintrat pe un trend descendent, dispar locuri de munca si probabil mai multe firme de transport de persoane vor renunta la activitate sau vor da faliment.

Din acest motiv, cei care doresc sa se mentina pe aceasta piata ar trebui sa se adapteze la nevoile pietei si sa gaseasca solutii de atragere a clientilor.

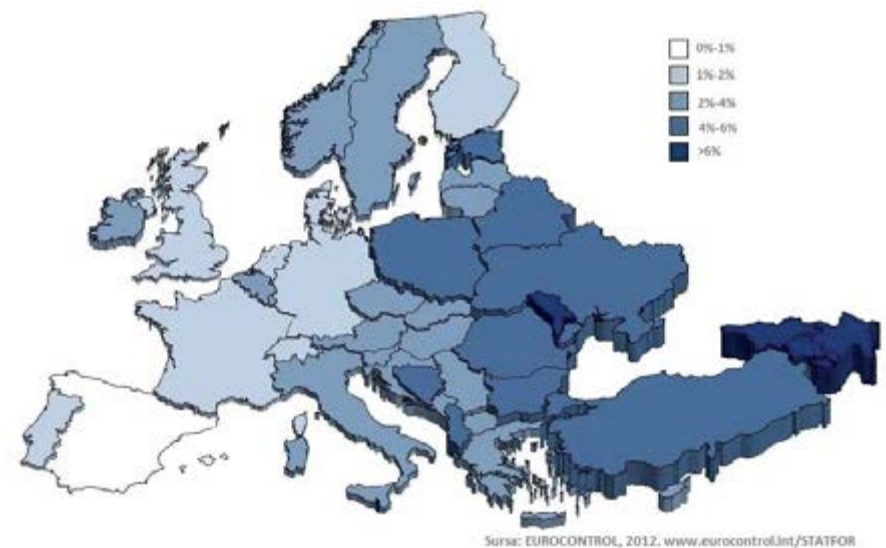
Pe de alta parte, statul ar trebui sa incurajeze transportul in comun (local si interurban) din moment ce congestia traficului este si va ramane multa vreme o problema.

Pe distante lungi transportul rutier de persoane nu va mai avea ritmuri de crestere ca pana acum, din contra, la momentul stabilizarii pietei in cel mai bun caz se va inregistra o stagnare.

Pe distante lungi, transportul aerian de persoane va castiga teren in fata oricaror alte mijloace de transport. Potrivit Eurocontrol, traficul aerian de pasageri din Romania va avea un ritm anual de crestere de 4-6% in perioada 2011 – 2018.

Transportul aerian low-cost detine deocamdata ~45%, dar pe termen mediu si lung va ajunge sa detina 65-70% din total transport aerian.

Schema 12: Traficul aerian, crestere medie anuala, 2011 - 2018



3.8.3. Modalitati de imbunatatire a performantelor

Subiect	Jucator in transporturile rutiere locale de calatori	Jucator in transporturile rutiere internationale de calatori	Jucator in transporturile rutiere nationale de calatori
Tinta	<ul style="list-style-type: none"> › Transportator in orasele mari (poli urbani) pentru regiunile suburbane sau intrajudetene neacoperite SAU/SI › Transport dedicat sectorului business. Consideram ca aceasta este cea mai buna nisa, care are potential de crestere. 	<ul style="list-style-type: none"> › Transportator international pe principalele rute: Germania, Austria, Italia, Spania, Grecia, etc.? Acesta este cel mai profitabil sector din transportul rutier de calatori. SAU/SI › Transport dedicat pentru agentile de turism 	<ul style="list-style-type: none"> › Transportator national pe pietele de nisa (pentru studenti, pentru agentii de turism). Trebuie sa obtina licente acordate de Ministerul Transporturilor.
Beneficii	<ul style="list-style-type: none"> › Pe baza contractelor se vor obtine venituri permanente, fara fluctuatii in rata de ocupare (accent pe partea de productie, show-room-uri, lanturi magazine) › Intarirea parteneriatelor (fidelizare clienti) 	<ul style="list-style-type: none"> › Analiza cost-profit va clarifica 	<ul style="list-style-type: none"> › Transport ocazional de calatori in tara va putea fi cerut de potentiali clienti, in special daca este vorba de firme de servicii
Subiecte critice	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Concurenta</u>: competitorii puternici sunt companiile de stat locale. Unele au flote inechitate. › <u>Constrangeri impuse de UE</u>: promovarea transportului "verde" › <u>Investitii</u>: o cerinta minima pentru a fi profitabil este de ~15-20 de microbuze (0,4-0,5 m€). › <u>Sectoare situate in amonte</u>: cheia succesului este de a avea flota noua/moderna, service, spalatorie, comert piese de schimb, autogara etc. 	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Concurenta</u>: Doi co-lideri puternici: Atlassib (500 de autocare) si Eurolines (100 de autocare). › <u>Falsa concurenta</u>: Operatorii low cost au strategii agresive de preturi. Piata neagra (transport individual) reprezinta ~5%. › <u>Investitii</u>: o cerinta minima pentru a fi profitabil si important este de a avea ~20 de autocare si o rata de ocupare de 60%. › <u>Know-how</u>: informare minimala asupra managementului transportului international de calatori. 	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Concurenta</u>: Concurenta puternica din partea Atlassib Holding, Dacos, Antares, C & I, Tur Centro. › <u>Falsa concurenta</u>: cresterea numarului de autoturisme personale ale populatiei. › <u>Investitii</u>: o cerinta minima pentru a fi profitabil este de a avea 35-40 microbuze si 10 autocare. › <u>Infrastructura</u>: trebuie sa existe un contract de autogara pe rutele acoperite.
Masuri critice	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Concurenta</u>: stabilirea de PPP cu firme locale pentru a acoperi toate zonele urbane si suburbane › <u>Investitie initiala necesara</u>: ~0,5 m€/oras sau ~0,2 m€/ client › Este recomandata achizitia de microbuze Euro 4, 5 	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Infrastructura</u>: sa se stabileasca filiale in orasele mari ale tarii si in punctele de destinatie › <u>Investitie initiala necesara</u>: ~4 -4,5 m€ › Este un avantaj dotarea cu autocare Euro 3-5 si clasa inalta de confort 	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Licente</u>: este necesara licenta de transport de la Ministerul Transporturilor › <u>Infrastructura</u>: infiintare de filiale si terminale in principalele orase din Romania. › <u>Investitie initiala necesara</u> : ~3-3,5 m€

3.8.4. Previzionarea pietei transporturilor rutiere de persoane, volum si valoare, 2012 - 2015

- ▶ Potrivit estimarilor InterBiz, pana in anul 2015 numarul pasagerilor transportati va scadea, in medie, cu 1% / an, din cauza reducerii activitatii din transportului local. In transportul local vor fi cresteri numai in cazul transportului cu tramvaiul si cu metroul.
- ▶ Din punct de vedere valoric, piata va creste cu 2% / an datorita cresterii tarifelor de transport. Cea mai mare crestere va fi inregistrata pentru transportul national, iar cresterea pretului la carburanti va avea o influenta mare asupra pretului unei calatorii.

Tabel 25: Transportul rutier de persoane pe rute

Evolutia transportului rutier de persoane / pe rute / volum si valoare / 2008 - 2012						
	2011	2012p	2013e	2014e	2015e	CMA
Pasageri transportati	mil. pasageri					
Local, din care:	1.989,7	1.911,3	1.858,7	1.880,6	1.901,9	↓1%
Tramvai	569,8	543,7	524,2	557,1	598,1	↑1%
Autobuze si microbuze	1.077,8	1.040,2	1021,2	1009,7	973,6	↓3%
Troleibuze	171,7	155,6	144,2	139,0	147,7	↓4%
Metrou	170,5	171,8	169,1	174,8	182,5	↑2%
National	239,5	250,9	238,7	231,9	240,2	0%
International	3,0	3,3	3,3	3,4	3,3	↑2%
TOTAL	2.232,2	2.165,5	2.100,6	2.115,9	2.145,4	↓1%

Valoarea pietei						
	mil. €					
Local	470	447	457	489	506	↑2%
National	320	315	322	334	355	↑3%
International	139	138	139	145	141	0%
TOTAL	930	900	918	968	1.001	↑2%

Sursa: InterBiz Research & Consulting

Piata transportului rutier de persoane va mai ajunge la 1 mld € in anul 2014, ceea ce ar insemna valoarea din anii 2007 si 2008. Tendinta de evolutie constanta a transportului public de persoane este evidentiata si de statisticile Comisiei Europene ce fac referire la transportul de persoane in Europa.

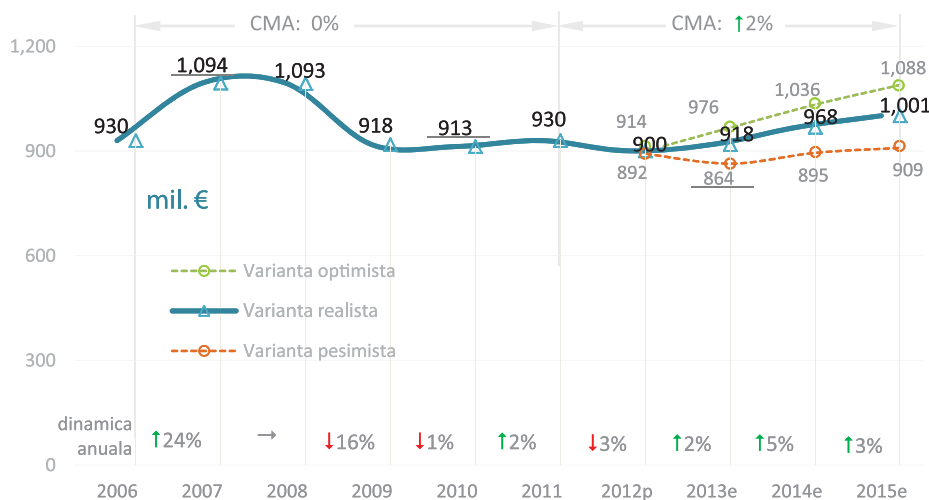
Patru factori esentiali ne conduc la ipoteza noastra de previzionare a pietei:

- imbatranirea populatiei
- cresterea gradului de ineztrare cu autoturisme
- scaderea numarului de elevi si studenti ca urmare a crizei si a natalitatii in scadere din perioada 1990 – 2000
- scaderea numarului de salariati ca efect al crizei actuale.

Totodata, estimam ca in 2009 numarul firmelor de transport va mai scadea cu 10-15% in urmatoorii 3 ani.

Grafic 18: Transportul rutier de persoane | valoare | evolutie si previzionare

Evolutia si previzionarea transportului rutier de persoane | valoare | 2006 - 2015



Sursa: InterBiz Research & Consulting



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

www.untrr.ro

T.I.R.



www.untrr.ro

**Informații
din România
și alte 50 de țări,
restricții de
circulație,
vize**

www.e-rovinieta.ro

Site disponibil în limbile:



Plata ONLINE și cu cardul



www.transmag.ro

Magazin online de
produse
utile în activitatea de
transport rutier

Livrare **GRATUITĂ**
pentru cumpărături ce
depășesc 500 Lei

anvelope.untrr.ro

O gamă largă de
anvelope

CONTINENTAL,
DOUBLE STAR,
ANTYRE

la cel mai bun preț

www.vectorbroker.ro

**SUPER
OFERTĂ!**

Asigurări
prin
VECTOR BROKER

www.king-long.ro

www.rovinieta2012.ro

www.tachoweb.ro

OMV Euro Truck Acces liber în toată Europa!



Date contact:

Tel: 021/40 222 51

Fax: 021/206 28 75

info.transport@petrom.com

www.omv.ro/eurotruck

OMV Euro Truck vă pune la dispoziție aproximativ 230 stații OMV Golden Route precum și acces în cele peste 18.000 stații ROUTEX din 35 țări.

În prezent, în România avem deschise 3 stații OMV Euro Truck:

- **A1:** București-Pitești, Ieșire Dragomirești, West Logistik Park
- Arad, Calea Zimandului 45
- **A2:** București-Constanța, KM 66

Vă oferim servicii create special pentru nevoile business-ului dvs.:

- ▶ serviciul de asistență non stop în toată Europa
- ▶ managementul online al cardului și flotei
- ▶ managementul costurilor cu ajutorul OMV Fuel Navigator
- ▶ servicii de rambursare TVA
- ▶ servicii de plată a taxelor rutiere

NOU! Începând cu trimestrul al II-lea al anului 2013, OMV Euro Truck este prezent și la **Sibiu** (str. Salzburg nr. 58)

OMV
Euro Truck
Haulier Service.

Mai mult decât mișcare **OMV**



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România
vă oferă:

- Informații utile în timp real:
www.untrr.ro - cu secțiune dedicată membrilor
e-info@untrr.ro - newsletter bazat pe e-mail
InfoUNTRR - buletin informativ lunar gratuit
Mailing direct - informare dedicată
InfoSMS - pentru informare urgentă



- Acces la sistemul TIR
- Posibilitatea modificării legislației naționale / europene
- Reprezentare în Comisia de Dialog Social MT
- Reprezentare CCM ramura transporturi
- Reprezentare CCM grup de unități
- Roviniete
- Magazin produse consumabile: CMR, diagrame și role tahograf, plăcuțe TIR etc.
- Vehicule comercializate noi și second-hand



- Serviciul vize / pașapoarte
- Publicații de interes în domeniul transporturilor
- Formare profesională PROMOTRANS
- Turism prin SC UNTRR-Tours SA
- Asistență tehnică non-stop în 32 de țări din Europa prin Service24.at
www.untrr.ro/service24



- Managementul tahografelor digitale
www.tachoweb.ro
- Consiliere juridică pe teritoriul Ungariei prin Cabinet Individual de Avocat "Szántó Á. Zsolt" - www.untrr.ro/avocatungaria
- Asigurări prin Vector Broker
www.vectorbroker.ro
- Demascarea corupției în transporturi pe:
www.frana.ro
- Magazin ON-LINE: www.transmag.ro
- Roviniete ON-LINE: www.e-rovinieta.ro



- Parteneriate spre beneficiul membrilor:



Lufthansa



Teleroute

a Wolters Kluwer business

Expert în servicii rutiere



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

4. Transportul rutier de marfuri, 2008 - 2012

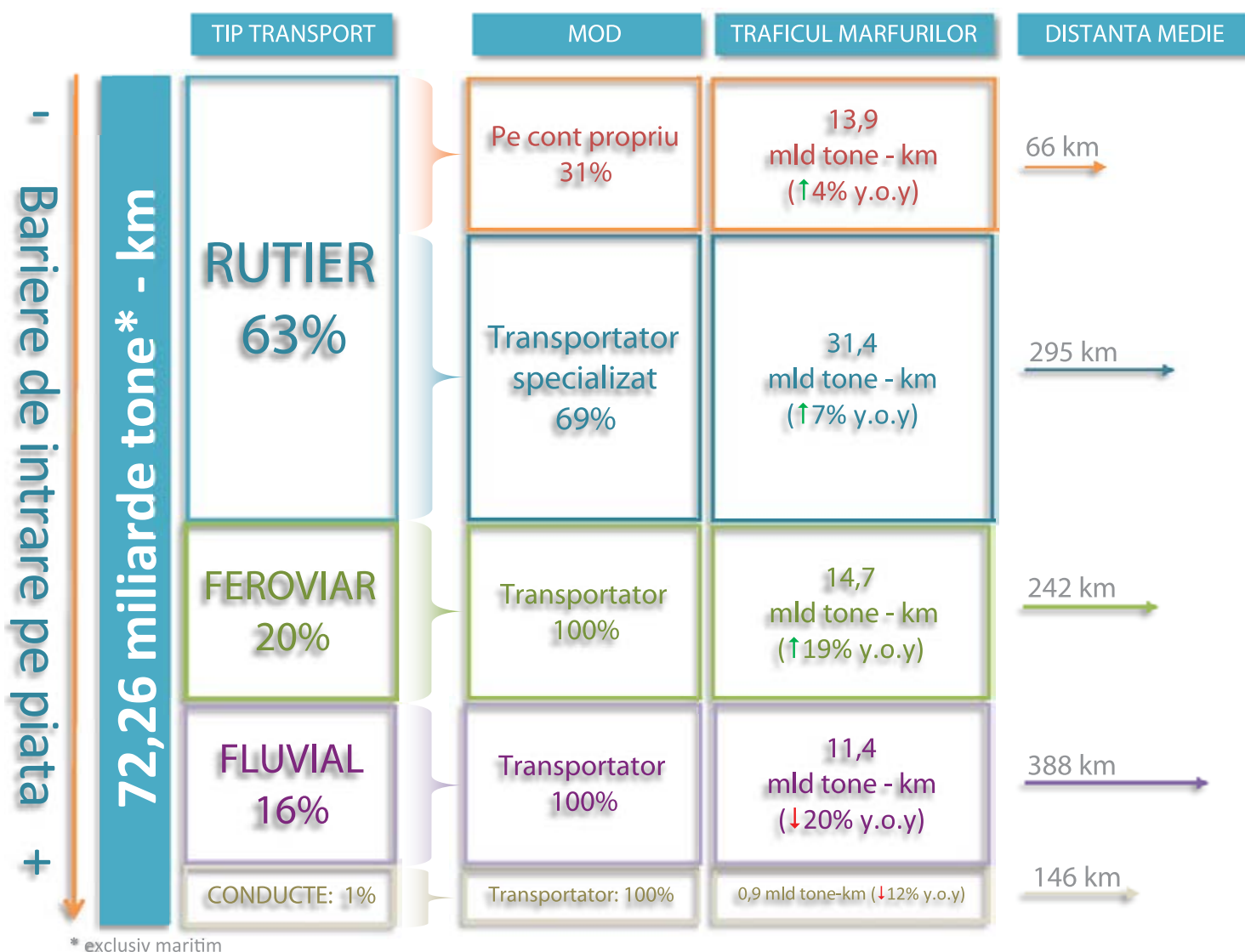
Sumar:

- reprezinta **63%** din total transport marfa
- **↓6%** CMA 2008 – 2012 in mil to-km
- **↑6%** CMA 2011 – 2015 in mil to-km
- **5,1 mld €** valoarea pietei in 2012, din care **85%** este asigurata de transportatori specializati. In 2015 piata va ajunge la **6,1 mld €**
- **26.200 firme** sunt in competitie, cu venituri cumulate de **6,6 mld €**
- **“grupajul”** si-a crescut semnificativ importanta
- **cresterea preturilor la carburanti** si **starea precara a infrastructurii** sunt cele mai mari probleme intampinate de transportatori
- pe termen mediu si lung **oferirea de servicii intergrate** va fi esentiala in dezvoltarea sectorului

4.1. Pozitionarea transportului rutier in total transport de marfuri

- › Transporturile rutiere reprezinta 63% din traficul marfurilor(exclusiv maritim), din care transportatorii specializati detin 69%.
- › In ultimii ani transportul fluvial a castigat in detrimentul celorlalte tipuri de transport, ponderea traficului marfurilor crescand de la 6% in 2008 la 16% in 2011. Transportul fluvial a scazut in anul 2011 si 2012 din cauza scaderii debitului Dunarii.
- › Marfurile transportate maritim nu sunt incluse in schema de mai jos intrucat transportul este efectuat in special de catre firme straine.
- › Distanța medie parcursa de marfuri in cazul transportului rutier contra plata (transportatori specializati) a crescut cu 5% in perioada 2008 – 2011, de la 280 km la 295 km. In acelasi interval, distanța medie parcursa in transportul rutier pe cont propriu a scazut cu 17%, de la 80 la 66 km.

Schema 13: Pozitionarea transportului rutier in total transport de marfuri



4.2. Provocarile sectorului. Disfunctionalitati.

Intrebari cheie:

- › Exista informatii la zi privind regulamentele si legislatia transporturilor rutiere de marfuri? Romania & UE? Dar pentru alte tari: Serbia, Croatia, Turcia, Moldova, Ucraina, Rusia, Kazahstan etc.?
- › Unde va veti situa pe piata transporturilor rutiere de marfuri pe termen mediu si lung?
- › Ce fel de furnizor de servicii doriti sa fiti? 1PL, 2PL, 3PL? Resurse financiare? Infrastructura & filiale?
- › Ce fel de sisteme / procese sunt implementate? Forta de munca disponibila? Instruire pentru angajati? Sisteme si modalitati de plata?
- › Care sunt potentialii clienti? Analizati potentialii clienti si incercati sa intelegeti pietele in care activeaza acestia. Potentialii clienti activeaza la nivel regional, national sau international?
- › Prioritizarea regionala in urmatoorii 5 ani? Care este aria de operare dorita: regionala, nationala sau internationala?
- › Care sunt cele mai profitabile rute? Cum pot fi castigate aceste rute in conditii optime? Incheiati acorduri cu firme de logistica si case de expeditii din Europa?
- › Managementul eficient al traficului. Care sunt factorii cheie si cum pot fi atinsi coeficientii maximi de performanta?

Provocari:

- › scaderea traficului (piete tinta in declin)
- › cresterea termenelor de incasare a facturilor
- › constrangeri financiare
- › gestionarea situatiei de criza
- › tendinte / eficientizarea activitatii / solutii

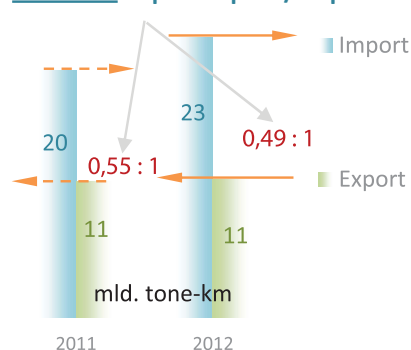
Slaba dotare cu vehicule de marfa

In Romania sunt 3,2 autotractoare/ 1.000 locuitori, cu 75% mai putine decat in Polonia. Pentru a ajunge la nivelul Ungariei in Romania ar trebui sa creasca cu 50% numarul autotractoarelor inmatriculate definitiv.

Transportul international

UE este cel mai important partener comercial al Romaniei reprezentand 71,1% din valoarea exporturilor si 72,6% din importuri. In volum, marfurile transportate rutier catre tarile membre UE reprezinta 78% la export si 86% la import, alte tari detinand 22% la exporturi respectiv 14% la importuri.

Grafic 19: Raport export / import



Din punct de vedere al traficului, marea problema este decalajul mare dintre exporturi si importuri. Astfel, in medie, raportul dintre exporturi si importuri este de 0,49 la 1, adica un camion pleaca incarcat in proportie de 50% fata de o incarcare completa la intoarcere.

Aceasta discrepanta s-a reflectat in tarifele mici practice la plecarile din Romania fata de cele practice la sosiri. De exemplu, pentru o cursa spre Italia in anul 2006 tariful era de ~1.600 €, in 2007 a scazut la ~1.200 € (↓30%), in 2008 la ~1.000 € (↓20%), in trim. 1 2009 a scazut la ~850 € (↓15%), iar in Aug 2012 a crescut la ~1.000 € (↑18%). Tariful pentru aceeași ruta la intoarcerea din Italia era de ~1.800 € in 2008, dar a scazut cu 14% in Aug 2012, pana la 1.550 €.

Un avantaj al acestei diferente mari intre exporturi si importuri ar fi ca Romania nu este atractiva pentru alti transportatori europeni, cu exceptia celor din Ungaria si Bulgaria. Adica acestia ar veni incarcati cu marfa dar ar pleca fara incarcatura.

Tabel 26: Autotractoare / 1000 locuitori

Tara	Index	Tara	Index	Tara	Index
Lituania	6,4	Spania	4,2	Italia	2,5
Polonia	5,6	Bulgaria	3,9	Germania	2,2
Ungaria	4,8	Franta	3,2	Austria	2,0
Slovenia	4,4	Romania	3,2	UK	1,6
Olanda	4,3	UE 27	2,9	Cehia	1,2
Slovacia	4,2	Danemarca	2,6	Suedia	0,9

Grad de indatorare mare in comparatie cu alte tari

Fara calcule bine intocmite, transportul rutier la orice tarife duce la ruinarea afacerii pe termen mediu si lung. Transportatorii romani au ajuns in aceasta postura in comparatie cu alte tari.

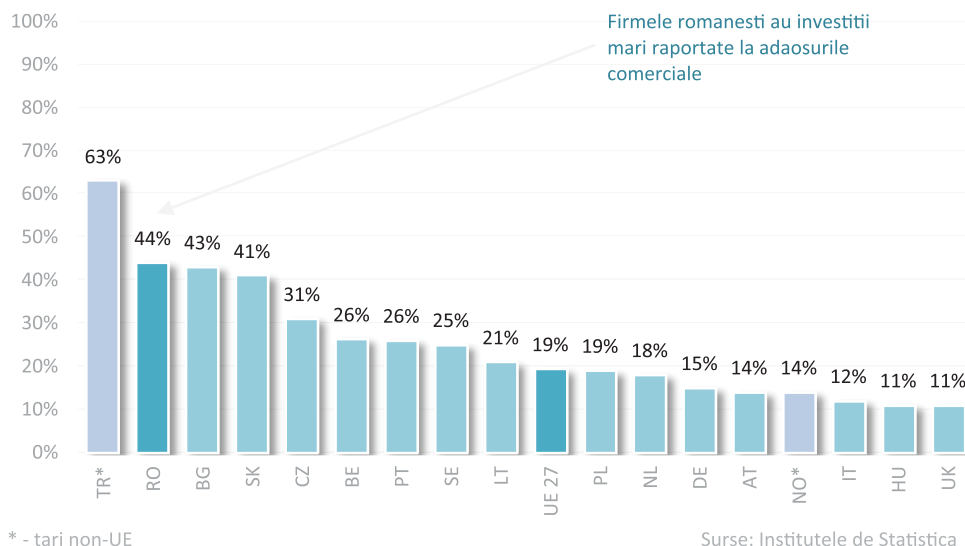
De ce s-a ajuns la aceasta situatie?

- dorinta firmelor de a avea flote noi si competitive. Pentru a avea succes aceasta este o conditie necesara, dar nu si suficienta
- adaosurile comerciale au scazut pe fondul scaderii tarifulor de transport pe de o parte, iar pe de alta parte au crescut salariile, taxele, dobanzile, preturile la combustibili si leul s-a devalorizat

De ce in alte tari nu este la fel?

- pietele sunt mature, rulaj mai echilibrat, iar serviciile oferite sunt mai complexe
- dobanzile la credite sunt mult mai mici, facilitati mai multe

Grafic 20: Rata investitiilor (investitii raportate la valoarea adaugata la costul factorilor | 2010



4.3. Performantele transportului rutier de marfuri, 2008 - 2012

4.3.1. Analiza transportului de marfuri, pe tipuri de transport si pe rute, volum si valoare, 2008 - 2012

- In anul 2011 transportul rutier de marfuri a reprezentat 26% din transportul total de marfuri (inclusiv maritim) sau 63% (exclusiv maritim), in mil. tone – km.
- In valoare transportul rutier de marfuri a reprezentat 77% din total (inclusiv maritim realizat de firme romanesti).
- In perioada 2008 – 2012 transportul rutier de marfuri a inregistrat o crestere medie anuala (CMA) de (-6%), iar in valoare CMA a fost de 4%, de la 4,3 mld € la 5,1 mld €.

Tabel 27: Transportul de marfuri | pe moduri de transport

Evolutia transportului de marfuri / pe moduri de transport / volum si valoare / 2008 – 2012						
Performante modale	2008	2009	2010	2011	2012p	CMA
Cantitatea de marfuri transportate						
	mil. tone					
Rutier	368,5	302,1	186,4	196,5	209,2	↓13%
Feroviar	66,7	50,6	52,9	60,7	59,2	↓3%
Fluvial	15,0	24,7	32,1	29,4	30,8	↑20%
Prin conducte	12,4	8,5	6,6	6,0	5,8	↓17%
Maritim - total	60,1	45,7	49,6	48,8	52,9	↓3%
Aerian	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	↑1%
TOTAL	522,7	431,7	327,5	341,5	357,9	↓9%
Parcursul marfurilor transportate						
	mil. tone – km					
Rutier	64.337	47.617	42.615	45.247	49.398	↓6%
Feroviar	15.236	11.088	12.375	14.719	15.288	0%
Fluvial	4.928	11.765	14.317	11.409	10.741	↑22%
Prin conducte	1.720	1.243	996	879	764	↓18%
Maritim - total	110.010	93.609	99.909	100.790	107.799	↓1%
Aerian	7	7	7	8	8	↑3%
TOTAL	196.239	165.329	170.219	173.051	183.998	↓2%
Valoarea pietei de transporturi specializate de marfuri						
	mil. €					
Rutier	4.290	3.452	4.053	4.914	5.099	↑4%
Feroviar	892	621	616	747	743	↓4%
Pe apa (firme autohtone)	307	261	299	201	204	↓10%
Prin conducte	446	412	461	483	466	↑1%
Aerian	27	18	19	21	22	↓5%
TOTAL TRANSPORTURI	5.961	4.763	5.448	6.366	6.533	↑2%
Servicii adiacente*	3.262	2.701	3.019	3.224	3.276	0%

*case expeditii, depozitare, manipulare etc

Surse: INS, calcul InterBiz



**CÂND SIGURANȚA REPREZINTĂ O PRIORITATE,
PUTEȚI CONTA PE MICHELIN**



SIGURANȚA ESTE PRIORITATEA NOASTRĂ

În fiecare an echipele noastre de vânzări vizitează peste 200.000 de companii de transport în întreaga Europă, inspectează peste 265.000 de vehicule și verifică peste 1.450.000 de anvelope*.

Experiența vastă dobândită în analiza flotelor de vehicule, împreună cu investițiile permanente în cercetare și dezvoltare, ne permit să oferim clienților noștri produse și servicii fiabile și sigure.

*Sursă internă Michelin.





UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
AMPOSDRU



Fondul Social European
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale
2007-2013



ORGANISMUL INTERMEDIER
REGIONAL PENTRU POSDRU
REGIUNEA BUCUREȘTI ILFOV

CEED și UNTRR în parteneriat

au dezvoltat prin intermediul proiectului cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013
Investește în oameni!

„Adaptabilitate pentru creșterea competitivității sectorului de transport rutier din România”

programe de training modularizate pentru manageri/conducători auto:

- Utilizarea instrumentelor TIC (tahograf digital) în sectorul de transporturi rutiere pentru organizarea și înregistrarea timpilor de conducere și de odihnă
- Sănătate și securitate în domeniul transportului rutier
- Mediul și importanța conducerii ecologice și economice a autovehiculelor
- Managementul resurselor umane pentru firme de transport rutier

programe de consultanță:

- PREVENT - procedee de siguranță rutieră & asistență în caz de accident
- Legislație națională și europeană specifică
- Fișe informații rutiere internaționale pentru buna planificare a curselor externe
- Fișe de verificare și Instrucțiuni pentru formarea internă a personalului firmei de transport

CURSA COMPETITIVITĂȚII CONTINUĂ

Vrei să economisești între 5-15% din consumul de carburant?
Vrei să economisești timp și bani în transportul rutier?
Vrei să crești productivitatea conducătorilor auto profesioniști?

VREI SĂ FII CEL MAI BUN? - VINO LA UNTRR!

www.untrr.ro



CENTRUL PENTRU EDUCAȚIE
ECONOMICĂ ȘI DEZVOLTARE



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

- › In anul 2012 transportul international reprezinta ~ 76% din piata totala a transportului de marfa.
- › In perioada analizata, 2008 – 2012, crestere medie anuala a fost inregistrata doar in cazul tranzitului (incl cabotaj).

Tabel 28: Transportul de marfuri | pe rute

Evolutia transportului de marfuri, pe toate modurile de transport / pe rute / volum / 2008 – 2012						
Performante pe rute	2008	2009	2010	2011	2012p	CMA
Cantitatea de marfuri transportate						mil. tone
National	417,4	342,7	228,7	244,0	257,2	↓11%
International	82,8	68,2	76,7	76,3	76,9	↓2%
Tranzit & alte int'l	22,5	20,8	22,2	21,2	23,7	↑1%
TOTAL	522,7	431,7	327,5	341,5	357,9	↓9%
Parcursul marfurilor transportate						mil. tone – km
National	37.797	32.973	26.272	28.001	29.680	↓6%
International	144.966	119.725	129.958	131.953	139.202	↓1%
Tranzit & alte int'l	13.476	12.631	13.988	13.097	15.116	↑3%
TOTAL	196.239	165.329	170.219	173.051	183.998	↓2%

Surse: MF, calcul InterBiz

4.3.2. Analiza transportului rutier de marfuri, pe tipuri de vehicule, pe rute, pe tipuri de marfuri, volum si valoare, 2008 - 2012

- › In perioada 2008 – 2011, in cazul camioanelor, ponderea marfurilor transportate de transportatori specializati a crescut de la 38% la 55%. Transportatorii specializati (transport contra plata) sunt solicitati pentru distante mari, distanta medie parcursa de acestia fiind de aproape 300 km pe ruta.
- › In orice caz, transportatorii specializati castiga cote de piata importante in total transporturi de marfuri.

Tabel 29: Transportul de marfuri, pe tipuri de vehicule

Evolutia transportului rutier de marfuri / pe tipuri de vehicule / 2008 – 2011											
Performante / tip vehicule	2008		2009		2010		2011		Distanta medie parcursa, 2011 (km)		
	TOTAL	C.P.	TOTAL	C.P.	TOTAL	C.P.	TOTAL	C.P.	TOTAL	C.P.	
Autocamioane						mil. tone - km					
Sub-total, din care:	20.908	38%	13.531	33%	13.664	52%	15.741	55%	72	173	
3,5-7,5 tone	1.488	22%	962	24%	673	21%	742	23%	118	259	
7,6 – 12,0 tone	5.157	58%	7.049	39%	7.155	67%	8.557	73%	249	503	
12,1-17,0 tone	3.419	56%	4.556	24%	2.790	44%	3.368	49%	93	209	
> 17,0 tone	10.844	24%	963	39%	3.046	29%	3.074	20%	22	22	
Autotractoare si autoremorhere						mil. tone – km					
Total, din care:	43.429	82%	34.087	54%	28.951	77%	29.506	77%	301	402	
< 17,0 tone	42.625	83%	33.949	54%	28.661	77%	29.122	77%	309	406	
> 17,0 tone	804	72%	138	52%	290	41%	384	40%	104	158	
TOATE VEhicULELE						mil. tone – km					
Total, din care:	64.337	68%	47.617	48%	42.615	69%	45.247	69%	143	294	
3,5-7,5 tone	1.624	26%	1.080	26%	752	29%	852	26%	125	273	
7,6 – 12,0 tone	36.853	80%	30.444	51%	28.058	76%	31.183	77%	305	452	
12,1-17,0 tone	14.212	74%	14.993	44%	10.469	65%	9.755	64%	157	280	
> 17,0 tone	11.648	28%	1.101	40%	3.336	30%	3.458	23%	24	26	

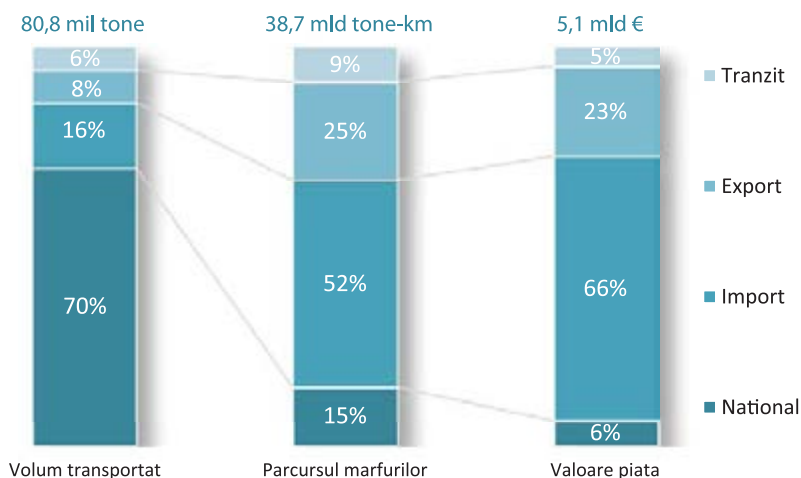
C.P. – Contra Plata

Surse: INS, calcul InterBiz

- ▶ In anul 2012 transportul de marfa din import a reprezentat 16% din volumul total transportat, 52% din parcursul total al marfurilor si 66% din valoarea pietei.

Grafic 21: Transportul rutier de marfa | structura 2012

Transportul rutier de marfa | structura dupa principalii indicatori | 2012



Surse: calcule proprii InterBiz, INS

- ▶ In perioada 2008 – 2012 parcursul marfurilor transportate rutier a inregistrat o crestere medie anuala de (-6%) pe an, crestere fiind numai in cazul tranzitului (incl cabotaj).
- ▶ Transportul international a avut cea mai buna evolutie, iar in valoare acest segment a avut o CMA de 8%, de la 3,6 mld € la 4,8 mld €.

Tabel 30: Transportul rutier de marfuri | pe rute | volum si valoare

Evolutia transportului rutier de marfuri | pe rute | volum si valoare | 2008 – 2012

Rute	2008		2009		2010		2011		2012p		CMA	
	TOTAL	C.P.	TOTAL	C.P.	TOTAL	C.P.	TOTAL	C.P.	TOTAL	C.P.	TOTAL	C.P.
Cantitatea de marfuri transportate rutier												
											mil. tone	
Total, din care:	368,5	37%	302,1	23%	186,4	34%	196,5	34%	209,2	37%	↓13%	↓14%
National	347,1	35%	283,3	21%	164,0	31%	171,6	30%	180,6	31%	↓15%	↓18%
International, din care:	21,3	83%	18,8	72%	22,4	83%	25,0	85%	28,6	87%	↑8%	↑9%
- import	13,1	82%	11,4	72%	13,6	82%	13,3	84%	15,4	85%	↑4%	↑5%
- export	6,6	83%	5,2	70%	6,8	83%	7,8	82%	8,0	83%	↑5%	↑5%
- tranzit	1,6	86%	2,2	78%	2,1	88%	3,9	89%	5,3	91%	↑35%	↑37%

Parcursul marfurilor transportate rutier											mil. tone – km	
Total, din care:	64.337	68%	47.617	48%	42.615	69%	45.247	69%	49.398	70%	↓6%	↓6%
National	23.183	50%	20.878	31%	12.092	49%	11.856	48%	12.026	47%	↓15%	↓16%
International, din care:	41.154	80%	26.739	74%	30.523	86%	33.392	87%	37.372	88%	↓2%	0%
- import	26.820	80%	17.699	75%	19.031	87%	19.791	87%	22.545	89%	↓4%	↓2%
- export	13.238	81%	7.574	74%	9.997	86%	10.873	85%	11.105	86%	↓4%	↓3%
- tranzit	1.096	80%	1.466	74%	1.495	88%	2.728	91%	3.721	93%	↑36%	↑41%

Distanta parcursa de autovehiculele cu marfuri											mil. km	
Total, din care:	4.987	59%	4.222	38%	3.361	58%	3.680	60%	3.990	61%	↓5%	↓5%
National	2.694	41%	2.507	26%	1.370	40%	1.370	40%	1.388	39%	↓15%	↓17%
International, din care:	2.293	84%	1.715	72%	1.991	84%	2.310	86%	2.601	88%	↑3%	↑5%
- import	1.430	83%	1.070	74%	1.176	86%	1.290	87%	1.475	89%	↑1%	↑2%
- export	773	85%	539	70%	696	82%	822	85%	852	86%	↑2%	↑3%
- tranzit	90	85%	107	77%	119	87%	198	90%	274	92%	↑32%	↑35%

Valoarea pietei de transporturi specializate de marfuri / rutier						mil. €	
Total, din care:	4.290	3.452	4.053	4.914	5.099	CMA	
National	709	355	310	306	316	↓18%	
International, din care:	3.580	3.097	3.743	4.608	4.783	↑8%	
- import	2.522	2.214	2.594	3.223	3.375	↑8%	
- export	964	795	1.037	1.195	1.155	↑5%	
- tranzit	94	88	112	190	252	↑28%	

C.P. – Contra Plata

Surse: INS, calcul InterBiz

Transportatorii ne-specializati (firme logistica, case de expeditii etc) au avut venituri din transport de ~685 mil € din transportul marfuri in 2011, reprezentand 14% din valoarea totala a pietei.

Din cercetarea InterBiz pe baza raspunsurilor a 63 firme importante de transport si logistica a rezultat faptul ca ponderea valorii rezultate din activitatea transportatorilor specializati in piata transporturilor rutiere a marfuri a scazut de la 88% in 2010 la 86% in 2011. Rezulta faptul ca piata de transport si logistica se omogenizeaza.

Transportul pe cont propriu nu se poate cuantifica pentru ca nu se plateste separat ci intra la cheltuieli totale ale firmei. Totusi, daca extrapolam cifrele cunoscute putem estima ca transportul pe cont propriu echivaleaza cu 1,3-1,4 mld €.

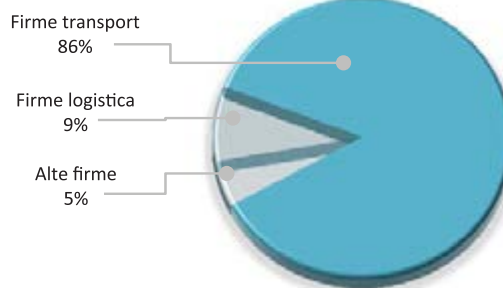
Din totalul pietei apreciem ca in anul 2011 grupajul (marfuri ale diferitilor beneficiari transportate in acelasi camion) a detinut ~16% din transportul de marfuri in mil tone-km si ~22% in valoare, in crestere fata de anul 2008 cand a reprezentat ~8% in volum si ~15% in valoare.

Principalele marfuri transportate de transportatorii specializati in anul 2011 au fost: marfurile grupate (grupajul) cu o pondere de 20%, echipamente electrice - 16%, alimente si bauturi - 14%, produse din metal, materiale minerale pentru constructii si lemn, hartie, carton.

Grafic 22: Piata transporturilor rutiere de marfuri | pe tip firme

Piata transporturilor de marfuri | dupa tipul firmelor

2011 = 4,9 mld €



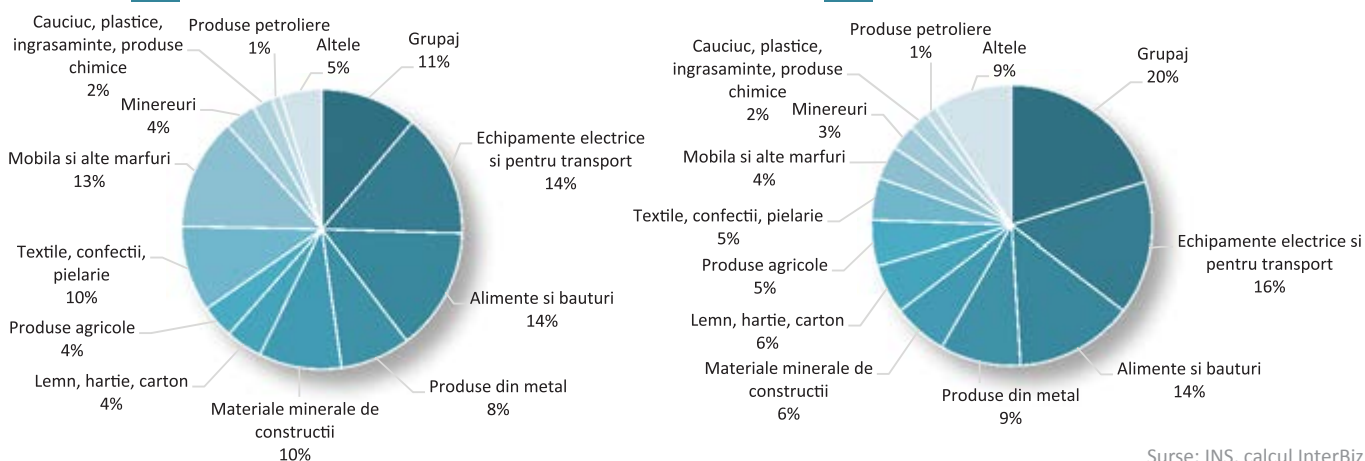
Sursa: cercetare InterBiz pe baza datelor de la companii

Grafic 23: Transportul rutier de marfuri contra plata (transportatori) | pe grupe de marfuri | 2008 si 2011

Grupe de marfuri transportate contra plata de catre transportatori specializati | structura | 2008 si 2011

2008 = 43.633 mil tone-km

2011 = 31.381 mil tone-km



Surse: INS, calcul InterBiz

Structura marfurilor transportate rutier, atat contra plata cat si pe cont propriu, este diferita fata de cea a transportatorilor specializati (graficul de mai sus). Totusi, "grupajul de marfuri" reprezinta grupa cea mai importanta.

Tabel 31: Transportul de marfuri | pe grupe de marfuri | volum

Ponderi	Evolutia transportului rutier de marfuri / pe grupe de marfuri / 2008 - 2011									raportate in mil. tone - km		
	Pondere in total	din care:		Pondere in total	din care:		Pondere in total	din care:		Distanța medie parcursa (km), 2011		
		T. C. P.	C.P.		T. C. P.	C.P.		T. C. P.	C.P.			
Grupaj (marfuri grupate)	8,0%	6%	94%	17,1%	16%	84%	16,1%	14%	86%	396	651	
Alimente si bauturi	18,0%	46%	54%	13,5%	33%	67%	14,0%	33%	67%	175	350	
Ech. elec., electronice, echip. trans	11,0%	12%	88%	12,8%	19%	81%	12,7%	16%	84%	285	930	
Materiale minerale de constructii	10,8%	40%	60%	11,2%	56%	44%	10,3%	57%	43%	42	166	
Produse din metal	7,1%	23%	77%	7,8%	28%	72%	9,4%	31%	69%	201	729	
Minereuri (fier, cariera, sare etc)	7,5%	68%	32%	7,4%	60%	40%	6,3%	67%	33%	22	26	
Lemn, hartie, carton	4,9%	41%	59%	6,4%	36%	64%	6,1%	35%	65%	104	442	
Produse agricole	3,7%	29%	71%	4,4%	46%	54%	5,3%	32%	68%	89	277	
Textile, confectii, pielarie	7,2%	6%	94%	5,0%	10%	90%	4,0%	15%	85%	581	886	
Mobila si alte marfuri	13,3%	34%	66%	3,5%	11%	89%	3,1%	13%	87%	418	1.035	
Cauciuc, plastice, produse chimice	1,9%	21%	79%	2,7%	29%	71%	2,1%	23%	77%	173	410	
Produse petroliere	1,6%	53%	47%	2,4%	44%	56%	2,0%	55%	45%	165	141	
Combustibili solizi	0,3%	23%	77%	0,4%	23%	77%	0,6%	19%	81%	52	113	
Alte	10,4%	55%	45%	5,3%	29%	71%	8,0%	27%	73%	91	323	
TOTAL	100%	32%	68%	100%	31%	69%	100%	31%	69%	66	294	
(mil. tone km)	64.337			42.615			45.247					

T.C.P. - Transport pe Cont Propriu; C.P. - Contra Plata

Surse: INS, calcul InterBiz

4.3.3. Analiza transportului de marfuri, pe rute internationale, pe tipuri de marfuri, 2008 - 2011

Romania –12 tari UE + 3 tari non-UE. Fluxuri comerciale externe.



ROMANIA – UE 27

In anul 2011 importurile de marfuri transportate rutier din UE 27 au reprezentat 64% in total volum, in timp ce exporturile au reprezentat 45%.

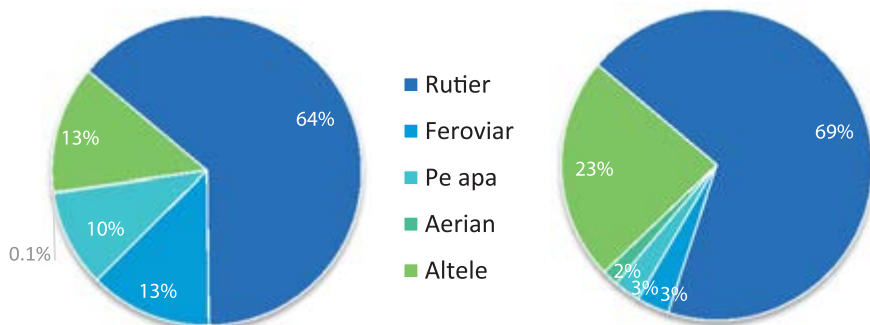
In perioada 2008 – 2011 ponderea marfurilor transportate rutier a crescut cu 3 si 4 puncte procentuale, atat pentru import cat si pentru export.

Grafic 24: Structura schimbului comercial de marfuri | pe moduri de transport

Structura importurilor din UE 27 | pe moduri de transport | 2011

volum = 18.136 mii tone

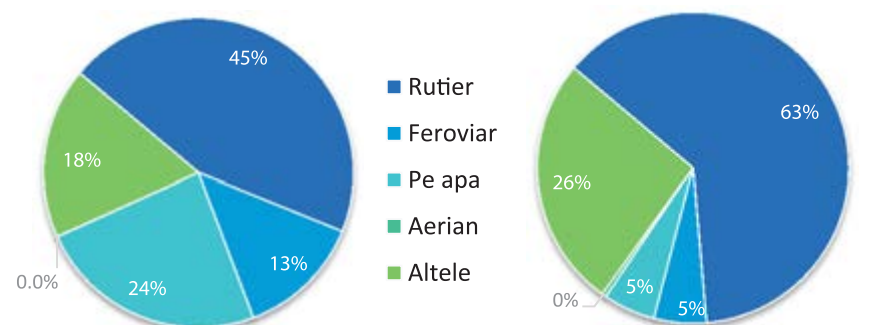
valoare = 38,69 mld €



Structura exporturilor spre UE 27 | pe moduri de transport | 2011

volum = 13.556 mii tone

valoare = 28,76 mld €



Sursa: INS, calcul InterBiz

Tabel 32: Schimburi comerciale de marfuri Romania – UE 27 | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	61%	65%	64%	64%	Rutier	71%	72%	68%	69%
Feroviar	17%	11%	11%	13%	Feroviar	6%	3%	3%	3%
Pe apa	13%	13%	12%	10%	Pe apa	3%	3%	3%	3%
Aerian	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	Aerian	2%	2%	2%	2%
Altele/ necunoscut	9%	10%	12%	13%	Altele/ necunoscut	18%	21%	24%	23%
TOTAL ('000 tone)	17.907	14.927	18.259	18.136	TOTAL (mil €)	37.130	27.077	32.185	38.693
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	41%	36%	41%	45%	Rutier	67%	63%	60%	63%
Feroviar	17%	12%	13%	13%	Feroviar	6%	7%	6%	5%
Pe apa	28%	41%	30%	24%	Pe apa	6%	8%	6%	5%
Aerian	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	Aerian	0%	0%	0%	0%
Altele/ necunoscut	13%	11%	16%	18%	Altele/ necunoscut	20%	22%	27%	26%
TOTAL ('000 tone)	10.257	11.172	13.119	13.556	TOTAL (mil €)	20.255	19.303	24.438	28.765

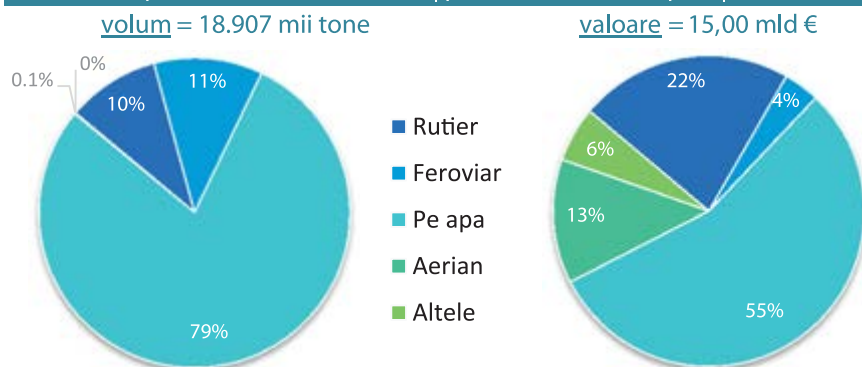
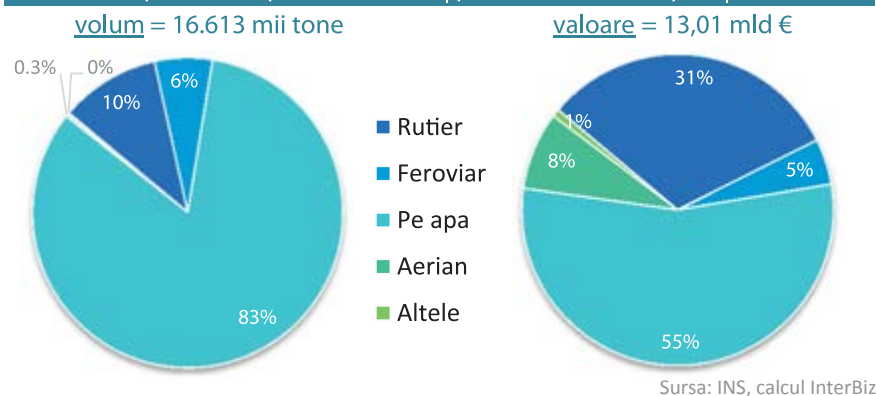
Sursa: INS, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania –UE, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

ROMANIA – extra UE 27

In anul 2011 atat importurile cat si exporturile de marfuri transportate rutier din extra-UE 27 au reprezentat 10% in total volum.

In perioada 2008 – 2011 ponderea marfurilor transportate rutier a crescut cu 1 si 2 puncte procentuale, atat pentru import cat si pentru export.

Grafic 25: Structura schimburilor comerciale de marfuri | pe moduri de transport**Structura importurilor din extra-UE 27 | pe moduri de transport | 2011****Structura exporturilor spre extra-UE 27 | pe moduri de transport | 2011****Tabel 33: Schimburile comerciale de marfuri Romania – Ungaria | structura pe mod de transport | volum si valoare**

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	8%	10%	10%	10%	Rutier	22%	25%	23%	22%
Feroviar	13%	8%	9%	11%	Feroviar	6%	3%	3%	4%
Pe apa	79%	82%	81%	79%	Pe apa	57%	53%	52%	55%
Aerian	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	Aerian	7%	14%	17%	13%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	8%	5%	5%	6%
TOTAL ('000 tone)	27.698	17.109	18.768	18.907	TOTAL (mil €)	17.321	10.491	12.878	14.995
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	9%	9%	9%	10%	Rutier	28%	28%	30%	31%
Feroviar	5%	5%	5%	6%	Feroviar	5%	4%	3%	5%
Pe apa	85%	85%	86%	83%	Pe apa	61%	57%	57%	55%
Aerian	0,3%	0,4%	0,3%	0,3%	Aerian	4%	9%	8%	8%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	2%	1%	1%	1%
TOTAL ('000 tone)	14.783	13.049	15.332	16.613	TOTAL (mil €)	9.921	7.496	10.390	13.008

Sursa: INS, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – extra UE, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

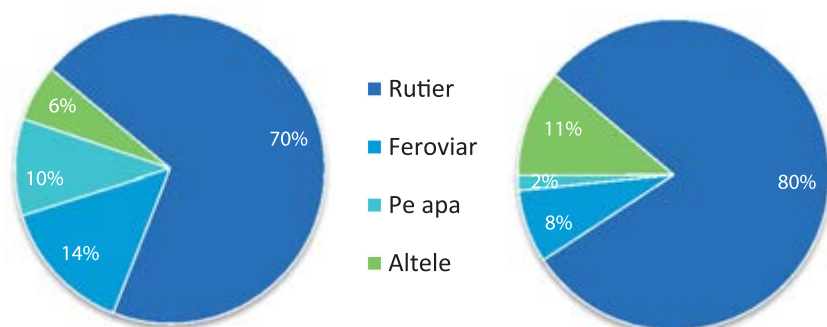
ROMANIA - UNGARIA

Grafic 26: Structura schimbului comercial de marfuri | pe moduri de transport

Structura importurilor din Ungaria | pe moduri de transport | 2011

volum = 3.675 mii tone

valoare = 4,60 mld €



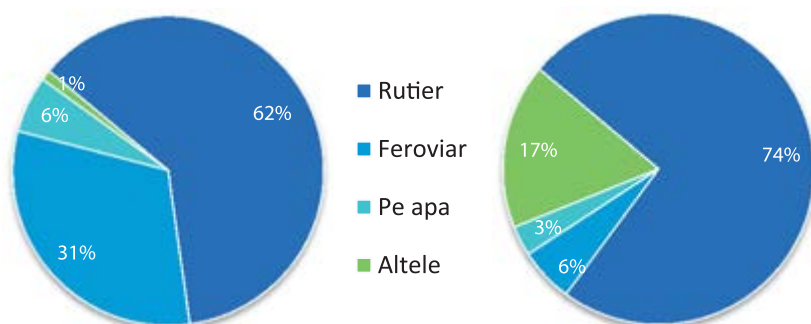
Principalii importatori:

MOL Romania Petroleum Products, Wienerberger-Sisteme De Caramizi, Electrolux Romania, Leoni Wiring Systems, Vodafone, Orange, Alcoa, SEWS, Armedica, Henkel, Procter & Gamble, Arabesque, Kingspan, World Comm, Genco Electric, Dunapack, Forest Trading, Unilever, Martex, OMV Petrom

Structura exporturilor spre Ungaria | pe moduri de transport | 2011

volum = 1.932 mii tone

valoare = 2,36 mld €



Principalii exportatori:

Celestica, Alro, Honeywell Garrett, Alcoa Fujikura, Petrotel Lukoil, Lisa Draxlmaier, C.R.H. Romania, Rompetrol, Michelin Romania, Dacia Renault, Cuprom, Oltchim, Romexa, OMV Petrom, Azomures, Phoenix Romania, Electrolux, Mondial, Phoenix Mecano Plastic, Salrom

Sursa: Institutul de Statistica din Ungaria, calcul InterBiz

Tabel 34: Schimburi comerciale de marfuri Romania – Ungaria | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	74%	69%	69%	70%	Rutier	82%	87%	81%	80%
Feroviar	13%	7%	9%	14%	Feroviar	5%	3%	5%	8%
Pe apa	13%	23%	20%	10%	Pe apa	3%	4%	3%	2%
Altele/ necunoscut	0%	0%	2%	6%	Altele/ necunoscut	7%	6%	11%	11%
TOTAL ('000 tone)	4.537	3.623	3.870	3.675	TOTAL (mil €)	3.924	3.121	3.866	4.603
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	47%	54%	52%	62%	Rutier	78%	79%	64%	74%
Feroviar	53%	43%	41%	31%	Feroviar	12%	8%	11%	6%
Pe apa	0%	2%	6%	6%	Pe apa	0%	1%	3%	3%
Altele/ necunoscut	0%	0%	1%	1%	Altele/ necunoscut	10%	12%	22%	17%
TOTAL ('000 tone)	1.383	1.311	1.731	1.932	TOTAL (mil €)	1.586	1.299	1.729	2.359

Sursa: Institutul de Statistica din Ungaria, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Ungaria, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

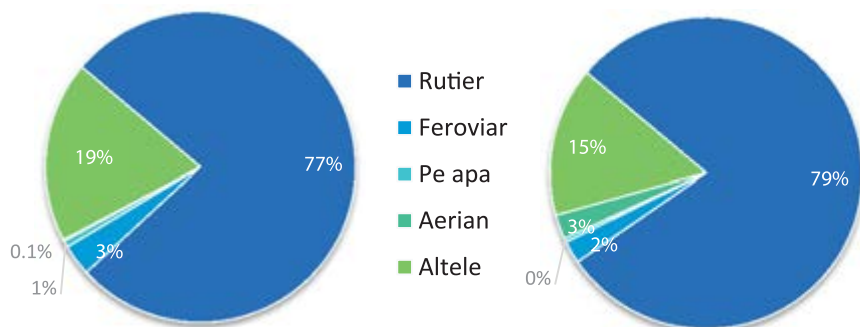
ROMANIA - GERMANIA

Grafic 27: Structura schimburilor comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Structura importurilor din Germania | pe moduri de transport | 2011

volum = 1.976 mii tone

valoare = 8,79 mld €



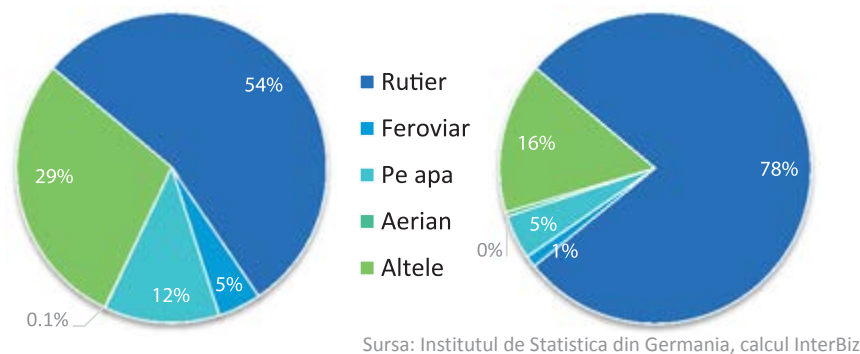
Principalii importatori:

Porsche Romania, LISA Draxlmaier, Rolem, Automobile Bavaria, Siemens, Honeywell Garrett, DRM Draxlmaier, Evobus, EKR-Elektrokontakt, Moeller Electro Productie, Takata-Petri, Autoliv Romania, Roche Romania, INA Schaeffler, Afin, Leoni Wiring, Tiriac Leasing, DTR Draxlmaier, Augsburg International

Structura exporturilor spre Germania | pe moduri de transport | 2011

volum = 1.771 mii tone

valoare = 7,85 mld €



Sursa: Institutul de Statistica din Germania, calcul InterBiz

Principalii exportatori:

DRM Draxlmaier, Lisa Draxlmaier, Takata-Petri, Rolem, Leoni Wiring, Honeywell Garrett, ArcelorMittal Galati, Kromberg & Schubert, Daewoo-Mangalia Heavy Industries, Continental Automotive, Alro, Dacia-Renault, Otelinox, INA Schaeffler, Thyssenkrupp Bilstein, Novar Electric, T.R.W. Automotive, EKR-Elektrokontakt, Solectron Romania, Moeller Electro Productie, Contitech Romania

Tabel 35: Schimburile comerciale de marfuri Romania - Germania | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011

IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	86%	75%	75%	77%
Feroviar	7%	5%	4%	3%
Pe apa	1%	2%	2%	1%
Aerian	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Altele/ necunoscut	6%	17%	18%	19%
TOTAL ('000 tone)	2.000	1.758	1.854	1.976

EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	78%	54%	56%	54%
Feroviar	3%	6%	6%	5%
Pe apa	7%	20%	17%	12%
Aerian	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Altele/ necunoscut	12%	20%	21%	29%
TOTAL ('000 tone)	1.172	1.165	1.366	1.771

Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011

IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	89%	80%	78%	79%
Feroviar	4%	2%	2%	2%
Pe apa	1%	1%	1%	0%
Aerian	2%	2%	2%	3%
Altele/ necunoscut	4%	15%	17%	15%
TOTAL (mil €)	8.969	6.392	7.292	8.785

EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	93%	73%	80%	78%
Feroviar	1%	2%	1%	1%
Pe apa	1%	9%	5%	5%
Aerian	0%	0%	0%	0%
Altele/ necunoscut	5%	16%	14%	16%
TOTAL (mil €)	4.620	5.422	6.115	7.845

Sursa: Institutul de Statistica din Germania, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Germania, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in Anexa.

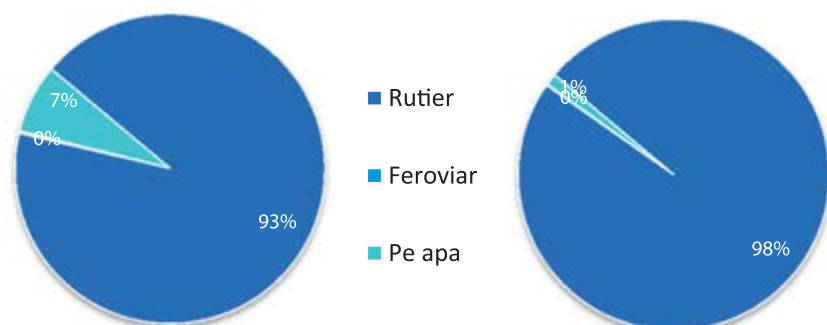
ROMANIA - ITALIA

Grafic 28: Structura schimbului comercial de marfuri | pe moduri de transport

Structura importurilor din Italia | pe moduri de transport | 2011

volum = 1.890 mii tone

valoare = 6,04 mld €

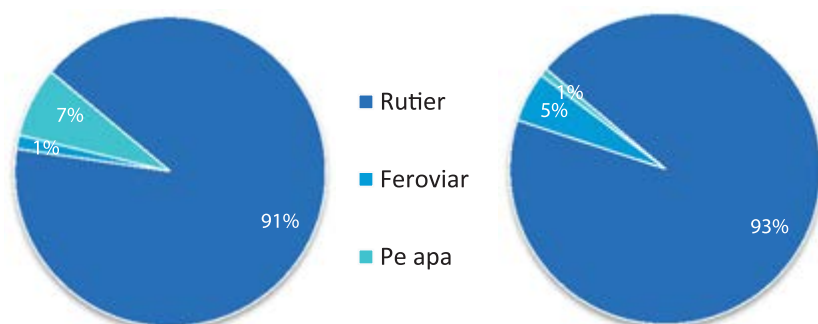
**Principalii importatori:**

Otelinox, Zoppas Industries, Afin, Sogeco Romania, Star International, Volanbrad, Romstal Imex, Italsofa Romania, Perry Equipment, RO Alto Gradimento, Dacia Renault, Technic Development, R.T.T.Romania Telecommunication, Trust Motors, Cefin Romania, Incom-Vranco, Artrom, Maglierie Cristian, Maxstile, Ducati Energia, Arctic

Structura exporturilor spre Italia | pe moduri de transport | 2011

volum = 1.856 mii tone

valoare = 5,17 mld €

**Principalii exportatori:**

OMV Petrom, Zoppas Industries, ArcelorMittal, Teba Industries, Silcotub, Oltchim, Technic Development, Volanbrad, Artrom, RO Alto Gradimento, Solectron Romania, R.T.T.Romania Telecommunication, Romrecycling, Incom-Vranco, Delphi Packard, Alro, Italian Knitwear, Electroprecizia, Otelinox, Italtexil Sarata

Sursa: Institutul de Statistica din Italia, calcul InterBiz

Tabel 36: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Italia | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Rutier	77%	76%	96%	93%	Rutier	94%	96%	99%	98%
Feroviar	3%	1%	1%	0%	Feroviar	2%	1%	0%	0%
Pe apa	20%	18%	2%	7%	Pe apa	3%	2%	0%	1%
TOTAL ('000 tone)	1.764	1.275	1.737	1.890	TOTAL (mil €)	6.220	4.213	5.191	6.044
EXPORT					EXPORT				
<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Rutier	85%	80%	88%	91%	Rutier	93%	87%	92%	93%
Feroviar	1%	1%	2%	1%	Feroviar	5%	12%	6%	5%
Pe apa	14%	19%	10%	7%	Pe apa	2%	2%	2%	1%
TOTAL ('000 tone)	1.312	1.158	1.912	1.856	TOTAL (mil €)	4.379	3.741	4.667	5.174

Sursa: Institutul de Statistica din Italia, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Italia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

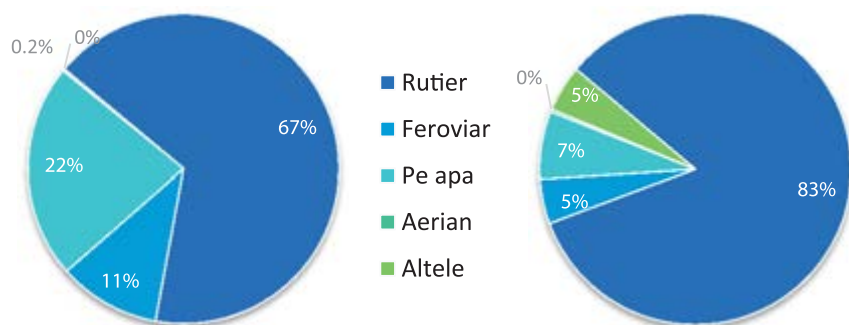
ROMANIA - BULGARIA

Grafic 29: Structura schimburilor comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Structura importurilor din Bulgaria | pe moduri de transport | 2011

volum = 3.275 mii tone

valoare = 1,93 mld €



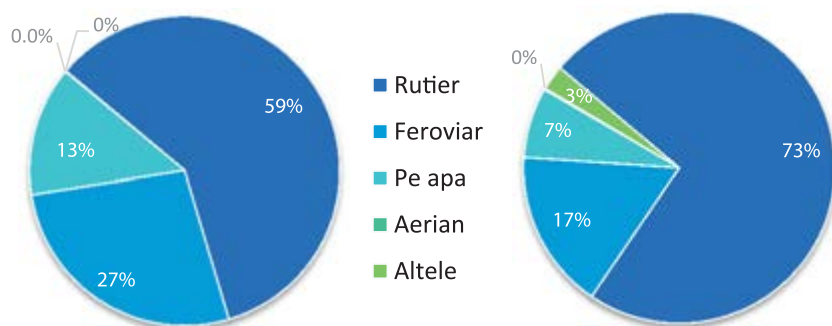
Principalii importatori:

Cuprom, Lukoil Downstream, Prista Oil, Policolor, Texaco Lubricants, Utchim Steel, Procter & Gamble, Fabryo Corporation, Chipita, ArcelorMittal, Profiland, Mairon, Oltchim, Europipe Industry, Saff Trading, Tubomet, Vectra Exim, Ficosota Sintez Romania, Barumetal, SNR Rulmenti

Structura exporturilor spre Bulgaria | pe moduri de transport | 2011

volum = 1.799 mii tone

valoare = 1,61 mld €



Principalii exportatori:

OMV Petrom, Rompetrol Rafinare, Alro, Petrotel Lukoil, Omnimpex Chemicals, ArcelorMittal, Oltchim, Dacia Renault, Rematholding, Metalimpex, Cost, Cozmircom, Procter & Gamble, Remin, Romrecycling, Rosko Textil, Biotehnos, Frigoglass Romania, Confind, Kronospan, Omnimpex

Sursa: Institutul de Statistica din Bulgaria, calcul InterBiz

Tabel 37: Schimburile comerciale de marfuri Romania - Bulgaria | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011

IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	65%	77%	69%	67%
Feroviar	14%	11%	9%	11%
Pe apa	21%	12%	21%	22%
Aerian	0,2%	0,1%	0,4%	0,2%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%
TOTAL ('000 tone)	2.298	2.096	2.989	3.275
EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	33%	45%	52%	59%
Feroviar	43%	34%	27%	27%
Pe apa	24%	21%	21%	13%
Aerian	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%
TOTAL ('000 tone)	1.920	1.628	1.887	1.799

Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011

IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	84%	87%	82%	83%
Feroviar	7%	5%	4%	5%
Pe apa	6%	5%	9%	7%
Aerian	0%	0%	1%	0%
Altele/ necunoscut	3%	3%	4%	5%
TOTAL (mil €)	1.103	1.010	1.417	1.933
EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	55%	64%	69%	73%
Feroviar	32%	18%	17%	17%
Pe apa	11%	14%	12%	7%
Aerian	0%	1%	1%	0%
Altele/ necunoscut	2%	3%	2%	3%
TOTAL (mil €)	1.409	944	1.341	1.612

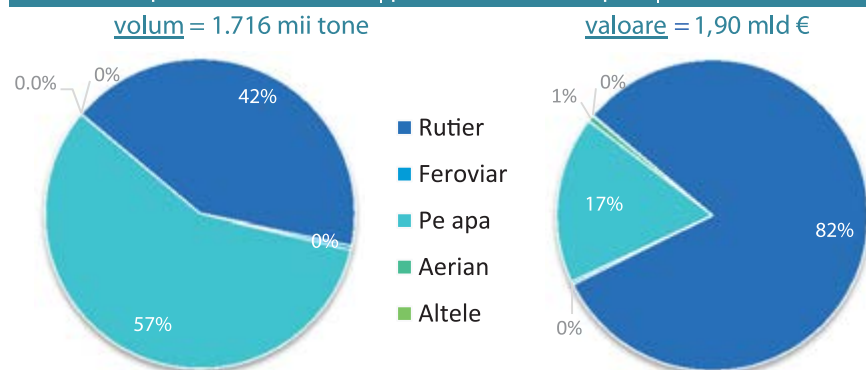
Sursa: Institutul de Statistica din Bulgaria, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Bulgaria, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in Anexa.

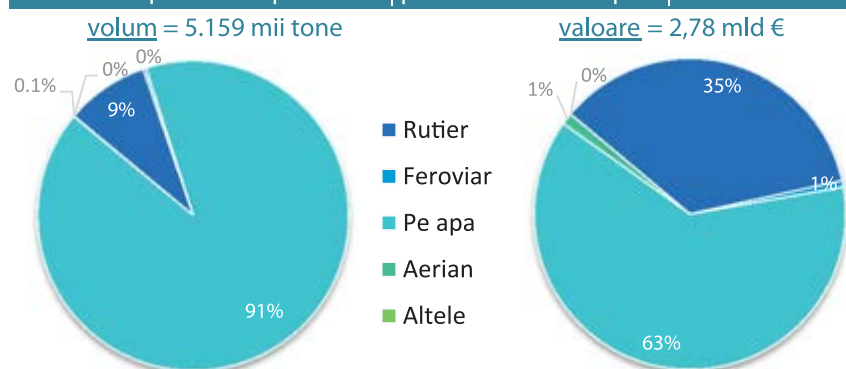
ROMANIA - TURCIA

Grafic 30: Structura schimburilor comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Structura importurilor din Turcia | pe moduri de transport | 2011



Structura exporturilor spre Turcia | pe moduri de transport | 2011



Sursa: Institutul de Statistica din Turcia, calcul InterBiz

Tabel 38: Schimburile comerciale de marfuri Romania - Turcia | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	37%	44%	47%	42%	Rutier	70%	84%	84%	82%
Feroviar	1%	0%	0%	0%	Feroviar	4%	1%	0%	0%
Pe apa	62%	56%	53%	57%	Pe apa	25%	15%	15%	17%
Aerian	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Aerian	1%	1%	1%	1%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%
TOTAL ('000 tone)	2.393	1.462	1.568	1.716	TOTAL (mil €)	2.762	1.461	1.721	1.902
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	9%	7%	7%	9%	Rutier	25%	32%	31%	35%
Feroviar	0%	0%	0%	0%	Feroviar	1%	1%	1%	1%
Pe apa	91%	92%	93%	91%	Pe apa	74%	65%	68%	63%
Aerian	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	Aerian	0%	2%	1%	1%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%
TOTAL ('000 tone)	4.747	4.467	5.342	5.159	TOTAL (mil €)	2.195	1.452	2.604	2.783

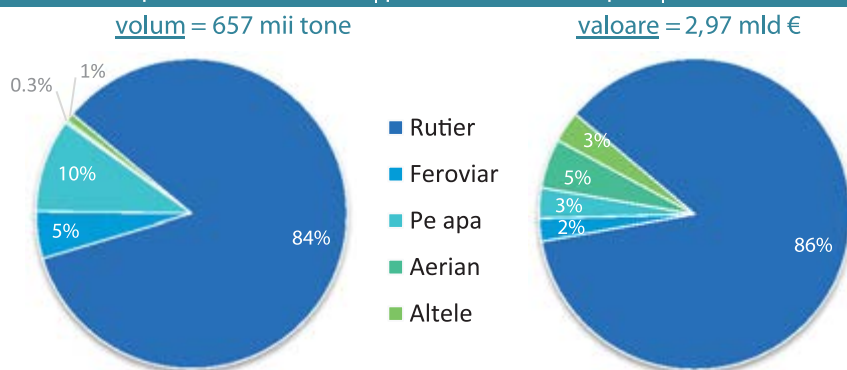
Sursa: Institutul de Statistica din Turcia, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Turcia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

ROMANIA - FRANTA

Grafic 31: Structura schimburilor comerciale de marfuri | pe moduri de transport

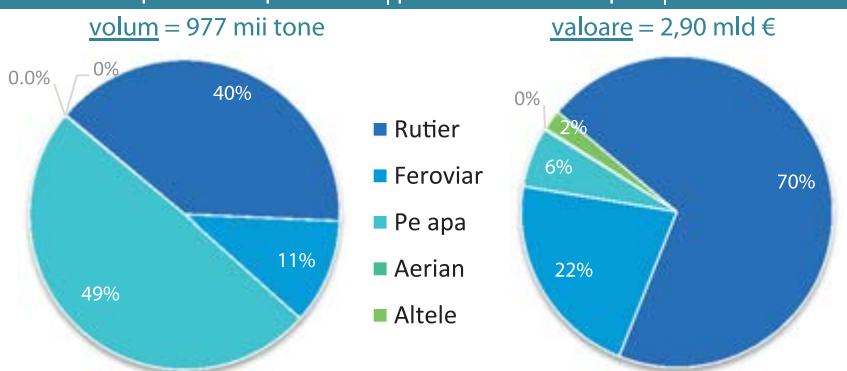
Structura importurilor din Franta | pe moduri de transport | 2011



Principalii importatori:

Dacia Renault, Trust Motors, Rosko Textil, Orange, Honeywell Garrett, Sermedic, Auto Chassis International, Chimsport, Plastor, Renault Nissan, IAR, Citroen, Petrotel Lukoil, SAFT Power Systems, Eurocopter Romania, Valeo Romania, Polisano, Michelin Romsteel Cord, Mediplus Exim, Carreman Romania, Euro Auto Plastic Systems, Renault Industrie Roumanie

Structura exporturilor spre Franta | pe moduri de transport | 2011



Principalii exportatori:

Dacia Renault, Lear Corporation, Rosko Textil, Honeywell Garrett, Chimsport, Rompetrol Rafinare, Plastor, Michelin Romania, Solectron Romania, Continental Automotive Products, INA Schaeffler Brasov, SNR Rulmenti, Faurecia Seating, Saft Power Systems, Sews Romania, Timken Romania, Pancarprod, Delphi Packard, Carreman Romania, Cargill Agricultura, Yazaki Component

Sursa: Institutul de Statistica din Franta, calcul InterBiz

Tabel 39: Schimburile comerciale de marfuri Romania - Franta | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	79%	66%	74%	84%	Rutier	84%	84%	81%	86%
Feroviar	4%	4%	2%	5%	Feroviar	3%	2%	1%	2%
Pe apa	12%	25%	16%	10%	Pe apa	2%	3%	6%	3%
Aerian	0,1%	0,1%	0,3%	0,3%	Aerian	2%	3%	4%	5%
Altele/ necunoscut	5%	5%	7%	1%	Altele/ necunoscut	9%	9%	7%	3%
TOTAL ('000 tone)	510	545	615	657	TOTAL (mil €)	2.726	2.186	2.572	2.969
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	55%	53%	33%	40%	Rutier	78%	74%	69%	70%
Feroviar	1%	0%	8%	11%	Feroviar	7%	15%	19%	22%
Pe apa	33%	40%	54%	49%	Pe apa	6%	5%	6%	6%
Aerian	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Aerian	0%	0%	0%	0%
Altele/ necunoscut	10%	6%	5%	0%	Altele/ necunoscut	8%	6%	6%	2%
TOTAL ('000 tone)	402	548	1.090	977	TOTAL (mil €)	2.120	2.138	2.760	2.902

Sursa: Institutul de Statistica din Franta, calcul InterBiz

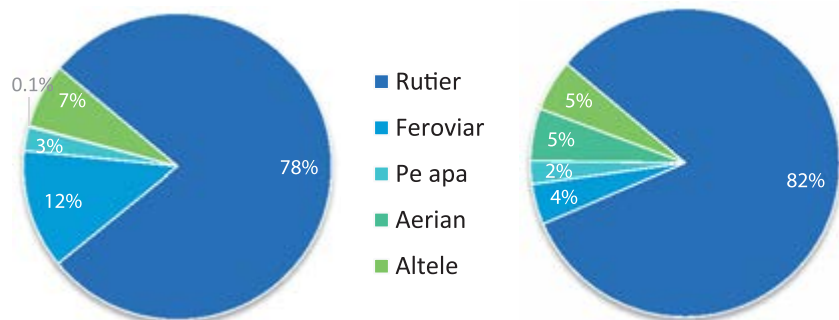
Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Franta, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in Anexa.

ROMANIA - AUSTRIA

Grafic 32: Structura schimbului comercial de marfuri | pe moduri de transport**Structura importurilor din Austria | pe moduri de transport | 2011**

volum = 940 mii tone

valoare = 2,00 mld €

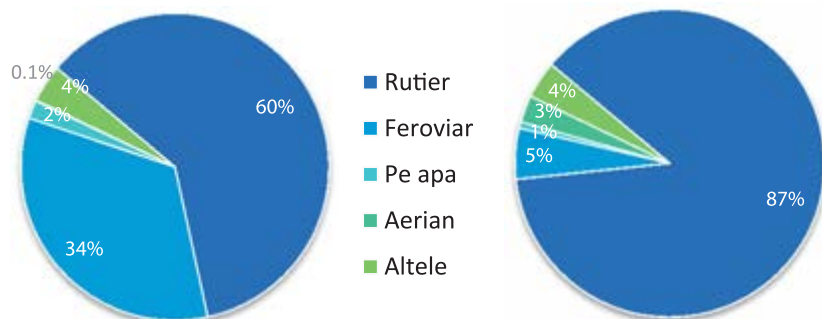
**Principalii importatori:**

Delphi Packard, Continental Automotive, Kromberg & Schubert, LISA Draxlmaier Autopart, Moeller Electro Productie, Euro Trade Invest, OMV Romania, Eybl Textile, DRM Draxlmaier, ATP – Exodus, Takata-Petri, Euroavipo, Pasmatex, Novartis Romania, Arctic, Doka Romania, T.R.W. Automotive, ArcelorMittal Galati, Globus International, Henkel

Structura exporturilor spre Austria | pe moduri de transport | 2011

volum = 988 mii tone

valoare = 1,03 mld €

**Principalii exportatori:**

Delphi Packard, Eybl Textile, Moeller Electro Productie, Lisa Draxlmaier, Kromberg & Schubert, ARA Shoes, Pasmatex, Isovolta, Holver, ArcelorMittal Galati, Textila Dacia, Succesconfro, Continental Automotive, Uniutex, Cotta International, Metfer Trading, Dacia Renault, Azomures, Sol-Plus Romania, DRM Draxlmaier, Alro, Mobilier General Arad M.G.A.

Sursa: Institutul de Statistica din Austria, calcul InterBiz

Tabel 40: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Austria | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	64%	73%	72%	78%
Feroviar	25%	19%	19%	12%
Pe apa	8%	4%	5%	3%
Aerian	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%
Altele/ necunoscut	3%	4%	4%	7%
TOTAL ('000 tone)	1.015	771	873	940
EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	37%	62%	55%	60%
Feroviar	8%	14%	26%	34%
Pe apa	48%	19%	9%	2%
Aerian	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Altele/ necunoscut	7%	5%	10%	4%
TOTAL ('000 tone)	591	468	836	988

Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	87%	87%	84%	82%
Feroviar	6%	4%	6%	4%
Pe apa	1%	2%	2%	2%
Aerian	3%	4%	4%	5%
Altele/ necunoscut	3%	3%	4%	5%
TOTAL (mil €)	2.460	1.686	1.791	2.003
EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	76%	83%	81%	87%
Feroviar	12%	9%	11%	5%
Pe apa	5%	2%	2%	1%
Aerian	0%	0%	0%	3%
Altele/ necunoscut	7%	6%	6%	4%
TOTAL (mil €)	680	520	813	1.026

Sursa: Institutul de Statistica din Austria, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Austria, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

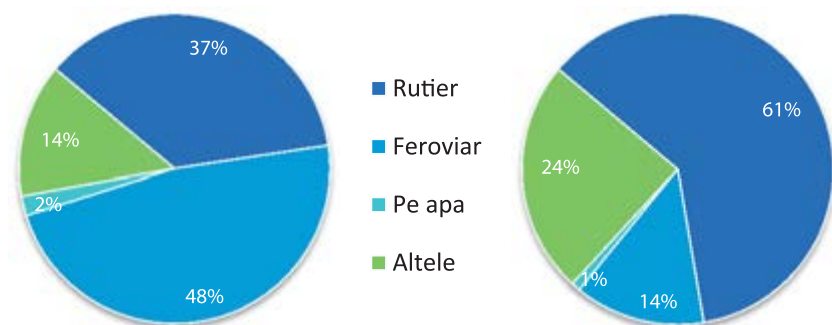
ROMANIA - POLONIA

Grafic 33: Structura schimbului comerciale de marfuri | pe moduri de transport

Structura importurilor din Polonia | pe moduri de transport | 2011

volum = 1.875 mii tone

valoare = 2,06 mld €



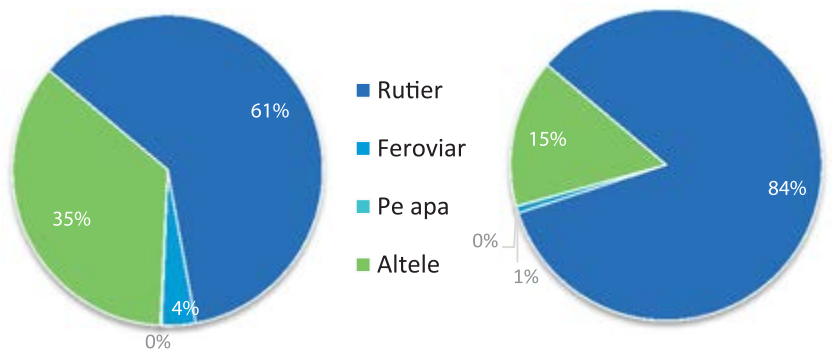
Principalii importatori:

ArcelorMittal Galati, Arabesque, Avon Cosmetics, Wrigley Romania, Dacia Renault, Elgeka – Ferefelis, Sews Romania, Rehau Polymer, Knauf, Bella Romania, Porsche Romania, Philips Romania, RO Rinaldi Com, Tymbark Maspex, Takata-Petri Romania, Kronospan, Goodyear Dunlop, Whirlpool, Panasonic, Procter & Gamble, Can-Pack Romania

Structura exporturilor spre Polonia | pe moduri de transport | 2011

volum = 362 mii tone

valoare = 0,88 mld €



Principalii exportatori:

Alro, Prysmian Cabluri si Sisteme, Kromberg & Schubert, Kronospan, Honeywell Garrett, Michelin Romania, Oltchim, Continental Automotive Products, Kronos Consulting, Dacia Renault, Solectron Romania, Zoppas Industries, Tymbark Maspex Romania, ArcelorMittal Galati, Coats Romania, Pierrepi Pressofusioni, Arctic, Electrolux Romania, Unilever Romania, Otelinox, Philip Morris Romania

Sursa: Institutul de Statistica din Polonia, calcul InterBiz

Tabel 41: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Polonia | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Rutier	31%	43%	37%	37%	Rutier	55%	66%	65%	61%
Feroviar	53%	42%	49%	48%	Feroviar	17%	7%	12%	14%
Pe apa	2%	0%	1%	2%	Pe apa	1%	1%	0%	1%
Altele/ necunoscut	15%	15%	13%	14%	Altele/ necunoscut	27%	26%	23%	24%
TOTAL ('000 tone)	1.837	1.521	1.877	1.875	TOTAL (mil €)	1.795	1.309	1.650	2.061
EXPORT					EXPORT				
<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Rutier	79%	73%	67%	61%	Rutier	85%	88%	84%	84%
Feroviar	2%	1%	3%	4%	Feroviar	1%	0%	1%	1%
Pe apa	0%	0%	0%	0%	Pe apa	0%	0%	0%	0%
Altele/ necunoscut	19%	26%	30%	35%	Altele/ necunoscut	14%	12%	15%	15%
TOTAL ('000 tone)	299	239	364	362	TOTAL (mil €)	507	500	864	875

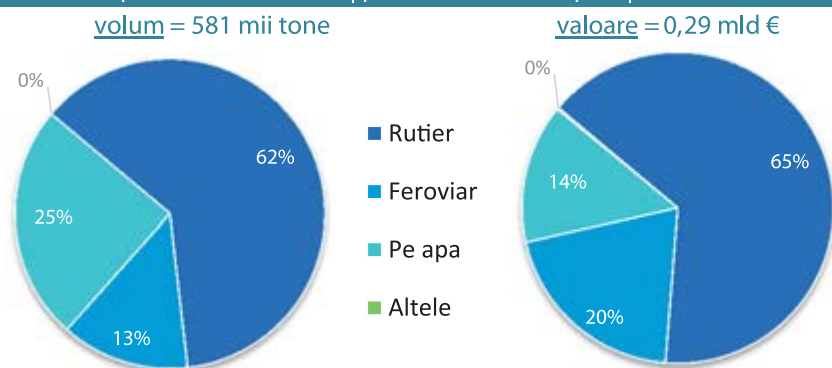
Sursa: Institutul de Statistica din Polonia, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Polonia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

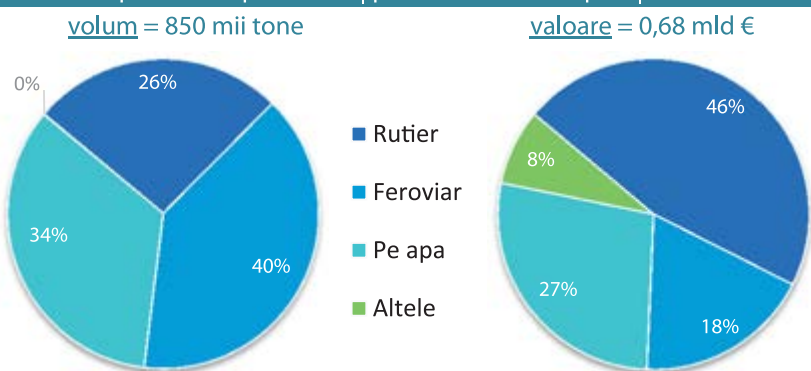
ROMANIA - SERBIA

Grafic 34: Structura schimbului comercial de marfuri | pe moduri de transport

Structura importurilor din Serbia | pe moduri de transport | 2011



Structura exporturilor spre Serbia | pe moduri de transport | 2011



Sursa: Institutul de Statistica din Serbia, calcul InterBiz

Tabel 42: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Serbia | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Rutier	49%	59%	57%	62%	Rutier	74%	76%	66%	65%
Feroviar	5%	9%	14%	13%	Feroviar	14%	16%	20%	20%
Pe apa	45%	32%	30%	25%	Pe apa	11%	7%	12%	14%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	0%	1%	1%	0%
TOTAL ('000 tone)	1.173	716	682	581	TOTAL (mil €)	244	187	253	285
EXPORT					EXPORT				
<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>Mod transport</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Rutier	28%	24%	28%	26%	Rutier	44%	50%	49%	46%
Feroviar	28%	21%	29%	40%	Feroviar	17%	11%	10%	18%
Pe apa	44%	54%	43%	34%	Pe apa	30%	32%	27%	27%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	8%	5%	12%	8%
TOTAL ('000 tone)	543	672	721	850	TOTAL (mil €)	466	405	510	679

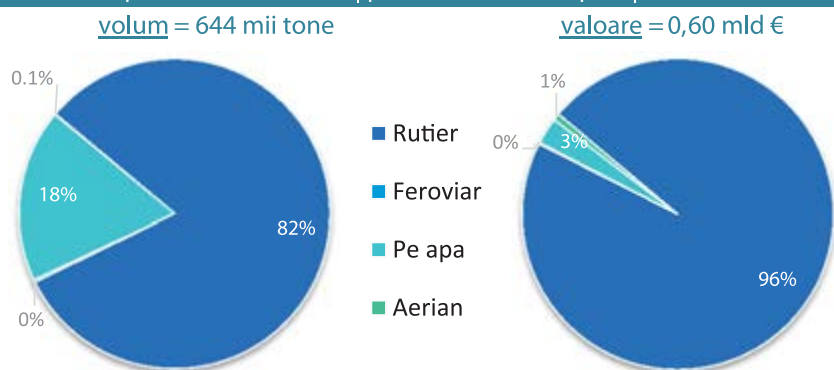
Sursa: Institutul de Statistica din Serbia, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Serbia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

ROMANIA - GRECIA

Grafic 35: Structura schimburilor comerciale de marfuri | pe moduri de transport

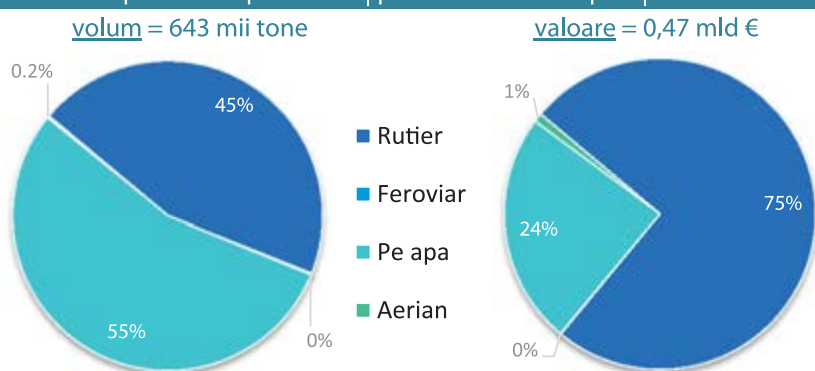
Structura importurilor din Grecia | pe moduri de transport | 2011



Principalii importatori:

ICME Ecab, ArcelorMittal, Alumil Rom Industry, Frigoglass Romania, Balkan Ro Trade & Construction, ArcelorMittal Construction, Intrarom, Cemtrade, Isopor, M. J. Maillis Romania, Black Sea Suppliers, Cosmote, Wienerberger-Sisteme De Caramizi, Exalco, Intex, Schoeller Romania, Romsar Cosmetics, Cream Line Romania, Chipita, Germanos Telecom, Stirom

Structura exporturilor spre Grecia | pe moduri de transport | 2011



Principalii exportatori:

OMV Petrom, Alro, ArcelorMittal Galati, ICME Ecab, Intrarom, Metalrom, Oltchim, Tyrom, Metalimpex Romania, Kronospan, Remat, Tastrom 2, Grivas, Ductil Steel, Interagro, Frigoglass Romania, Danae Textil, Evil Product, Scholz Recycling, Electroputere, Minco Romania, Can-Pack Romania

Sursa: Institutul de Statistica din Grecia, calcul InterBiz

Tabel 43: Schimburile comerciale de marfuri Romania - Grecia | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	57%	69%	68%	82%	Rutier	87%	89%	87%	96%
Feroviar	0%	1%	1%	0%	Feroviar	0%	1%	0%	0%
Pe apa	43%	30%	30%	18%	Pe apa	11%	9%	12%	3%
Aerian	0,2%	0,2%	0,3%	0,1%	Aerian	2%	2%	1%	1%
TOTAL ('000 tone)	798	662	689	644	TOTAL (mil €)	807	567	601	597
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	38%	34%	41%	45%	Rutier	64%	70%	72%	75%
Feroviar	0%	4%	0%	0%	Feroviar	1%	1%	0%	0%
Pe apa	61%	61%	58%	55%	Pe apa	34%	26%	27%	24%
Aerian	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	Aerian	0%	1%	1%	1%
TOTAL ('000 tone)	682	766	688	643	TOTAL (mil €)	544	451	443	474

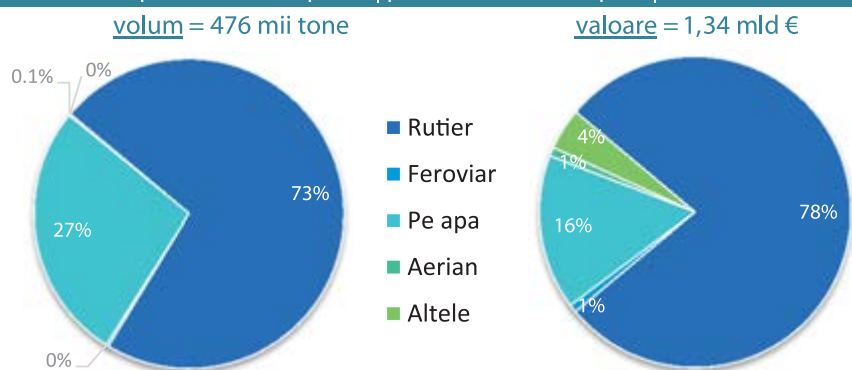
Sursa: Institutul de Statistica din Grecia, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Grecia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

ROMANIA - SPANIA

Grafic 36: Structura schimbului comercial de marfuri | pe moduri de transport

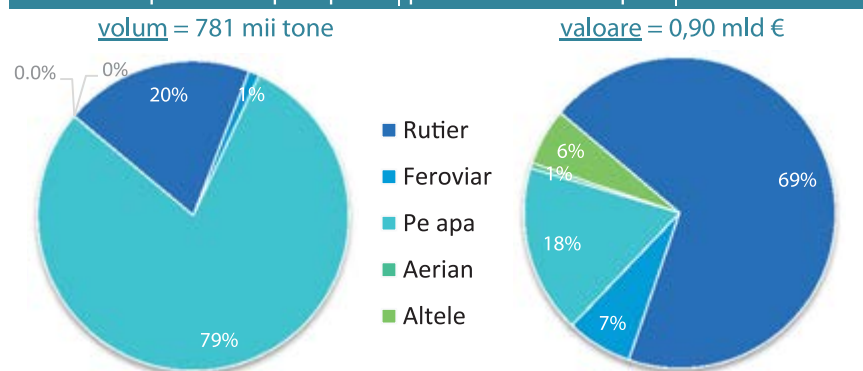
Structura importurilor din Spania | pe moduri de transport | 2011



Principalii importatori:

Dacia Renault, Renault Nissan, Porsche Romania, AFIN, Ina Schaeffler, Automobile Componente Electrice, Porsche Leasing, Lear Corporation, Mediplus Exim, The Yellow Stone Company, Regata, Lotrom, Auto Chassis International, Trust Motors, BSH Electrocasnice, Roche Romania, Lupo Prod, Maxam Romania, Unilever, Johnson Controls, Nestle Romania

Structura exporturilor spre Spania | pe moduri de transport | 2011



Principalii exportatori:

ArcelorMittal Galati, Dacia Renault, Automobile Componente Electrice, Rompetrol Rafinare, Alfred C.Toepfer, Petrotel Lukoil, Losan Romania, Sews Romania, Diana Forest, Ina Schaeffler, Continental Automotive Products, OMV Petrom, Michelin, Alro, Glencore Protein, Prysmian Cabluri si Sisteme, Cargill Agricultura, Azomures, Kronospan, Italsofa, Electroprecizia

Sursa: Institutul de Statistica din Spania, calcul InterBiz

Tabel 44: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Spania | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	70%	77%	92%	73%	Rutier	79%	91%	81%	78%
Feroviar	3%	0%	0%	0%	Feroviar	11%	1%	1%	1%
Pe apa	27%	23%	8%	27%	Pe apa	8%	6%	12%	16%
Aerian	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	Aerian	1%	1%	1%	1%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	2%	1%	4%	4%
TOTAL ('000 tone)	563	367	1.259	476	TOTAL (mil €)	1.070	699	915	1.340
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	25%	7%	15%	20%	Rutier	61%	57%	67%	69%
Feroviar	1%	0%	1%	1%	Feroviar	4%	7%	9%	7%
Pe apa	75%	93%	84%	79%	Pe apa	33%	32%	17%	18%
Aerian	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Aerian	0%	0%	0%	1%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	2%	4%	6%	6%
TOTAL ('000 tone)	852	1.829	1.120	781	TOTAL (mil €)	702	785	999	900

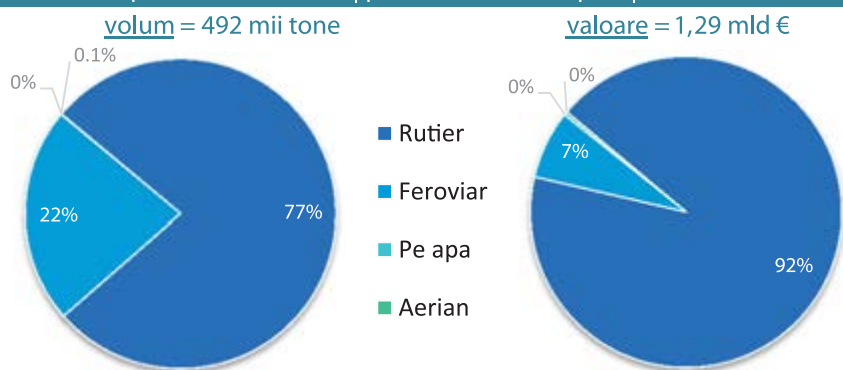
Sursa: Institutul de Statistica din Spania, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Spania, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in Anexa.

ROMANIA - CEHIA

Grafic 37: Structura schimbului comerciale de marfuri | pe moduri de transport

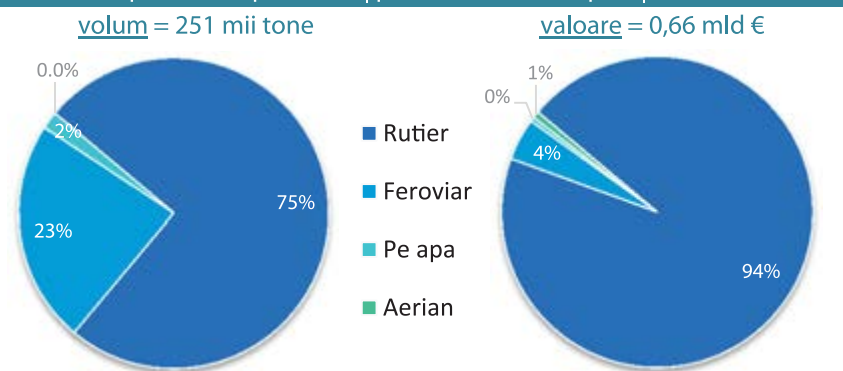
Structura importurilor din Cehia | pe moduri de transport | 2011



Principalii importatori:

Porsche Romania, Porsche Leasing, Procter & Gamble, Petrotub, Celestica (Romania), Lisa Draxlmaier, Dacia Renault, Dm Draxlmaier, Astra Vagoane, Cefin, Automobile Componente Electrice, Zentiva, Philip Morris, Valeo, Secpral Pro Instalatii, INA Schaeffler, Lear Corporation, Kronospan, Darimex, Continental Automotive, Michelin

Structura exporturilor spre Cehia | pe moduri de transport | 2011



Principalii exportatori:

Yazaki, Alro, Auto Chassis International, Johnson Controls, Continental Automotive, ArcelorMittal Galati, Celestica (Romania), Dacia Renault, BMT Romania, Autoliv Romania, Takata-Petri, Honeywell Garrett, Electrolux Romania, Astra Vagoane Arad, Frigoglass Romania, Compa, Artrom, Otelinox, Michelin, Technosteel, Cersanit Romania, Silcotub

Sursa: Institutul de Statistica din Cehia, calcul InterBiz

Tabel 45: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Cehia | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	56%	81%	78%	77%	Rutier	69%	88%	90%	92%
Feroviar	44%	19%	22%	22%	Feroviar	26%	8%	8%	7%
Pe apa	0%	0%	0%	0%	Pe apa	0%	0%	0%	0%
Aerian	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	Aerian	0%	0%	1%	0%
TOTAL ('000 tone)	525	484	480	492	TOTAL (mil €)	1.427	918	1.134	1.290
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	68%	89%	93%	75%	Rutier	89%	95%	98%	94%
Feroviar	26%	10%	5%	23%	Feroviar	7%	2%	1%	4%
Pe apa	0%	1%	1%	2%	Pe apa	0%	0%	0%	0%
Aerian	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	Aerian	0%	1%	1%	1%
TOTAL ('000 tone)	170	142	163	251	TOTAL (mil €)	391	325	505	665

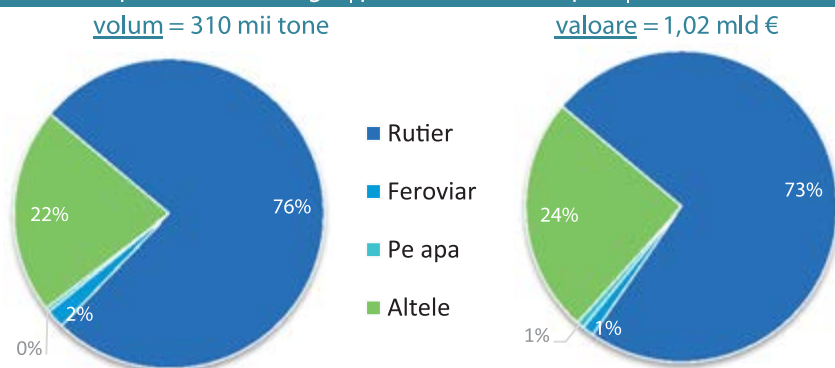
Sursa: Institutul de Statistica din Cehia, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Cehia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

ROMANIA - BELGIA

Grafic 38: Structura schimburilor comerciale de marfuri | pe moduri de transport

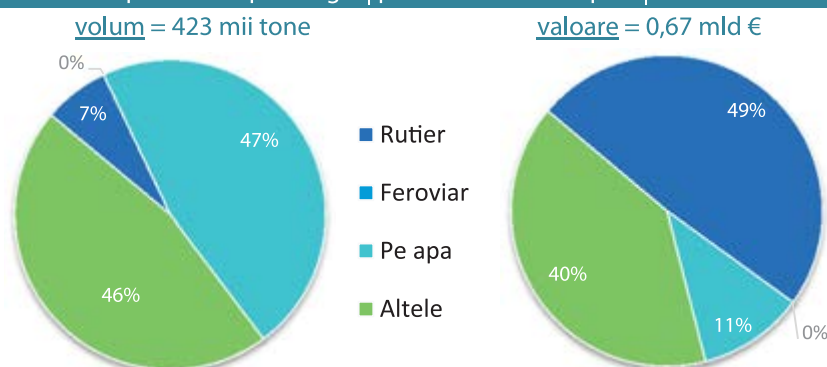
Structura importurilor din Belgia | pe moduri de transport | 2011



Principalii importatori:

Connectronics, Otelinox, Johnson Controls, Dacia Renault, Faurecia Seating, Dialoco Grup, Mediplus Exim, Texaco Lubricants, Spumotim, BMT Romania, Balkan Ro Trade & Construction, Piritex, Volvo Romania, Compa, Masterplast Romania, Bellinea, Philip Morris, Monsanto, Johnson Controls, Atlas Copco

Structura exporturilor spre Belgia | pe moduri de transport | 2011



Principalii exportatori:

Sophore, Yazaki, Connectronics, BMT Romania, OMV Petrom, Takata-Petri, Compa, Rulmenti, Continental Automotive, Leoni Wiring, Dialoco Grup, ArcelorMittal, LVD Napomar, Italsofa Romania, Bellinea, Robotex, Martelli Europe, Automobile Componente Electrice, Bmtech, Bernartex Romania, Calypso

Sursa: Institutul de Statistica din Belgia, calcul InterBiz

Tabel 46: Schimburile comerciale de marfuri Romania - Belgia | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	64%	61%	69%	76%	Rutier	64%	70%	70%	73%
Feroviar	5%	10%	2%	2%	Feroviar	5%	4%	2%	1%
Pe apa	3%	3%	1%	0%	Pe apa	1%	2%	1%	1%
Altele/ necunoscut	28%	26%	28%	22%	Altele/ necunoscut	27%	22%	25%	24%
TOTAL ('000 tone)	243	263	295	310	TOTAL (mil €)	1.099	749	888	1.023
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	20%	11%	16%	7%	Rutier	47%	49%	50%	49%
Feroviar	0%	0%	0%	0%	Feroviar	0%	0%	0%	0%
Pe apa	31%	70%	66%	47%	Pe apa	8%	12%	12%	11%
Altele/ necunoscut	49%	18%	18%	46%	Altele/ necunoscut	44%	39%	37%	40%
TOTAL ('000 tone)	189	245	348	423	TOTAL (mil €)	414	425	548	666

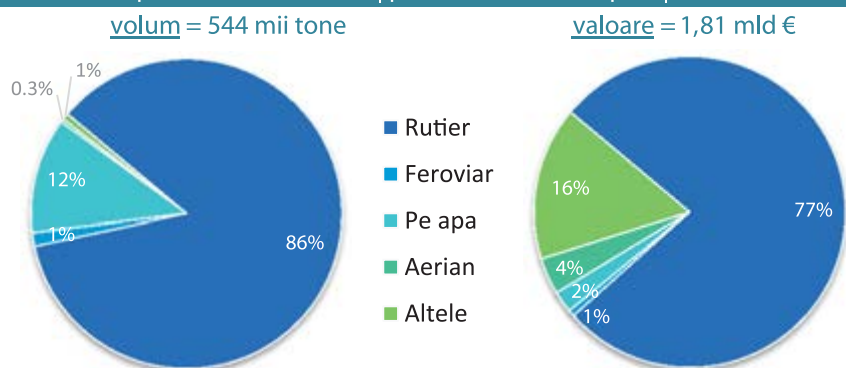
Sursa: Institutul de Statistica din Belgia, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Belgia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

ROMANIA - OLANDA

Grafic 39: Structura schimburilor comerciale de marfuri | pe moduri de transport

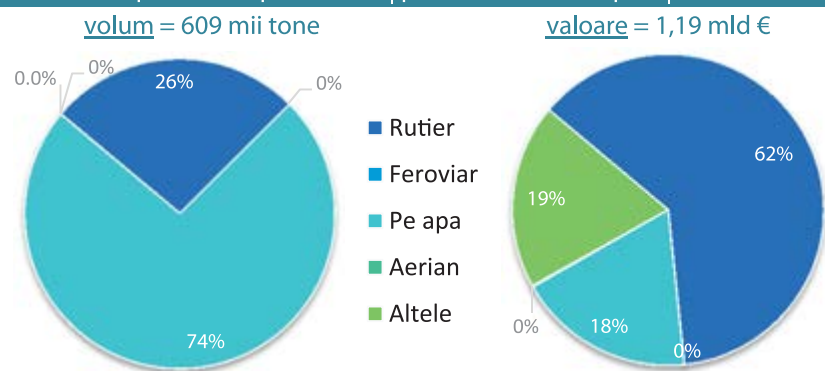
Structura importurilor din Olanda | pe moduri de transport | 2011



Principalii importatori:

Oltchim, EVW Holding, Nuon Energy, PSR Romania, Navrom, Mediplus Exim, OMV Petrom, Stylmex, Polisano, Arctic, Valtec Comercial Romania, Johnson Wax, Romlelie, Pemstar Romania, Ifantis Farm, Solectron, Automecanica, Kraft Foods, Romstal, Three Pharm, Scania

Structura exporturilor spre Olanda | pe moduri de transport | 2011



Principalii exportatori:

Santierul Naval, Solectron, Tricostar, Koyo Romania, Continental Automotive, Connectronics, PSR Romania, Stylmex, Severnav, Romflex, Incstar, Italsofa, Shipyard Atg, Plusfood Constanta, Romlelie, J & R Enterprises, Future, ArcelorMittal, Alro, OMV Petrom, Class Furn Romania

Sursa: Institutul de Statistica din Olanda, calcul InterBiz

Tabel 47: Schimburile comerciale de marfuri Romania - Olanda | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	82%	76%	75%	86%	Rutier	78%	76%	77%	77%
Feroviar	1%	1%	2%	1%	Feroviar	0%	1%	1%	1%
Pe apa	16%	21%	19%	12%	Pe apa	3%	5%	3%	2%
Aerian	0,1%	0,5%	0,8%	0,3%	Aerian	4%	4%	5%	4%
Altele/ necunoscut	0%	1%	3%	1%	Altele/ necunoscut	15%	14%	13%	16%
TOTAL ('000 tone)	349	488	494	544	TOTAL (mil €)	1.844	1.370	1.629	1.805
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	17%	20%	43%	26%	Rutier	52%	60%	69%	62%
Feroviar	0%	0%	0%	0%	Feroviar	0%	0%	0%	0%
Pe apa	83%	80%	55%	74%	Pe apa	30%	20%	15%	18%
Aerian	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Aerian	0%	0%	0%	0%
Altele/ necunoscut	0%	0%	3%	0%	Altele/ necunoscut	17%	20%	16%	19%
TOTAL ('000 tone)	515	659	450	609	TOTAL (mil €)	913	958	942	1.187

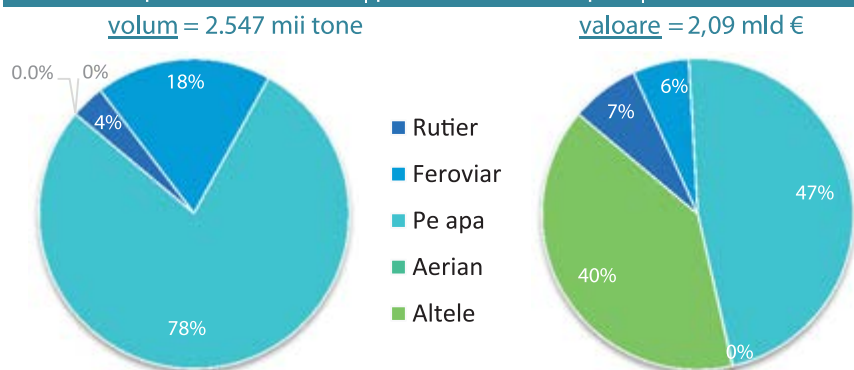
Sursa: Institutul de Statistica din Olanda, calcul InterBiz

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Olanda, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

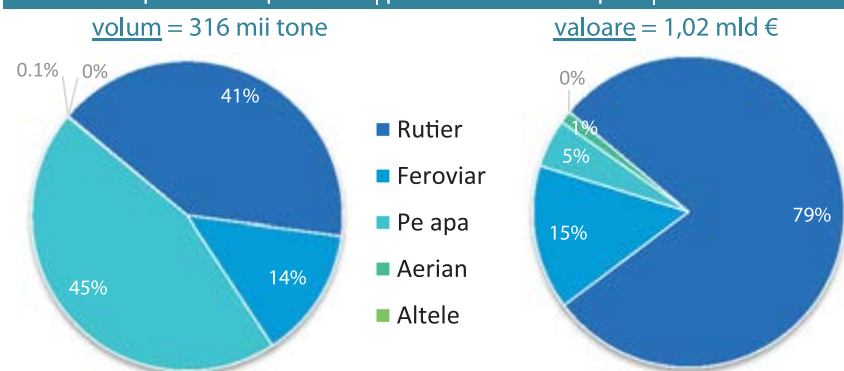
ROMANIA - RUSIA

Grafic 40: Structura schimbului comercial de marfuri | pe moduri de transport

Structura importurilor din Rusia | pe moduri de transport | 2011



Structura exporturilor spre Rusia | pe moduri de transport | 2011



Sursa: Institutul de Statistica din Rusia, calcul InterBiz

Tabel 48: Schimburi comerciale de marfuri Romania - Rusia | structura pe mod de transport | volum si valoare

Volum, pe moduri de transport, 2008 – 2011					Valoare, pe moduri de transport, 2008 – 2011				
IMPORT					IMPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	1%	2%	2%	4%	Rutier	2%	4%	5%	7%
Feroviar	37%	10%	11%	18%	Feroviar	12%	5%	4%	6%
Pe apa	62%	88%	87%	78%	Pe apa	47%	60%	62%	47%
Aerian	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Aerian	0%	0%	0%	0%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	38%	31%	29%	40%
TOTAL ('000 tone)	6.107	3.647	3.895	2.547	TOTAL (mil €)	3.330	1.505	2.040	2.093
EXPORT					EXPORT				
Mod transport	2008	2009	2010	2011	Mod transport	2008	2009	2010	2011
Rutier	70%	74%	67%	41%	Rutier	66%	54%	74%	79%
Feroviar	22%	10%	17%	14%	Feroviar	14%	4%	6%	15%
Pe apa	7%	13%	15%	45%	Pe apa	9%	15%	7%	5%
Aerian	1,6%	2,2%	1,1%	0,1%	Aerian	11%	28%	12%	1%
Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%	Altele/ necunoscut	0%	0%	0%	0%
TOTAL ('000 tone)	127	93	153	316	TOTAL (mil €)	610	515	831	1.018

Sursa: Institutul de Statistica din Rusia, calcul InterBiz

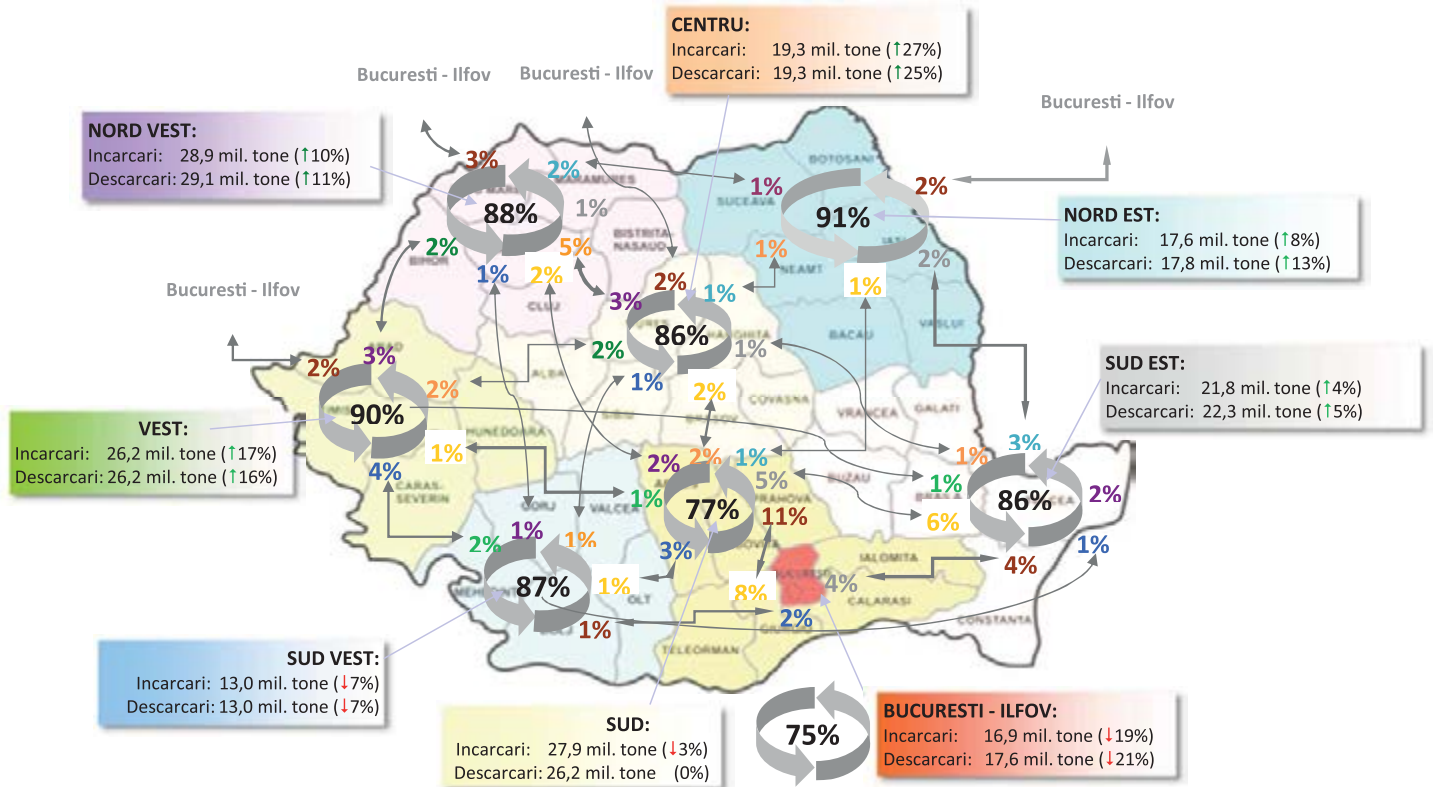
Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Rusia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011, detaliat in [Anexa](#).

4.3.4. Analiza transportului rutier de marfuri, la nivel regional

- › Principalele fluxuri de marfuri la nivel national sunt originate din regiunile Sud si Bucuresti – Ilfov.
- › Din schema de mai jos observam ca cele mai multe transporturi rutiere de marfuri se realizeaza intra-regional, cea mai mare pondere fiind in regiunea Nord-Est (91% din total incarcari-descarcari in regiune), iar cea mai mica pondere este in Bucuresti-Ilfov (75%).

Schema 14: Fluxuri regionale in transportul rutier de marfa

Transportul rutier de marfuri in Romania | fluxuri regionale | 2011



PRODUSE



SCHWARZMÜLLER - SPECIALISTUL DVS. ÎN SOLUȚII DE TRANSPORT

- ▮ **PROMOTOR ÎN CONSTRUCȚIA VEHICULELOR CU GREUTATE REDUSĂ**
Dezvoltarea continuă în domeniul vehiculelor cu greutate redusă oferă clienților posibilitatea de a transporta cu 1.500 kg mai multă marfă, în comparație cu 15 ani în urmă.
- ▮ **INDIVIDUALITATE ȘI FLEXIBILITATE**
O mare parte din vehicule sunt special construite conform dorințelor clienților. Astfel Schwarzmüller poate reacționa cu multă flexibilitate.
- ▮ **EXPERIENȚĂ**
Firma Schwarzmüller există de peste 140 de ani și a folosit mereu acest avantaj în comparațiile cu concurența.
- ▮ **PALETA DE PRODUSE**
Schwarzmüller este producătorul de remorci, suprastructuri și semiremorci, cu cea mai variată paletă de produse din Europa.
- ▮ **SERVICE**
Alături de producția de vehicule noi, Schwarzmüller activează și în vânzări de vehicule rulate, închirieri de vehicule, vânzări de piese de schimb și oferă clienților asistență service în peste 10 unități service partenere în 20 de țări europene.

SCHWARZMÜLLER



Certificat de



Programul de instruire în conducere ECO



ECOfect este un program de instruire susținut de Academia IRU care permite conducătorilor auto să conducă într-un mod ecologic mult mai eficient și să reducă consumul de combustibil

Acest program îmbină cele mai recente tehnologii, tehnici avansate de instruire și siguranță concepute special pentru sectorul transportului rutier. Acest program include tehnici, instruire și instrumente de monitorizare pentru reducerea costurilor de combustibil mai eficient în întreaga Europă.

ECOfect oferă informații și expertiză centrelor de formare și operatorilor de transport interesați de conducerea ecologică. Susținut de Comisia Europeană, acest program ajută la promovarea integrării modulului de instruire în conducerea ecologică în calificarea și certificarea în mod profesional a conducătorului auto.

După instruirea **ECOfect**:

- Șoferii vor fi mai puțin stresați și oboseți și mult mai productivi
- Companiile vor fi mult mai eficiente și mai competitive, economisind până la mii de euro pe lună
- Centrele de instruire vor oferi calificare și cunoștințe prin ajutorul pe care îl primesc de la formatori profesioniști

Descoperiți azi!

www.ecoeffect.org

4.4. Analiza mediului concurential

4.4.1. Principalii indicatori ai mediului concurential

- ▶ La sfarsitul anului 2011, pe piata transportului rutier de marfuri erau inregistrate ~25.550 firme, din care ~24.900 au fost active cu ~ 95.700 angajati si o cifra de afaceri cumulata de 5,3 mld. €.
- ▶ De asemenea, in 2011 erau inregistrate 1.390 firme din alte activitati anexe transporturilor (logistica, case de expeditii) din care 1.280 au fost active. Cifra de afaceri cumulata a acestora a fost de 1,3 mld €, din care ~28% a provenit din activitatea de transport, diferenta reprezentand venituri din activitati anexe transporturilor: logistica, manipulari, case de expeditii, distributie si comert, ambalare, comisionare vamala.
- ▶ In plus, in anul 2011 erau inregistrate 470 firme de depozitare, din care 340 au fost active. Cifra de afaceri cumulata a acestora a fost de 0,3 mld €, din care ~5% a provenit din activitatea de transport. Majoritatea firmelor de depozitare activeaza in sectorul agricol (depozitarea cerealelor).

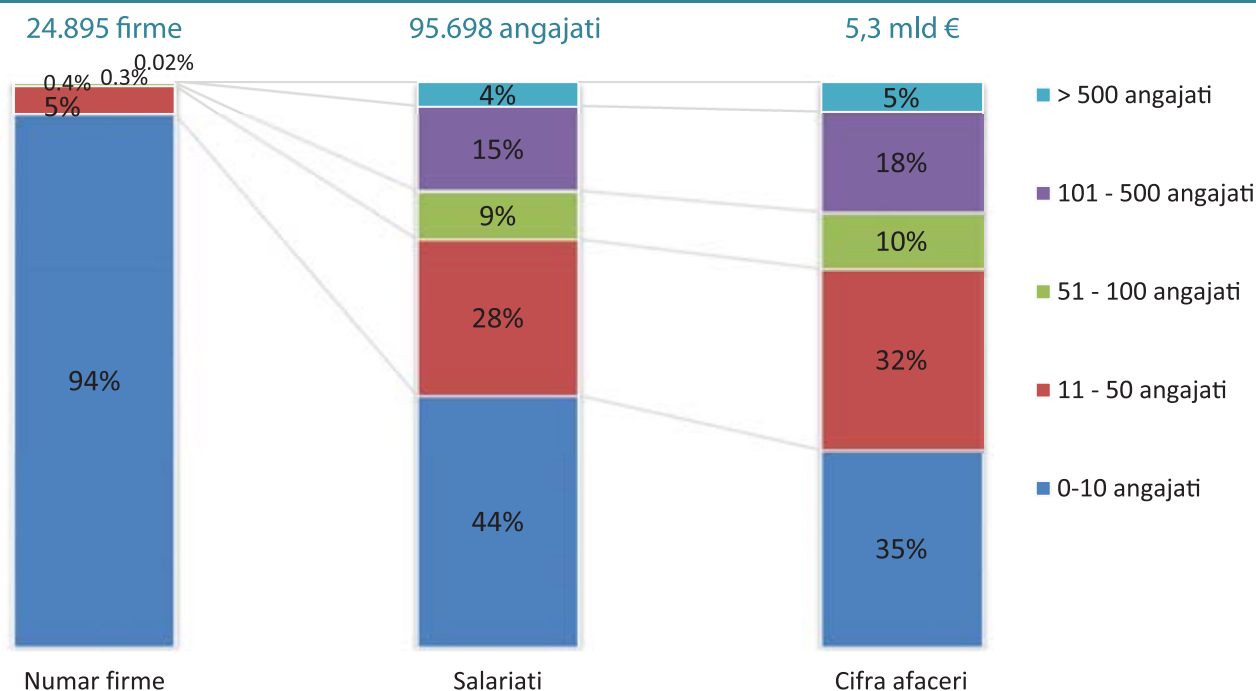
Tabel 49: Transportul rutier de marfa | mediul concurential

Principalii indicatori ai mediului concurential, 2008 – 2011						
Indicatori	U.M.	2008	2009	2010	2011	2011 / 2008
Transport rutier de marfa						
Numar firme	Nr.	21.741	22.459	23.666	24.895	↑15%
Venituri cumulate	Mil. €	4.756	3.683	4.328	5.286	↑11%
Marja profitului net	%	4%	3%	3%	3%	↓0,4 pp
Investitii brute	Mil. €	1.007	403	446	731	↓27%
Angajati	Nr.	92.818	87.805	84.556	95.698	↑3%
Productivitate	'000 € / angajat	51	42	51	55	↑8%
Depozitare						
Numar firme	Nr.	237	291	320	339	↑43%
Venituri cumulate	Mil. €	239	183	210	288	↑20%
Marja profitului net	%	17%	20%	21%	15%	↓1,6 pp
Investitii brute	Mil. €	61	29	41	68	↑10%
Angajati	Nr.	3.253	3.790	3.820	4.238	↑30%
Productivitate	'000 € / angajat	73	48	55	68	↓8%
Alte activitati anexe transporturilor (operatori logistica, case expeditii)						
Numar firme	Nr.	1.092	1.155	1.217	1.279	↑17%
Venituri cumulate	Mil. €	1.177	890	1.143	1.313	↑11%
Marja profitului net	%	5%	5%	4%	5%	↓0,3 pp
Investitii brute	Mil. €	126	102	117	142	↑13%
Angajati	Nr.	11.343	10.461	11.395	12.219	↑8%
Productivitate	'000 € / angajat	104	85	100	107	↑3%

Surse: ONRC, calcul InterBiz

Grafic 41: Transportul rutier de marfa | mediul concurential dupa marimea firmelor

Mediul concurential in transportul rutier de marfa | dupa marime firme | 2011



Surse: ONRC, MF, calcul InterBiz

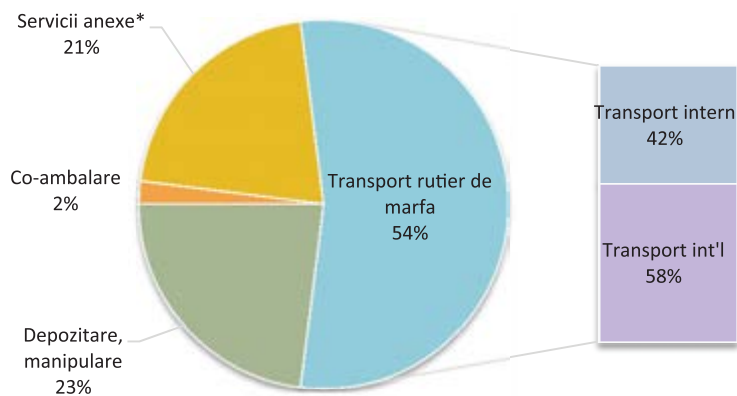
Structura veniturilor firmelor si a parcului auto

In Aug 2012 InterBiz a realizat o cercetare de piata la care au raspuns 63 firme importante, din care 35 de transport si 28 de logistica. In urma cercetarii a rezultat faptul ca veniturile din transport rutier de marfa in anul 2011 au reprezentat 54% din total venituri, in scadere fata de 56% in 2010.

Remarcam faptul ca piata are tendinta de omogenizare, in sensul ca firmele de logistica si-au crescut ponderea veniturilor din transport de la 26% in 2010 la 28% in 2011, in timp ce firmele de transport si-au crescut ponderea veniturilor din servicii anexe transporturilor de la 19% la 21%.

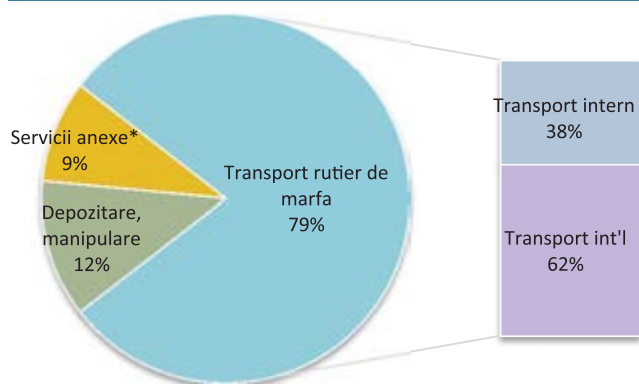
Principala concluzie este faptul ca firmele mari de transport si logistica au inceput sa ofere servicii integrate beneficiarilor, in timp ce simpla activitate de transport este realizata de firmele mai mici.

Grafic 42: Veniturile firmelor de transport si logistica – total
Structura veniturilor firmelor de transport si logistica | 2011



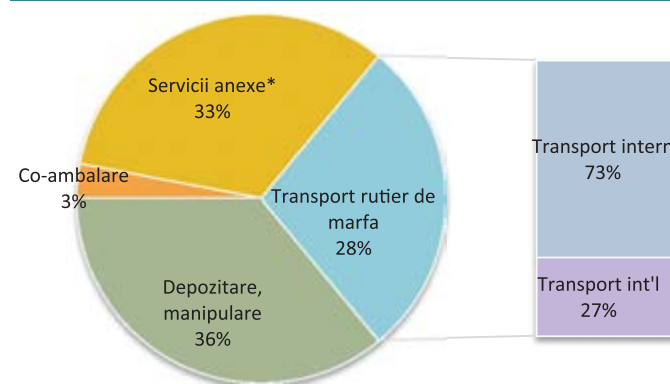
Grafic 43: Veniturile firmelor de transport | structura

Structura veniturilor firmelor de transport | 2011



Grafic 44: Veniturile firmelor de logistica | structura

Structura veniturilor firmelor de logistica | 2011



Potrivit ARR, in Martie 2012, in Romania erau 26.610 operatori autorizati pentru transportul marfurilor (27.200 in 2008) ce aveau in dotare 111.160 autovehicule >3,5 to (118.500 in 2008).

Din total autovehicule, 71,5% erau in proprietatea operatorilor, 15,2% erau in leasing si 13,3% erau inchiriate.

Mentiune: statistica ARR include atat flota transportatorilor specializati cat si flota firmelor ce efectueaza transport pe cont propriu. In Mar 2013 la ARR figurau 28.344 transportatori de marfa, din care 27.075 operatori contra cost cu 115.876 vehicule si 1.272 operatori pe cont propriu cu 4.571 vehicule.

Grafic 45: Parcul auto | dupa masa maxim autorizata

Parcul auto transport marfa, dupa masa totala maxim autorizata

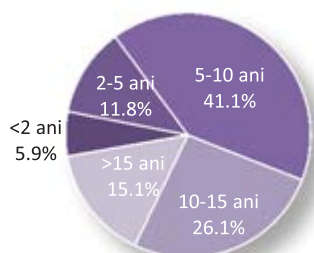
2008 = 117.400 autovehicule >3,5 to Mar 2012 = 111.200 autovehicule >3,5 to



Grafic 46: Parcul auto | dupa vechime

Parcul auto transport marfa, dupa varsta

Mar 2012 = 111.200 autovehicule >3,5 to



Grafic 47: Parcul auto | dupa tip detinere

Parcul auto transport marfa, dupa tip detinere

2008 = 117.400 autovehicule >3,5 to

Mar 2012 = 111.200 autovehicule >3,5 to



Reprezentare regionala a transportatorilor rutieri de marfuri

Cele mai mari venituri cumulate le-au inregistrat firmele de transport rutier de marfa din Bucuresti si judetele Arges, Bihor, Timis si Cluj.

Tabel 50: Transportul rutier de marfa | competitie regionala

Transportul rutier de marfuri / competitie la nivel regional / 2009 - 2011													
Nr.	Judet	Auto tractoare*		Semi remorci*	Nr. firme**	Cifra de afaceri (Mil.€)			Angajati (numar)			Marja profitului net	
		2011	2011			2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2010
1	Bucuresti	5.232	16.844	3.218		370	421	480	8.413	8.633	9.141	5%	5%
2	Arges	1.142	2.688	1.141		223	290	367	3.426	3.857	4.584	3%	3%
3	Bihor	1.404	3.479	1.582		212	275	336	4.799	5.418	6.031	3%	3%
4	Timis	1.280	2.789	942		164	228	307	10.794	4.084	4.640	3%	3%
5	Cluj	907	2.355	1.595		159	195	283	3.945	4.423	5.470	4%	4%
6	Prahova	973	2.010	730		174	210	256	3.833	4.057	4.497	3%	4%
7	Arad	956	2.163	790		130	174	230	2.651	2.937	3.500	3%	3%
8	Sibiu	734	1.919	693		133	171	202	2.756	3.065	3.583	4%	3%
9	Constanta	1.847	3.569	1.195		101	165	191	2.739	2.842	3.264	2%	3%
10	Brasov	862	1.707	845		123	152	185	2.912	3.288	3.742	3%	4%
11	Ilfov	789	1.595	931		111	125	177	2.708	2.489	3.271	2%	2%
12	Suceava	927	2.024	838		87	120	167	2.050	2.352	2.909	3%	3%
13	Salaj	442	1.074	408		79	101	142	1.216	1.240	1.392	3%	3%
14	Maramures	669	1.537	738		87	107	133	1.881	2.097	2.391	3%	3%
15	Alba	507	1.272	615		78	101	120	1.638	1.836	2.176	3%	4%
16	Hunedoara	636	1.333	434		85	104	117	2.226	2.280	2.532	0%	2%
17	Harghita	443	990	312		73	90	97	1.552	1.597	1.784	1%	2%
18	Dolj	611	1.424	435		52	71	94	1.261	1.517	1.780	2%	3%
19	Mures	619	1.436	710		70	82	91	2.113	1.835	2.051	3%	3%
20	Satu Mare	461	1.131	383		55	64	85	1.098	1.242	1.467	3%	3%
21	Dambovita	656	1.361	580		48	64	83	3.646	1.105	1.311	3%	3%
22	Covasna	275	778	257		60	68	82	1.148	1.179	1.348	3%	3%
23	Valcea	493	1.122	630		52	61	77	1.506	1.663	1.982	4%	4%
24	Calarasi	435	893	229		48	73	75	858	880	1.111	2%	2%
25	Iasi	432	1.120	437		48	50	66	983	1.074	1.367	2%	2%
26	Bacau	809	1.657	480		39	51	64	940	1.028	1.252	2%	3%
27	Braila	356	806	311		24	33	56	452	500	680	3%	2%
28	Gorj	495	942	418		36	44	54	871	1.001	1.153	3%	4%
29	Ialomita	500	928	274		30	40	50	1.002	987	1.023	3%	3%
30	Galati	876	1.491	365		26	38	50	973	974	1.244	2%	2%
31	Buzau	451	960	471		25	34	49	597	705	920	4%	6%
32	Bistrita Nasaud	343	832	374		24	31	40	563	619	868	3%	4%
33	Neamt	575	1.069	378		30	33	38	798	1.882	922	3%	4%
34	Mehedinti	294	592	218		27	32	36	651	693	795	2%	3%
35	Giurgiu	255	525	291		24	28	30	437	518	612	3%	3%
36	Olt	257	595	221		21	26	28	278	285	388	3%	2%
37	Caras Severin	297	573	207		17	22	27	434	506	662	3%	4%
38	Vrancea	296	596	240		17	21	24	425	489	533	3%	3%
39	Botosani	145	319	105		15	20	22	5.804	319	330	4%	4%
40	Teleorman	220	594	243		10	12	17	176	208	341	4%	3%
41	Tulcea	156	366	143		10	12	17	270	300	453	2%	3%
42	Vaslui	213	473	147		9	10	12	247	271	299	4%	7%

* - vehicule inmatriculate definitiv

Surse: DRPCIV, ONRC, calcul InterBiz

** - firme inregistrate (inclusiv cele fara activitate)

4.4.2. Top 40 companii de transport rutier de marfuri, dupa cifra de afaceri, 2008 - 2011

Pe piata transporturilor rutiere de marfuri sunt 4 categorii de jucatori:

- > **specializati**: majoritatea din clasamentul de mai jos
- > **servicii logistice**. Firmele de logistica si case de expeditii ce au in dotare si flota proprie: Tibbett Logistics (fosta Delamode), DB Schenker-Romtrans, Aquila, DSV, FM Logistic, Karl Heinz Dietrich, Duvenbeck, Calberson, Gebruder Weiss, Viator & Vektor, Triton, DHL, TNT, Kuehne + Nagel, Gefco, KLG, Quehenberger, H.Essers, OTZ, Ahead Logistics, CEVA, Dachser Romfracht, Roher etc.
- > **nespecializati**. Firme ce nu au activitate principala transporturi, dar efectueaza transporturi si pentru terti: PA&CO International (158 autovehicule), Rompetrol (58), Tiger Amira (71), Diarom, Polaris M. Holding (147), Interbrands (94), Atlas Galati (91), Halofin, Spedition UMB etc
- > **pe cont propriu**. Firme cu diverse activitati ce transporta in cont propriu cu flota proprie: Transilvania General Import Export (>600 autovehicule), Arabesque (520), OMV Petrom (370), Romprest (219), Rosal (252), REBU (163), Macromex, Interbrands, Ben & Ben, Trans Bitum, Cerealis, Euro Activ, Romstrade, Alpin 57 Lux, Romaqua, Quadrant (Pepsi) etc

- > In anul 2011 cifra de afaceri cumulata a top 40 transportatori a fost de 857 mil €, in crestere cu 25% fata de anul 2010. Veniturile acestora au reprezentat 16% din cifra de afaceri cumulata a tuturor firmelor de transport rutier de marfa, in crestere fata de 12% in anul 2008.
- > In 2012 Edy Int'l Spedition nu va mai fi cel mai mare transportator, acesta fiind in insoventa si cu parcul auto injumatatit.
- > Totodata, cifra de afaceri a top 25 firme de servicii anexe transporturilor rutiere de marfuri a fost de 688 mil €, in crestere cu 9% fata de anul 2010.
- > In 2013 flota auto a top 40 transportatori a insumat 7.771 autovehicule, reprezentand numai 7% din parcul auto total autorizat de ARR.

Tabel 51: Top transportatori rutieri de marfuri | specializati

Top 40 transportatori rutieri de marfuri, dupa cifra de afaceri, 2008 - 2011									
Nr	Compania	Judet	Cifra de afaceri (mil €)				Flota auto		
			2008	2009	2010	2011	2008	2011	ian 2013
1	Edy International Spedition SA	Hunedoara	74,6	55,9	67,6	70,8	861	899	415
2	Waberer's Romania SA	Harghita	39,5	40,6	46,3	48,9	418	459	487
3	Dumagas Transport SA	Dolj	39,0	28,3	38,0	48,5	368	521	527
4	Transcondor SA	Arad	21,4	22,9	27,1	38,6	181	321	351
5	International Lazar Company SRL	Arges	35,9	29,8	31,2	36,4	288	278	310
6	Dunca Expeditii SA	Timis	32,4	26,6	32,0	35,7	491	431	450
7	Transmec Ro SRL	Cluj	11,3	12,1	18,5	33,5	85	122	128
8	Tir Express SRL	Timis	0,2	15,9	27,9	32,3	-	105	156
9	Transpeco Logistics & Distribution SA	Bucuresti	18,0	20,2	20,1	30,9	285	310	329
10	Duvenbeck Logistik SRL	Brasov	13,7	13,4	18,6	26,0	61	100	190
11	Carrion Expedition SRL	Cluj	-	-	6,3	25,3	-	301	440
12	Total N S A SRL	Sibiu	12,4	11,3	17,3	23,2	111	156	181
13	Int. Transporte Popovici SRL	Covasna	14,9	14,8	19,5	22,9	86	138	84
14	Com Divers Auto Ro SA	Arges	13,5	13,4	16,8	22,8	133	220	240
15	Logistic E Van Wijk SRL	Cluj	13,3	13,8	18,2	21,7	124	170	180
16	H. Essers Transport SRL	Bihor	11,0	13,2	17,7	20,6	152	257	441
17	Holleman Special Transport & Project Cargo SRL	Bucuresti	9,2	12,0	11,6	19,1	36	48	56
18	Dianthus Company SRL	Arges	7,9	8,4	11,8	19,0	143	166	256
19	Lagermax Autotransport SRL	Arad	24,3	14,2	15,9	18,2	120	134	144
20	Frigoexpres SA	Bihor	20,2	14,1	17,3	18,0	327	203	176
21	Skiptrans SRL	Cluj	3,6	5,7	9,6	16,6	46	148	140
22	Carpat Cemtrans SRL	Bucuresti	27,6	14,0	13,3	16,4	na	30	43
23	Trans Car SRL	Sibiu	22,8	18,3	16,3	16,1	240	218	174
24	Vlase Spedition SRL	Ialomita	1,4	12,6	16,5	15,9	226	204	210
25	Viator & Vektor Ro SRL	Arges	10,3	10,5	13,7	14,6	100	103	113
26	MVT Logistik SRL	Timis	9,5	12,1	14,9	14,4	106	99	113
27	Hartltrans Romania SRL	Timis	4,3	6,8	9,4	14,1	na	93	100
28	Galassini Romania SRL	Bihor	15,9	12,3	14,4	12,8	70	90	68
29	Cartrans Preda SRL	Prahova	17,4	14,4	13,4	12,7	175	137	204
30	Vectra International SRL	Brasov	8,7	8,9	9,8	12,5	197	82	96
31	Ravitex SRL	Bihor	3,9	5,3	9,3	11,7	33	59	87
32	Pankarpathia SRL	Bihor	5,7	7,4	10,8	10,4	67	101	98
33	Trans Euro Express 94 SRL	Bucuresti	2,5	2,1	4,3	10,1	74	109	116
34	Oprean SRL	Alba	8,3	6,9	8,2	10,0	110	93	102
35	Klacska Romania SRL	Bucuresti	7,4	8,0	9,4	10,3	80	95	97
36	Willi Betz Romania SRL	Bucuresti	5,1	7,0	9,4	9,9	70	87	80
37	Filip SRL	Arad	4,3	4,7	7,2	9,2	76	106	84
38	OTZ Spedition SRL	Buzau	-	-	2,3	9,1	120	136	154
39	Step One SRL	Calarasi	6,8	5,3	6,7	9,1	95	91	83
40	Interliner Transport SRL	Timis	6,9	6,3	7,3	9,0	63	69	68
TOP 40 total (mil €)			581,5	549,5	685,9	857,3	6.320	7.489	7.771
... modificare anuala			-	↓6%	↑25%	↑25%			

Surse: MF, ARR, calcul InterBiz, companiile

Performante Top 40 transportatori rutieri de marfuri, 2008 - 2011									
Nr	Compania	Marja profit net (profit net / CA)				Productivitate (CA / angajat) '000 €			
		2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
1	Edy International Spedition SA	(12%)	(4%)	(2%)	(2%)	52	49	59	59
2	Waberer's Romania SA	(10%)	(4%)	(1%)	0%	63	62	72	71
3	Dumagas Transport SA	(3%)	(5%)	(8%)	(2%)	76	56	57	63
4	Transcondor SA	(19%)	19%	(1%)	0%	72	83	80	95
5	International Lazar Company SRL	(4%)	(1%)	0%	0%	99	69	73	87
6	Dunca Expeditii SA	(11%)	(14%)	0%	2%	55	48	56	61
7	Transmec Ro SRL	1%	2%	2%	1%	151	130	148	160
8	Tir Express SRL	(60%)	0%	0%	0%	15	111	135	139
9	Transpeco Logistics & Distribution SA	40%	40%	22%	25%	36	53	52	72
10	Duvenbeck Logistik SRL	1%	0%	3%	5%	97	72	65	79
11	Carrion Expedition SRL	-	-	2%	0%	-	-	42	77
12	Total N S A SRL	2%	1%	3%	0%	93	72	91	93
13	Int. Transporte Popovici SRL	(17%)	(1%)	1%	1%	86	96	107	95
14	Com Divers Auto Ro SA	2%	2%	3%	3%	73	68	70	74
15	Logistic E Van Wijk SRL	3%	8%	8%	5%	68	64	72	72
16	H. Essers Transport SRL	(4%)	3%	3%	(1%)	66	75	135	208
17	Holleman Special Transport & Project Cargo SRL	16%	5%	6%	5%	146	151	142	220
18	Dianthus Company SRL	(2%)	2%	8%	11%	85	85	94	96
19	Lagermax Autotransport SRL	0%	0%	1%	3%	82	55	71	75
20	Frigoexpres SA	1%	0%	(2%)	1%	59	46	51	51
21	Skiptrans SRL	4%	13%	10%	12%	75	84	135	92
22	Carpat Cemtrans SRL	(1%)	2%	2%	1%	413	206	202	245
23	Trans Car SRL	(6%)	(3%)	(5%)	(3%)	90	65	59	63
24	Vlase Spedition SRL	3%	1%	0%	0%	19	44	44	43
25	Viator & Vektor Ro SRL	(7%)	2%	0%	0%	79	80	86	93
26	MVT Logistik SRL	4%	2%	2%	0%	67	57	61	61
27	Hartltrans Romania SRL	4%	3%	2%	2%	72	56	42	39
28	Galassini Romania SRL	0%	0%	0%	0%	81	57	83	95
29	Cartrans Preda SRL	(18%)	(3%)	0%	16%	63	66	60	60
30	Vectra International SRL	1%	3%	4%	5%	67	66	66	74
31	Ravitex SRL	0%	3%	5%	5%	65	48	55	63
32	Pankarpathia SRL	2%	0%	1%	1%	220	85	102	105
33	Trans Euro Express 94 SRL	(10%)	19%	2%	3%	52	45	55	63
34	Oprean SRL	0%	0%	0%	2%	46	42	48	55
35	Klaccka Romania SRL	(8%)	7%	6%	5%	64	61	60	63
36	Willi Betz Romania SRL	(27%)	(30%)	(28%)	(13%)	60	66	62	75
37	Filip SRL	0%	1%	1%	6%	69	64	75	83
38	OTZ Spedition SRL	-	-	1%	0%	-	-	39	37
39	Step One SRL	2%	(2%)	0%	0%	47	50	60	64
40	Interliner Transport SRL	14%	16%	1%	4%	96	91	85	93

Surse: MF, calcul InterBiz

Tabel 52: Top prestatori servicii anexe transporturilor rutiere | logistica, depozitare

Top 25 prestatori servicii anexe transporturilor rutiere, dupa cifra de afaceri, 2008 – 2011								
Nr	Compania	Judet	Cifra de afaceri (mil €)				Logistica 2011	
			2008	2009	2010	2011	Spatii depozitare (mp)	Flota auto (nr)
1	Aquila Part Prod Com SRL	Prahova	92,9	88,6	101,3	116,2	40.000	491*
2	Schenker Romtrans SA	Bucuresti	76,2	17,2	62,3	74,5	69.200	90**
3	Havi Logistics SRL	Bucuresti	50,5	45,6	44,7	44,8	12.000	28*
4	Gefco Romania SRL	Bucuresti	23,3	23,0	33,7	43,6	105.000	na
5	Tibbett Logistics & Retail Services	Ilfov	12,7	19,1	30,3	36,5	100.000	379**
6	Kuehne+Nagel SRL	Giurgiu	20,2	13,0	27,8	36,3	30.000	na
7	Gebruder Weiss SRL	Giurgiu	15,8	15,5	23,1	33,8	19.000	na
8	Hoedlmayr Lazar Romania SRL	Arges	25,2	17,5	28,3	30,3	118.100	57*
9	DSV Solutions SRL	Ilfov	22,5	20,3	21,9	28,3	40.200	1800**
10	DHL Logistics SRL	Ilfov	9,4	18,3	31,4	23,3	na	300**
11	Calberson Romania SA	Ilfov	15,2	12,4	15,5	21,5	47.800	45**
12	FM Romania SRL	Timis	10,5	17,3	19,9	20,5	77.000	na
13	Express Interfracht Romania SRL	Ilfov	67,1	30,6	25,6	20,0	7.400	16*
14	KLG Europe Logistics SRL	Ilfov	15,6	12,3	15,5	19,7	50.500	50**
15	All Cargo Expres SRL	Timis	20,4	19,4	21,0	19,6	20.000	355**
16	Cargo Partner Expeditii SRL	Ilfov	19,8	13,7	17,7	19,1	26.600	na
17	Delamode Romania SRL	Bucuresti	23,8	24,3	28,0	14,7	14.000	na
18	Karl Heinz Dietrich International Exped SRL	Ilfov	13,7	12,2	13,2	13,2	55.000	40**
19	Rom Fracht SRL	Ilfov	10,3	7,7	9,9	13,0	1.100	na
20	OTZ Logistics SRL	Ilfov	7,4	14,0	20,1	11,7	25.500	145**
21	Quehenberger Logistics Rou SRL	Arges	12,2	8,1	9,4	10,6	12.400	1*
22	Rhenus Logistics SRL	Arges	6,0	5,8	5,9	10,4	na	na
23	Wim Bosman SRL	Prahova	5,2	4,9	6,6	9,6	15.000	34*
24	H. Essers Logistics SRL	Bihor	10,0	7,5	12,7	9,1	76.000	195**
25	Ceva Logistics SRL	Ilfov	3,3	6,9	8,1	7,5	60.600	na
TOP 25 total (mil €)			589,2	475,2	633,9	687,8	~1.052.400	
... modificare anuala			-	↓19%	↑33%	↑9%		

* flota proprie, ** flota proprie si/sau parteneri

Surse: MF, ARR, calcul InterBiz, companiile

Performante Top 25 prestatori servicii anexe transporturilor rutiere, 2008 - 2011

Nr	Compania	Marja profit net (profit net / CA)				Productivitate (CA / angajat) '000 €			
		2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
1	Aquila Part Prod Com SRL	0%	1%	2%	1%	65	59	60	68
2	Schenker Romtrans SA	5%	1%	(2%)	2%	58	104	57	70
3	Havi Logistics SRL	0%	(1%)	0%	0%	521	507	573	481
4	Gefco Romania SRL	5%	7%	6%	7%	376	324	468	573
5	Tibbett Logistics & Retail Services	7%	4%	2%	7%	47	57	42	60
6	Kuehne+Nagel SRL	3%	1%	2%	2%	100	169	289	227
7	Gebruder Weiss SRL	(4%)	(10%)	(1%)	4%	151	94	131	145
8	Hoedlmayr Lazar Romania SRL	6%	(2%)	1%	3%	156	130	202	233
9	DSV Solutions SRL	6%	3%	3%	5%	49	57	78	104
10	DHL Logistics SRL	4%	2%	2%	4%	286	537	730	517
11	Calberson Romania SA	2%	1%	1%	(4%)	110	95	131	91
12	FM Romania SRL	(10%)	(3%)	3%	(3%)	27	31	37	37
13	Express Interfracht Romania SRL	(3%)	(26%)	(30%)	1%	579	323	275	256
14	KLG Europe Logistics SRL	4%	4%	(1%)	4%	47	42	50	60
15	All Cargo Expres SRL	8%	7%	7%	7%	681	473	513	503
16	Cargo Partner Expeditii SRL	4%	(6%)	(2%)	9%	108	98	112	116
17	Delamode Romania SRL	(1%)	(1%)	4%	1%	101	76	81	139
18	Karl Heinz Dietrich International Exped SRL	21%	6%	20%	24%	35	28	30	27
19	Rom Fracht SRL	1%	3%	4%	3%	246	192	221	265
20	OTZ Logistics SRL	4%	(25%)	(29%)	(9%)	23	41	52	66
21	Quehenberger Logistics Rou SRL	1%	2%	2%	1%	165	96	108	119
22	Rhenus Logistics SRL	3%	3%	(2%)	3%	465	322	268	433
23	Wim Bosman SRL	(13%)	(5%)	0%	6%	65	66	73	94
24	H. Essers Logistics SRL	4%	1%	0%	1%	104	45	73	53
25	Ceva Logistics SRL	0%	(3%)	(7%)	2%	38	17	20	17

Surse: MF, calcul InterBiz

Tarife de transport

In perioada 2007-2009, tarifele pentru transport rutier international au scazut cu 25-30% datorita cresterii competitiei si eliminarii unor taxe legate de autorizatii. In perioada 2009-2012, tarifele pentru transportul rutier international de marfuri au crescut cu ~10% in EUR, dar raportate in LEI cresterile au fost de ~15%. De remarcat faptul ca in aceasta perioada pretul motorinei a crescut cu aprox 60%.

Tabel 53: Tarife de transport international

Exemple tarife de transport														
Iulie 2007					Martie 2009					August 2012				
Ruta	Distanta (km)	Tarif (€)	Cantitate	Tip marfa	Ruta	Distanta (km)	Tarif (€)	Cantitate	Tip marfa	Ruta	Distanta (km)	Tarif (€)	Cantitate	Tip marfa
Ungaria														
Fertöszent - Bucuresti	995	1.300	22 to	Gen	Kecskemét - Bucuresti	729	670	23,5 to	Gen	Kecskemét - Stei	335	330	23 to	Gen
Budapesta - Deva	423	500	22 to	Frigo	Kecel - Targu Mures	560	400	22 to	Gen	Debreceen - Pitesti	533	580	23,5 to	Gen
					Gyor - Arad	390	300	24 to	Frigo	Budapesta - Craiova	647	800	20 to	Gen
Germania														
Neumünster - Sibiu	1.310	650	1/3 din 22 to	Gen (grupaj)	Konstanz - Timisoara	1.230	1.180	6 to	Paleti	Schwedt - Ghimbav	1.665	1.500	21,3 to	Gen
Schroben - Tg. Secuiesc	1.300	1.800	22 to	Cartofi	Hof - Sebes	1.310	1.050	22 to	Gen	Hamm - Rasnov	1.861	1.700	21 to	Gen
Nürnberg - Bucuresti	1.550	2.000	20 to	Gen	Adersleben - Bucuresti	1.720	1.300	24 to	Gen	Teltow - Afumati	1.773	1.530	20 to	Gen
Klein Ziescht - Cluj Nap.	1.217	1.200	12 to	7ml. (palet)	Wismar - Ploiesti	1.910	1.650	22 to	Gen	Halle - Brasov	1.507	1.300	22 to	Gen
Stuttgart - Suceava	1.588	2.000	20 to (13.6 m)	Gen	Leuna - Rasnov	1.520	1.500	20,5 to	Gen	Ploiesti - Hannover	1.827	1.300	22 to	Gen
Italia														
Bergamo - Bucuresti	1.650	2.100	20 to	Gen	Aielli - Bucuresti	2.160	1.400	22 to	Gen	Odolo - Belint	1.240	1.080	22 to	Gen
Gálla d'Alba - Bucuresti	1.850	2.700	20 to	Gen	Torino - Bucuresti	1.960	1.400	22,5 to	Gen	Milano - Targoviste	1.786	1.550	22 to	Gen
Milano - Cluj Napoca	1.400	2.000	22 to	Gen	Napoli - Bucuresti	2.280	2.300	22 to	Frigo	Pisa - Husi	1.920	2.200	20 to	Gen
Torino - Calarasi	1.950	2.500	20 to	Gen	Bolgare - Oradea	1.250	700	20 to	Gen	Carrara - Arad	1.313	1.250	20 to	Gen
Padova - Ploiesti	1.470	2.200	20 to	Gen						Tocco - Constanta	2.332	2.200	20 to	Gen
Ravenna - Brasov	1.491	2.500	20 to	Gen						Massa - Arad	1.303	1.250	22 to	Gen
Bergamo - Bucuresti	1.650	2.100	20 to	Gen						Beius - Pianella	1.588	950	22 to	Gen
Treviso - Bucuresti	1.500	1.750	18 to	Gen						Dobra - Treviso	1.106	830	22 to	Gen
Franta														
Langres Mont - Bucuresti	2.150	2.150	20 to	Gen	Lille - Craiova	2.110	1.600	22 to	Legume	La Coucourde - Bacau	2.276	2.000	21 to	Gen
St Quentin - Satu Mare	1.808	2.000	20 to	Gen	Carvin - Bucuresti	2.260	1.700	23 to	Gen	Rieux - Satu Mare	2.049	1.400	22 to	Gen
					Anglet - Constanta	3.170	3.200	22 to	Frigo	Bucuresti - Pouancé	2.755	1.900	20 to	Gen
					Quadypre - Alesd	1.865	1.300	24 to	Gen	Iasi - Lyon	2.214	1.800	22 to	Gen
Austria														
Wels - Cluj	910	1.400	20 to	Gen	Viena - Focsani	1.140	900	24 to	Gen	Trieben - Bolintin	1.301	1.200	22 to	Gen
Linz - Bucuresti	1.227	1.850	21 to	Gen	Viena - Constanta	1.290	1.200	20 to	Gen	Graz - Bucuresti	1.267	1.500	20 to	Caros
Linz - Galati	1.377	1.500	22 to	Gen	Viena - Slobozia	1.190	1.050	22 to	Gen	Oberwart - Brasov	1.053	850	22 to	Gen
Graz - Bucuresti	1.135	1.700	21 to	Mere	Viena - Tulcea	1.275	1.200	20 to	Gen	Suceava - Gerasdorf	957	890	20 to	Gen
Nenzing - Bucuresti	1.634	2.000	20 to	Gen	Zwentendorf - Slobozia	1.245	1.050	22 to	Gen	Ruscova - Rohrbach	840	750	23 to	Gen
Polonia														
Kutno - Bucuresti	1.294	1.700	21 to	Frigo	Rydzyna - Oradea	900	850	20 to	Gen	Walbrzych - Radauti	1.276	1.200	23 to	Gen
Sucha Beskid - Braila	1.050	950	20 to	Gen	Cracovia - Bucuresti	1.200	1.100	23 to	Gen	Sieradz - Bucuresti	1.612	1.350	22 to	Gen
Olanda														
					Benthuizen - Bucuresti	2.190	1.950	23 to	Gen	Rotterdam - Galati	2.528	2.200	22 to	Gen
					Dinteloord - Bucuresti	2.220	1.600	23 to	Gen	Amsterdam - Ploiesti	2.189	1.850	20 to	Gen

Sursa: bursatransport.ro

Pentru transportul national, tarifele variaza intre 2,5 si 3,3 RON/km, in functie de distanta parcursa si de tipul de marfuri transportate. Fata de anul 2009 in anul 2012 tarifele de transport pe rute interne au crescut cu 10-25%, in functie de rute si marfuri transportate.

4.4.3. Prezentarea principalilor competitori

Arabesque Galati (pe cont propriu)

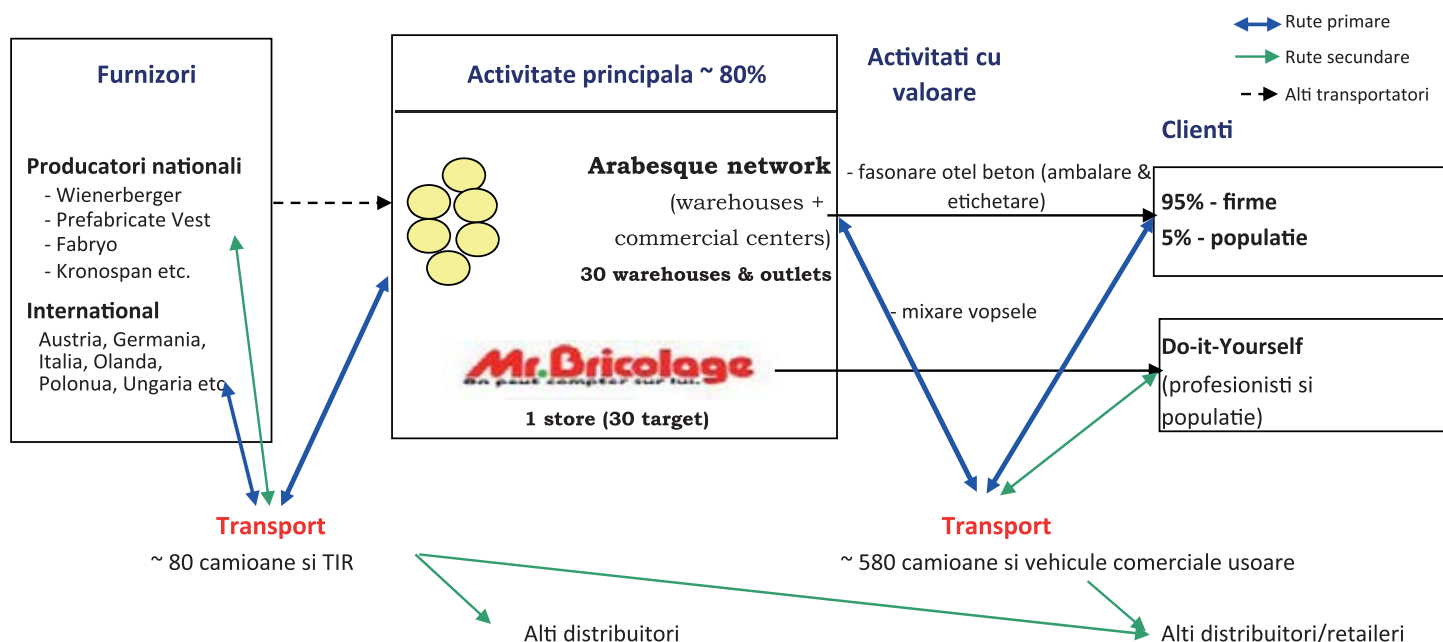
Reteaua nationala
Arabesque



Date cheie:

- **Activitatea principala:** comertul cu materiale pentru constructii si finisaje;
- **Cifra de afaceri:** 2011 - 470 mil.€ (din care 404 mil € in Romania), 2012 – 460 mil.€ (din care 390 mil € in Romania);
- **Puncte de distributie:** 22 sedii secundare (31 puncte de prezenta), 19 centre comerciale. Compania detine un portofoliu de peste 10.000 de clienti, din mai multe domenii de activitate, cei mai multi dintre acestia activand in domeniul constructiilor;
- **Suprafata totala a magazinelor:** 210.000 m.p.;
- **Gama de produse:** ~ 30.000 repere;
- **Flota:** 522 vehicule comerciale. Flota parcurge anual ~30 mil. km cu 1,5 mil. tone materiale constructii;
- **Calitate certificata:** SR EN ISO 9001:2001 (ISO).

Fluxuri Arabesque



Alte informatii:

- Actionariat: familia Rapotan;
- Suprafata unui magazin: Arabesque – 30 – 40.000 m.p., din care 8-10.000 m.p. suprafata de vanzare, iar restul – depozite. Mr. Bricolage – 6-8.000 m.p. suprafata de vanzare;
- Investitii: ~ 7 mil.€ pentru un magazin Mr.Bricolage, ~ 2 mil.€ pentru un depozit Arabesque de circa 10.000 m.p.. In 2007, Arabesque a contractat de la IFC un credit de 56 mil.€ pentru dezvoltarea nationala a retelei de magazine si depozite;
- Target: 20 centre comerciale Arabesque (pentru B2B), 30 - Mr. Bricolage (DiY), cifra de afaceri – 1 mld.€;
- Principalii competitori: Baduc, Menatwork, Ambient, Dedeman;
- Strategii:
 - sa acopere toate regiunile (fiecare filiala sa acopere o raza de ~150 km);
 - lucreaza in special pe proiecte mari (santiere de constructii);
 - se extinde in Bugaria, Serbia, R. Moldova si Ucraina. In Ucraina a cumparat reseaua de magazine BudMax (materiale de constructii).

Schenker-Romtrans (logistica)

Companii afiliate: grupul DB Schenker



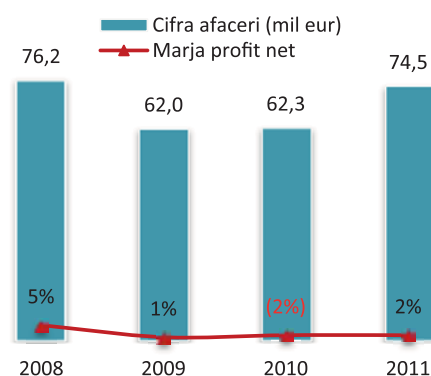
Date cheie:

- **Activitatea principală:** operator logistica, depozitare, operator portuar la Marea Neagra;
- **Filiale:** 7 sucursale si 70 puncte de lucru;
- **Depozite:** 69.000 m.p. (suprafata acoperita), 230.000 m.p. platforme. Detine depozite in Arad, Bucuresti, Constanta, Galati, Giurgiu, Iasi, Oradea, Piatra Neamt, Satu Mare, Timisoara;
- **Flota:** 90 autocamioane ale partenerilor;
- **Calitate certificata:** SR EN ISO 9001:2001 (ISO).

Alte informatii:

- Alte activitati: manipulări în porturi maritime (Mol 1 Constanta Sud – Agigea)
- **Clienți:** Baumax, Pfanner, Sarantis, Henkel, Heineken, L’Oreal, Scania, Starbev, Argus, IKEA, Ford, Koyo
- **Strategii:**
 - pentru transportul intern mizeaza pe sectoarele materiei prime, materiale de constructii, apa imbuteliata, sucuri, bere, iar pentru sectorul extern pe segmentul automotive
 - extinderea rețelei: are in plan investitii de 6,4 mil € pentru imbunatatirea infrastructurii din Portul Constanta, un nou terminal la Brasov si un depozit de 10.000 mp in Chiajna.
 - dezvoltarea rețelei interne pentru o mai buna gestionare a expeditiilor

Evolutie Schenker Romtrans, 2008 - 2011



Surse: Ministerul Finantelor, compania

Aquila Part Prod (transport – logistica)

Companii afiliate: Seca Distributie in Romania si Standard AVD - Serbia, Akila - Bulgaria, Trigor AVD - Moldova R.



Date cheie:

- **Activitatea principală:** transport & logistica, distributie;
- **Cifra de afaceri:** 2010 – 101,3 mil €, 2011 – 116,2 mil €. Activitatea de transport si logistica reprezinta 30% din cifra de afaceri, restul provenind din distributie
- **Filiale:** 81 de sedii secundare;
- **Logistica & depozite:** 2 centre logistice la Ploiesti si Tureni (langa Cluj-Napoca) pentru Unilever.. La nivel national are 18 depozite cu o suprafata de 40.000 mp, din care 20.000 mp spatii proprii;
- **Flota (DAF & Iveco):** 491 vehicule, din care peste 70% sunt Euro 5.

Alte informatii:

- **Actionariat:** Alin Docu, Catalin Vasile;
- **Angajati:** ~ 2.000 din care: 260 in transport, 250 in logistica, 420 in depozite si distributie, 600 in vanzari;
- **Clienți:** Unilever, Wrigley, SCA Hygiene, British American Tobacco, Coca Cola, Intersanck, Rauch, Wrigley, IKEA, Philip Morris, Lavazza, Kaufland, Ferrero, DHL, TNT, Carrefour
- **Strategii:**
 - pe termen mediu si lung urmareste dezvoltarea serviciilor integrate de logistica, in Romania si in Balcani;
 - va deschide noi centre logistice in apropierea marilor orase pentru aprovizionarea rețelelor mari de centre comerciale.

Dumagas (specializat, extindere spre logistica)

Companii afiliate: Transport, casa de expeditii, vanzare & service autocamioane Renault, distributie, logistica, comert cu GPL, finantare, asigurari, constructii de drumuri si mentenanta



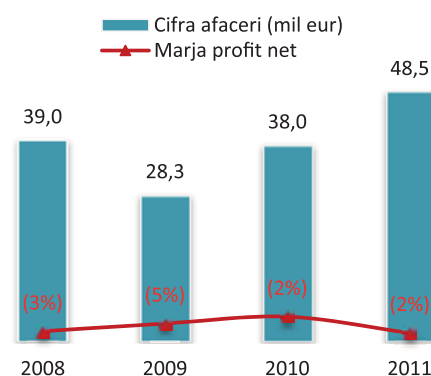
Date cheie:

- **Activitatea principala:** transport, depozitare, vama;
- **Filiale:** 2 sedii secundare;
- **Logistica & depozitare:** 10.000 mp la Bolintin Deal in cadrul Mercury Logistic Park + 5.000 mp la Craiova
- **Flota:** 527 autocamioane proprii si circa 300 autocamioane inchiriate prin activitatile casei de expeditii;
- **Calitate certificata:** SR EN ISO 9001:2001; ISO 14001:2004

Alte informatii:

- **Actionariat:** familia Dugaesescu – 50% is fondul Bancroft – 50%;
- **Investitii:** in 2011 a investit circa 7 mil. € pentru achizitia a 100 autocamioane noi atat pentru a-si extinde flota, cat si pentru a inlocui camioane mai vechi din parcul propriu. Investitiile totale ale grupului Dumagas ajung pana in prezent la peste 25 mil .€;
- **Cienti:** din domeniile materialelor de constructii (Lafarge, Holcim, Elpreco, Rigips, Baumit, Lasselsberger), auto (Ford, Dacia, Peugeot, Michelin, Porsche), alimente & bauturi (Heineken, Murfatlar, Carl Reh Winery, Perla Harghitei, Apemin Tusnad, QAB, Dobrogea, Orkla Foods, Bunge);

Evolutie Dumagas, 2008 - 2011



Surse: Ministerul Finantelor

Lazar Group (specializat, extindere spre logistica prin JV)



Companii afiliate: International Lazar Company, Hoedlmayr Lazar (JV), Lazar Logistics, BAT Bascov, Mecanpetrol Gaesti, Agromec Topoloveni

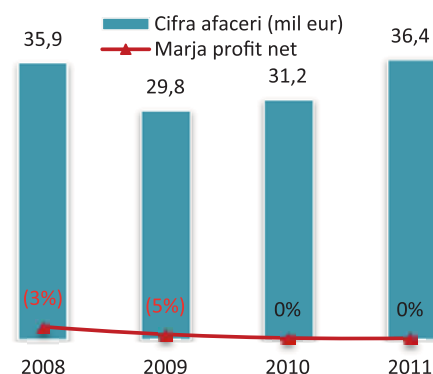


Date cheie:

- **Activitatea principala:** transport & logistica;
- **Cifra de afaceri (Int'l Lazar + Hoedlmayr Lazar):** 2010 – 59,4 mil €, 2011 – 66,6 mil €;
- **Filiale:** 4 sedii secundare (Bucuresti, Timisoara, Cluj-Napoca, Bacau);
- **Logistica & depozite:** un depozit de 73.000 m.p. in Bascov (investitie de 9 mil. €). Oferă servicii de depozitare, manipulare si distributie in Pitesti, Bucuresti, Bacau, Timisoara, Cluj;
- **Flota disponibila:**
 - Int'l Lazar: 310 autovehicule (292 autotractoare >20 tone + 18 autocamioane < 15 tone) + 314 remorci (in special Krone, Schmitz si Burg). Branduri: Mercedes – 140, DAF – 154, Renault - 9, Scania, Iveco, Man - 7;
 - Francizori: 50 (35 autotractoare >20 tone + 15 autocamioane < 15 tone)

Alte informatii:

- **Actionariat:** Ion Lazar - principal;
- **Specializare:** Int'l Lazar este specializata pe transportul marfurilor de volum mare (90-115 m.c. / autocamion) si transportul de materiale de constructii.
- **Cienti:** Pirelli, Orbit Polymers, USSK
- **Alte servicii:** service auto, spalatorie pentru autocamioane, furnizare de combustibili;
- **Strategii:**
 - **Dezvoltarea logisticii:** pe viitor, centrul logistic de la Bascov (inclusive Hoedlmayr) va fi extins de la 73.000 m.p. la 230.000 m.p. De asemenea, compania planuieste sa deschida si o hala de depozitare la Bucuresti, care va fi urmata de spatii de depozitare in Timisoara si Craiova.
 - Cresterea flotei, extindere parteneriat, extindere servicii (transport agabaritic)

Evolutie Int'l Lazar, 2008 - 2011

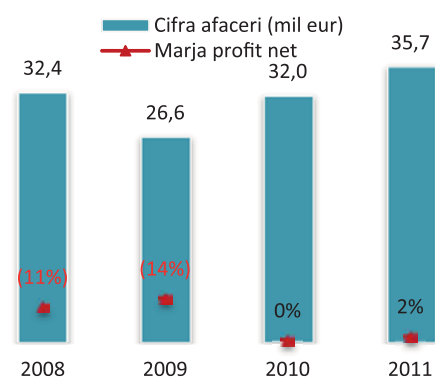
Surse: Ministerul Finantelor

Dunca Expeditii (specializat, extindere spre logistica)**Companii afiliate:** Dunca Imobiliare**Alte informatii:**

- **Actionariat:** Romeo Dunca, Ioan Dunca, Constantin Daminescu, Doru Husarciuc;
- **Principalele rute in afara tarii:** Franta, Germania, Italia, Olanda;
- **Investitii:** investitiile totale in centrul de logistica se ridica la 40 mil. €.
- **Cienti:** Procter & Gamble, Nestle, Interbrands, Linde Gas, Frigoglass, Euroholding (materiale de constructii), Michelin, Calberson, Ikea, Inbev, D&M, SNR, Dacia, Kuehne & Nagel, Pepsi, Salomon

Date cheie:

- **Activitatea principala:** transport, logistica & depozitare, vama;
- **Filiale:** 2 sedii secundare, din care unul la Ramnicu Valcea;
- **Logistica & depozitarea:** 64.000 mp pe o suprafata totala de 177.000 mp, din care ~ 40.000 mp finalizati;
- **Flota:** 450 autocamioane proprii + 400 vehicule ale parteneri lor;
- **Calitate certificata:** SR EN ISO 9001:2000 (ISO), ISO 14001:2005 (ISO).

Evolutie Dunca Expeditii, 2008 - 2011

Surse: Ministerul Finantelor

Waberer's Romania (specializat, extindere spre logistica)

Companii afiliate: parte a grupului Waberer's Ungaria (circa 30 de companii).
In Romania este de asemenea Roya Sped (vama)

**Alte informatii:**

- **Actionariat:** Waberer's Holding Logisztikai, Csaba Biro, Peter Kristaly;
- **Cienti:** Electrolux, Indesit, Delphi, Masterfoods, Mol, Nokia, Philips, LG etc.

Date cheie:

- **Activitatea principala:** transport, logistica & depozitare, vama;
- **Cifra de afaceri:** 2010 – 46,3 mil €, 2011 – 48,9 mil €;
- **Filiale in Romania:** 5 sedii secundare;
- **Logistica & depozitare:** Waberer's detine circa 180.000 m.p. de spatii de depozitare in Estul Europei;
- **Flota:** 487 autocamioane (Mercedes). Grupul Waberer's detine 2.500 de autovehicule proprii si peste 450 autovehicule inchiriate (subcontractate);
- **Waberer's Int'l:** cifra afaceri 373 mil € (2011), din care 75% din transport si 25% din logistica

H.Essers (transport, logistica)



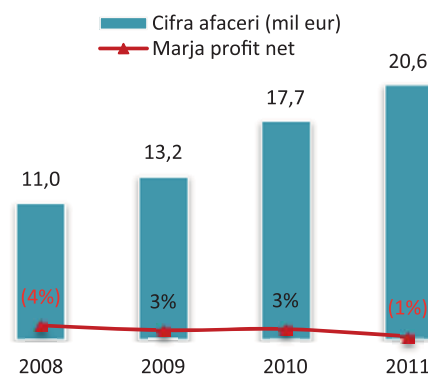
Date cheie:

- **Activitatea principala:** transport, depozitare, vama;
- **Filiale:** Bucuresti, Oradea, Roman, Sibiu, Timisoara, Curtici;
- **Logistica & depozite:** 75.000 mp;
- **Cifra de afaceri:** 2012p – 34 mil €, 2011 – 29,7 mil €, din care 20,6 mil € din transport si 9,1 mil € din logistica
- **Flota:** 446 vehicule comerciale.
- **Cienti:** firme din FMCG, chimicale, pesticide, cosmetice, electronice, adezivi.

Alte informatii:

- **Actionariat:** H.Essers Belgia ;
- **Extindere:** la sfarsitul anului 2012 a inceput constructia unui parc logistic de 33.000 mp in apropiere de A1 pe un teren de 50.000 mp din Bucharest Industrial Park. Investitia se ridica la 12 mil €. In perspectiva H. Essers intentioneaza sa ajunga la 100.000 mp in aceasta locatie. De aici va face logistica pentru produse farmaceutice si chimice (polimeri).
- **Grupul H.Essers:** cifra de afaceri de 338 mil € in 2011, 950.000 mp spatii de depozitare, 1.350 autotractoare si 2.200 semi-remorci

Evolutie H.Essers Transport, 2008 - 2011



Surse: Ministerul Finantelor

Logistic E Van Wijk / EVW Holding (specializat)

Companii afiliate: Europa Expeditie, E van Wijk Logistics



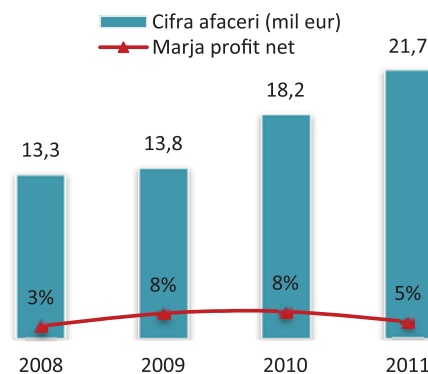
Date cheie:

- **Activitatea principala EVW Holding:** importul & vanzarea autocamioanelor DAF, transport, casa de expeditii, vama;
- **Filiale:** 5 sedii secundare;
- **Logistica & depozite:** 3 depozite - in Cluj-Napoca (7.500 mp), in Bucuresti (11.000 mp) si Arad (4.000 mp);
- **Flota (DAF):** 180 autocamioane, din care 130 pentru transport international.

Alte informatii:

- **Actionariat:** Ioan Chita, Dorel Muresan, E van Wijk Logistics Olanda;
- **Principalii clienti DAF:** Arabesque, Giro Alba, International Lazar, Petrom. In ultima perioada, cea mai importanta crestere in vanzarile DAF a venit din partea companiilor din domeniul constructiilor care au cumparat tot mai multe autocamioane;
- **Transport:** pentru transportul international (in special in Centrul si Vestul Europei) circa 70% sunt clienti dedicati. Are doua rute importante : Romania – Olanda si Romania – Franta. Circa 30% din transportul international se realizeaza in regim de grupaj;
- **Detalii tehnice:** autocamioanele utilizate de EVW au capacitati de 90 mc, 100 mc si 110 mc. Cele mai multe sunt acoperite cu prelată, sunt dotate cu umerase sau au temperatura controlata. Pentru transportul intern sunt utilizate autocamioane cu capacitati de 2 pana la 22 tone;
- **Strategii:**
 - Dezvoltarea activitatii de comert in R. Moldova;
 - Intarirea pozitiei pe piata de logistica in Bucuresti

Evolutie Logistic E Van Wijk, 2008 - 2011



Surse: Ministerul Finantelor

4.4.4. Principalele probleme ale firmelor de transport si logistica

In Iulie 2012 InterBiz Research & Consulting a realizat o cercetare bazata pe raspunsurile principalilor jucatori de pe piata transporturilor rutiere de marfuri. Cercetarea a fost realizata prin transmiterea pe eMail a unui formular ce a continut 4 intrebari. Formularul a fost transmis la 172 firme importante de pe piata transporturilor rutiere de marfuri si servicii anexe. Din total, 63 firme au raspuns chestionarului, rezultand o rata de raspuns de 37%. Din cele 63 de firme, 35 de firme sunt specializate pe transport rutier de marfuri, iar 28 de firme sunt firme de logistica si servicii anexe transporturilor rutiere de marfuri.

Intrebarile din chestionar:

1. Care sunt principalele probleme pe care le intalniti in aceasta perioada?
2. Potrivit considerentelor de mai jos, cum ati caracteriza piata transporturilor de marfuri pe termen mediu? (cand completati sa aveti in vedere un interval de ~3 ani)
3. Structura veniturilor firmei Dvs pe grupe de servicii (unde este cazul)

	2010	2011
Transport rutier de marfuri, din care:	_____	_____
- intern	_____	_____
- international	_____	_____
Depozitare, manipulare	_____	_____
Co-ambalare	_____	_____
Servicii anexe (casa expeditii, comisionare et)	_____	_____
4. Dinamica cifrei de afaceri a firmei Dvs in 2011? Tinta 2012?

Scopurile principale ale cercetarii au fost de a identifica principalele probleme ale firmelor de transport de marfa si logistica si tendintele de pe piata transporturilor rutiere de marfuri din perspectiva jucatorilor de pe piata.

Scopurile secundare ale cercetarii au fost de a identifica:

- › structura veniturilor esantionului de firme, pe tipuri de servicii oferite
- › dinamica veniturilor in anul 2012

Una dintre intrebari a fost:

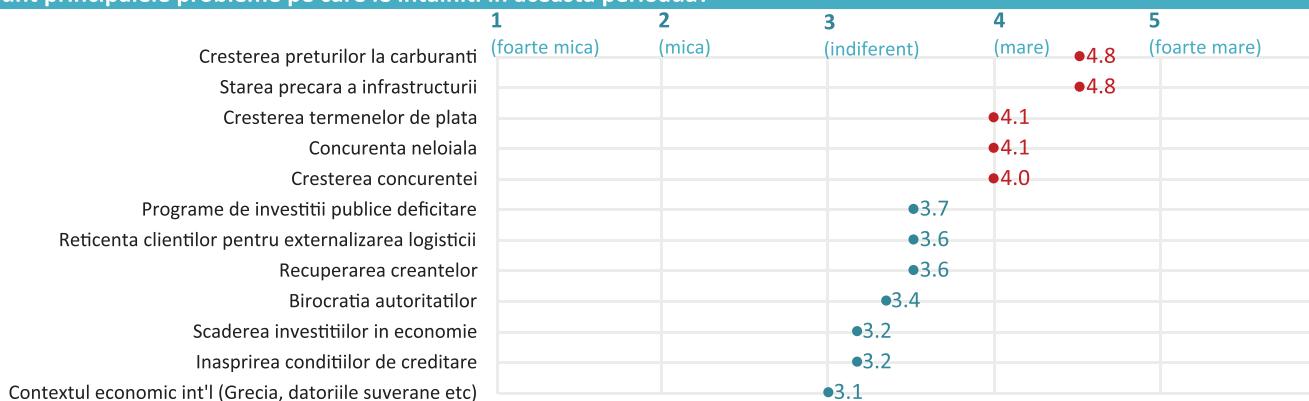
Care sunt principalele probleme pe care le intalniti in aceasta perioada?

Scurte interpretari ale raspunsurilor:

- › Rezultatele agregate reprezinta media aritmetica simpla a raspunsurilor primite
- › Primele doua pozitii in privinta problemelor intampinate de firmele de transport si logistica sunt legate de cresterea preturilor la carburanti si starea precara a infrastructurii. In aceste conditii se asteapta ca si tarifele sa creasca probabil cu 4-5% / an.
- › Problema cresterii termenelor de plata poate fi interpretata ca fiind cauza unor blocaje in economie dar si cresterii concurenței.
- › Surprinzator, programele de investitii publice deficitare nu reprezinta o problema mare a firmelor, desi infrastructura este slab dezvoltata. De asemenea, contextul economic international este cea mai mica problema a firmelor repondente, desi transportul international reprezinta o componenta importanta in veniturile firmelor.

Grafic 48: Principalele probleme ale firmelor de transport si logistica

Care sunt principalele probleme pe care le intalniti in aceasta perioada?



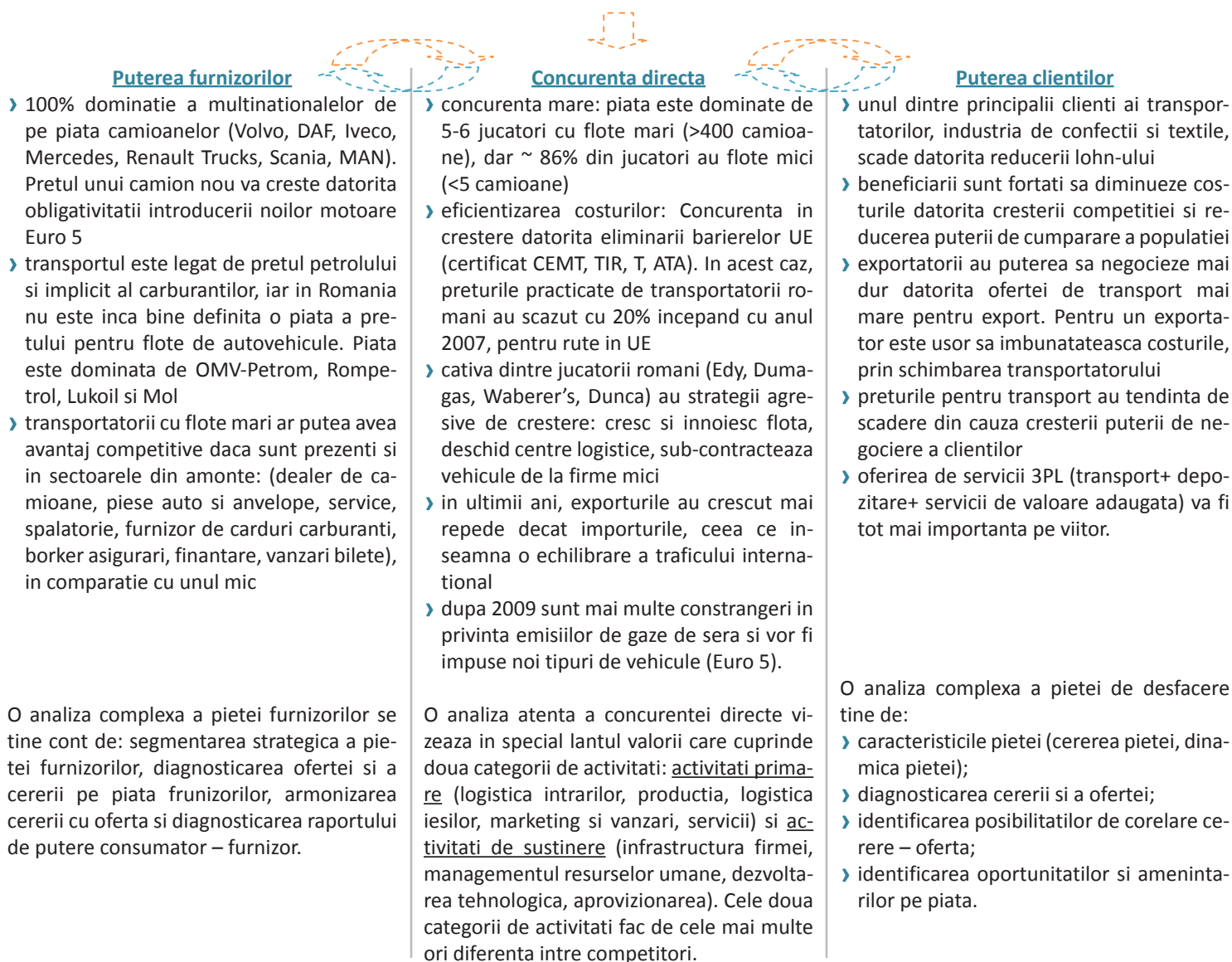
Sursa: cercetare InterBiz pe un esantion de 63 de firme

4.4.5. Analiza strategica a sectorului

Amenintarile potentialilor concurenti

- › **Necesitati investitii:** pentru o flota de 100 camioane noi este necesara o investitie de 7-8 mil € si pentru constructia a 5.000 mp de depozit este necesara o investitie de ~2 mil €. Cativa dintre marii jucatori din economia nationala pot externaliza serviciile logistice si pot castiga o parte din piata prin preturi practicate mai mici (schimbarea costurilor)
- › **Jucatori internationali:** jucatori internationali puternici pe piata de logistica vor intra pe piata romaneasca, urmandu-si clientii traditionali.

Concurenta potentiala joaca un rol foarte important pentru ca ea poate determina firmele existente sa-si limiteze profiturile realizate pentru a determina potentialii concurenti sa-si schimbe hotararea privind patrunderea pe piata.



Amenintarile substituentilor

- › pe distante mici, transportul rutier nu are competitie, este cel mai potrivit serviciu "door-to-door"
- › transportul feroviar este principala competitie puternica, dar in viitorul apropiat, va fi o colaborare mai stransa intre cele doua tipuri de transport (RO-LA).

4.4.6. Tendinte in mediul concurential. Modalitati de colaborare. Externalizarea serviciilor

Schimbarea managementului flotei

Incepand din 2009, este obligatorie utilizarea motoarelor din clasa Euro 5 pentru autocamioane, in scopul reducerii emisiilor de gaze.

Majoritatea marilor transportatori romani vor proceda la schimbarea flotei cu una noua. De asemenea, dealerii autohtoni de autocamioane ofera o gama larga de servicii financiare.

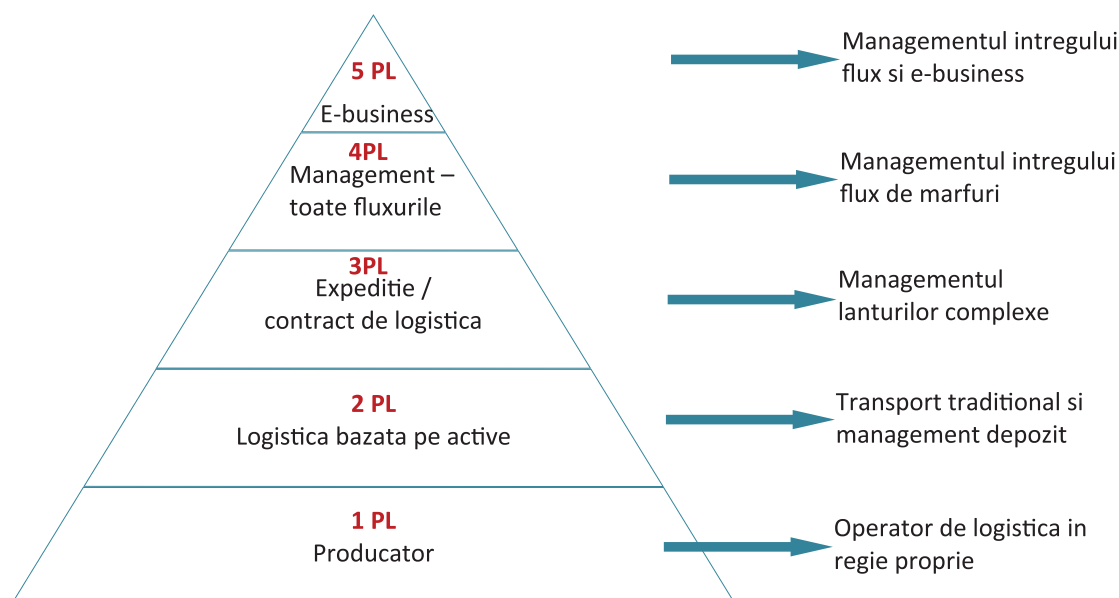
Serviciile integrate - de la 1 PL catre externalizare -

In ultimii ani se poate observa ca multi jucatori ai pietei transporturilor si serviciilor adiacente au investit puternic in centre logistice si in imbunatatirea serviciilor oferite.

Serviciile 3PL (contract de logistica cu activitati de valoare adaugata) in Romania sunt in faza incipienta. Doar cateva companii multinationale au contracte pentru externalizarea logisticii (Metro, Dacia Renault, Unilever), dar o data cu dezvoltarea parcurilor logistice piata va creste semnificativ.

In prezent, piata de logistica este in faza incipienta in Romania, o bariera fiind infrastructura rutiera destul de precara.

Schema 15: Servicii PL, dupa complexitate



Importanta externalizarii serviciilor

De la inceputul anilor 1980, pornind ca servicii aditionale neimportante pentru transportul rutier, pe apa si aer, furnizorii terti de servicii logistice (3 PL) au construit o industrie de 200 mld € si joaca un rol din ce in ce mai important in economia mondiala. Determinati sa scada cheltuielile si sa se axeze pe activitatea de baza, companiile din industria auto, electronice, chimice si bunuri de larg consum etc, externalizeaza tot mai mult partea de depozitare, distributie si alte activitati de logistica catre firmele furnizoare de 3 PL. In Europa de Vest, acestia detin mai mult de 30% din totalul volumului transportat pe apa.

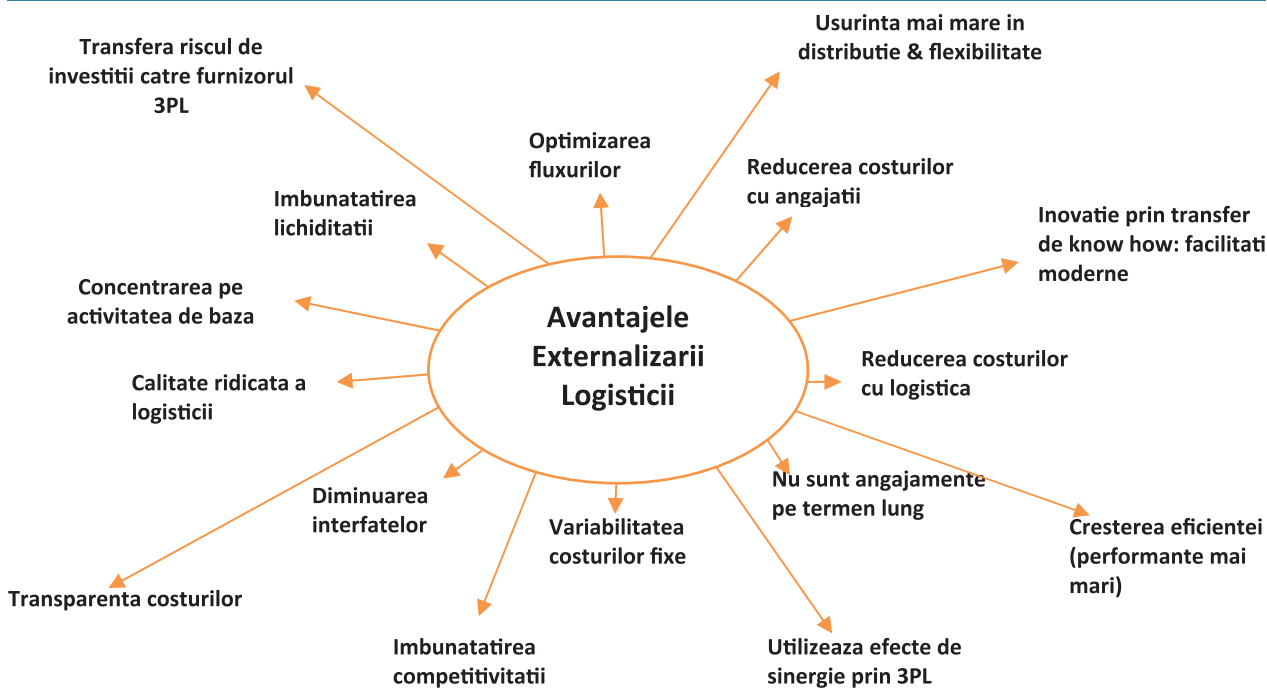
Clientii au inceput sa ceara firmelor de 3PL sa le redefinasca fluxurile de marfuri astfel incat acestea sa fie eficiente si cat mai putin costisitoare. Beneficiarii se extend de la nivel local la nivel regional si apoi global si doresc specialisti in logistica pentru a-i servi cu profesionalism si consistenta, oriunde fac afaceri. In orice caz, industria 3PL raspunde destul de greu cerintelor din cauza presiunilor extreme la care sunt supusi.

Chiar daca beneficiarii cer mai mult de la furnizorii 3PL, acestia duc preturile mai jos prin intermediul unor contracte precaute ceea ce duce la scaderea ratei profitului si face ca rata de return a investitiei sa fie neadecvata. Rezultatul este ca aceasta piata creste si sub presiunea altor sectoare anexe transporturilor: case de expeditii, integratori de sisteme, producatori pe contract si comercianti, exercitand si acestia influent ape piata 3PL.

Cresterea profitabilitatii intr-un asemenea mediu este o provocare a industriei, din moment ce asteptarile clientilor depasesc capacitatea de raspuns ale unui centru 3PL. De cele mai multe ori, cheia succesului este adoptarea unui model bazat pe o structura mai mare si o consolidare. Mai mult, un operator 3PL trebuie sa puna bazele dezvoltarii regionale si globale a clientilor sai. De asemenea, acestia trebuie sa indeplineasca conditiile economiei de scara si sa gaseasca solutii sa apropie clienti care sa imparta depozitele si distributia. Dublarea volumului livrat printr-o singura retea ar putea scadea costurile pentru un 3PL cu aprox. 15%.

3PL ajuta clientii sa reduca cheltuielile de capital (eliminand active precum camioane si depozite), capitalul de lucru (prin eliminarea stocurilor) si in special a presonalului (prin prisma contractului global cu 3PL).

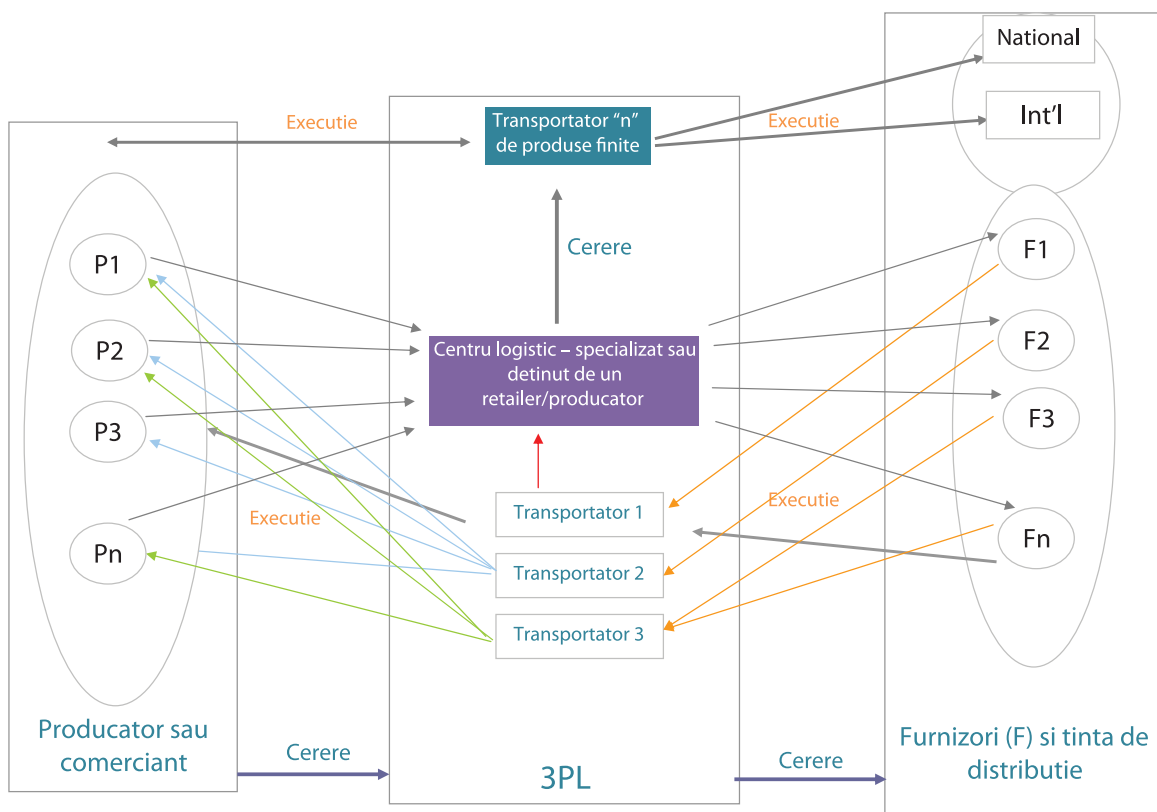
Schema 16: Avantajele externalizarii logisticii



Schema 17: Fluxuri centru logistic

In linii mari, un centru logistic se ocupa de administrarea intregului flux de marfuri, depozitare si distributie al clientilor sai.

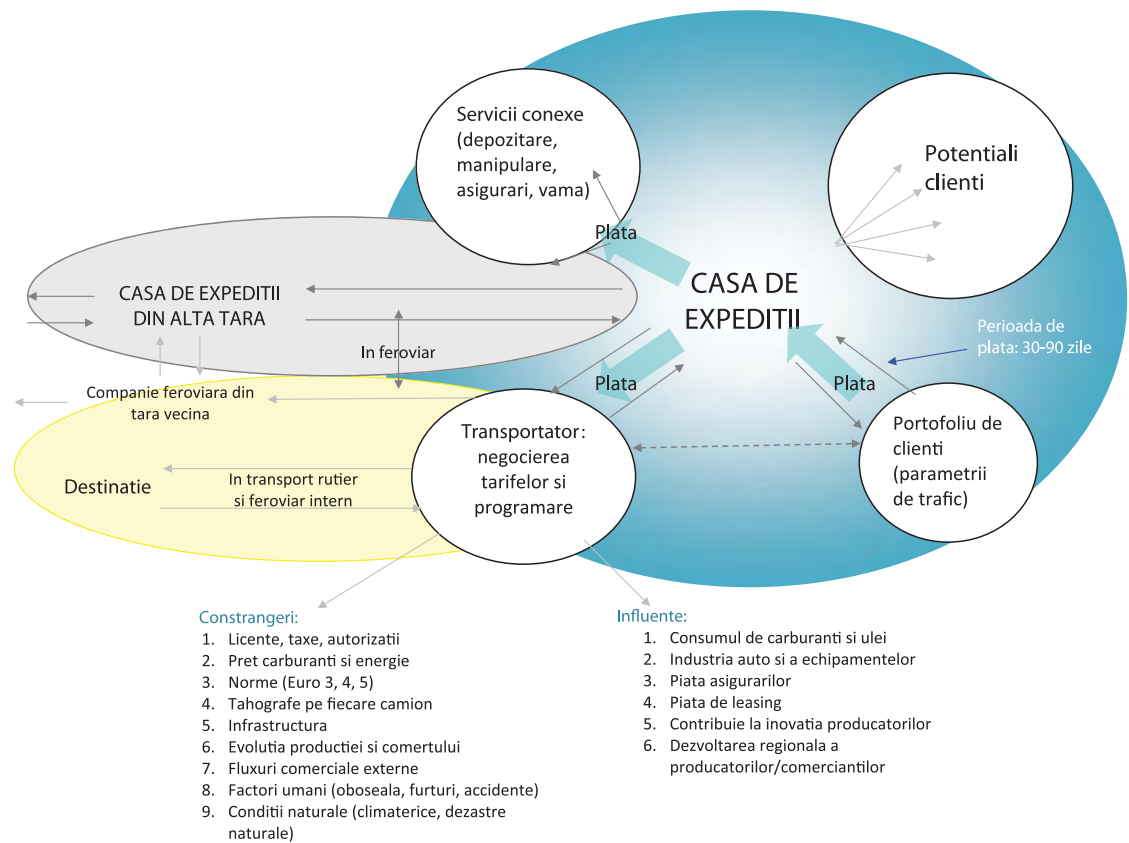
Centrul logistic are atat parc propriu de vehicule (in special semi-remorci) dar in general subcontracteaza activitatea de transport.



Schema 18: Fluxuri casa de expeditii

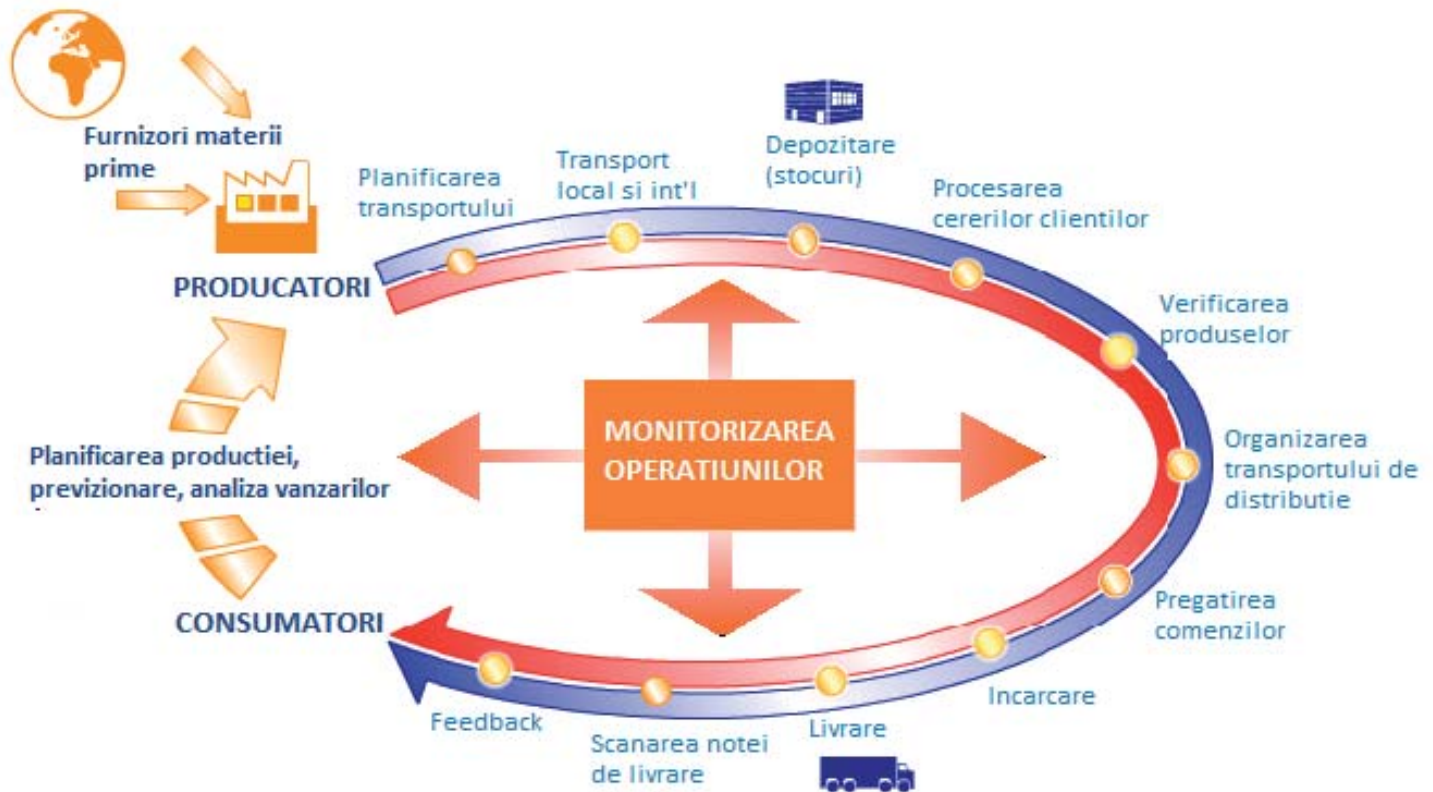
Casa de expeditii este intermediarul dintre beneficiar si transportator si pentru un transportator ofera avantajul portofoliului diversificat de clienti.

Casa de expeditii este cel mai putin expusa efectelor crizei intrucat, in general, nu detine active care sa consume resurse financiare.



4PL (4th Party Logistics) – Managementul lantului de logistica

Supply Chain Management (SCM) / Managementul Lantului de Distributie este rezultatul combinarii traditionale a activitatilor: transport, depozitare, distributie & co-ambalare.

Schema 19: Exemplu: FM Logistic activitati & fluxuri

Sursa: FM Logistic

Veniturile FM Romania, pe activitati, 2011:	20,5 mil €
› depozitare, manipulare si pregatirea marfii	57%
› transport	40%
› co-packing	3%

4.5. Factori de influenta ai transportului rutier de marfuri

Factori directi

Structura costurilor

Cea mai mare valoare in structura cheltuielilor de transport o au costurile cu combustibilul, amortizarile (leasing, credit), salariile si asigurarile. Asigurarea marfurilor poate fi acoperita de transportator (in cele mai multe cazuri) sau de beneficiar.

Din structura costurilor din tabelul de mai jos observam ca variaza in functie de distanta parcursa de un camion (auto-tractor). Astfel, cu cat distanta parcursa este mai mare scad costurile fixe si cresc cele variabile. In mod cert, costurile variabile pot fi modificate in functie de negocieri si de strategia fiecarei firme. In principiu, absolut orice tip de costuri pot fi negociate si re-negociate astfel in scopul scaderii acestora.

In baza acestui ante-calcul general putem trage urmatoarele concluzii cu referire la imbunatatirea managementului flotei unei firme:

- vehiculele care nu mai au valoare de amortizat (de obicei > 5 ani) trebuie folosite in rute interne, iar cele noi (< 5 ani) in transport international pe rute cat mai lungi
- pe rute interne si transport int'l (RO-UE, dus-intors), in acest moment transportatorii merg pe zero sau in pierdere, singura varianta de castig fiind transportul intracomunitar. In acest ultim caz, profitul brut este intre 5% si 15%.
- gradul de incarcare ar trebui sa fie cat mai mare.

Tabel 54: Structura costuri

Calcul structura costuri pe diverse rute August 2012			
Structura costuri (calcul per camion)	Transport national - 20 to, 105.000 km / an -	Transport extern / imp-exp (RO-UE) - 20 to, 130.000 km / an -	Transport int'l / intracomunitar* - 20 to, 150.000 km / an -
Costuri fixe, din care:	24-25%	18-19%	14-15%
Amortizari	42-43%	46-47%	44-45%
Asigurari	14-15%	15-16%	15-16%
Salarii soferi	13-14%	14-15%	15-16%
Taxe si licente	8-9%	9-10%	8-9%
Chelt. administrative	6-7%	5-6%	5-6%
Alte cheltuieli	14-15%	5-6%	10-11%
Costuri variabile, din care:	75-76%	81-82%	85-86%
Motorina	72-73%	62-63%	57-58%
Diurna sofer	11-12%	9-10%	20-21%
Intretinere (piese, ulei, spalare etc)	7-8%	5-6%	5-6%
Anvelope	6-7%	5-6%	3-4%
Taxe drum	-	14-15%	11-12%
Alte cheltuieli (telefoane, parcarl etc)	2-3%	2-3%	1-2%
TOTAL cost / km	0,65-0,70 €	0,90 – 0,95 €	1,00 – 1,05 €

* intoarcere in Romania la 45 zile

Sursa: calcul InterBiz

Competitia

Creste competitia din partea transportatorilor din noile tari membre UE (Ungaria, Polonia, Lituania, Bulgaria), unii dintre ei detinand flote mai mari decat transportatorii romani. Acestia cauta clienti si in Romania. Marele dezavantaj al romanilor este lipsa de incredere din partea beneficiarilor directi si lipsa de know-how in privinta serviciilor complexe (logistica marfurilor pe intreg lantul valoric). O solutie ar fi abordarea firmelor de logistica si expeditii ce au clienti marile firme multinationale.

Investitiile straine

- Investitiile straine reprezinta un factor important, deoarece conduc la cresterea volumului productiei si exporturilor. A se urmari investitorii straini si furnizorii acestora!
- Romania are un deficit comercial extern mare, ceea ce afecteaza activitatea transportatorilor autohtoni.
- Potrivit datelor aparente, transportatorii romani pleaca incarcati cu 50% din capacitate si se intorc aproape complet incarcati.

Pregatire profesionala continua / training pentru soferi

Pregatirea profesionala continua a soferilor este esentiala pentru reducerea costurilor cu motorina, cu intretinerea si cu reparatiile camionului.

Pentru a veni in sprijinul transportatorilor, dealerii de camioane propun training-uri pentru soferi in vederea adoptarii unui stil de condus economic, ecologic si sigur.

“Driver Training Trucks” de la Mercedes Benz

Specialistii de la Departamentul Profitraining de la uzina de camioane Daimler din Wörth Germania afirma: "*Chiar si cea mai inalta tehnologie este ineficienta daca soferul nu o cunoaste si nu o utilizeaza.*"

Gratie aparaturii de bord si sistemului de monitorizare a flotei (FleetBoard), managerii pot controla foarte strict soferii, analizandu-le stilul de conducere.

Cu o experienta de peste 10 ani in domeniu, instructorii Driver Trainer de la Mercedes-Benz Romania sunt pregatiti sa formeze conducatori auto profesionisti prin punerea la dispozitie a cunostintelor ample referitoare la functia, exploatarea economica, stilul de conducere, de control si deservire a unui autocamion.

→ Partea teoretica a cursului Eco Training ofera informatii despre:

- conducatorul auto (influenta factorilor din mediul ambiant in timpul deplasarii, posibilitatile naturale ale soferului, timpul de reactie si spatiul de franare, implementarea unui stil de conducere preventiv defensiv etc),
- camionul pe care acesta il conduce: cunoasterea camionului exterior si interior, notiuni de fizica (forta, cuplu, putere), notiuni despre rezistente la inaintare (rulare, aerodinamica, urcare), informatii despre cutia de viteze, citirea corecta a valorilor turometrului, consumul de carburant (cand si cat), folosirea echipamentului auxiliar pentru reducerea vitezei si avantajele utilizarii acestuia.

→ Notiunile studiate sunt puse in practica in a doua parte a cursului, de catre fiecare conducator auto, asistat de instructor.

Driver Training este activitatea care ne face sa cunoastem si sa intelegem cum trebuie utilizat un autocamion de transport marfa in mod corespunzator in asa fel incat acesta sa nu genereze doar costuri ci si beneficii precum: consum redus de carburant, costuri reduse de intretinere, intervale mari de revizie, cresterea sigurantei traficului, reducerea poluarii mediului inconjurator.

Scania propune training pentru soferi pe durata reviziei

Din anul 2013 Scania Romania propune training pe durata reviziei tehnice. Astfel, Scania ofera clientilor o dubla revizie: a masinii si a cunostintelor soferilor in domeniul conducerii economice. In felul acesta castiga timpul de asteptare pe durata diagnosticarii si a eventualelor reparatii afland sau repetand informatii utile despre cum trebuie sa conduci un camion pentru a avea un consum cat mai mic. Serviciul va fi disponibil, deocamdata, numai in serviceul Scania din Bucuresti.

Punand la un loc informatia despre ideile de eficienta implementate in toata lumea, Scania poate oferi clientilor sai know-how-ul care deja a dat roade pe alte piete.

Serviciile dezvoltate de Scania pentru a creste si eficienta clientilor sai din Romania:

- consultanta in configurarea optima a camioanelor in functie de utilizare,
- finantare,
- monitorizarea flotei,
- training pentru soferi,
- contracte de service.

Unele dintre ele sunt oferite „la pachet”, avand rezultate foarte bune impreuna.

Cel mai eficace serviciu oferit de Scania Romania ramane trainingul pentru soferi, deoarece in mana soferului sta nu numai consumul de combustibil (responsabil pentru circa 40% din costurile unei firme de transport), ci si gradul de uzura al vehiculului. Un condus agresiv - cu multe franari si accelerari bruste - afecteaza nu numai lantul cinematic (motorul si transmisia), ci si sistemul de directie si trenul de rulare, cu precadere franele si anvelopele.

Personalul Scania Romania isi va suna clientii din timp pentru a planifica impreuna venirea la revizie. Propunerea vizeaza si un curs de driver training de doua sau patru ore cat timp soferul asteapta sa fie gata camionul. Cursurile se vor face cu camion Scania special dedicat pentru driver training si cu semiremorca speciala.

De asemenea, soferii vor putea face traininguri si in timpul reparatiilor neplanificate. Cat timp clientul/soferul asteapta la receptie, un angajat Scania ii va face o scurta prezentare despre importanta cursului si despre cum l-ar putea ajuta un asemenea curs.

Un curs de conducere economica poate preveni o multime de alte cheltuieli extrem de costisitoare.

Beneficiul este evident, nemaivorbind despre faptul ca, oricum, de anul acesta incep controalele soferilor profesionisti referitor la certificatele de pregatire profesionala continua (35 de ore la fiecare cinci ani).

Volvo Trucks Driver Development

Volvo Trucks Romania ofera un program cuprinzator de cursuri de formare pentru soferii de camioane. Dupa absolvirea acestor cursuri soferii vor experimenta beneficii inestimabile, inclusiv o conducere mai sigura, costuri mai mici de combustibil si o reducere a impactului asupra mediului.

Programul de cursuri de perfectionare propus de Volvo Trucks ofera soferilor profesionisti sansa de a-si imbunatati abilitatile de condus si cunostintele despre vehicul. In fiecare dintre acestea se pune accentul pe reducerea consumului de combustibil si pe siguranta conducerii.

Cursurile dedicate „Conduc eficient”, „Conduc in siguranta”, „Lucrul in constructii”, combina teoria cu exercitiile practice si se bazeaza pe activitatea zilnica a soferilor.

→ Cursul „Conduc eficient” ofera o intelegere aprofundata a factorilor care influenteaza eficienta in raport cu consumul de combustibil si siguranta. Soferii vor studia, de asemenea, diversele caracteristici si functii ale autocamionului, si modul in care acestea pot contribui la un condus mai eficient.

→ Cursul „Conduc in siguranta” consta intr-o sectiune teoretica ce poate fi combinata cu exercitii practice privind tipul de condus cel mai comun pentru compania clientului, cum ar fi condusul in orase, transportul de cursa lunga sau in santiere.

→ „Lucrul in constructii” reprezinta o activitate specifica, ce necesita cunostinte specifice. Acest curs este dedicat in special provocarilor pe care un sofer le poate intalni pe santier sau in timpul deplasarilor pe teren accidentat. Toate cursurile incep cu o sesiune practica, in cadrul careia sunt evaluate performantele soferilor, urmeaza o sesiune teoretica, continand prezentari si recomandari pentru imbunatatirea stilului de condus, urmeaza apoi o a doua sesiune practica pentru insusirea noilor deprinderi.

Masurarea rezultatelor se face cu ajutorul sistemului telematic Dynafleet (online), un instrument care inregistreaza (in mers) consumul de carburant si timpul efectiv de condus, dar ofera si informatii legate de stilul de condus.

Continutul acestor cursuri, aplicat in mod corespunzator, poate determina o reducere de 5 - 10% a consumului de combustibil.

Consumul de carburanti

In perioada 2008 – 2012 consumul de motorina folosita in transporturi a reprezentat ~83% din total consum motorina si a oscilat intre 3,5 si 3,8 mil tone, consumul mediu anual fiind de 3,7 mil tone. Mai mult, consumul de motorina utilizata pentru transportul rutier reprezinta 92-93% din consumul de motorina in total transporturi, adica 3,3-3,4 mil tone (3,9-4,1 mld litri), restul fiind utilizat in transportul feroviar si cel naval.

In perioada analizata, consumul de benzina utilizata in transporturi a inregistrat o scadere medie anuala de 5%.

Tabel 54: Structura costuri

	Consumul intern de carburanti, 2008 – 2012					CMA
	2008	2009	2010	2011	2012	
Benzina, din care:	1.987	2.089	1.840	1.538	1.426	↓8%
...in transporturi	1.501	1.837	1.690	1.303	1.237	↓5%
Motorina, din care:	4.494	4.067	4.197	4.580	4.356	↓1%
...in transporturi	3.719	3.532	3.686	3.752	3.703	0%

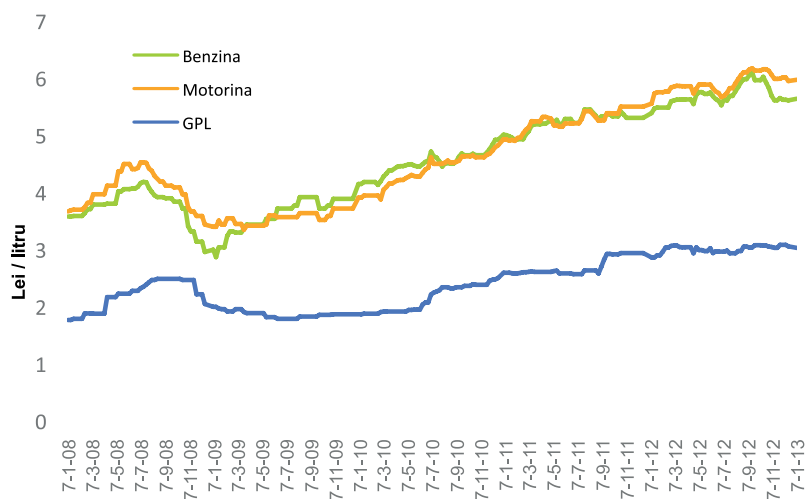
Sursa: INS

In perioada 2008 – 2012 pretul la pompa al motorinei a crescut cu 63%, de la 3,65 LEI/litru la 5,95 LEI/litru, minimul fiind de 3,38 LEI in Feb 2009 si maximul de 6,15 LEI in Sept 2012.

La inceputul anului 2013 acciza la motorina a inregistrat o crestere de 4,54% in Euro, de la 316,03 Euro/1000 litri la 330,395 Euro/1000 litri, iar datorita diferentei de curs se va inregistra o crestere de 16%. Astfel, potrivit UN-TRR ar rezulta o crestere in lei a accizei de 9,7%, ceea ce poate justifica o crestere a pretului motorinei de maxim 13,5 bani pe litru. Cresterea pretului final cu TVA datorata strict impactului accizei si ratei de schimb este de maxim 3% a pretului final al motorinei. Astfel, transportatorii ar putea majora tariful de transport cu ~2%.

Variatiile pretului petrolului si ratei de schimb leu/euro pot atenua sau accentua impactul majorarii accizei la motorina.

Grafic: Evolutia preturilor la carburanti | pret la pompa | 2008 - 2012



Sursa: Comisia Europeana, DG Energie

Factori indirecti

Cienti

Mai multe industrii prelucratoare s-au restructurat si se vor mai restructura (minerit, siderurgie, petrochimie, textile-confec-tii). Cert este ca majoritatea sectoarelor au inceput sa se polarizeze in jurul catorva mari concerne. In prezent, in Romania, cea mai rapida si spectaculoasa polarizare se realizeaza in comert. Astfel:

- in comertul cu bunuri de larg consum: formele moderne de comert (hypermarketuri, discounteri, supermarketuri, cash & carry) se apropie de 60% din comertul din Romania. Acest trend a schimbat radical vechile fluxuri de transport, depozitare si distributie.
- in comertul cu bunuri de folosinta indelungata: retelele de magazine castiga teren in fata magazinelor independente, de exemplu in sectoarele: mobila, electrocasnice si electronice, IT & C, imbracaminte, auto etc.
- in comertul cu materiale de constructii: retele de bricolaj si marile depozite engross au in plan dublarea numarului de ma-gazine, de la 119 in 2011 la 215 in 2017-2018.

Protectia mediului

- Pe 20 Februarie 2007, Comisia Europeana a aprobat planul de reducere a emisiilor de gaze de sera cu 20% pana in anul 2020;
- Transportul rutier reprezinta principala sursa (93%) a emisiilor de gaze de sera. Astfel, incepand din 2009, este obligatorie producerea doar a motoarelor din clasa Euro 5;
- solutia: transportul combinat (RO-LA) pe distante lungi.

Conditile climatice

- din cauza incalzirii globale, autoritatile pot restrictiona traficul rutier (ex: transportul rutier de marfuri este interzis in zilele foarte calduroase, in intervalul orar 11:00 – 20:00)
- pe perioada iernii, activitatile de transport pot fi intrerupte sau se desfasoara mai greu dacat in alte perioade ale anului. Costurile pentru un autovehicul de marfa neutilizat pot ajunge pana la 120-150€/zi.
- In unele tari din UE este interzis transportul de marfuri in zilele de Sambata si Duminica pe anumite rute..

Politicile guvernamentale

Guvernul poate influenta piata transporturilor prin intermediul taxelor sau facilitatilor: pentru infrastructura, vechimea flotei, salarii, impozite etc.

Cursul de schimb

Instabilitatea cursului de schimb afecteaza puternic veniturile si cheltuielile unui transportator, mai ales in cazul transportu-rilor internationale. Fluctuatiile majore ale cursului de schimb din Romania pot duce foarte usor la insolventa sau falimentul unei firme de transport. De exemplu, diferenta de curs RON-EUR din 2008 pana in Sept 2012 este de 22%, tarifele au crescut cu 5-10% iar dobanzile au scazut cu 3-4 puncte procentuale. In contextul actual cu greu se poate creste tariful de transport, dar leul s-ar putea intari si transportatorii internationali pot intra intr-un timp scurt in insolventa. Altfel spus, se poate pro-duce o reducere accentuata a capitalului circulant al beneficiarilor care sunt obligati sa reduca cantitatile de marfuri pe care le comercializeaza, scazand implicit solicitarile de transport.

4.6. Oportunitati de dezvoltare / crestere

Extinderea UE

- libera circulatie -

Dupa integrarea Romaniei in UE, transportatorii autohtoni se pot deplasa in oricare dintre tarile UE fara a detine certificate CEMT si autorizatii de tranzit TIR, T sau ATA. Pentru transporturile in UE sunt necesare doar o lista a marfurilor transportate si factura fiscala emisa de vanzator. In acest fel, se pot efectua transporturi pentru un client din Austria, de exemplu pe ruta Austria – Franta. Pentru astfel de cazuri este de preferat un parteneriat cu mari case de expeditie din UE (in special din Germania, Franta si Austria).

Autorizatiile de tranzit se obtin usor, pe baza facturilor fiscale.

Aderarea Romaniei la spatiu Schengen, incepand cu anul 2013 cu frontierele aeriene si maritime si incepand cu 2015 si cu cele terestre, va insemna scaderea timpului de transport rezultat din controlul la frontiere.

Mai multe optiuni de transport oferite clientilor

- casele de expeditii -

Pentru satisfacerea necesitatilor clientilor, se pot analiza mai multe solutii de transport, optand pentru cea mai buna. In functie de tipul marfurilor, se poate opta de ex. pentru: transportul combinat maritim / fluvial (ex. materii prime din SUA), transportul feroviar (marfuri voluminoase, pe distante mari) sau transportul aerian (cel mai rapid).

Dezvoltarea activitatii caselor de expeditii este o necesitate. Pentru aceasta, un punct forte il constituie stabilirea mai multor parteneriate cu transportatorii, dar si cu producatorii/importatorii.

Serviciile integrate/furnizor tertiar de servicii logistice/3PL (transport + depozitare + activitati cu valoare adaugata)

In prezent, competitivitatea transportatorilor este semnificativ influentata de globalizare si de depasirea barierelor fizice si comerciale dintre state. Serviciile de logistica au o noua semnificatie, foarte diferita de modul in care erau privite inainte. Logistica trebuie sa dezvolte, sa adapteze, sa imbine si sa optimizeze toate etapele trecerii marfurilor de la ofertant la consumator. Din acest motiv, companiile trebuie sa acorde tot timpul activitatii lor de baza, prin delegarea activitatilor pentru care nu detin personal specializat. Asta cu atat mai mult cu cat serviciile de logistica reprezinta o alta sfera de activitate cu o alta structura a costurilor si serviciilor pentru clienti, deci ajuta la cresterea profitabilitatii unei companii.

Centrul logistic este un complex modern ce ofera servicii calificate, potrivite pentru fiecare client.

Un producator concentrate pe activitatea lui de baza va identifica adesea ca logistica nu este aria lui de competenta.

Definitia activitatilor de baza si a interfetelor

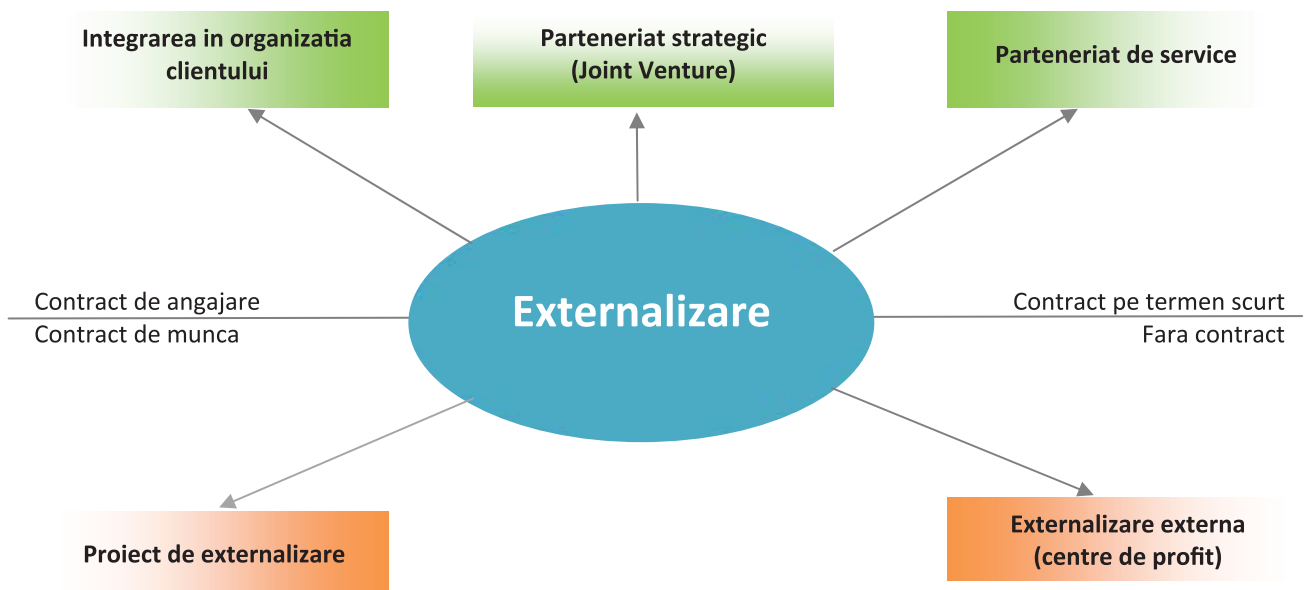
Activitati de baza	Activitati adiacente
Cercetare & Dezvoltare	Ambalare
Productie	Depozitare
Vanzari & Marketing	Transport
Activitati support, dupa vanzare	Informatii logistice



Externalizarea catre un partener de incredere

Apoi, industria poate beneficia din economiile de scara si scopul pentru care a externalizat serviciile.

Obligatiile sunt alocate potrivit definitiei functiilor de baza si competentelor catre fiecare partener din lantul logistic.

Schema 20: Tipuri de externalizare

4.7. Bariere de crestere / intrare pe piata

Profitabilitatea si traficul aglomerat

In ciuda capacitatii de a transporta marfuri catre oricare din statele UE, cu o mare flexibilitate si la preturi acceptabile, unele companii de transport se confrunta cu problema profitabilitatii. Intr-o economie globalizata, marii beneficiari ai serviciilor de transport si logistica prefera sa lucreze cu unul-doi parteneri, datorita costurilor reduse si a unei mai bune politici tarifare (volume si trafic mari – rezulta un pret mai mic pentru transport & logistica).

Aglomerarea traficului este in crestere chiar si pe arterele mari de circulatie, iar transportului rutier ii sunt atribuite 84% din emisiile de CO₂.

Know how

Pentru un jucator nou intrat pe piata este un domeniu putin cunoscut, fiind dificil de prevazut problemele reale care pot aparea.

Stabilirea de parteneriate

In prezent, majoritatea marilor producatori/importatori au contracte cu transportatorii. Daca rezultatele colaborarii sunt cele asteptate, beneficiarul nu va schimba transportatorul. Mai mult, contractele sunt incheiate pentru 2, 3, 5 sau chiar 10 ani.

Investitii mari

Pentru un start-up sunt necesare investitii uriase in active:

~ 70-90.000 € pentru un autocamion nou

~ 350 €/ mp pentru constructia unui depozit de min. 5.000 m.p. sau poate fi inchiriat pentru 3-4 €/mp/luna

~ preturile la terenuri pretabile logisticii au mai scazut de 100 €/m.p. la 40-50€/mp

Angajatii

Pentru salarii mai mari, multi romani au plecat sa lucreze in tarile dezvoltate ale UE, ducand la o criza a fortei de munca. Situatiile s-ar putea schimba in aceasta perioada, iar balanta se va inclina dinspre angajat spre angajator. Mai mult, in transporturile internationale, este necesar ca soferii sa cunoasca o limba straina, cel puțin la nivel conversational; in caz contrar, companiile vor plati cursuri pentru acestia.

Reglementari UE

➤ **Condițiile de angajare a conducătorilor auto**

Nelinistea socială se datorează creșterii numărului de conducători auto, adesea proveniți din țări, angajați în condiții "non-comunitare" de muncă (salarii scăzute, timp de lucru virtualmente nelimitat, nivel scăzut de trai etc.). Această situație conduce la distorsionarea concurenței, și implicit la probleme de siguranță a traficului. Pentru a rezolva această problemă, Comisia propune introducerea unei "certificări auto" ca mijloc de control asupra normalității condițiilor de angajare a unui conducător auto. Certificatul va fi emis de autoritățile din Statele Membre.

➤ **Monitorizarea transportului rutier**

Eficacitatea măsurilor de creștere a siguranței, concurența și asigurarea de condiții oneste de muncă depind de existența unui sistem de monitorizare în sectorul transporturilor. Comisia are în plan elaborarea unui comunicat privind inspecțiile și pedepsele din acest sector, ce vizează sprijinirea Directivei 88/599/EEC prin creșterea numărului de zile lucrătoare care vor fi monitorizate de autoritățile Statelor Membre. Există deja alte măsuri, iar tahograful electronic va fi obligatoriu de la sfârșitul anului 2002, potrivit Directivei (EC) Nr. 2135/98.

➤ **Pregătirea profesională**

Pregătirea profesională a conducătorilor auto este în prezent normată de Directiva 76/914/EEC privind pregătirea unor conducători de mijloace de transport rutier, și de Directiva 91/439/EEC privind permisele de conducere. Comisia va prezenta în curând o propunere de Directivă care să stabilească regulile comune ale pregătirii tuturor conducătorilor auto profesioniști, având în vedere complexitatea acestei profesii.

➤ **Transportul public între Statele Membre ale UE (EEC Nr. 881/92 din 26 martie 1992)**

De la abrogarea tuturor restricțiilor cantitative (a cotelor) la 1 ianuarie 1993, accesul pe piață este acum guvernat exclusiv de criteriile calitative care trebuie satisfăcute de firmele de transport pentru ca acestea să poată primi licența de transport comunitară.

➤ **Mecanismul siguranței comunitare (EEC Nr. 3916/90 din 21 decembrie 1990)**

În eventualitatea unei crize, Statul Membru în cauză va pune la dispoziția Comisiei informații de substanță, cuantificabile. Comisia va lua apoi toate măsurile menite să prevină orice viitoare creștere a capacității de transport pe piață afectată, stabilind limite ale dezvoltării operațiunilor transportatorilor existenți și restricții asupra accesului pe piață al noilor transportatori.

➤ **Taxarea vehiculelor grele de marfă: Directiva "Eurovignette" (1999/62/EC)**

Directiva acoperă taxele pentru vehicule și taxele de drum impuse vehiculelor de marfă cu sarcina utilă brută peste 12 tone. Directiva 2006/38/EC din 17 mai 2006 amendează Directiva prin care se intenționează stabilirea unui nou cadru comunitar de taxare a folosirii infrastructurii rutiere. Aceasta face posibilă îmbunătățirea eficienței sistemului de transport rutier și asigură buna funcționare a pieței interne. Directiva stabilește reguli de aplicare de către Statele Membre a taxelor de drum, inclusiv pe rețeaua de drumuri trans-europene și pe drumurile din zone muntoase.

Din 2012, Directiva 2006/38/EC se va aplica vehiculelor care cântăresc între 3,5 și 12 tone.

➤ **Timpul de conducere în sectorul transportului rutier (EC Nr. 561/2006)**

Această Dispoziție se va aplica vehiculelor de marfă cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone.

- Timpul de conducere diurn va trebui să nu depășească nouă ore. De două ori pe săptămână, acesta poate fi extins la zece ore;
- Timpul de conducere săptămânal va trebui să nu depășească 56 de ore;
- Timpul de conducere total pe perioada a două săptămâni consecutive nu va trebui să nu depășească 90 de ore.

➤ **Transportul de marfuri periculoase pe sosele (94/55/EC din 21 noiembrie 1994)**

Vehiculele înregistrate sau puse în circulație în țări terțe sunt autorizate să execute operațiuni de transport internațional de marfuri periculoase în cadrul Comunității dacă transportul este în acord cu ADR, și dacă nu există restricții naționale sau comunitare privind accesul pe piață.

➤ **Dimensiunile și masele maxime autorizate pentru călătoriile naționale și internaționale (96/53/EC din 25 iulie 1996)**

4.8. Previzionarea pietei transporturilor rutiere de marfuri, 2012 - 2015

4.8.1. Directiile pietei. Ce sectoare tinta vor creste?

Principale rute externe

Ungaria, Bulgaria, Germania, Italia, Franta, Turcia, Austria, Polonia si Grecia sunt principalele tari unde ajung transportatorii romani. Totusi, transportatorii romani ar trebui sa fie mai activi pe piata intracomunitara. Factorii cheie de succes in acest caz sunt legati de marile case de expeditii si operatorii de centre logistice. Totodata, din aceasta zona ar trebui analizate oportunitatile oferite de relatiile dintre fostele state sovietice (in special Rusia) si tarile Uniunii Europene. Pe aceste rute au inceput sa fie mai active companiile de transport din Lituania, Letonia, Polonia si chiar Ungaria.

A se urmari jucatorii de pe pietele in dezvoltare

Pentru urmatoorii 5 ani va fi necesara o flota auto mai mare pentru sectoarele de mai jos. Sub-sectoarele conexe constructiilor si bunuri de larg consum ar trebui sa inregistreze cresteri in viitor.

Economia

Dezvoltarea transportului rutier de marfuri este strans legata de doua componente majore ale economiei: industria prelucratoare si comertul.

Tabel 55: Marfuri transportate rutier | 2011

Tara	pondere in volum	
	Export	Import
Ungaria	15%	19%
Bulgaria	14%	16%
Germania	12%	11%
Italia	7%	6%
Austria	8%	5%
Turcia	6%	5%
Franta	5%	4%
Polonia	3%	5%
Grecia	4%	4%
Spania	3%	5%
Serbia	3%	3%
Cehia	2%	3%
Olanda	2%	3%
Marea Britanie	2%	2%
Belgia	0%	2%
Altele	13%	7%

Sursa: calcule InterBiz

Industria prelucratoare

Din industria prelucratoare cele mai dinamice sectoare in perioada 2008 – 2013 sunt: alimente & bauturi, materialele de constructii, produse chimice, piese de schimb, mobila, electrice. Flota necesara: tiruri si trailere de mare capacitate. Necesita autorizarea ADR pentru marfuri periculoase.

Trebuie mentionat ca pentru perioada 2008 – 2013 am luat in calcul inceperea productiei de autoturisme Ford la Craiova, dar nu am luat in calcul eventuale noi investitii "cheie" majore in economie. De exemplu, un gigant ca Nestle daca va deschide o noua fabrica in Romania ar putea influenta semnificativ evolutia sectorului Alimente si bauturi asa cum s-a intamplat in cazul Nokia pentru sectorul Electronice.

Desi criza economico-financiara franeaza investitiile firmelor, s-ar putea ca in Romania sa apara o noua serie de relocari ale companiilor europene pe fondul reducerii cheltuielilor. Pe de alta parte, din Romania sunt relocate fabricile de confectii si este posibil ca pe viitor sa fie relocate si fabricile de piese si componente auto, adica industriile in "lohn" bazate pe forta de munca ieftina.

Tabel 56: Industria prelucratoare | dinamici

Sector	CMA		Dinamica, y-o-y	
	2008 - 2012	2011 - 2015	Import 2011	Export 2011
Mijloace de transport rutier	11%	9%	24%	17%
Electronice & produse comunicatii	13%	3%	3%	14%
Produse din tutun	(11%)	4%	29%	20%
Materiale minerale de constructii	(10%)	6%	11%	17%
Alimente si bauturi	(2%)	4%	14%	36%
Constructii metalice si produse din metal	(10%)	3%	10%	25%
Masini si echipamente (excl. electrice si optice)	(3%)	4%	26%	28%
Mobila	(8%)	3%	11%	22%
Masini si aparate electrice	(3%)	2%	8%	19%
Cauciuc si mase plastice	(1%)	0%	18%	32%
Prelucrarea lemnului (excl. mobila)	1%	3%	(6%)	12%
Petrochimie	(15%)	(4%)	30%	28%
Substante si produse chimice	(2%)	3%	21%	31%

Sursa: calcule InterBiz | research & consulting

Comertul

Bunuri de consum

Numarul magazinelor moderne de comert a crescut de la 252 unitati in 2005 la 983 in 2011, iar in perspectiva ar putea ajunge pana la 1.530 unitati.

Ponderea vanzarilor de bunuri de consum prin aceste forme de comert a crescut de la 14% in 2005 la ~55% in 2011 si ar putea ajunge la 70% in perspectiva. Aceasta polarizare o intalnim si in cazul magazine specializate de electronice & electrocasnice, mobila, IT&C (Mobexpert, Elvila, Staer, IKEA, Kika, Altex-Media Galaxy, Flanco, Domo, Teknomarket etc).

In momente de criza cumparatorii nu renunta la produsele de baza (alimente, bauturi, produse igiena), dar se indreapta spre produse mai ieftine. Cele mai ieftine produse din retelele de magazine sunt "marcile private" (No. 1, Aro, Clever, Winny, Kaufland, Lidl etc), iar tinta retelelor este sa creasca ponderea acestor produse de la 11% in 2011 la 25-30% in total vanzari. Marcile private sunt produse de diferiti producatori din diverse tari, dar distribuite in toata reseaua de magazine din Europa.

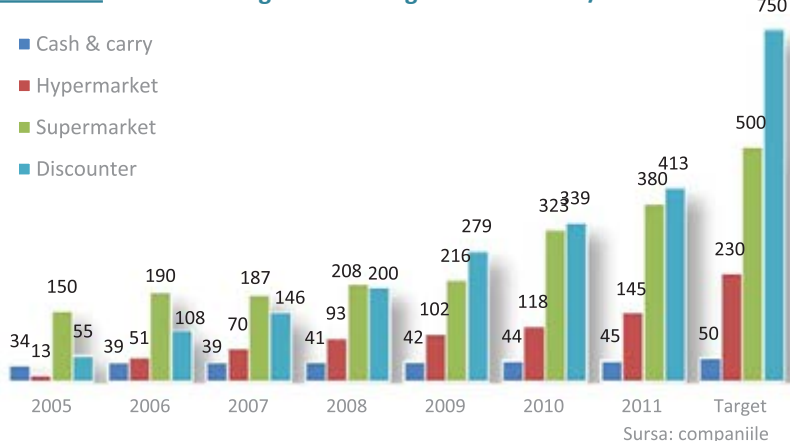
Materiale de constructii

Numarul magazinelor de bricolaj (Do-it-Yourself) din Romania a crescut de la 18 unitati in 2005 la 119 in 2011, iar numarul acestora ar putea ajunge la 215 in 2017-2018. Asadar, se manifesta aceeași tendinta de polarizare ca in cazul magazinelor pentru bunuri de consum. Pe langa aceste magazine de bricolaj mai sunt cativa distribuitori mari de materiale de constructii ce au depozite in mai multe locatii (Arabesque, Damila, Baduc, Black Sea Suppliers etc) si retele de magazine specializate (Delta, SSAB, Tiger Amira, Fabryo etc).

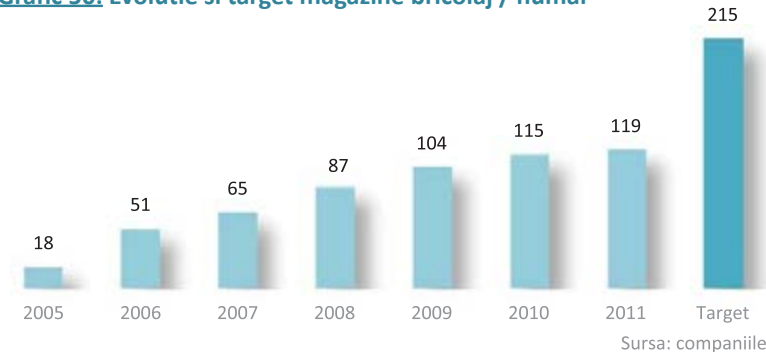
Agricultura

Desi este la inceput, si in Romania ca in alte tari europene se vor forma asociatii de agricultori, iar produsele agricole ar trebui stranse in diferite depozite urmand a fi transportate spre diferite pietee. Ne referim in special la cereale, legume si fructe, dar deocamdata in Romania nu exista burse pentru produse agricole.

Grafic 49: Evolutie si target retele magazine moderne / numar

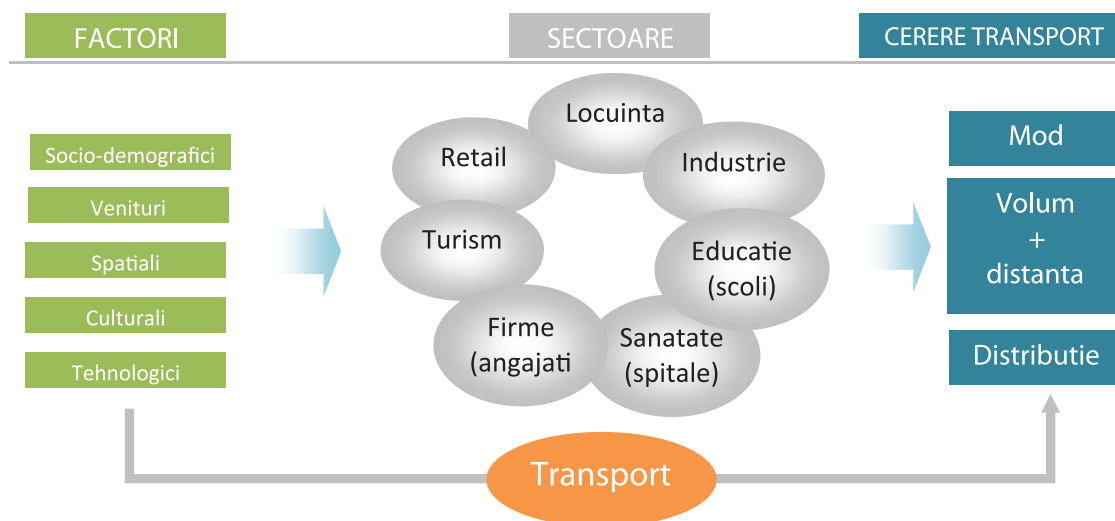


Grafic 50: Evolutie si target magazine bricolaj / numar



4.8.2. Nevoile clientilor. Adaptare.

Transportul rutier este in mod natural influentat de o serie de factori externi cum ar fi: evolutia sectoarelor economice, educatia (scolile), comertul (dezvoltarea magazinelor), turismul (dezvoltarea hotelurilor de business) etc. Mai mult, toate sectoarele, in clusiv transporturile, sunt influentate de factori economico-financiari, sociali, spatiali, culturali sau tehnologici. Schimbarile survenite in cererea serviciilor de transport sunt rezultante ale combinatiilor dintre factori. Cuantificarea efectelor acestor combinatii dintre factori si cererea serviciilor de transport este destul de dificila, dar se pot trasa anumite trenduri. De multe ori acesti factori au efecte pe termen lung, de exemplu imbatranirea populatiei va influenta negativ transportul de persoane pe fondul scaderii numarului de angajati si calatoriile avand ca scop afacerile.

Schema 21: Interactiunea dintre factori, sectoare si cererea transporturilor**Factorii** majori luati in considerare:

- **economici:** veniturile populatiei, preturile bunurilor si serviciilor, taxe, politici macroeconomice, structura industriei
- **socio-demografici:** structura populatiei, marimea familiilor, distributia pe varste, rata de activitate, etnia, migratia
- **spatiali:** densitatea populatiei, dezvoltarea economica regionala, utilizarea terenurilor, disponibilitatea infrastructurii
- **culturali:** practici si termene de plata traditionale, valori si stil de viata a populatiei
- **tehnologici:** dezvoltarea automatizarii, mecanizarea, dotarea si utilizarea tehnologiei informatiei

Alti factori majori influenteaza trendurile din diferite **sectoare ale economiei:**

- **educatia:** scoli, universitati
- **sanatate:** spitale, clinici, cabinete
- **industria:** grea si usoara
- **turism:** hoteluri, agentii de turism (organizari circuite)
- **energie:** productie, distributie, consum
- **afaceri:** angajati, politici salariale
- **agricultura:** productie, vanzare
- **locuinte:** dotare, bugete, cheltuieli

Interactiunea dintre acesti factori si sectoare defineste cererea de servicii de transport:

- **volum - distanta:** ce cantitati sunt transportate si la ce distante
- **alegerea modului de transport:** care este varianta optima de transport
- **distributia:** care este frecventa de transport pe distante scurte
- **eficienta:** costuri-beneficii

Desi sunt foarte multi factori de influenta in relatia beneficiar – transportator rutier de marfa, putem creiona cateva aspecte:

Nevoile clientilor	Cum s-ar putea rezolva
› reducerea cheltuielilor (inclusiv in transport/logistica)	› preluarea mai multor operatiuni din lantul de logistica › tarifele nu mai pot scadea, ar insemna o scadere a calitatii serviciilor si o ruinare sigura a afacerii
› scaderea stocurilor si implicit a spatiilor de depozitare pe fondul scaderii consumului	› ar putea creste piata de grupaj de marfuri, ceea ce ar aduce mai multi bani / cursa. A se cauta surse de grupare a marfurilor.
› calitatea serviciilor	› implementarea standardelor de calitate
› punctualitate	› negocierea contractelor si termenelor in care sa se mentioneze situatiile neprevazute, de forta majora (accidente, blocaj trafic, vreme nefavorabila)
› incredere	› nu se poate face nimic peste noapte. Increderea se castiga. Lipsa increderii este cel mai mare punct slab al transportatorilor romani
› calificare personal (in special limba straina). In cazul colaborarii cu case de expeditii ce nu sunt in Romania, cunoasterea unei limbi straine este un mare avantaj	› training, in special pentru limba engleza
› cresterea termenelor de plata din lipsa de lichiditati	› sa fie exceptie, in caz contrar firmele de transport ar trebui sa se gandeasca la diversificarea activitatii si sa ia in calcul trocul: produse contra servicii de transport.

Acestea nu sunt toate nevoile clientilor, dar pentru orice problema ar trebui ca firma de transport sa vina cu o justificare a propunerilor. Justificarile nu trebuie facute ostentativ ci pragmatic, proactiv.

Firmele de transport ar trebui sa urmareasca permanent 4 indicatori importanti: numarul curselor, distanta medie a unei curse, gradul de incarcare si analiza cost-profit.

4.8.3. Tendinte pe piata transporturilor rutiere de marfuri din perspectiva firmelor

In Iulie 2012 InterBiz Research & Consulting a realizat o cercetare bazata pe raspunsurile principalilor jucatori de pe piata transporturilor rutiere de marfuri. Cercetarea a fost realizata prin transmiterea pe eMail a unui formular ce a continut 4 intrebari. Formularul a fost transmis la 172 firme importante de pe piata transporturilor rutiere de marfuri si servicii anexe. Din total, 63 firme au raspuns chestionarului, rezultand o rata de raspuns de 37%. Din cele 63 de firme, 35 de firme sunt specializate pe transport rutier de marfuri, iar 28 de firme sunt firme de logistica si servicii anexe transporturilor rutiere de marfuri.

Intrebarile din chestionar:

1. Care sunt principalele probleme pe care le intalniti in aceasta perioada?
2. Potrivit considerentelor de mai jos, cum ati caracteriza piata transporturilor de marfuri pe termen mediu? (cand completati sa aveti in vedere un interval de ~3 ani)
3. Structura veniturilor firmei Dvs pe grupe de servicii (unde este cazul)

	2010	2011
Transport rutier de marfuri, din care:	___	___
- intern	___	___
- international	___	___
Depozitare, manipulare	___	___
Co-ambalare	___	___
Servicii anexe (casa expeditii, comisionare et)	___	___

4. Dinamica cifrei de afaceri a firmei Dvs in 2011? Tinta 2012?

Scopurile principale ale cercetarii au fost de a identifica principalele probleme ale firmelor de transport de marfa si logistica si tendintele de pe piata transporturilor rutiere de marfuri din perspectiva jucatorilor de pe piata.

Scopurile secundare ale cercetarii au fost de a identifica:

- › structura veniturilor esantionului de firme, pe tipuri de servicii oferite
- › dinamica veniturilor in anul 2012

Una dintre intrebari a fost:

Potrivit considerentelor de mai jos, cum ati caracteriza piata transporturilor de marfuri pe termen mediu? (~3 ani)

Scurte interpretari ale raspunsurilor:

- › Rezultatele agregate reprezinta media aritmetica simpla a raspunsurilor primite
- › Repondentii sunt total de acord cu faptul ca oferirea de servicii integrate (3PL, 4 PL) va fi esentiala pentru dezvoltarea afacerii in urmatoorii ani. Acest lucru este confirmat si de raspunsurile pentru considerentul ca serviciile anexe vor sustine piata
- › La tendinta de crestere a concurentei din cadrul celei de-a doua intrebare s-a obtinut media 3.9, in timp ce la prima intrebare s-a obtinut media 4.0, ceea ce demonstreaza ca piata este inca in faza emergenta.
- › Repondentii la chestionar cred ca piata va creste cu mai putin de 10% / an in urmatoorii 3 ani, iar tarifele vor creste probabil cu mai mult de 3% in medie pe an.

Grafic 51: Tendinte pe piata transporturilor de marfuri din perspectiva firmelor

Potrivit considerentelor de mai jos, cum ati caracteriza piata transporturilor de marfuri pe termen mediu? (interval: ~3 ani)



*depozitare, ambalare, distributie etc

Sursa: cercetare InterBiz pe un esantion de 63 de firme

4.8.4. Modalitati de imbunatatire a performantelor

Subiect	Jucator in transporturile rutiere internationale de marfa	Jucator in transporturile rutiere nationale de marfa	Jucator logistica (3PL)
Tinta	<ul style="list-style-type: none"> › Optimizarea rutelor de transport si a gradului de incarcare (grupaj prin case de expeditii) › Stabilirea de parteneriate cu firme internationale. Transportatorii romani nu pot juca un rol important pe piata UE fara parteneriate. 	<ul style="list-style-type: none"> › Diversificarea serviciile de transport pentru clientii mari: transport / distributie la nivel national, pana la punctele de vanzare. › Sa urmeze firmele romanesti pentru finantarea activitatilor de logistica 	<ul style="list-style-type: none"> › Oferirea unei game largi de servicii logistice: transport, depozitare, manipulare, reambalare, etichetare, distributie
Beneficii	<ul style="list-style-type: none"> › In general, venituri si profituri mai mari decat in cazul transportului la nivel national › Posibilitatea de a lucra cu cele mai mari companii logistice, case expeditii si transport marfa 	<ul style="list-style-type: none"> › Avantaj competitiv in raport cu alti transportatori internationali › Volum ridicat de transport › Cresterea increderii clientilor 	<ul style="list-style-type: none"> › Valoare adaugata mai mare – rentabilitate ridicata › Avantaj competitiv fata de alti furnizori de servicii 1PL (numai transportator). Clientii prefera sa lucreze unidirectional.
Puncte critice	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Concurenta</u>: concurenta in crestere dupa ian. 2007 (integrarea Romaniei in UE). Transportatori romani ar fi trebuit sa investeasca mai mult in activitati ce aduc valoare adaugata mare. › <u>Constrangeri UE</u>: promovarea transportului “verde”, siguranta rutiera, vigneta, conditii de angajare si munca, armonizarea tehnica motoare (reducere CO2) › <u>Clienti</u>: exportatorii romani sunt greu de “prins”. › <u>Profituri</u>: tarifele au un trend descendent, iar costurile cresc 	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Concurenta</u>: numar din ce in ce mai mare al companiilor de transport. In 2011 erau inregistrate ~ 24.900 de firme transport rutier marfa, in crestere cu 15% fata de 2008. › <u>Infrastructura</u>: infrastructura slaba, subdezvoltata › <u>Flota</u>: necesita o flota diversificata cu diverse tonaje (de la 2 tone pana la 22 de tone) si diferite volume (pana la 110 mc.) › <u>Clientii</u>: companiile romanesti sunt inca reticente la ideea externalizarii activitatilor de transport 	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Concurenta</u>: Piata logistica la inceput in Romania. › <u>Aspecte tehnice</u>: un centru logistic modern trebuie sa aiba: 10-12 m inaltime, parcare cu spatiu de manevra, rampa de incarcare/descarcare, sistem anti fractie › <u>Know-how</u>: pentru a opera un centru logistic este nevoie de personal cu experienta › <u>Investitii</u>: pentru spatii logistice investitia este de 350-500 €/mp
Masuri critice	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Flota</u>: pentru a fi considerat un transportator important, trebuie sa aveti minim 50 de camioane (cap tractoare) si aprox. 70 remorci. Vehiculele Euro 5 reprezinta un avantaj. › <u>Integrare in amonte</u>: pentru optimizarea costurilor este important sa aveti servicii, spalatorie, comert piese de schimb, spatiu de depozitare/logistic, carduri de combustibil, asigurari › <u>Relatia cu clientii</u>: punctualitatea, flexibilitatea, respectul, onestitatea in relatiile cu clientii sunt factori cheie ai succesului › <u>Rute</u>: pentru transportul international, elementul cheie este atragerea exportatorilor. Grupajul ofera venituri si profituri mai mari. A nu se evita parteneriate cu case de expeditii din UE › <u>Informatia</u>: ramaneti permanent informati despre piata din Romania si UE. A se urmari obiectivele / investitiile companiilor ce pot fi potentiali clienti. 	<ul style="list-style-type: none"> › <u>Zonarea & pozitionarea</u>: pentru a fi un jucator important, trebuie sa aveti un centru logistic de minim 10.000 mp.. Cele mai bune locatii sunt cele invecinate autostrazilor sau oraselor mari (poli urbani) › <u>Know-how</u>: incheiati parteneriate cu firme cu experienta pentru a deschide un centru logistic sau angajati persoane cu background in acest domeniu. Un furnizor de servicii logistice poate avea castiguri mari, dar nu in orice conditii (depinde ce poate oferi la standarde de calitate). 	

4.8.5. Previzionarea pietei transporturilor rutiere de marfuri, volum si valoare, 2012 - 2015

In perioada 2011 - 2015 piata transportului rutier de marfa va creste cu 6% / an, in milioane tone-km, si cu 5% / an, in valoare. Principala piata in crestere va fi transportul national, iar in transportul international preturile vor continua sa scada.

Tabel 57: Previzionarea transportului rutier de marfuri

Previzionarea transportului rutier de marfuri / pe rute / volum si valoare / 2011 – 2015						
Rute	2011	2012p	2013e	2014e	2015e	CMA
Parcursul marfurilor						
milioane tone - km						
Total, din care:	45.247	49.398	50.537	53.446	56.839	↑6%
National	11.856	12.026	12.680	13.592	14.264	↑5%
International, din care:	33.392	37.372	37.857	39.854	42.576	↑6%
- import	19.791	22.545	22.913	23.910	25.422	↑6%
- export	10.873	11.105	10.790	11.183	11.982	↑2%
- tranzit	2.728	3.721	4.154	4.761	5.172	↑17%
Valoarea pietei de transporturi specializate de marfuri / rutier						
mil. €						
Total, din care:	4.914	5.099	5.318	5.723	6.072	↑5%
National	306	316	350	394	422	↑8%
International, din care:	4.608	4.783	4.968	5.329	5.650	↑5%
- import	3.223	3.375	3.536	3.780	3.956	↑5%
- export	1.195	1.155	1.146	1.206	1.307	↑2%
- tranzit	190	252	286	342	387	↑20%

p-preliminat, e -estimat Sursa: scenariu de baza InterBiz | research & consulting

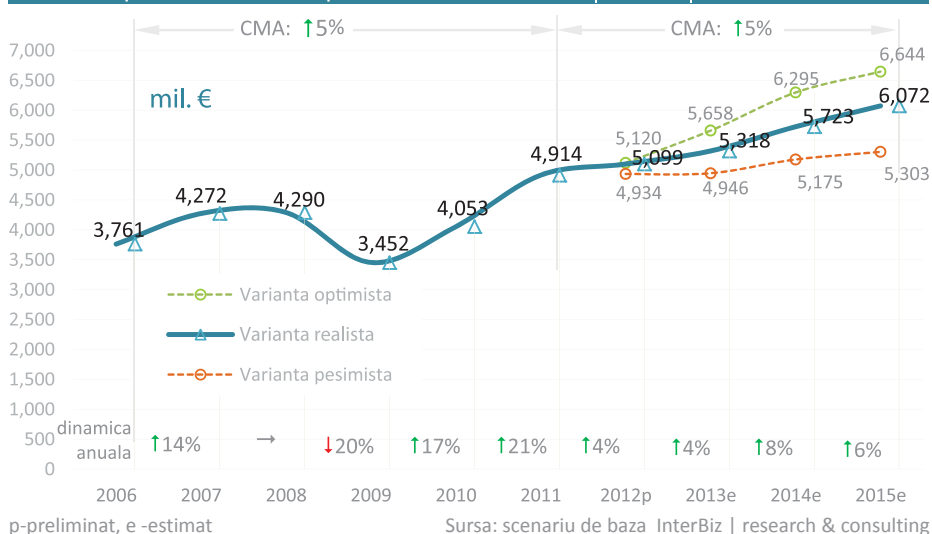
Mentionam ca am luat in calcul numai transportul specializat de marfuri, intrucat este greu de estimat care vor fi strategiile adoptate de firmele nespecializate pe transport (firmele de logistica si casele de expeditii). In actuala situatie de criza acestea ar putea sa aleaga intre externalizarea si internalizarea serviciilor de transport, in functie de beneficiile pe care le-ar putea avea. Este posibil ca mai degraba casele de expeditii sa internalizeze servicii de transport, in timp ce firmele de logistica sa le externalizeze. In orice caz, transportul simplu va disparea, iar firmele care au numai activitate de transport ar trebui sa se gandeasca la diversificare sau ar putea avea mari probleme de profitabilitate.

Scenariul de previzionare poate fi influentat de evolutia cursului de schimb sau stagnarea pietelor tinte la un nivel scazut pe fondul neincrederei in economie, dar trendul nu va fi influentat semnificativ.

Din punct de vedere al numarului de firme estimam ca pana in 2015 va scadea cu 10-15%.

Grafic 52: Transportul rutier de marfuri | evolutie si previzionare

Evolutia si previzionarea transportului rutier de marfuri | valoare | 2006 - 2015



5. Prioritizari ale cresterii activitatii

5.1. Mixul de factori

AMONTE: FURNIZORI	ACTIVITATI DE BAZA	AVAL: CLIENTI
VEHICULE COMBUSTIBIL TELEFONIE & GPS STATIE SERVICE PIESE AUTO / COMPONENTE SPALATORIE ASIGURARI TICKETING SOFTWARE ECHIPAMENTE AMBALAJE	TRANSPORTATOR <ul style="list-style-type: none"> › transport national (flota diversificata) › transport int'l (camioane de mare capacitate) DEPOZIT / CENTRU LOGISTIC <ul style="list-style-type: none"> › depozitare › inspectie › gestionarea pozitionarii: pe raft sau pe sol › pregatirea comenzilor › preluarea marfii, personalizarea › constituirea paletilor › supervizarea incarcarilor › organizarea inventarierii stocurilor › platforma de preluare (receptie/ livrare si sincronizarea intrarilor/iesirilor de fluxuri in concordanta cu cerintele clientilor › co-ambalare/re-ambalare › etichetare & marcare 	CASE DE EXPEDITII <ul style="list-style-type: none"> › a se incheia acorduri prin care se asigura program de transport complet in toata Europa › ofera o mai buna coordonare a activitatii › ajuta la grupaje (valoare mai mare / ruta) CLIENTI DEDICATI Servicii oferite: <ul style="list-style-type: none"> › 1PL (numai transport) › 2PL (transport & depozitare) › 3PL (2PL + contract logistica) › 4PL (poate oferi Supply Chain Management)!? DISTRIBUTIE Servicii oferite: <ul style="list-style-type: none"> › transport catre alte puncte, potrivit programarii clientului › transport catre retaileri, potrivit programarii clientului sau la ordinal retailerului

5.2. Modalitati si potential de crestere

Transport persoane

Nu toate firmele vor face fata crizei actuale. O solutie ar fi stabilirea de parteneriate cu transportatorii publici locali. De asemenea, se poate activa pe un segment dedicat transporturilor de persoane in sectorul business.

- ▶ Tineti clientii langa dumneavoastra! Firma mai poate oferi servicii suplimentare (transport de calatori) partenerilor sai traditionali?
- ▶ Serviciile de transport persoane pot fi un factor cheie in castigarea de noi clienti (ex.: daca oferiti transport rutier de marfa, puteti oferi si transport de calatori). Astfel, veti face viata clientilor dumneavoastra mai usoara: o singura factura pentru mai multe servicii;
- ▶ Dezvoltarea de parteneriate cu transportatori publici locali: oferiti rute suplimentare cu microbuze pe care acestia nu le pot acoperi, transport nocturn – permanent sau sezonier -, transport special pentru scoli;
- ▶ Turismul de business a crescut si va mai creste pe fondul globalizarii. Hotelurile au nevoie de servicii de transport pentru clientii lor (in special aeroport-hotel)
- ▶ Transportul pentru shopping. Marile magazine ofera clientilor sai transport gratuit pe anumite rute. Acest tip de transport este profitabil pentru ca nu depinde de gradul de ocupare al locurilor si ofera castiguri sigure pe perioada derularii contractului.

... si in acelasi timp...

- ▶ Evaluati daca infiintarea/mentinerea de filiale regionale va aduce beneficii;
- ▶ In doi ani o firma poate dobandi suficiente cunostinte despre piata transporturilor de persoane si ar trebui sa aiba o echipa capabila sa realizeze progrese. In aceste conditii se poate decide daca este nevoie de o noua strategie.

Mix-ul de servicii

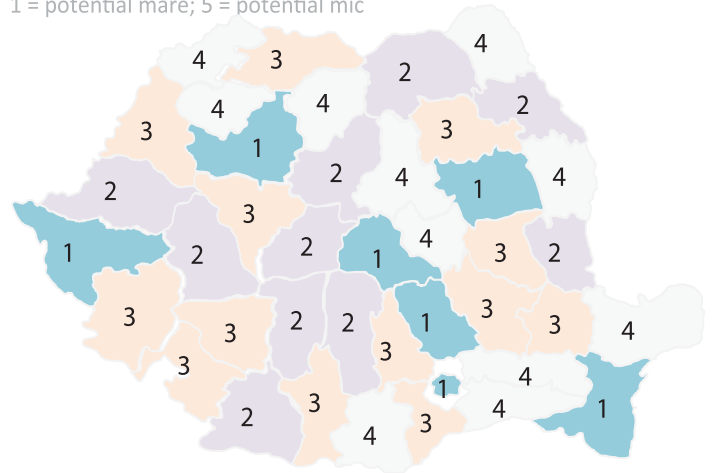
Pentru optimizarea costurilor, o firma de transport ar trebui sa activeze sau sa aiba beneficii de la sectoarele in amonte: service auto, comert cu piese de schimb, spalatorii, bonuri de combustibil, inchirieri de masini cu sofer. Noile mijloace de transport sunt o necesitate. Pentru orice ruta din Europa ar fi ideal sa existe mijloace de transport noi si moderne si folosite intr-un circuit cat mai lung.

Prioritizare regionala

Unele regiuni se dezvoltă mai repede decât altele. Potrivit studiilor noastre, cele mai indicate zone pentru dezvoltarea transportului rutier de calatori sunt: Bucuresti si judetul Ilfov (piete foarte importante), urmate de judetele vestice si de centru. Judetele marcate pe harta cu 1 vor fi considerate prioritare

Schema 22: Prioritizare regionala | transport persoane

1 = potential mare; 5 = potential mic



Transport marfuri

Provocari / Sugestii

- ▶ Creșterea costurilor odată cu creșterea salariilor, a gradului de intretinere a flotei, asigurărilor. Pretul combustibilului este în concordanță cu pretul pieței petrolului. Evidențiați costurile planificării și monitorizării.
- ▶ Tarifele sunt negociabile, dar marii transportatori au contracte cu clienți regionali/int'l cu putere mare de negociere datorită volumelor mari, iar micilor transportatori le rămâne doar opțiunea de a accepta prețurile pieței. Deveniți un transportator mare (min. 50 de camioane) sau încheiați parteneriate.
- ▶ Creșterea competiției între transportatorii români medii și mari datorită multinaționalelor venite pe piață, care au un management performant, know-how și resurse. Deveniți un jucător profesionist.
- ▶ Multe firme vor lucra mai mult sau mai puțin cu firme gigant pentru a avea o încărcare completă. Fiti flexibili și deschiși la parteneriate internaționale.
- ▶ O nouă normă a UE restrânge circulația vehiculelor din motive de poluare (în special începând cu 2009). Fiti pregătiți pentru noile norme UE.
- ▶ Angajarea: pe viitor ar putea fi mai greu să găsiți personal bun, calificat: manager de flota, mecanic auto, sofer pentru rute internaționale. Ar putea apărea oferte de muncă în alte sectoare mai confortabile decât șofatul. Gasiti solutia adecvata pentru a va pastra angajatii.

Mix-ul de servicii

Gasiti cele mai bune cai si resurse pentru a fi un furnizor de cat mai multe servicii in domeniul logisticii (3PL). Ca si companie, a fi decat caraus nu va aduce castiguri pe viitor.

O firma de transport are cunostinte puternice despre managementul flotelor. Clientii acestora pot fi firme ce au flota mare de autoturisme sau vehicule comerciale usoare. Ideal ar fi sa se preia managementul flotei de autoturisme si vehicule comerciale usoare. Prin aceasta operatiune atat transportatorul cat si clientul acestuia ar putea obtine preturi mai bune de la furnizorii de produse si servicii auto.

Schema 23: Prioritizare regionala | centre logistice



Prioritizarea regionala

Cele mai potrivite zone pentru înființarea de filiale sau centre logistice/depozite sunt cele învecinate viitoarelor autostrăzi și aglomerărilor urbane mari sau puncte strategice.

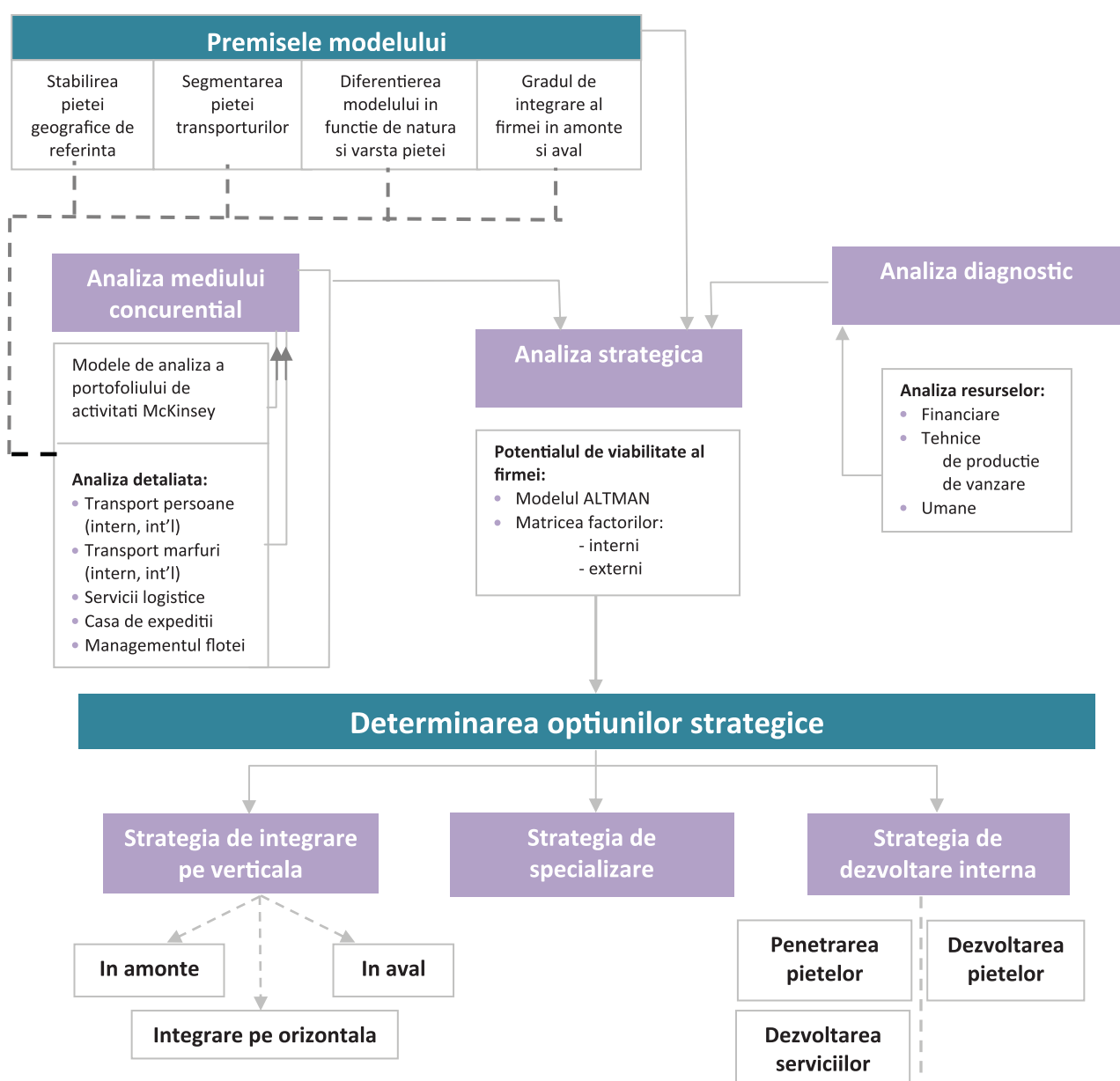
5.3. Optiuni strategice

Modelul de fundamentare al strategiei propus este un model planificat, care incearca determinarea unei optiuni strategice, pornind de la anumite premise care sunt trecute prin filtrul analizei strategice impreuna cu informatiile oferite de analiza diagnostic si cea a mediului concurential.

Modelul de fundamentare al strategiei propus incearca sa raspunda la mai multe cerinte pe care le presupune buna functionare a firmei intr-un context caracterizat prin multiple provocari, printre care:

- ▶ articularea intre extern si intern prin luarea in considerare alaturi de factorii externi (concurenta, clienti, furnizori etc), a variabilelor structurale, comportamentale si culturale, a raporturilor de putere din cadrul organizatiei
- ▶ coordonarea intre principalele functiuni ale firmei, precum si intre diferite subdiviziuni organizatorice ale acesteia
- ▶ acordarea unei importante relativ egale formularii, implementarii, evaluarii si controlului strategiei
- ▶ sesizarea, anticiparea si conducerea schimbarilor, astfel incat sa permita firmei sa actioneze rapid la acestea si sa se adapteze, fructificand oportunitatile si evitand sau transformand pe cat posibil amenintarile in oportunitati;
- ▶ integrarea intr-o conceptie unitara a strategiei si a ansamblului deciziilor privind implementarea acesteia in intreaga firma, la toate nivelurile manageriale ale acesteia.

Schema 24: model de fundamentare si alegere a strategiei



Tipuri de optiuni strategice si caracteristici

Optiunile strategice definesc abordarile majore cu implicatii asupra continutului unei parti apreciabile dintre activitatile firmei, pe baza carora se stabileste cum este posibila si rationala indeplinirea obiectivelor strategice.

Ele reflecta directiile generale de actiune pentru realizarea obiectivelor strategice stabilite si sensul in care vor evolua toate activitatile care formeaza obiectul strategiei respective. Din acest motiv ele pot fi denumite “vectori de crestere”.

In vederea realizarii unui anumit obiectiv sunt posibile mai multe modalitati de urmat, concretizate in efectuarea unor actiuni specifice.

Optiunile strategice de mai jos sunt valabile in cazul firmelor medii si mari din transport. In cazul micilor transportatori cea mai buna varianta ar fi asocierea.

A. Specializarea

Specializarea consta in procesul previzionat de restrangere a gamei de servicii oferite, in vederea amplificarii omogenitatii lor, a reducerii costurilor acestora si implicit a cresterii profitului.

Asadar, specializarea presupune ca resursele firmei sa fie directionate catre o dezvoltare continua si profitabila a unui singur serviciu (sau a unei singure game specializate de servicii). De exemplu, o firma ofera o gama completa de servicii de transport, pentru toate sau majoritatea tipurilor de marfuri. Acest lucru se realizeaza prin atragerea de noi clienti si ocuparea cotei de piata detinute de firmele concurente. Totusi, nu este focalizat pe un anumit tip de transport astfel incat sa fie capabil sa ofere si servicii adiacente care sa-i confere valoare adaugata mai mare si implicit bariere de intrare pentru alti potentiali concurenti.

Nivelul de specializare al unei firme se determina cu ajutorul mai multor indicatori:

- › ponderea serviciilor specializate in total servicii
- › ponderea echipamentelor specializate in total echipamente ale unei unitati
- › ponderea serviciilor standardizate in total servicii oferite

› numarul sectiilor specializate, coroborat cu productivitatea acestora

Specializarea in serie prezinta o serie de avantaje economice pentru firma:

- › contribuie la cresterea volumului de marfuri transportate
- › asigura realizarea unui nivel calitativ superior
- › diminuarea complexitatii serviciilor, programarii si urmaririi eficientei

B. Cooperarea / Asocierea

Cooperarea / Asocierea reprezinta optiunea strategica de stabilire in mod planificat de legaturi de lunga durata intre o societate comerciala care realizeaza un serviciu complex si celelalte firme, de regula specializate, care concura ca transportatori, cu materiale, subansamble, piese sau repere la realizarea acestuia.

Dupa cum rezulta din definitia de mai sus, ca optiune strategica, cooperarea are 3 forme:

- › pe serviciu
- › pe produs
- › tehnologic

Stabilirea nivelului de cooperare este utila in determinarea dimensiunilor sale rationale. Studiile efectuate pana in prezent au relevat ca, in medie, nivelul de cooperare optim este de 65 – 80%. Efectele economice ale cooperarii sunt in buna masura analoge cu cele enuntate la specializare, regasindu-se in toate planurile de actiune implicate:

- › tehnic, comercial
- › financiar, personal
- › serviciul propriu-zis
- › management

C. Diversificarea (inversul optiunii strategice de specializare)

In esenta, **diversificarea activitatii** consta in largirea gamei de servicii ca modalitate principala de valorificare superioara a potentialului unei firme.

Pentru firmele din domeniul transporturilor, diversificarea serviciilor se poate dovedi eficienta numai pentru firmele relativ mari care au un grad apreciabil de potential tehnic, uman si managerial.

Diversificarea poate fi :

- › pe servicii – cresterea numarului de servicii ce urmeaza a fi oferite
- › organologica – cresterea numarului de operatiuni

Pentru evaluarea diversificarii se pot utiliza mai multe modalitati:

- › ritmul anual de diversificare al serviciilor – calculat ca un raport intre valoarea serviciilor oferite in doi sau mai multi ani si numarul anilor luati in calcul
- › raportul dintre numarul de servicii oferite anterior si in prezent

D. Informatizarea activitatilor

Prin **informatizare** se intelege reconceperea structurala si functionala a activitatilor firmei ca urmare a situarii pe primul plan a valorificarii multiplelor valente ale informatiilor in conditiile apelarii pe scara larga la tehnica de calcul.

Informatizarea se refera atat la procesele de executie, cat si la cele de management.

› Informatizarea proceselor de executie este cantonata in special in domeniul traficului (digitalizarea tahografelor, GPS, telecom). Desigur, informatizarea proceselor de executie nu se limiteaza la trafic, ci cuprinde si celelate domenii: cercetare-dezvoltare, financiar-contabila, comercial si personal. Mai pronuntata este informatizarea in activitatile financiar-contabile si de personal.

› Informatizarea proceselor de management este mai complexa si pretentioasa.

Aceasta are in vedere in special aspectele formalizate ale conducerii, din care o buna parte sunt decizionale si de gestionarea clientilor.

Costurile ridicate implicate sunt compensate de avantaje mari: cresterea gradului de informatizare si a vitezei de reactie decizionala si actionala a personalului, cu efecte directe pe planul rezultatelor economice.

E. Retehnologizarea

Prin **retehnologizare** se intelege inlocuirea echipamentelor si vehiculelor uzate fizic si moral, necompetitive, cu echipamente si vehicule cu performante tehnice si economice superioare.

Retehnologizarea se poate realiza prin mai multe cai:

- › achizitionarea de vehicule moderne
- › inchirierea de vehicule noi si moderne
- › contracte de franchising cu parteneri din tarile dezvoltate

Optarea pentru una sau alta din aceste cai trebuie sa aiba in vedere:

- › resursele firmei
- › capacitatea sa de a asimila noul si capacitatea de a-l utiliza la maxim
- › mentalitatea personalului
- › cultura specifica a organizatiei
- › portofoliul de clienti

Avantajele retehnologizarii sunt:

- › cresterea calitatii parcului auto
- › diminuarea costurilor cu intretinerea
- › sporirea productivitatii
- › imbunatatirea performantelor de mentenabilitate si fezabilitate ale serviciilor

F. Reproiectarea sistemului de management

Reproiectarea sistemului de management consta in modificarea ampla a caracteristicilor structurale si functionale ale managementului in plan decizional, informational, structural-organizatoric si metodologic.

Aceasta inseamna :

a. o redefinire a sistemului decizional, in sensul modificarii gamei deciziilor adoptate si aplicate la fiecare nivel ierarhic si a situarii pe primul plan a criteriilor economice in locul celor administrative.

b. concomitent, se impun modificari de substanta in sistemul metodologic de management, prin:

› adaptarea de noi sisteme de management:

- management prin obiective
- managementul pe vehicul
- managementul prin proiecte
- managementul prin exceptie
- managementul prin bugete

› schimbari substantiale in utilizarea metodelor si tehnicilor de management, cum ar fi:

- diagnosticarea
- sedinta, delegarea
- tabloul de bord etc.

c. modificarilor de management decizionale si metodologice li se asociaza intotdeauna conversii in plan informational. Se modifica volumul si structura informatiilor tratate, se introduc noi proceduri si mijloace de tratare a informatiilor, dobandesc noi configuratii fluxurile si circuitele informationale;

d. Toate acestea vor determina modificari in organizarea structurala a firmei.

Reproiectarea sistemului de management presupune participarea unor specialisti din domeniul managementului, fie din firma, fie din afara ei.

6. Piata transporturilor in UE 27. Pozitionarea Romaniei

Sumar:

→ Romania ocupa ultimul loc dpdv al:

- stocului de autoturisme/ 1000 locuitori,

202 fata de **475** media UE 27

- traficului de pasageri, cu **0,6** mii pasageri-km / locuitor

- traficului de marfuri, cu **2,1** mii tone-km / locuitor

→ Ponderea curselor cu **vehicule mai**

noi de 2 ani reprezinta **3%** in

Romania, iar parcursul marfurilor cu aceste

vehicule reprezinta **7%**, performante mai slabe decat alte tari din regiune

→ comparand pozitionarea Romaniei cu alte

tari din UE, rezulta ca **serviciile**

anexe transporturilor rutiere de marfuri au

cel mai mare potential de

crestere, iar **transportul rutier**

de persoane si **cel de marfa**

vor creste in ritm cu PIB-ul

6.1. Gradul de motorizare

- Transportul rutier de persoane este influențat de gradul de înzestrare al populației cu autoturisme personale. România este la coada clasamentului și cu mult în urmă al altor țări din UE.
- Factori de influență pe piața autoturismelor: puterea de cumpărare a populației, disponibilitate autostrăzi și sosele de centură, parcuri, migrația populației active din mediul urban în cel rural.

Grafic 53: Stocul de autoturisme în UE | 2011

Stocul de autoturisme / număr la 1.000 locuitori / 2011



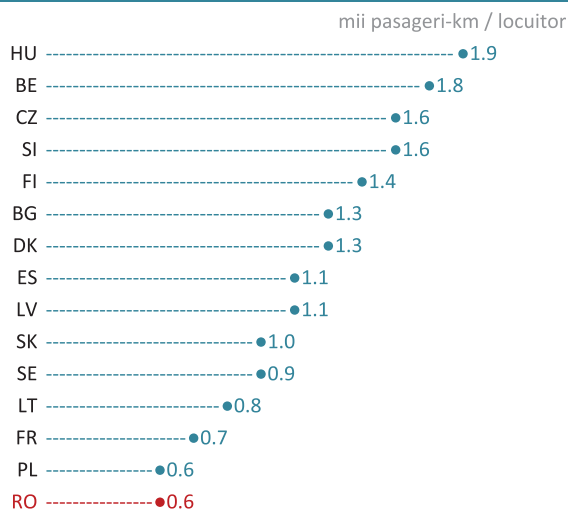
Sursa: ACEA

6.2. Transportul rutier de persoane

- În anul 2010 transportul rutier național de persoane cu autocare și microbuze a fost de 0,6 mii pasageri-km / locuitor în România, de 3 ori mai puțin decât în Ungaria și Belgia.
- În anul 2011 transportul rutier de persoane a contribuit cu 0,44% la formarea PIB în România, iar în UE 27 a contribuit cu 0,5%. Din graficul de mai jos, comparând poziționarea României cu alte țări din UE, rezultă că transportul rutier de persoane în România va crește în concordanță cu creșterea PIB.

Grafic 54: Transport rutier național de persoane | comparație între România și alte țări UE

Transport rutier național de persoane | pe țări UE | 2010



Grafic 55: Importanța transportului rutier de persoane în PIB | poziționarea României față de alte țări UE

Poziționarea transportului rutier de persoane în raport cu PIB | 2011



Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor statistice din țările analizate

6.3. Transportul rutier de marfa

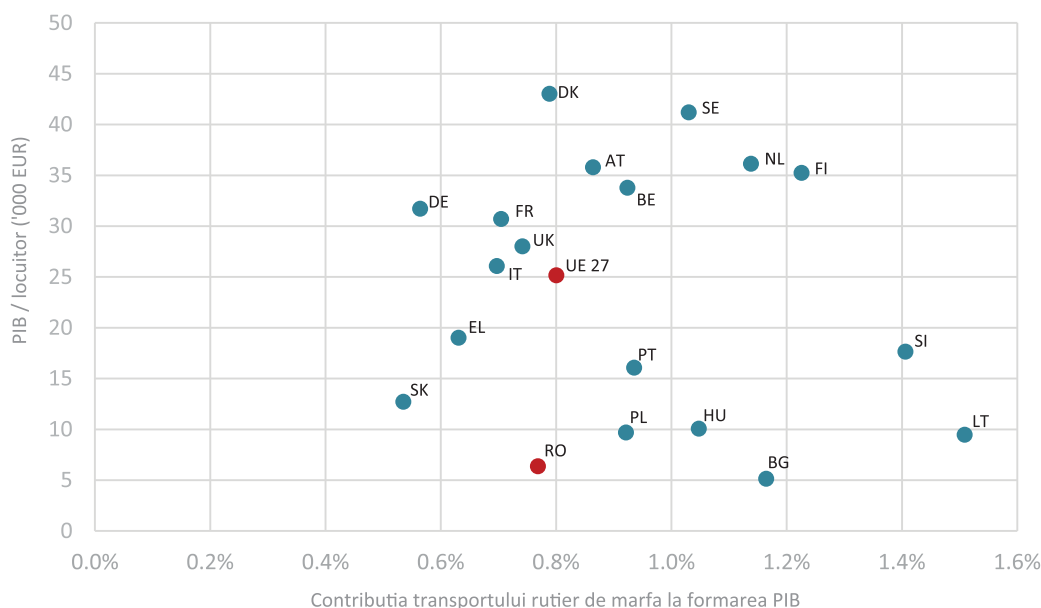
- ▶ Germania este cea mai mare piata din UE cu 18,5% din total, urmata de Polonia cu 11,9% si Spania cu 11,8%. In anul 2011 parcursul marfurilor transportate rutier in UE 27 a fost de 1.750 mld tone-km, in crestere cu 0,2% fata de 2010.
- ▶ In 2011 in Romania parcursul marfurilor a fost de 2,1 mii tone-km / locuitor, cu 67% mai putin decat media UE 27 si cu 2,6 ori mai putin decat in Polonia. Pe de alta parte, ponderea transportului rutier de marfa pe baza de contract in Romania este una dintre cele mai mici din Europa, 69% in Romania fata de 85% in UE 27.
- ▶ In anul 2011 transportul rutier de marfa a contribuit cu 0,8% la formarea PIB in Romania, la fel ca in UE 27. Din graficul de mai jos, comparand pozitionarea Romaniei cu alte tari dezvoltate din UE, rezulta ca transportul rutier de marfa in Romania va creste in corelatie cu PIB-ul, mai ales ca Romania nu este o tara puternic industrializata si implicit nici un mare exportator.

Grafic 56: Transport rutier de marfa | comparatie intre Romania si alte tari UE

Transport rutier de marfa pe tari UE 2011	
mii tone-km / locuitor	Pe baza de contract
SI	92%
LT	94%
LV	92%
PL	86%
SK	96%
CZ	91%
FI	93%
ES	95%
NL	86%
DE	85%
SE	91%
EU 27	85%
HU	89%
PT	87%
AT	75%
BE	78%
DK	88%
FR	82%
BG	85%
IT	90%
UK	66%
EL	68%
RO	69%

Grafic 57: Importanta transportului rutier de marfa in PIB | pozitionarea Romaniei fata de alte tari UE

Pozitionarea transportului rutier de marfa in raport cu PIB | 2011

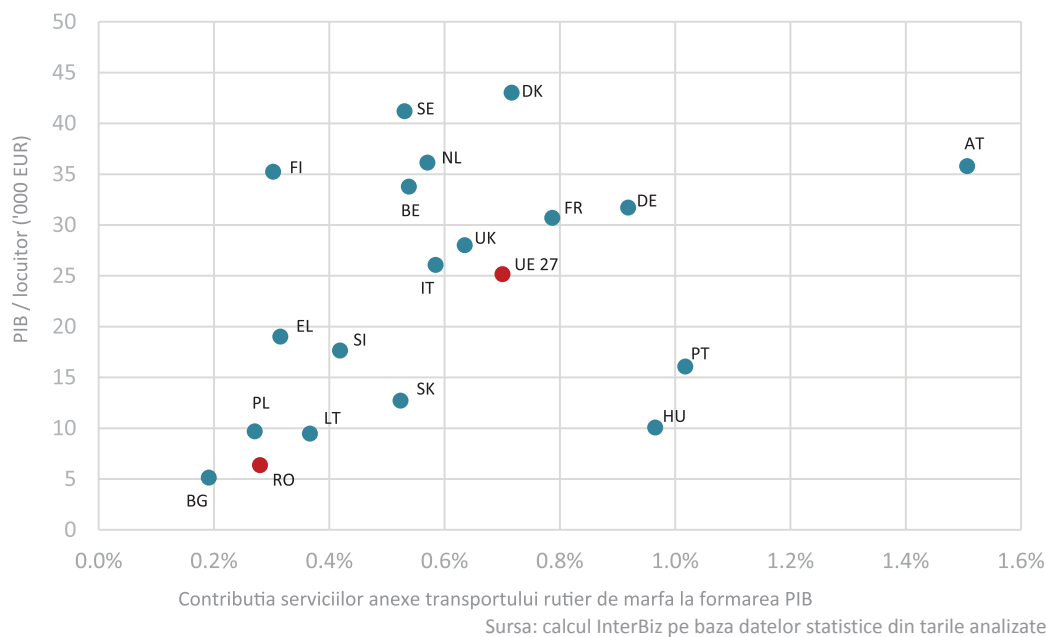


6.4. Servicii anexe transportului rutier de marfa

- › In anul 2011 serviciile anexe transporturilor rutiere de marfa au contribuit cu 0,3% la formarea PIB in Romania, in timp ce in UE 27 au contribuit cu 0,7%
- › Din graficul de mai jos, comparand pozitionarea Romaniei cu alte tari din UE, rezulta ca serviciile anexe (logistica, depozitare, co-ambalare) vor creste intr-un ritm mai accelerat decat PIB-ul

Grafic 58: Importanta serviciilor anexe transporturilor rutiere de marfuri in PIB | pozitionarea Romaniei fata de alte tari UE

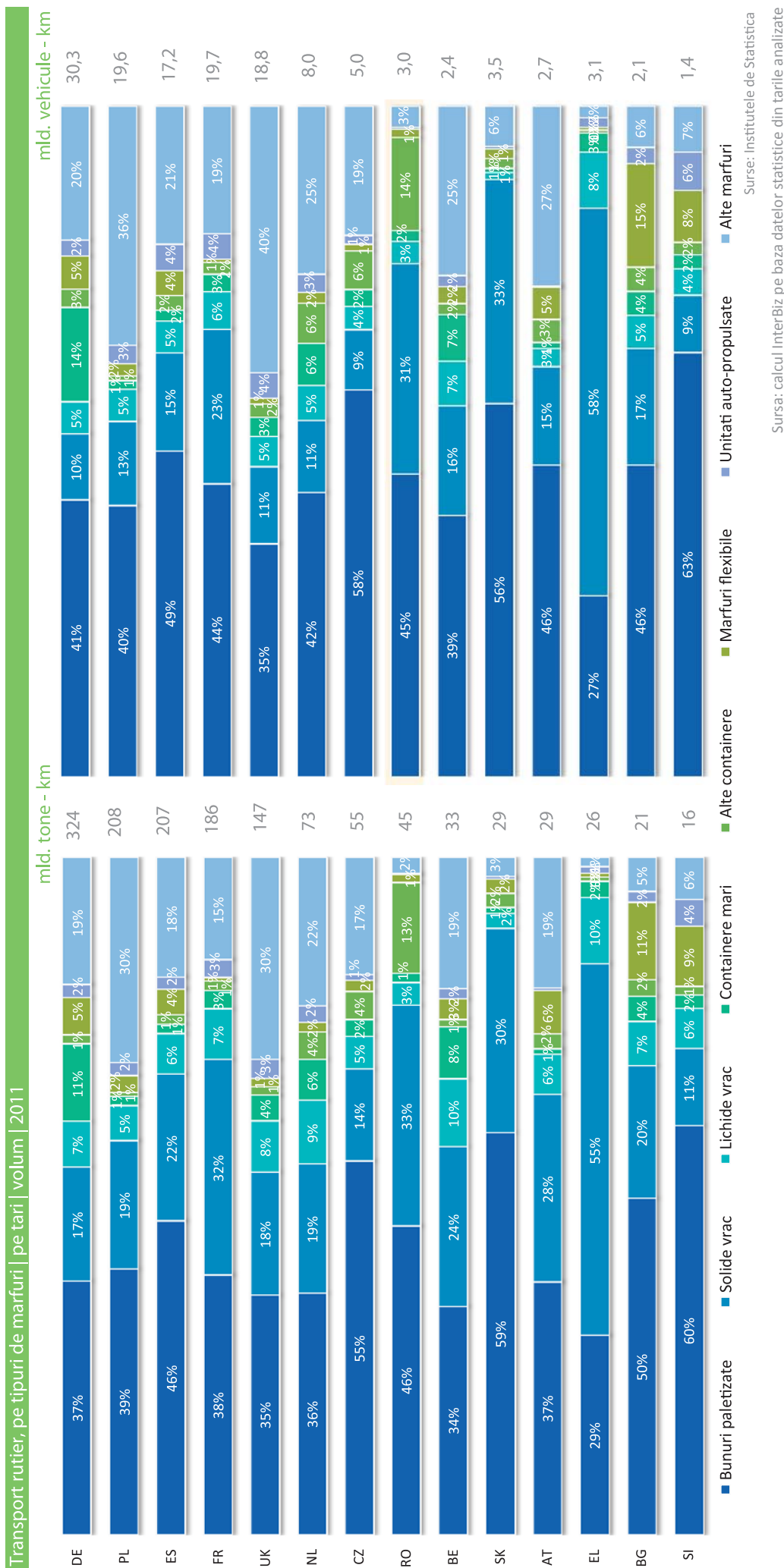
Pozitionarea serviciilor anexe transportului rutier de marfa in raport cu PIB | 2011



Transport rutier pe tipuri de marfuri / pe tari

- » Cea mai mare pondere de marfuri transportate rutier o detine marfurile generale paletizate urmate de marfurile vrac solide
 » In graficele de mai jos se poate observa specificitatea transportului rutier pe tari, in functie de tipul de marfa

Grafic 59: Transport rutier in UE | pe tipuri de marfuri



Transportul de marfuri / dupa vechimea parcului auto

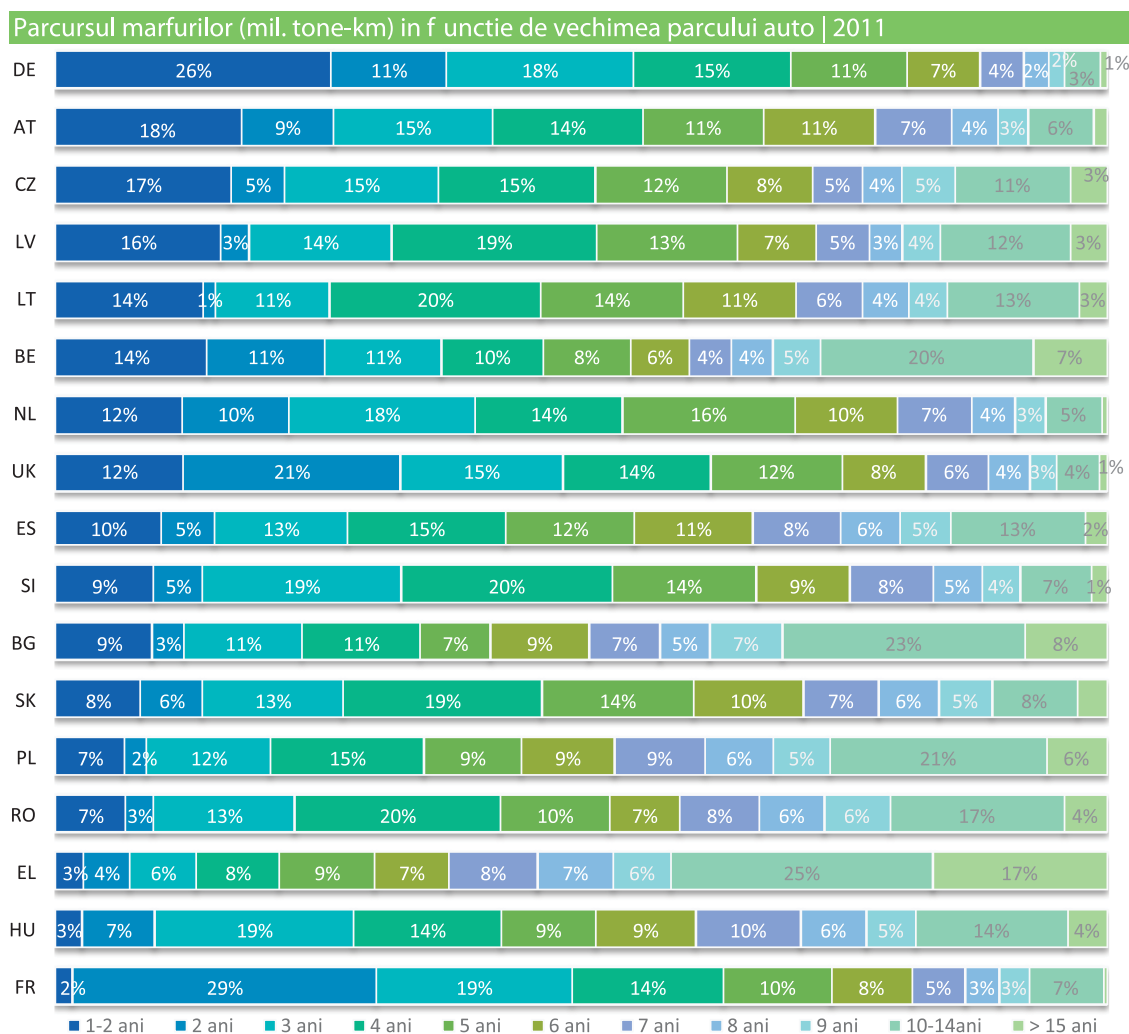
Din punct de vedere al traficului de marfuri cu autovehicule mai noi de 2 ani cele mai performante tari sunt tarile dezvoltate: Germania, Austria, Cehia, Belgia, Olanda dar si tarile baltice: Letonia si Lituania.

Din cele 3 grafice cu cei 3 indicatori analizati rezulta urmatoarele:

- › Desi are un parc auto mai nou decat Polonia, Bulgaria sau Cehia, Romania are indicatori de performanta mai slabi in comparatie cu acestea.
- › Ponderea curselor cu vehicule mai noi de 2 ani reprezinta 3% in Romania, 3% - Polonia, 5% - Cehia, 18% - Germania, iar parcursul marfurilor cu aceste vehicule reprezinta 7% in Romania, 7% - Polonia, 17% - Cehia, 26% - Germania. Altfel spus, vehiculele noi din Romania nu au fost exploatate adecvat: transport pe distante cat mai lungi si un grad de incarcare cat mai mare. Se pare ca transportatorii romani au probleme la capitolele marketing si management. Explicatii ale ineficientei pot fi date de pozitia geografica a Romaniei (tara tertiara in logistica), dar si de lipsa increderii potentialilor clienti in transportatorii romani.
- › Dupa cum se poate observa foarte clar din cele 3 grafice, in tarile dezvoltate exista o pondere in scadere a exploatarii pe masura ce vehiculele sunt mai vechi, adica pe masura ce vehiculul este mai vechi cu atat este mai putin exploatat.
- › **Concluzie:** a avea un parc auto nou este o conditie esentiala, dar nu si suficienta pentru a avea succes pe piata transporturilor de marfuri in context european. Mult mai multi factori trebuie luati in calcul:
 - viziunea afacerii,
 - indicatori de performanta (fiecare vehicul ar trebui considerat ca "centru de profit")
 - prioritizari
 - parteneriate pentru diferite tipuri de clienti
 - abordari proactive (daca piata este in scadere nu inseamna ca un vehicul nou ar trebui tras pe dreapta ci trebuie gasite solutii pentru productivitate)

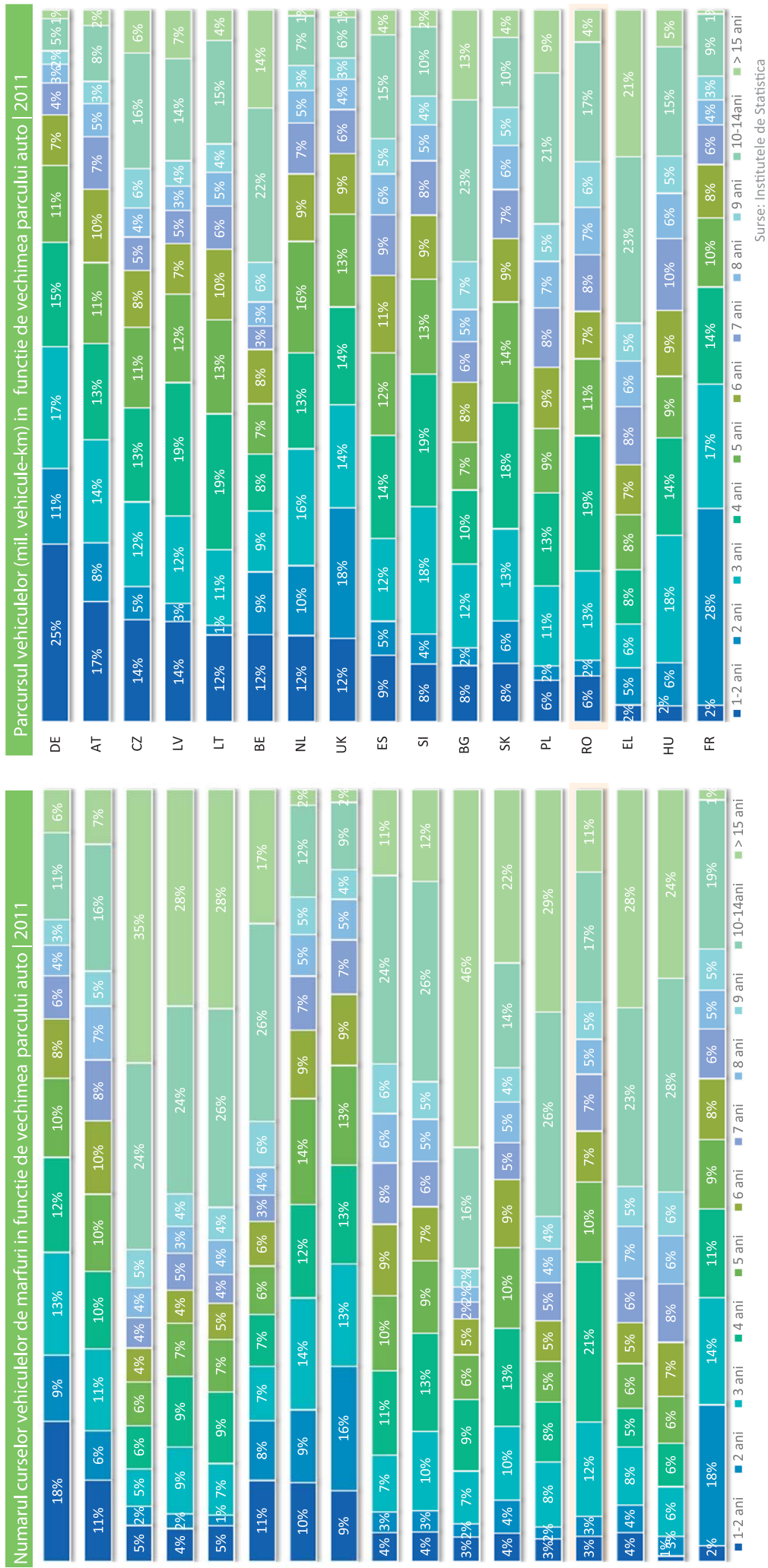
Desi nu inseamna neaparat un progres, putem spune ca Romania ocupa printre primele locuri in grupa tarilor considerate tertiare din punct de vedere logistic (Bulgaria, Grecia, Ungaria etc).

Grafic 60: Parcursul marfurilor in UE in functie de vechimea parcului auto | mil tone-km



Surse: Institutetele de Statistica

Grafic 61: Parcursul marfurilor in UE in functie de vechimea parcului auto | mil tone-km



In ultimii 2-3 ani s-a observat o schimbare de abordare a pietei transporturilor europene din partea firmelor din noile tari membre UE: Lituania, Ungaria, Polonia, Cehia. De exemplu, Ungaria:

- a ajuns sa detina cote importante pe rute internationale importante ale Romaniei: pe ruta Germania – Romania detine 2-3%, Belgia – Romania: 25%, Spania – Romania: 11-12%, Ungaria – Romania: 70%, Romania – Ungaria: 48%
- pe alte rute internationale importante se pare ca are ca tinta cote de piata de 2-3%, Germania – Austria: 3-3,5%, Germania – Italia: 2,5%, Germania – Franta: 1%.

7. Concluzii. SWOT

7.1. Transportul rutier de persoane

- ➔ Transportul rutier de persoane este in scadere din cauza a 3 factori primordiali: intrarea puternica pe piata a operatorilor aeriene low-cost, scaderea migratiei fortei de munca in Europa si cresterea numarului de autoturisme proprietate personala. In Romania, inzeestrarea populatiei cu autoturisme are cea mai scazuta rata comparativ cu alte tari UE.
- ➔ Factorii cheie de succes: flota noua si moderna, servicii adiacente, strategia de management, servicii oferite, castigarea celor mai bune rute, abordarea de noi segmente.
- ➔ Provocari: reglementarile UE privind transportul "verde", servicii dedicate pentru clienti business, congestia traficului urban, parteneriat cu transportatori locali, transport national & international cu autocare moderne si sigure, gestionarea crizei actuale.
- ➔ Competenta profesionala – pentru a asigura siguranta pasagerilor, servicii de transport aferente, operatorii trebuie sa demonstreze un nivel de competenta din moment ce deruleaza o asemenea afacere si verifica vehiculele. In practica, aceasta duce la armonizarea certificarii competentei profesionale la nivelul UE.

SWOT

Puncte forte

- › flota relativ noua
- › castigarea anumitor clienti prin programe de fidelizare
- › salarii relativ mici

Oportunitati

- › dezvoltarea de noi segmente: transport turistic pentru clientii hotelurilor, transport pentru shopping (clientii magazinelor etc)
- › accentuarea programelor de fidelizare

Puncte slabe

- › grad de indatorare mare si capitalizare scazuta
- › productivitate scazuta
- › infrastructura precara cu efecte asupra costurilor mai mari de intretinere a parcului auto
- › management defectuos
- › legislatie defectuoasa (perioada de licenta mica, suprapunerea curselor)

Amenintari / Riscuri

- › piata neagra
- › scaderea principalelor piete (piata muncii, studenti)
- › cresterea preturilor la combustibili si piese auto
- › cresterea taxelor, licentelor
- › cresterea tarifelor la asigurari
- › scaderea migratiei fortei de munca
- › cresterea inzeestrarii populatiei cu autoturisme

7.2. Transportul rutier de marfuri

- ▶ **Competitia:** competitia din Romania a crescut rapid in ultimii ani. Competitorii romani mari investesc mai mult in capacitati de depozitare si in managementul flotelor astfel incat sa-si optimizeze costurile operationale.
- ▶ **Factorii cheie de succes:** operator 3PL sau specializare in transport, flota noua in concordanta cu normele Euro 4,5, flota diversificata, locatie si filiale, relatii cu mai multe case de expeditii pentru a mentine un grad ridicat de incarcare, parteneriat cu firme ce au activitate internationala si nationala, integrarea in amonte. Se pare ca numai din activitatea de transport nu se poate iesi din criza decat daca actionariatul firmei are si alte activitati.
- ▶ **Provocari:** reglementarile UE, congestia traficului, disponibilitatea angajatilor de a calatorii pe termen lung, know-how pentru centru logistic, competenta profesionala, servicii adiacente cu valoare adaugata mare (ex: managementul flotelor), gestionarea crizei actuale, noi parteneriate si intarirea celor actuale. Transportul simplu va disparea, iar firmele care vor oferi numai acest tip de serviciu nu vor rezista pe piata in mod independent.

SWOT

Puncte forte

- › flota relativ noua
- › Romania - membru UE (libera circulatie in spatiul intracomunitar)
- › port la Marea Neagra (punct intermediar de import din Asia)
- › intrarea pe piata de logistica a unor jucatori international mari precum FM Logistics, DB Schenker, DSV, Delamode, Calberson, Gefco, Gebruder Weiss, Dachser, Norbert

Oportunitati

- › dezvoltarea de noi parteneriate (in special cu case de expeditii din Europa)
- › prelungirea curselor si gradul de incarcare
- › cresterea productivitatii fiecarui vehicul in parte prin gasirea celor mai bune rute
- › gasirea unor noi rute (in special spre fostele tari sovietice sau Orient)
- › scaderea stocurilor va duce la o crestere a numarului grupajelor si implicit a profiturilor/cursa

Puncte slabe

- › grad de indatorare foarte mare
- › preturi mici
- › deficit comercial mare (exporturi mult mai mici decat importuri)
- › lipsa know-how-ului in a oferi servicii adiacente transportului (logistica marfurilor)
- › lipsa suportului din partea statului (facilitati pentru firmele ce si-au innoit parcul auto)
- › infrastructura precara cu efecte asupra costurilor mai mari de intretinere a parcului auto

Amenintari / Riscuri

- › cresterea taxelor
- › cresterea preturilor la combustibili
- › cresterea tarifelor la asigurari
- › instabilitatea cursului de schimb
- › scaderea dramatica a mai multor sectoare industriale
- › intretinere mai slaba a parcului auto ca urmare a preturilor mici practicate la transportul de marfuri
- › blocaje financiare generate de lipsa de lichiditati sau falimentele

ANEXA

Tabel A1: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – UE 27, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	758,3	733,9	981,8	1.235,4	↑18%	570,0	405,5	394,2	458,3	7%
Mase plastice	694,7	666,4	756,4	767,5	↑3%	219,1	192,1	204,6	245,0	↑4%
Combustibili si uleiuri minerale	473,6	471,2	589,5	635,2	↑10%	96,1	110,4	95,4	74,2	↓8%
Cereale	869,6	565,4	698,0	567,1	↓13%	73,4	87,6	212,2	268,8	↑54%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	768,1	433,8	567,6	504,0	↓13%	56,2	169,1	221,7	449,3	↑100%
Hartie, carton si produse din acestea	370,5	417,3	441,4	470,9	↑8%	62,2	61,3	89,8	87,5	↑12%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	344,1	213,8	1.101,3	448,9	↑9%	240,8	116,8	133,9	187,3	↓8%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	401,6	253,5	298,4	388,5	↓1%	140,3	155,9	231,9	203,8	↑13%
Produse din fier si otel	406,2	326,2	323,0	351,9	↓5%	331,6	226,0	336,6	436,6	↑10%
Fructe comestibile	243,3	273,1	326,7	333,2	↑11%	10,8	16,8	40,1	55,6	↑73%
Produse ceramice	776,4	342,7	331,1	316,8	↓26%	37,3	35,1	45,2	59,2	↑17%
Ingrasaminte	49,3	90,9	201,4	296,4	↑82%	85,0	99,6	130,8	133,4	↑16%
Masini si echipamente electrice	239,8	262,2	236,7	296,3	↑7%	201,0	259,9	282,7	315,5	↑16%
Reziduri si deseuri alimentare	212,7	269,7	309,6	287,0	↑11%	40,9	81,2	63,1	92,2	↑31%
Lemn si articole din lemn	420,6	364,0	364,4	283,7	↓12%	476,4	520,5	741,4	819,4	↑20%
Articole din piatra, ipsos, ciment	399,7	339,1	245,8	257,9	↓14%	41,7	51,0	65,9	56,5	↑11%
Carne si maruntaie comestibile	328,5	341,7	326,5	253,3	↓8%	23,2	21,2	34,9	45,8	↑25%
Cauciuc si articole din cauciuc	172,7	175,1	229,2	249,7	↑13%	98,1	117,4	199,9	247,3	↑36%
Produse diverse ale industriei chimice	259,0	250,6	195,3	244,1	↓2%	22,8	30,0	46,4	26,4	↑5%
Legume, plante si radacini	162,0	218,8	179,9	230,9	↑13%	7,8	12,3	17,2	19,6	↑36%
Zahar si dulciuri	106,5	177,4	251,3	209,2	↑25%	14,5	49,9	63,1	64,7	↑64%
Produse de morarit, malt	189,9	263,7	205,4	202,2	↑2%	9,4	13,0	26,3	50,8	↑75%
Lapte, lactate, oua, miere	134,4	180,4	192,9	191,4	↑12%	15,2	13,2	25,6	33,8	↑30%
Sticla si produse din sticla	174,6	187,1	171,4	191,3	↑3%	107,3	64,3	100,2	89,6	↓6%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	135,4	142,8	237,8	167,9	↑7%	116,8	82,6	209,5	105,7	↓3%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	99,6	129,0	177,3	158,2	↑17%	54,0	51,0	84,3	66,8	↑7%
Produse chimice anorganice	100,7	85,1	138,6	157,9	↑16%	97,5	81,7	145,2	174,7	↑21%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	152,8	151,0	157,3	153,1	0%	26,9	34,4	46,1	41,2	↑15%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	146,0	103,2	85,2	134,6	↓3%	69,4	64,3	58,6	60,4	↓5%
Aluminiu si articole din aluminiu	72,2	59,5	101,1	122,9	↑19%	173,9	159,6	213,0	275,4	↑17%
Altele	1.316,6	1.206,4	1.340,2	1.441,3	↑3%	734,4	617,8	758,7	859,0	↑5%
TOTAL	10.979,6	9.695,1	11.762,5	11.548,9	↑2%	4.254,2	4.001,5	5.318,5	6.103,7	↑13%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	699,4	494,4	737,8	1.052,1	↑15%	462,0	173,0	271,6	372,0	↓7%
Mase plastice	1.488,0	1.181,6	1.403,1	1.645,8	↑3%	373,2	283,1	362,2	420,1	↑4%
Combustibili si uleiuri minerale	256,1	202,6	297,8	409,8	↑17%	49,3	43,0	44,8	54,0	↑3%
Cereale	210,6	99,9	136,6	168,3	↓7%	34,2	45,0	69,6	99,3	↑43%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	62,1	33,8	42,0	42,6	↓12%	3,6	6,0	7,3	16,9	↑67%
Hartie, carton si produse din acestea	431,3	409,3	451,9	549,7	↑8%	53,6	66,0	98,5	107,8	↑26%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	4.083,0	2.478,0	2.714,0	3.638,5	↓4%	1.479,5	1.134,4	1.415,6	1.923,5	↑9%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	3.690,2	1.686,6	1.991,0	2.530,9	↓12%	1.282,6	1.447,7	1.791,5	1.946,4	↑15%
Produse din fier si otel	905,2	654,8	679,5	812,3	↓4%	500,7	338,1	438,5	630,9	↑8%
Fructe comestibile	164,2	159,7	178,7	175,7	↑2%	14,3	14,1	30,9	40,1	↑41%
Produse ceramice	194,8	101,5	101,8	119,9	15%	50,8	49,0	57,7	72,2	↑12%
Ingrasaminte	22,4	32,1	51,2	102,8	↑66%	48,3	19,9	29,3	42,4	↓4%
Masini si echipamente electrice	3.619,4	3.064,5	3.651,7	4.302,9	↑6%	2.852,6	3.301,9	4.047,4	4.743,7	↑18%
Reziduri si deseuri alimentare	101,0	109,2	128,9	132,0	↑9%	8,6	13,6	13,7	21,7	↑36%
Lemn si articole din lemn	270,7	208,7	208,1	170,6	14%	282,5	250,0	285,7	334,4	↑6%
Articole din piatra, ipsos, ciment	124,1	95,3	90,8	101,5	↓6%	12,4	14,7	19,0	26,9	↑29%
Carne si maruntaie comestibile	514,9	506,0	443,6	390,7	↓9%	30,0	35,2	64,0	95,1	↑47%
Cauciuc si articole din cauciuc	532,8	484,8	641,2	805,2	↑15%	505,0	579,1	811,0	1.061,2	↑28%
Produse diverse ale industriei chimice	323,0	299,6	258,1	354,9	↑3%	16,8	19,9	34,1	20,8	↑7%
Legume, plante si radacini	72,9	84,4	86,7	103,7	↑12%	12,9	13,1	20,4	19,5	↑15%
Zahar si dulciuri	73,2	104,0	144,6	152,8	↑28%	9,0	26,3	35,2	46,2	↑72%
Produse de morarit, malt	75,7	69,7	59,7	75,9	0%	3,7	3,7	7,1	15,8	↑63%
Lapte, lactate, oua, miere	177,9	176,9	185,8	199,8	↑4%	22,9	19,0	27,2	43,0	↑23%
Sticla si produse din sticla	172,0	129,6	123,8	144,0	↓6%	57,5	31,9	41,1	48,6	↓5%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	85,7	65,2	125,5	129,0	↑15%	54,7	38,3	86,4	63,2	↑5%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	110,2	97,3	153,1	176,6	↑17%	56,7	37,4	63,9	69,2	↑7%
Produse chimice anorganice	66,3	49,8	76,8	99,7	↑15%	37,1	22,5	34,5	52,1	↑12%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	171,6	150,8	170,1	182,8	↑2%	33,2	35,0	43,8	44,8	↑10%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	121,8	87,9	64,8	89,5	↓10%	37,2	29,4	29,6	28,9	↓8%
Aluminiu si articole din aluminiu	318,3	203,6	281,1	346,6	↑3%	397,7	249,8	431,6	632,7	↑17%
Altele	7.322,4	5.946,0	6.277,7	7.475,8	↑1%	4.735,4	3.858,5	4.026,1	4.888,7	↑1%
TOTAL	26.461,3	19.467,5	21.957,4	26.682,5	↑0%	13.518,1	12.198,4	14.739,8	17.982,5	↑10%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor INS

Tabel A2: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – extra UE 27, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Produse ceramice	365,7	193,7	174,5	167,1	↓23%	12,0	8,6	9,3	13,1	↑3%
Fier si otel	91,7	113,5	160,2	121,2	↑10%	34,5	53,2	64,3	70,4	↓27%
Mase plastice	138,5	100,0	102,9	114,5	↓6%	149,7	72,7	79,2	105,4	↓11%
Produse din fier si otel	146,9	103,8	108,1	111,4	↓9%	66,4	39,0	55,5	70,5	↑2%
Fructe comestibile	122,0	91,6	126,8	105,8	↓5%	6,6	9,1	8,8	6,0	↓3%
Legume, plante si radacini	103,7	80,3	119,2	101,9	↓1%	7,7	6,2	19,4	8,1	↑1%
Produse chimice anorganice	124,3	113,6	63,3	84,5	↓12%	25,2	51,7	45,2	50,1	↑26%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	80,4	57,6	64,9	76,3	↓2%	75,4	49,7	56,2	66,0	↓4%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	81,7	38,6	59,9	72,3	↓4%	106,1	71,9	110,6	138,8	↑9%
Lemn si articole din lemn	43,0	61,3	59,6	64,5	↑14%	307,2	289,6	321,2	391,2	↑8%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	122,7	72,2	60,9	64,2	↓19%	22,2	20,7	24,7	22,4	0%
Hartie, carton si produse din acestea	63,2	64,4	64,7	60,7	↓1%	28,2	21,5	29,4	31,4	↑4%
Sticla si produse din sticla	71,9	52,4	57,4	58,4	↓7%	27,9	32,0	40,2	34,2	↑7%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	6,2	45,3	36,0	49,7	↑101%	1,5	2,8	6,9	8,6	↑80%
Cauciuc si articole din cauciuc	28,4	23,4	28,2	45,5	↑17%	30,9	22,7	26,6	34,1	↑3%
Articole din piatra, ipsos, ciment	42,4	37,9	40,4	37,3	↓4%	12,1	15,0	44,0	54,4	↑65%
Masini si echipamente electrice	40,3	28,8	32,2	36,3	↓3%	27,4	28,3	33,5	37,6	↑11%
Zahar si dulciuri	24,0	52,1	29,9	29,0	↑7%	0,8	1,4	1,7	5,0	↑85%
Combustibili si uleiuri minerale	23,9	24,9	65,8	28,2	↑6%	139,8	141,9	129,5	163,4	↑5%
Mobila, aparate de iluminat	42,7	25,6	25,0	27,6	↓14%	25,7	22,9	26,0	31,5	↑7%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	34,7	33,3	35,8	26,1	↓9%	44,7	52,5	76,8	91,3	↑27%
Preparate din legume si fructe	22,0	18,5	27,3	25,4	↑5%	1,5	1,0	1,0	1,0	↓12%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	20,8	17,3	19,4	23,4	↑4%	5,6	5,8	10,1	19,1	↑51%
Alumiuni si articole din aluminiu	17,7	14,6	16,4	19,8	↑4%	17,0	14,4	16,6	23,2	↑11%
Produse chimice organice	5,8	3,1	6,1	17,6	↑45%	8,8	10,3	11,2	10,7	↑7%
Produse de morarit, malt	1,1	6,0	6,1	16,9	↑152%	3,1	4,0	2,9	1,7	↓19%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	8,7	7,8	10,2	16,0	↑22%	3,9	4,2	4,7	6,2	↑17%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	26,6	13,5	12,3	14,1	↓19%	9,6	5,8	6,3	7,5	↓8%
Cereale	3,7	26,0	11,6	13,5	↑55%	3,4	3,8	14,0	26,3	↑98%
Reziduri si deseuri alimentare	6,1	8,0	10,1	13,0	↑29%	2,4	1,9	1,9	4,0	↑19%
Alte	255,4	170,8	175,6	187,1	↓10%	169,8	147,2	160,1	202,5	↑6%
TOTAL	2.166,2	1.700,0	1.810,9	1.829,2	↓5%	1.377,2	1.211,8	1.437,7	1.735,7	↑8%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Produse ceramice	40,2	20,4	17,4	18,0	24%	7,7	4,6	7,5	9,6	↑8%
Fier si otel	65,2	47,3	88,2	86,5	↑10%	43,6	42,9	60,7	73,6	↑19%
Mase plastice	249,0	156,0	177,5	196,3	↓8%	174,9	82,6	114,3	170,5	↓1%
Produse din fier si otel	235,1	144,9	152,8	155,7	↓13%	118,7	74,2	93,7	124,8	↑2%
Fructe comestibile	43,2	32,1	43,4	37,9	↓4%	9,2	13,4	14,7	11,9	↑9%
Legume, plante si radacini	47,0	27,1	49,3	33,2	↓11%	1,3	1,8	2,8	2,4	↑22%
Produse chimice anorganice	18,8	12,2	11,6	21,0	↑4%	7,1	11,1	9,7	14,0	↑25%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	534,0	381,1	427,1	492,2	↓3%	441,1	289,8	352,1	405,2	↓3%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	570,3	179,7	271,2	329,1	↓17%	504,0	328,6	558,4	770,0	↑15%
Lemn si articole din lemn	31,0	27,1	24,4	29,2	↓2%	90,6	83,7	99,8	123,2	↑11%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	14,9	8,6	7,5	8,2	↓18%	1,5	1,2	2,5	1,7	↑5%
Hartie, carton si produse din acestea	69,7	69,0	67,0	58,8	↓6%	29,8	30,5	41,2	47,0	↑16%
Sticla si produse din sticla	54,4	36,6	37,2	36,7	↓12%	13,5	11,3	16,2	15,2	↑4%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	5,2	13,6	13,3	21,6	↑61%	6,6	6,2	10,9	17,8	↑39%
Cauciuc si articole din cauciuc	68,2	53,4	73,3	126,8	↑23%	94,4	78,0	97,1	134,3	↑13%
Articole din piatra, ipsos, ciment	17,0	16,1	17,1	15,4	↓3%	3,6	2,7	6,0	7,3	↑27%
Masini si echipamente electrice	431,9	306,5	355,5	357,5	↓6%	320,3	312,3	683,9	822,5	↑37%
Zahar si dulciuri	12,0	28,3	13,9	14,9	↑8%	1,6	1,7	1,7	3,0	↑24%
Combustibili si uleiuri minerale	37,8	29,8	39,7	21,7	↓17%	81,8	57,9	69,7	115,9	↑12%
Mobila, aparate de iluminat	107,1	58,8	48,3	55,1	↓20%	83,9	66,6	77,3	98,5	↑5%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	36,5	33,0	32,2	21,3	↓16%	45,7	56,8	75,4	93,2	↑27%
Preparate din legume si fructe	20,6	12,2	13,1	11,8	↓17%	3,4	2,3	2,3	2,6	↓8%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	22,5	12,6	14,7	19,5	↓5%	1,9	1,7	3,4	12,4	↑88%
Alumiuni si articole din aluminiu	61,7	43,0	50,3	60,2	↓1%	43,9	26,9	40,8	64,2	↑13%
Produse chimice organice	13,3	7,0	11,6	23,0	↑20%	11,2	8,1	13,9	15,3	↑11%
Produse de morarit, malt	0,4	0,8	1,1	4,8	↑124%	1,2	1,2	1,0	0,8	↓12%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	13,7	11,4	13,2	16,7	↑7%	6,5	7,3	7,8	9,8	↑15%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	27,9	21,1	20,7	25,4	↓3%	10,8	6,3	7,2	8,2	↓9%
Cereale	4,2	5,3	3,3	5,3	↑8%	5,3	7,4	27,8	65,3	↑131%
Reziduri si deseuri alimentare	1,7	1,3	1,8	2,8	↑17%	1,1	0,9	0,7	1,2	↑1%
Alte	1.026,7	812,3	919,8	1.021,7	0%	571,4	505,5	648,7	854,3	↑14%
TOTAL	3.881,3	2.608,6	3.017,6	3.328,1	↓5%	2.737,5	2.125,6	3.149,4	4.095,8	↑14%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor INS

Tabel A3: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Ungaria, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Combustibili si uleiuri minerale	179,4	195,3	206,4	308,5	↑20%	27,7	26,5	4,7	2,1	↓58%
Cereale	583,7	313,8	353,2	252,9	↓24%	34,7	5,0	24,2	38,6	↑4%
Reziduri si deseuri alimentare	174,1	217,7	229,2	210,4	↑7%	20,0	44,0	41,6	47,6	↑34%
Mase plastice	165,1	166,5	194,6	179,0	↑3%	34,9	34,5	37,0	44,0	↑8%
Produse de morarit, malt	123,6	112,9	120,7	142,4	↑5%	1,6	4,8	3,9	15,6	↑113%
Lapte, lactate, oua, miere	40,4	75,9	97,8	108,2	↑39%	0,2	0,3	1,0	2,8	↑163%
Hartie, carton si produse din acestea	37,6	75,3	83,2	92,5	↑35%	5,0	12,0	28,4	30,3	↑83%
Produse ceramice	535,4	190,7	120,5	91,9	↓44%	7,5	4,6	6,9	9,5	↑8%
Ingrasaminte	28,7	40,5	55,8	76,6	↑39%	57,1	43,2	39,4	42,1	↓10%
Articole din piatra, ipsos, ciment	208,7	130,9	90,2	73,7	↓29%	3,5	2,0	4,8	1,4	↓25%
Produse diverse ale industriei chimice	76,8	73,8	64,2	73,6	↓1%	1,1	1,3	2,7	3,6	↑48%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	33,4	61,3	97,0	70,3	↑28%	15,7	14,8	28,3	18,4	↑5%
Lemn si articole din lemn	124,3	109,8	125,0	68,4	↓18%	108,6	64,5	117,7	75,4	↑11%
Masini si echipamente electrice	47,7	59,9	54,6	67,1	↑12%	37,4	46,5	33,6	31,5	↓6%
Carne si maruntaie comestibile	58,6	68,2	71,9	62,7	↑2%	2,9	2,9	2,9	2,6	↓4%
Sticla si produse din sticla	76,5	59,0	61,1	56,1	↓10%	7,0	14,6	8,1	7,6	↑3%
Produse chimice anorganice	35,0	26,8	58,6	50,1	↑13%	8,9	40,3	33,2	37,0	↑61%
Alumiuniu si articole din alumiuniu	6,1	5,4	28,1	45,9	↑96%	33,6	29,3	45,9	63,6	↑24%
Fier si otel	83,4	55,7	51,9	44,6	↓19%	31,3	10,5	18,4	37,0	↑6%
Minereuri, zgura, cenusa	0,0	2,9	0,0	43,6	-	14,7	0,0	0,1	0,1	↓85%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	198,9	34,2	40,3	34,7	↓44%	31,9	151,9	194,3	391,1	↑131%
Fructe comestibile	38,0	38,5	44,2	29,5	↓8%	0,5	0,8	14,4	32,7	↑304%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	20,4	31,1	64,0	29,3	↑13%	33,0	28,5	28,1	17,8	↓19%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	50,4	22,3	29,4	28,1	↓18%	9,2	4,7	5,8	8,0	↓4%
Sapun, produse pentru spalat, ceara, paste	32,1	32,8	22,6	27,5	↓5%	0,7	0,5	0,8	0,5	↓15%
Plante vii, flori	30,1	26,3	24,3	26,5	↓4%	0,0	0,1	0,2	0,1	↑19%
Zahar si dulciuri	15,2	46,8	52,8	23,9	↑16%	2,7	10,8	2,8	17,4	↑85%
Produse din fier si otel	40,4	30,3	26,5	23,8	↓16%	25,5	16,7	27,2	30,8	↑6%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	20,9	15,5	18,0	22,3	↑2%	5,7	4,4	6,2	10,8	↑24%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	36,3	30,5	22,2	21,0	↓17%	0,7	0,6	0,6	0,9	↑6%
Altele	235,2	162,4	169,5	182,2	↓8%	89,6	91,8	132,0	170,9	↑24%
TOTAL	3.336,4	2.513,0	2.677,7	2.567,5	↓8%	652,8	712,2	895,3	1.191,2	↑22%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Combustibili si uleiuri minerale	70,9	61,5	80,0	162,9	↑32%	8,6	8,5	3,3	3,2	↓28%
Cereale	123,8	40,7	52,4	63,9	↓20%	11,7	3,2	12,8	17,7	↑15%
Reziduri si deseuri alimentare	68,9	75,0	75,5	76,0	↑3%	3,0	4,5	5,6	8,2	↑39%
Mase plastice	253,0	220,0	250,3	259,9	↑1%	52,9	43,7	49,9	58,8	↑4%
Produse de morarit, malt	44,7	31,3	31,7	49,1	↑3%	0,3	0,7	0,6	3,3	↑127%
Lapte, lactate, oua, miere	28,1	41,7	53,1	55,4	↑25%	0,4	0,6	1,4	3,9	↑116%
Hartie, carton si produse din acestea	46,0	58,4	73,5	87,1	↑24%	4,7	11,4	25,1	27,5	↑80%
Produse ceramice	46,2	17,3	16,0	17,8	↓27%	9,2	6,0	7,9	11,2	↑7%
Ingrasaminte	9,7	10,5	12,4	22,0	↑31%	21,0	7,9	8,9	12,6	↓16%
Articole din piatra, ipsos, ciment	31,5	18,7	15,2	14,1	↓23%	1,2	0,8	1,1	0,8	↓12%
Produse diverse ale industriei chimice	29,0	29,0	31,1	40,2	↑12%	1,0	1,7	1,4	2,6	↑37%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	44,7	40,8	78,8	73,6	↑18%	14,8	8,8	20,7	18,6	↑8%
Lemn si articole din lemn	55,9	48,1	49,1	29,5	↓19%	20,1	22,3	28,0	27,0	↑10%
Masini si echipamente electrice	548,4	656,2	888,8	933,7	↑19%	411,0	402,2	388,8	679,2	↑18%
Carne si maruntaie comestibile	96,3	113,1	105,7	95,2	0%	4,9	4,7	4,9	4,5	↓2%
Sticla si produse din sticla	46,3	29,9	30,7	32,0	↓12%	5,5	4,0	2,0	2,7	↓21%
Produse chimice anorganice	17,9	12,1	21,9	30,9	↑20%	2,0	7,9	5,7	8,1	↑59%
Alumiuniu si articole din alumiuniu	20,0	16,7	55,9	90,6	↑65%	70,6	40,8	87,0	135,8	↑24%
Fier si otel	66,4	30,8	35,4	34,6	↓20%	20,3	6,4	11,7	25,3	↑8%
Minereuri, zgura, cenusa	0,0	0,0	0,0	0,7	-	26,3	0,0	0,0	0,0	↓96%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	15,2	2,4	3,2	2,2	↓48%	1,5	3,9	4,3	11,9	↑100%
Fructe comestibile	29,3	27,3	31,1	23,0	↓8%	1,0	1,1	6,3	10,6	↑119%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	9,1	11,0	24,0	18,5	↑27%	12,9	6,6	11,0	9,0	↓11%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	371,7	165,8	214,8	207,5	↓18%	59,3	26,1	33,9	53,9	↓3%
Sapun, produse pentru spalat, ceara, paste	23,3	24,3	23,8	24,7	↑2%	0,6	0,4	0,9	0,5	↓5%
Plante vii, flori	8,6	9,5	8,8	6,9	↓7%	0,0	0,1	0,2	0,1	↑39%
Zahar si dulciuri	11,9	26,6	26,3	17,6	↑14%	0,3	1,2	1,3	8,7	↑199%
Produse din fier si otel	75,1	49,7	46,1	45,7	↓15%	32,3	22,1	30,1	35,9	↑4%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	175,9	127,2	143,5	184,8	↑2%	139,2	125,1	99,4	213,1	↑15%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	17,1	13,6	12,7	10,3	↓16%	1,4	3,0	1,2	1,7	↑6%
Altele	842,2	706,2	646,0	949,3	↑4%	293,6	248,6	254,0	344,7	↑5%
TOTAL	3.227,1	2.715,2	3.137,8	3.660,0	↑4%	1.231,8	1.024,4	1.109,4	1.741,0	↑12%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Ungaria

Tabel A5: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Italia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Italia import – export volum 2008 – 2011										
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	155,7	114,5	135,3	208,3	↑10%	122,3	32,7	23,7	31,6	↓36%
Produse din fier si otel	89,2	53,4	51,0	55,5	↓15%	99,1	70,5	133,4	143,3	↑13%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	32,1	19,7	27,4	46,0	↑13%	20,7	10,7	12,7	11,8	↓17%
Mase plastice	56,1	48,0	44,1	45,5	↓7%	21,4	15,2	8,4	5,3	↓37%
Combustibili si uleiuri minerale	13,8	11,2	116,3	38,0	↑40%	2,1	4,5	24,3	0,0	↓100%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	19,7	14,4	19,8	37,0	↑23%	8,5	7,4	14,8	9,6	↑4%
Hartie, carton si produse din acestea	39,9	33,6	24,5	22,1	↓18%	4,7	5,0	7,6	3,5	↓10%
Masini si echipamente electrice	24,3	16,9	21,8	19,6	↓7%	25,6	17,9	24,9	23,6	↓3%
Produse ceramice	2,9	1,2	26,2	19,0	↑87%	0,1	1,7	1,2	1,3	↑104%
Fructe comestibile	20,4	17,9	15,2	18,9	↓3%	0,8	0,5	1,6	2,0	↑38%
Produse diverse ale industriei chimice	16,7	14,3	13,1	16,7	0%	3,6	1,4	1,7	0,3	↓59%
Aluminiu si articole din aluminiu	12,4	11,1	13,8	14,1	↑4%	15,0	10,0	5,5	9,2	↓15%
Produse chimice organice	5,2	10,0	9,8	12,7	↑35%	3,1	1,5	1,9	4,3	↑11%
Cauciuc si articole din cauciuc	8,0	6,0	9,0	10,2	↑9%	3,6	3,5	26,0	30,6	↑104%
Material rulant pentru calea ferata	0,1	0,0	13,4	9,4	↑404%	0,0	0,0	35,2	3,4	↑405%
Cupru si articole din cupru	7,8	11,1	8,1	9,3	↑6%	4,0	2,5	1,9	1,1	↓35%
Filamente sintetice	4,6	4,7	9,3	9,1	↑25%	3,4	3,7	5,6	6,3	↑23%
Piei brute si tabacite	0,1	0,0	8,5	8,6	↑331%	0,0	0,0	0,9	0,7	↑618%
Cereale	14,6	13,2	8,7	7,9	↓19%	17,7	53,0	45,7	73,0	↑60%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	0,0	0,0	5,7	7,8	-	0,0	0,0	0,5	0,5	-
Preparate alimentare diverse	7,0	7,2	7,4	7,5	↑2%	0,0	0,0	0,1	0,3	↑134%
Incaltaminte	11,5	8,9	6,8	7,2	↓14%	5,3	3,6	15,4	14,9	↑42%
Articole din piatra, ipsos, ciment	8,1	4,7	6,9	7,1	↓5%	0,4	0,4	0,2	0,1	↓39%
Preparate din legume si fructe	5,7	4,7	6,2	5,8	↑1%	0,0	0,1	0,2	0,1	↑55%
Lemn si articole din lemn	2,3	3,3	4,9	5,4	↑33%	11,6	14,7	83,4	92,4	↑100%
Articole diverse din metale	9,8	9,2	6,4	5,4	↓18%	3,6	6,4	4,4	3,9	↑3%
Fibre sintetice	3,9	3,2	2,2	5,2	↑10%	11,7	12,0	0,7	0,3	↓70%
Carti, ziare si alte imprimate	1,9	4,2	5,1	4,9	↑38%	0,1	0,1	0,1	0,2	↑38%
Mobila, aparate de iluminat	14,5	8,2	5,1	4,8	↓31%	24,8	27,8	30,9	33,1	↑10%
Carne si maruntaie comestibile	7,9	7,4	7,1	4,7	↓16%	0,9	0,4	0,6	0,5	↓17%
Altele	97,6	94,5	102,5	80,4	↓6%	51,4	48,9	62,1	53,1	↑1%
TOTAL	693,9	556,7	741,6	754,1	↑3%	465,6	355,8	575,6	560,3	↑6%

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Italia import – export valoare 2008 – 2011										
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	156,7	96,5	152,4	251,7	↑17%	116,8	23,4	23,9	30,4	↓36%
Produse din fier si otel	181,6	111,1	104,9	111,4	↓15%	118,1	77,1	130,9	167,9	↑12%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	557,8	313,5	234,4	285,6	↓20%	135,8	85,3	65,9	71,9	↓19%
Mase plastice	140,8	105,3	96,3	115,2	↓6%	39,8	26,1	21,7	17,5	↓24%
Combustibili si uleiuri minerale	11,1	9,0	68,2	44,3	↑59%	0,8	2,1	7,6	0,0	↓83%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	262,1	113,6	103,6	163,7	↓15%	94,8	108,9	98,6	96,8	↑1%
Hartie, carton si produse din acestea	48,9	38,3	29,3	30,0	↓15%	5,8	5,9	5,0	4,8	↓6%
Masini si echipamente electrice	307,4	218,2	200,4	182,7	↓16%	347,5	323,1	254,3	253,9	↓10%
Produse ceramice	43,7	27,5	13,7	11,4	↓36%	0,4	2,1	1,2	1,4	↑55%
Fructe comestibile	15,0	8,1	7,3	9,3	↓15%	1,5	1,0	2,8	3,6	↑34%
Produse diverse ale industriei chimice	17,9	15,8	15,0	18,4	↑1%	1,9	0,5	0,8	0,6	↓33%
Aluminiu si articole din aluminiu	42,4	25,2	35,2	38,0	↓4%	32,2	15,0	12,4	21,8	↓12%
Produse chimice organice	7,8	10,7	14,8	19,6	↑36%	2,1	2,2	2,5	6,8	↑49%
Cauciuc si articole din cauciuc	30,7	24,5	24,8	31,6	↑1%	47,4	71,0	88,9	100,3	↑28%
Material rulant pentru calea ferata	0,5	1,3	0,7	0,8	↑16%	2,8	1,5	1,3	0,7	↓37%
Cupru si articole din cupru	47,5	55,4	47,6	65,2	↑11%	13,4	7,2	8,4	5,6	↓25%
Filamente sintetice	54,9	55,9	61,3	67,8	↑7%	14,3	16,1	21,1	27,1	↑24%
Piei brute si tabacite	207,0	165,9	142,5	157,6	↓9%	30,8	17,8	4,9	7,4	↓38%
Cereale	7,9	3,2	3,4	3,8	↓22%	4,1	8,4	8,2	16,2	↑59%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	9,7	7,2	4,7	5,0	↓20%	0,1	0,1	0,5	0,2	↑56%
Preparate alimentare diverse	9,1	8,6	7,9	8,6	↓2%	0,0	0,0	0,5	2,2	↑317%
Incaltaminte	139,9	101,9	83,0	82,5	↓16%	330,3	240,9	208,2	220,2	↓13%
Articole din piatra, ipsos, ciment	13,5	8,6	5,7	6,1	↓23%	0,9	1,4	0,9	0,9	↑1%
Preparate din legume si fructe	4,7	4,3	5,3	5,5	↑6%	0,0	0,3	0,4	0,1	↑37%
Lemn si articole din lemn	9,1	11,0	7,4	6,5	↓11%	47,8	40,7	35,5	38,1	↓7%
Articole diverse din metale	41,4	36,4	32,2	29,9	↓10%	8,4	12,8	8,1	10,5	↑8%
Fibre sintetice	47,5	37,1	17,7	32,9	↓11%	51,0	44,7	2,5	1,7	↓68%
Carti, ziare si alte imprimate	7,4	9,4	11,9	10,6	↑13%	0,6	0,9	1,1	1,3	↑33%
Mobila, aparate de iluminat	51,4	27,2	14,8	16,6	↓31%	95,5	100,9	102,5	108,0	↑4%
Carne si maruntaie comestibile	9,3	8,3	11,5	11,3	↓7%	3,6	1,2	1,2	1,1	↓32%
Altele	724,5	570,5	512,2	607,0	↓6%	767,0	604,6	398,2	489,9	↓14%
TOTAL	3.209,3	2.229,5	2.070,1	2.430,8	↓9%	2.315,5	1.843,4	1.520,1	1.708,8	↓10%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Italia

Tabel A7: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Turcia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Turcia import – export volum 2008 – 2011						'000 tone				
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fructe comestibile	96,4	76,7	101,7	86,7	↓3%	0,7	1,6	1,3	1,0	↑12%
Mase plastice	92,8	63,9	67,1	72,6	↓8%	82,3	34,6	25,1	28,7	↓30%
Legume, plante si radacini	83,3	57,5	87,1	64,2	↓8%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Automobile, tractoare si vehicule terestre	58,9	31,7	51,6	62,1	↑2%	18,9	17,7	31,4	39,7	↑28%
Produse din fier si otel	91,5	66,9	63,2	61,8	↓12%	26,4	10,0	22,5	25,8	↓1%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	49,6	41,6	48,0	49,7	0%	14,6	14,2	17,5	20,3	↑12%
Fier si otel	22,6	19,6	23,1	29,9	↑10%	16,0	18,3	19,3	22,0	↑11%
Preparate din legume si fructe	17,9	15,3	23,8	22,6	↑8%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓22%
Cauciuc si articole din cauciuc	16,4	9,4	10,8	15,3	↑2%	7,5	5,8	9,2	11,4	↑15%
Masini si echipamente electrice	23,3	14,5	15,0	14,5	↓15%	8,1	8,1	9,3	9,7	↑6%
Hartie, carton si produse din acestea	23,7	23,1	22,2	13,7	↓17%	12,2	6,0	6,9	9,7	↓7%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	19,7	16,4	16,8	12,1	↓15%	0,0	0,1	18,0	27,3	-
Vopsele, lacuri, extracte tanante	11,3	9,5	10,3	12,1	↑2%	3,0	0,6	0,4	0,5	↓44%
Sticla si produse din sticla	26,6	18,3	14,8	12,0	↓23%	3,4	11,8	17,4	15,6	↑65%
Alumiuniu si articole din alumiuniu	13,6	8,5	9,2	11,7	↓5%	3,2	4,3	4,2	5,5	↑20%
Articole diverse din metale	13,0	9,1	9,6	11,1	↓5%	0,1	0,2	0,1	0,2	↑36%
Produse chimice organice	0,8	0,6	2,5	10,5	↑138%	1,3	4,1	5,6	4,3	↑48%
Articole din piatra, ipsos, ciment	12,5	13,2	11,4	10,2	↓6%	0,4	0,0	0,1	0,0	↓51%
Bumbac	14,5	9,0	8,7	9,3	↓14%	0,2	0,3	0,1	0,1	↓20%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	8,5	6,4	6,5	9,3	↑3%	0,0	0,0	0,2	0,2	↑79%
Tesaturi crosate sau tricotate	9,0	8,1	9,2	9,1	0%	0,1	0,1	0,1	0,0	↓38%
Mobila, aparate de iluminat	25,1	11,6	8,9	8,2	↓31%	1,4	1,5	2,4	3,7	↑39%
Articole si accesorii de imbracaminte	7,8	8,3	9,0	8,1	↑1%	0,0	0,0	0,0	0,0	↑95%
Covoare din textile	17,7	10,1	9,4	7,7	↓24%	0,0	0,1	0,0	0,0	↑42%
Produse ceramice	15,2	8,5	7,4	7,5	↓21%	0,1	0,0	0,1	0,1	↓8%
Produse chimice anorganice	5,1	4,7	5,8	6,6	↑9%	17,5	22,7	13,7	7,0	↓26%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	2,6	1,5	2,5	6,6	↑37%	0,1	0,6	1,0	1,1	↑128%
Fibre sintetice	6,9	6,4	6,7	6,5	↓2%	1,8	2,5	2,1	1,0	↓19%
Vata, fire speciale, franghii	4,2	4,3	5,3	6,4	↑15%	0,1	0,2	0,2	0,1	↓10%
Zahar si dulciuri	4,3	2,5	3,7	6,1	↑13%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Altele	86,5	60,1	59,9	59,8	↓12%	194,5	165,1	161,4	212,1	↑3%
TOTAL	881,1	637,3	731,3	723,7	↓6%	414,1	330,5	369,6	447,2	↑3%

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Turcia import – export valoare 2008 – 2011						mil €				
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fructe comestibile	32,7	26,4	34,6	30,9	↓2%	2,4	3,8	3,4	2,8	↓5%
Mase plastice	170,8	109,2	121,9	135,1	↓8%	81,4	28,7	33,2	48,2	↓16%
Legume, plante si radacini	40,3	21,9	42,7	26,6	↓13%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Automobile, tractoare si vehicule terestre	365,0	138,5	221,9	266,4	↓10%	102,8	116,6	208,1	275,5	↑39%
Produse din fier si otel	154,5	96,2	94,7	90,5	↓16%	27,7	14,4	30,4	38,3	↑11%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	238,2	216,2	278,8	295,3	↑7%	73,5	74,2	122,4	137,1	↑23%
Fier si otel	23,5	15,4	20,3	28,0	↑6%	21,9	18,5	25,4	27,6	↑8%
Preparate din legume si fructe	17,6	10,0	10,9	9,5	↓18%	0,1	0,1	0,0	0,0	↓33%
Cauciuc si articole din cauciuc	42,0	28,3	36,7	55,2	↑10%	15,4	16,8	29,9	40,5	↑38%
Masini si echipamente electrice	124,8	64,9	86,7	86,1	↓12%	101,5	87,5	207,9	218,2	↑29%
Hartie, carton si produse din acestea	37,8	36,2	31,1	17,3	↓23%	6,2	3,3	4,0	4,9	↓8%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	20,7	17,7	16,5	10,7	↓20%	0,0	0,1	12,7	23,7	-
Vopsele, lacuri, extracte tanante	21,9	17,2	17,2	21,7	0%	4,8	0,9	0,6	0,7	↓47%
Sticla si produse din sticla	36,7	24,0	21,2	18,5	↓20%	1,1	3,1	6,2	6,1	↑76%
Alumiuniu si articole din alumiuniu	46,0	24,0	28,0	33,7	↓10%	7,2	6,9	9,6	16,0	↑31%
Articole diverse din metale	45,2	25,9	28,4	29,8	↓13%	0,5	0,9	0,9	1,6	↑50%
Produse chimice organice	1,8	0,7	2,9	11,1	↑84%	1,0	2,3	5,5	4,6	↑68%
Articole din piatra, ipsos, ciment	7,1	7,8	6,0	5,2	↓10%	0,1	0,0	0,0	0,2	↑11%
Bumbac	52,4	33,9	39,9	42,9	↓6%	1,7	1,6	0,6	1,2	↓10%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	1,8	1,9	1,9	2,4	↑10%	0,0	0,0	0,1	0,1	↑61%
Tesaturi crosate sau tricotate	36,3	35,2	45,4	52,1	↑13%	0,3	0,3	0,4	0,1	↓36%
Mobila, aparate de iluminat	76,5	38,2	26,7	25,5	↓31%	3,5	3,4	5,5	9,2	↑38%
Articole si accesorii de imbracaminte	20,8	18,4	11,9	13,4	↓14%	0,2	0,3	0,4	0,8	↑56%
Covoare din textile	16,4	8,1	7,0	5,5	↓30%	0,1	0,3	0,1	0,0	↓23%
Produse ceramice	9,7	5,9	4,6	5,3	↓18%	0,1	0,1	0,1	0,1	↓16%
Produse chimice anorganice	3,5	2,3	3,4	5,7	↑17%	3,7	3,6	2,4	3,1	↓6%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	3,2	2,2	2,5	3,9	↑8%	0,1	1,4	2,3	2,6	↑186%
Fibre sintetice	30,8	24,6	32,7	31,0	0%	3,2	2,7	2,4	1,3	↓26%
Vata, fire speciale, franghii	7,0	6,8	9,0	10,1	↑13%	0,5	0,7	0,7	0,4	↓5%
Zahar si dulciuri	3,1	2,3	2,1	2,2	↓10%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Altele	241,1	160,0	166,3	180,1	↓9%	80,5	65,2	81,9	121,0	↑15%
TOTAL	1.928,8	1.220,3	1.454,0	1.551,5	↓7%	541,5	457,6	797,1	986,0	↑22%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Turcia

Tabel A8: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Franta, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Automobile, tractoare si vehicule terestre	39,5	60,8	67,7	84,1	↑29%	14,9	12,9	56,7	37,1	↑35%
Fier si otel	65,3	41,9	53,0	57,2	↓4%	13,6	97,6	27,7	4,2	↓32%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	32,3	25,4	38,4	50,9	↑16%	17,7	11,7	23,0	34,8	↑25%
Mase plastice	39,1	39,1	44,2	48,6	↑7%	4,6	5,7	11,2	17,4	↑56%
Produse din fier si otel	34,1	26,4	29,9	34,5	0%	19,7	14,7	17,5	24,2	↑7%
Fructe comestibile	1,2	1,6	0,8	27,1	↑184%	0,1	0,1	0,4	0,8	↑129%
Legume, plante si radacini	7,3	8,9	8,9	22,2	↑45%	0,2	0,0	0,2	0,3	↑12%
Hartie, carton si produse din acestea	8,7	13,7	18,2	18,3	↑28%	4,6	6,2	4,8	5,8	↑8%
Cauciuc si articole din cauciuc	10,4	7,5	15,1	15,9	↑15%	4,7	3,1	23,1	24,0	↑73%
Masini si echipamente electrice	11,3	10,1	13,7	15,8	↑12%	15,2	12,5	23,9	26,5	↑20%
Produse diverse ale industriei chimice	14,3	12,4	16,6	15,0	↑2%	0,1	0,1	0,2	0,4	↑70%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	3,5	3,1	7,7	9,4	↑39%	0,0	0,0	0,2	1,1	-
Carne si maruntaie comestibile	26,1	17,9	12,2	9,4	↓29%	0,1	0,1	0,2	0,7	↑82%
Combustibili si uleiuri minerale	8,3	6,9	7,3	8,4	0%	0,0	0,1	0,2	0,2	-
Produse chimice anorganice	1,8	1,4	6,7	7,2	↑58%	5,7	2,0	3,0	4,7	↓6%
Lemn si articole din lemn	0,4	0,6	5,1	7,1	↑165%	14,0	10,4	29,3	40,4	↑42%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	4,1	2,9	4,1	7,0	↑19%	0,0	0,0	0,0	0,1	↑40%
Mobila, aparate de iluminat	13,1	7,9	5,3	6,9	↓19%	68,3	59,5	61,9	67,0	↓1%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	0,0	0,0	7,8	6,8	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Reziduri si deseuri alimentare	3,4	4,4	5,0	6,7	↑25%	0,0	7,0	0,0	3,4	-
Produse farmaceutice	3,5	3,9	4,1	5,6	↑17%	0,2	0,4	0,4	0,4	↑37%
Produse chimice organice	1,0	0,8	5,9	5,6	↑75%	0,1	0,1	0,2	0,5	↑87%
Alumiiniu si articole din alumiiniu	2,8	2,3	5,3	5,4	↑24%	5,6	7,1	10,9	16,2	↑43%
Sticla si produse din sticla	0,9	0,5	4,7	4,9	↑75%	0,2	0,1	0,8	1,4	↑100%
Cosmetice si produse de parfumerie	8,2	10,5	9,8	4,9	↓16%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓7%
Articole din piatra, ipsos, ciment	6,3	4,3	5,3	4,8	↓8%	4,0	9,7	11,5	11,8	↑44%
Filamente sintetice	5,4	2,4	4,5	4,2	↓8%	0,3	0,3	0,4	0,3	↓3%
Cereale	5,0	3,3	3,2	4,1	↓6%	3,8	4,2	5,5	3,2	↓6%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	5,4	4,0	4,4	4,1	↓9%	0,7	0,5	0,5	0,3	↓26%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	2,2	1,9	2,4	3,5	↑17%	1,7	1,3	1,5	7,4	↑64%
Altele	37,4	34,5	40,9	48,1	↑9%	22,8	25,2	39,4	51,9	↑32%
TOTAL	402,6	361,3	458,2	553,8	↑11%	222,7	292,8	354,7	386,5	↑20%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Automobile, tractoare si vehicule terestre	372,3	261,4	317,1	393,0	↑2%	227,2	278,9	365,0	295,1	↑9%
Fier si otel	68,1	46,4	52,8	68,7	0%	8,9	16,2	8,4	8,7	↓1%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	452,3	351,5	436,7	601,2	↑10%	191,2	183,7	265,4	358,6	↑23%
Mase plastice	97,9	77,3	99,0	128,3	↑9%	30,5	32,3	45,3	55,7	↑22%
Produse din fier si otel	109,5	78,6	113,6	141,8	↑9%	70,1	54,4	59,2	80,7	↑5%
Fructe comestibile	0,7	0,9	0,6	10,4	↑145%	0,2	0,6	1,4	3,9	↑156%
Legume, plante si radacini	1,4	1,5	1,7	5,8	↑62%	0,5	0,2	0,8	0,9	↑18%
Hartie, carton si produse din acestea	16,2	20,4	25,3	27,0	↑18%	7,3	10,0	9,0	13,1	↑22%
Cauciuc si articole din cauciuc	49,8	42,6	63,4	72,4	↑13%	89,8	69,2	101,8	115,6	↑9%
Masini si echipamente electrice	210,1	185,4	148,3	166,6	↓7%	289,1	270,4	331,8	278,3	↓1%
Produse diverse ale industriei chimice	52,0	41,2	40,3	54,8	↑2%	0,5	0,4	2,0	2,0	↑64%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	5,8	5,3	12,0	16,6	↑42%	0,0	0,0	0,2	1,1	-
Carne si maruntaie comestibile	38,7	24,8	17,0	14,8	↓27%	0,3	0,2	0,4	2,1	↑100%
Combustibili si uleiuri minerale	9,3	7,6	7,7	11,5	↑7%	0,0	0,2	0,4	0,5	-
Produse chimice anorganice	2,7	2,1	8,8	11,7	↑63%	3,1	1,1	1,9	4,3	↑12%
Lemn si articole din lemn	3,9	2,7	3,1	4,4	↑4%	31,4	28,8	34,4	48,4	↑15%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	1,9	1,9	2,4	2,2	↑5%	0,0	0,0	0,1	0,0	↑33%
Mobila, aparate de iluminat	48,5	33,7	24,8	30,4	↓14%	171,6	175,0	190,6	201,3	↑5%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	12,8	5,8	8,9	10,9	↓5%	0,1	0,3	0,0	0,0	↓82%
Reziduri si deseuri alimentare	4,0	5,2	5,5	7,2	↑22%	0,0	0,8	0,0	0,5	-
Produse farmaceutice	212,4	202,4	195,1	172,1	↓7%	1,4	10,0	13,4	33,0	↑186%
Produse chimice organice	4,1	4,4	12,7	15,1	↑54%	0,6	0,1	0,2	0,7	↑7%
Alumiiniu si articole din alumiiniu	23,8	14,5	23,9	25,4	↑2%	18,1	15,6	28,0	46,2	↑37%
Sticla si produse din sticla	11,6	6,3	8,7	11,0	↓2%	3,4	1,4	2,0	4,6	↑11%
Cosmetice si produse de parfumerie	47,2	39,4	35,3	31,9	↓12%	0,1	0,1	0,3	0,2	↑27%
Articole din piatra, ipsos, ciment	8,1	6,5	6,2	8,7	↑2%	2,8	5,1	8,0	8,7	↑46%
Filamente sintetice	29,5	28,7	26,1	27,4	↓2%	1,5	1,5	2,1	1,6	↑1%
Cereale	14,6	12,5	7,6	13,8	↓2%	5,9	8,0	10,6	7,3	↑7%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	22,1	19,7	21,4	21,7	↓1%	23,4	21,7	15,4	1,7	↓59%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	10,7	9,1	12,0	19,4	↑22%	2,6	2,2	2,2	8,9	↑50%
Altele	357,7	285,8	333,5	429,3	↑6%	479,3	398,6	398,5	446,5	↓2%
TOTAL	2.299,6	1.825,7	2.071,5	2.555,4	↑4%	1.660,9	1.587,0	1.898,8	2.030,0	↑7%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Franta

Tabel A9: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Austria, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Austria import – export volum 2008 – 2011						'000 tone				
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	30,7	32,8	78,3	141,5	↑66%	11,9	4,8	10,3	9,7	↓6%
Combustibili si uleiuri minerale	37,0	19,9	33,8	75,6	↑27%	1,4	1,1	2,4	0,7	↓21%
Ingrasaminte	4,0	19,0	55,3	62,8	↑150%	0,7	0,0	5,5	36,4	↑280%
Hartie, carton si produse din acestea	37,5	44,0	52,8	55,9	↑14%	1,5	0,6	0,7	0,6	↓27%
Mase plastice	26,0	32,3	36,7	43,8	↑19%	4,5	3,6	3,2	7,5	↑19%
Legume, plante si radacini	19,1	31,4	24,9	26,3	↑11%	0,2	0,1	0,4	0,2	↑3%
Lemn si articole din lemn	60,9	30,1	23,8	24,1	↓27%	95,8	192,0	236,6	298,2	↑46%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	15,3	15,1	25,4	23,6	↑16%	0,0	0,0	0,2	0,1	↑75%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	29,6	14,4	15,6	20,1	↓12%	11,8	7,7	7,2	9,8	↓6%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	29,3	11,8	18,7	19,1	↓13%	1,7	3,1	6,9	4,7	↑41%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	19,2	17,8	15,9	17,7	↓3%	0,0	0,0	0,0	0,1	↑29%
Produse din fier si otel	24,9	16,1	18,8	17,7	↓11%	13,7	11,5	12,3	17,2	↑8%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	5,6	15,7	16,5	14,0	↑36%	0,1	0,0	0,2	1,4	↑124%
Produse diverse ale industriei chimice	39,9	16,3	14,0	13,8	↓30%	0,5	0,3	0,4	0,2	↓22%
Carne si maruntaie comestibile	36,5	35,1	25,0	13,6	↓28%	1,8	0,6	0,8	0,3	↓44%
Fruite comestibile	13,4	8,4	12,4	13,1	↓1%	1,3	1,2	1,1	1,5	↑4%
Masini si echipamente electrice	17,8	10,5	13,1	12,4	↓11%	5,7	5,2	8,1	12,1	↑28%
Alumiuniu si articole din alumiuniu	3,1	3,0	6,7	11,5	↑55%	2,5	2,4	46,8	78,9	↑217%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	7,6	11,4	15,2	10,3	↑11%	2,7	0,0	6,9	10,4	↑57%
Paste din lemn, deseuri de hartie	2,8	14,8	11,3	10,0	↑53%	0,7	4,1	1,4	4,5	↑87%
Cereale	2,3	2,7	5,4	9,4	↑60%	2,1	4,4	37,3	26,8	↑132%
Preparate din legume si fructe	11,1	9,6	11,0	8,6	↓8%	4,3	2,6	2,2	1,4	↓32%
Produse de morarit, malt	0,8	5,6	12,2	8,1	↑112%	0,2	0,3	1,8	5,0	↑218%
Produse chimice organice	4,6	5,2	7,0	7,6	↑19%	1,7	0,3	0,4	0,3	↓43%
Articole din piatra, ipsos, ciment	14,1	7,9	7,3	6,5	↓23%	0,1	0,1	0,1	0,6	↑62%
Produse ceramice	6,7	3,4	2,7	5,7	↓5%	1,5	0,7	0,6	0,6	↓28%
Lapte, lactate, oua, miere	2,0	2,1	3,9	5,6	↑42%	0,0	1,2	1,7	1,0	-
Reziduri si deseuri alimentare	4,3	3,9	4,7	4,8	↑4%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cauciuc si articole din cauciuc	70,9	64,8	2,4	3,6	↓63%	4,7	5,2	6,4	6,2	↑9%
Produse chimice anorganice	3,9	3,9	5,4	3,3	↓5%	1,9	1,4	1,2	2,9	↑15%
Altele	68,0	54,2	49,9	43,4	↓14%	46,2	37,5	53,9	58,0	↑8%
TOTAL	649,0	562,8	625,9	733,5	↑4%	221,3	292,2	457,1	597,2	↑39%

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Austria import – export valoare 2008 – 2011						mil €				
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	33,2	30,9	67,8	106,4	↑47%	9,9	3,2	7,5	8,6	↓5%
Combustibili si uleiuri minerale	20,2	13,4	26,4	51,6	↑37%	0,6	0,5	0,6	0,6	↓5%
Ingrasaminte	1,5	5,9	13,2	19,7	↑137%	0,3	0,0	3,6	11,4	↑227%
Hartie, carton si produse din acestea	45,3	46,8	45,0	62,1	↑11%	2,1	1,4	1,4	1,3	13%
Mase plastice	73,0	54,1	63,8	76,4	↑2%	11,4	10,1	10,4	13,6	↑6%
Legume, plante si radacini	3,2	4,9	6,1	7,5	↑33%	1,0	0,6	1,2	1,3	↑8%
Lemn si articole din lemn	43,3	22,6	20,3	19,0	↓24%	32,6	48,2	55,9	70,5	↑29%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	18,4	14,6	16,2	14,8	↓7%	0,1	0,1	0,4	0,6	↑57%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	317,1	203,6	201,8	230,1	↓10%	56,6	40,2	42,5	70,5	↑8%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	330,2	110,3	163,1	184,3	↓18%	10,5	17,9	30,2	31,6	↑44%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	19,5	15,8	14,8	19,3	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓8%
Produse din fier si otel	61,3	36,2	41,1	44,5	↓10%	26,1	13,3	14,8	26,1	0%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	10,9	17,7	17,6	16,7	↑15%	0,2	0,1	0,2	1,4	↑88%
Produse diverse ale industriei chimice	46,2	22,2	17,0	18,5	↓26%	0,7	0,5	0,4	0,3	↓25%
Carne si maruntaie comestibile	63,5	50,9	36,2	20,4	↓32%	2,9	1,5	1,4	1,9	↓14%
Fruite comestibile	10,1	3,6	5,6	9,4	↓2%	1,2	1,3	2,2	2,4	↑27%
Masini si echipamente electrice	369,4	236,9	262,1	230,8	↓15%	100,8	88,9	140,0	165,7	↑18%
Alumiuniu si articole din alumiuniu	18,6	15,7	16,5	19,0	↑1%	6,3	4,8	78,9	158,8	↑193%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	1,3	1,5	1,8	1,2	↓2%	0,5	0,0	0,6	0,5	↑4%
Paste din lemn, deseuri de hartie	1,3	6,4	7,2	6,0	↑68%	0,1	0,3	0,3	0,6	↑124%
Cereale	2,9	2,3	1,8	5,0	↑19%	1,0	1,5	5,6	5,4	↑74%
Preparate din legume si fructe	9,0	8,1	8,4	7,5	↓6%	3,3	1,5	2,4	1,9	↓17%
Produse de morarit, malt	0,4	1,9	4,0	3,1	↑91%	0,1	0,1	0,6	2,6	↑224%
Produse chimice organice	7,0	7,6	9,4	11,2	↑17%	2,1	0,2	0,8	1,5	↓10%
Articole din piatra, ipsos, ciment	10,0	6,8	8,1	7,8	↓8%	0,2	0,7	0,4	2,2	↑110%
Produse ceramice	1,8	1,4	2,1	3,0	↑18%	1,7	1,0	0,9	0,8	↓23%
Lapte, lactate, oua, miere	2,7	2,5	3,9	4,3	↑17%	0,0	0,7	1,3	0,8	-
Reziduri si deseuri alimentare	4,4	4,3	5,7	5,9	↑10%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cauciuc si articole din cauciuc	116,9	113,3	10,4	13,9	↓51%	18,0	19,9	23,6	25,3	↑12%
Produse chimice anorganice	2,9	2,4	3,6	2,4	↓7%	0,8	0,5	0,4	0,9	↑3%
Altele	488,1	400,0	405,4	428,3	↓4%	224,2	174,9	228,1	285,7	↑8%
TOTAL	2.133,3	1.464,6	1.506,1	1.649,9	↓8%	515,5	433,8	656,4	894,9	↑20%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Austria

Tabel A10: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Polonia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Combustibili si uleiuri minerale	119,4	79,6	78,8	89,8	↓9%	0,0	0,5	0,8	0,8	-
Fier si otel	31,2	41,2	61,3	61,6	↑26%	20,0	5,6	10,8	13,3	↓13%
Produse ceramice	18,8	27,8	54,1	59,9	↑47%	3,7	3,1	3,4	3,0	↓7%
Lemn si articole din lemn	24,0	54,7	53,1	50,3	↑28%	19,2	18,7	27,1	28,9	↑15%
Hartie, carton si produse din acestea	35,1	40,9	46,4	49,6	↑12%	7,2	1,8	1,7	0,2	↓68%
Mase plastice	30,2	31,3	31,9	37,2	↑7%	23,4	18,5	18,4	18,9	↓7%
Cauciuc si articole din cauciuc	14,5	19,4	29,8	32,4	↑31%	14,9	13,3	16,2	17,7	↑6%
Sapun, produse pentru spalat, ceara, paste	14,1	23,6	24,5	25,3	↑21%	3,6	7,6	6,7	2,7	↓9%
Produse din fier si otel	24,3	21,8	21,4	21,3	↓4%	10,9	7,8	13,1	16,1	↑14%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	8,8	5,3	8,7	17,5	↑26%	6,8	2,3	2,1	0,8	↓52%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	9,3	8,8	14,2	16,4	↑21%	2,9	7,1	12,3	13,8	↑69%
Lapte, lactate, oua, miere	30,1	37,3	29,4	16,2	↓19%	0,0	0,1	0,0	0,1	-
Articole din piatra, ipsos, ciment	25,5	97,8	43,0	15,3	↓16%	0,0	0,0	0,0	0,5	-
Masini si echipamente electrice	13,1	10,1	11,3	14,0	↑2%	7,2	4,6	5,4	3,9	↓18%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	10,1	10,0	12,2	13,8	↑11%	1,2	1,0	1,2	0,8	↓12%
Sticla si produse din sticla	15,7	10,9	13,3	13,0	↓6%	39,3	3,6	27,4	0,1	↓89%
Aluminiu si articole din aluminiu	11,2	9,3	10,7	12,4	↑4%	19,4	20,9	22,8	16,8	↓5%
Mobila, aparate de iluminat	23,9	13,1	11,3	12,1	↓20%	3,9	4,1	4,9	4,3	↑3%
Cosmetice si produse de parfumerie	13,2	15,3	15,5	11,1	↓5%	0,3	0,0	0,2	0,9	↑35%
Preparate din legume si fructe	9,0	9,2	7,7	9,9	↑3%	0,1	0,0	0,3	0,0	↓5%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	12,7	7,3	8,6	9,9	↓8%	9,7	7,3	11,2	14,2	↑14%
Preparate alimentare diverse	8,5	10,9	10,5	8,7	↑1%	0,0	0,2	0,3	0,3	-
Reziduri si deseuri alimentare	1,4	1,8	4,2	7,9	↑77%	1,3	0,3	1,0	1,2	↓2%
Produse chimice organice	8,1	7,0	6,5	7,6	↓2%	1,7	0,5	1,2	2,3	↑10%
Plumb si articole din plumb	0,1	0,7	7,0	7,0	↑273%	5,6	6,4	7,2	5,4	↓1%
Cupru si articole din cupru	2,7	4,1	3,2	6,5	↑34%	2,7	2,8	2,8	9,1	↑51%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	2,7	5,9	6,7	5,8	↑29%	0,3	0,1	2,1	3,5	↑122%
Cacao si produse din cacao	2,4	2,5	5,3	5,2	↑30%	0,1	0,9	0,4	0,1	↓1%
Carne si maruntaie comestibile	6,8	8,6	9,9	5,2	↓8%	0,1	0,1	0,0	0,0	↓35%
Produse diverse ale industriei chimice	1,5	1,1	2,1	4,8	↑48%	0,1	0,1	0,1	0,1	↑7%
Altele	33,4	33,8	43,3	36,7	↑3%	31,6	36,8	43,2	40,8	↑9%
TOTAL	561,6	651,2	686,2	684,5	↑7%	237,1	175,8	244,5	220,5	↓2%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Combustibili si uleiuri minerale	45,8	24,5	27,1	42,0	↓3%	0,0	0,2	0,5	0,6	-
Fier si otel	27,7	20,9	37,4	42,5	↑15%	15,1	3,3	8,9	11,6	↓8%
Produse ceramice	7,5	8,4	16,5	17,8	↑33%	5,7	3,9	4,0	3,4	↓16%
Lemn si articole din lemn	21,3	27,4	26,9	29,1	↑11%	10,7	6,0	12,1	15,1	↑12%
Hartie, carton si produse din acestea	54,4	51,4	61,9	82,3	↑15%	2,1	1,2	1,4	0,5	↓40%
Mase plastice	61,5	47,1	54,1	72,2	↑5%	29,1	19,5	25,3	26,4	↓3%
Cauciuc si articole din cauciuc	37,0	44,8	77,1	100,8	↑40%	49,0	36,0	53,6	62,5	↑8%
Sapun, produse pentru spalat, ceara, paste	15,6	21,6	22,1	23,3	↑14%	2,4	4,8	4,0	1,8	↓9%
Produse din fier si otel	40,1	28,3	31,9	37,9	↓2%	15,6	13,5	20,9	24,9	↑17%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	3,9	2,8	3,7	7,2	↑23%	3,5	1,4	1,2	0,4	↓50%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	55,2	58,7	85,7	93,5	↑19%	15,7	34,6	76,9	98,5	↑84%
Lapte, lactate, oua, miere	32,1	32,8	29,2	28,6	↓4%	0,0	0,0	0,1	0,1	↑220%
Articole din piatra, ipsos, ciment	9,5	19,6	13,9	11,2	↑6%	0,0	0,0	0,0	0,0	↑12%
Masini si echipamente electrice	109,0	85,6	104,8	133,5	↑7%	38,1	84,7	161,9	103,9	↑40%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	23,8	19,1	24,4	28,9	↑7%	2,6	2,0	2,3	1,5	↓16%
Sticla si produse din sticla	16,5	15,7	19,6	15,7	↓2%	12,9	1,0	6,6	0,1	↓83%
Aluminiu si articole din aluminiu	34,7	29,3	30,4	37,2	↑2%	43,0	30,1	45,3	38,0	↓4%
Mobila, aparate de iluminat	45,7	23,8	25,0	28,5	↓15%	10,5	10,6	10,1	8,5	↓7%
Cosmetice si produse de parfumerie	54,7	58,6	57,0	43,0	↓8%	0,8	0,2	0,6	1,4	↑21%
Preparate din legume si fructe	6,6	6,5	6,1	9,2	↑12%	0,0	0,0	0,3	0,1	↑18%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	75,9	38,3	49,4	62,1	↓6%	68,2	66,8	123,0	153,9	↑31%
Preparate alimentare diverse	28,0	26,5	27,1	25,7	↓3%	0,1	0,9	1,0	1,1	↑177%
Reziduri si deseuri alimentare	1,1	1,3	3,9	6,0	↑74%	0,2	0,0	0,4	0,2	↑8%
Produse chimice organice	10,5	6,2	7,7	9,4	↓4%	1,4	0,4	1,5	3,1	↑30%
Plumb si articole din plumb	0,2	1,2	12,2	13,6	↑297%	8,4	7,8	11,2	9,7	↑5%
Cupru si articole din cupru	15,4	16,4	19,5	41,9	↑40%	12,1	11,6	19,1	25,5	↑28%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	2,7	4,2	4,9	5,7	↑27%	0,3	0,1	1,8	3,9	↑129%
Cacao si produse din cacao	5,9	9,0	18,1	17,2	↑42%	0,2	2,0	1,1	0,2	↑2%
Carne si maruntaie comestibile	8,6	10,3	9,6	6,5	↓9%	0,2	0,0	0,0	0,1	↓34%
Produse diverse ale industriei chimice	1,8	1,9	3,0	4,4	↑34%	0,1	0,1	0,2	0,1	↑17%
Altele	133,2	121,1	154,9	183,3	↑11%	83,2	94,8	133,9	135,4	↑18%
TOTAL	986,1	863,3	1.065,5	1.260,2	↑9%	431,4	437,7	729,3	732,6	↑19%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Polonia

Tabel A11: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Serbia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Produse ceramice	288,4	156,5	144,9	138,8	↓22%	0,7	0,3	0,4	0,5	↓8%
Fier si otel	43,3	61,7	68,5	46,9	↑3%	5,5	14,5	12,8	13,0	↑33%
Produse chimice anorganice	104,4	92,4	32,2	44,6	↓25%	2,0	4,4	6,0	6,2	↑45%
Articole din piatra, ipsos, ciment	6,8	12,5	14,9	17,2	↑36%	3,4	7,4	15,3	21,0	↑83%
Mase plastice	17,8	13,6	15,7	16,6	↓2%	16,4	8,7	16,8	25,0	↑15%
Hartie, carton si produse din acestea	9,6	12,1	15,3	14,7	↑15%	7,9	6,9	7,0	7,0	↓4%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	13,5	15,9	18,0	13,6	0%	16,7	20,2	24,2	22,1	↑10%
Zahar si dulciuri	0,3	14,5	21,5	13,5	↑252%	0,0	0,1	0,2	1,4	-
Combustibili si uleiuri minerale	0,0	1,0	13,3	7,0	-	2,9	4,9	8,9	12,2	↑62%
Cauciuc si articole din cauciuc	2,3	3,2	4,1	5,8	↑36%	2,2	1,1	1,6	1,4	↓14%
Mobila, aparate de iluminat	3,3	3,3	3,7	4,7	↑12%	0,3	0,4	0,5	0,3	↓3%
Preparate alimentare diverse	1,7	1,9	2,6	4,2	↑34%	0,8	0,9	1,5	1,5	↑23%
Produse din fier si otel	7,0	5,9	4,9	4,1	↓17%	1,9	2,0	4,0	5,4	↑41%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	22,9	6,9	1,8	3,1	↓49%	2,4	2,3	3,5	4,1	↑20%
Lemn si articole din lemn	3,6	2,0	1,7	3,0	↓5%	45,3	53,0	57,5	55,9	↑7%
Cereale	1,9	1,4	1,7	2,8	↑14%	1,0	0,1	0,6	1,3	↑10%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	2,5	1,0	1,3	2,2	↓4%	4,2	1,9	2,1	5,0	↑6%
Aluminiu si articole din aluminiu	0,9	2,1	1,5	2,1	↑32%	7,3	3,7	4,9	7,0	↑1%
Produse farmaceutice	1,6	1,6	1,6	2,0	↑8%	1,7	2,2	1,1	1,6	↓2%
Legume, plante si radacini	1,3	1,5	4,3	1,7	↑10%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Reziduri si deseuri alimentare	1,2	0,5	0,5	1,7	↑14%	0,0	0,0	0,0	2,1	-
Produse chimice organice	0,5	0,3	0,6	1,6	↑52%	2,1	1,6	2,0	1,4	↓13%
Cupru si articole din cupru	3,2	2,5	1,9	1,6	↓21%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Fructe comestibile	6,4	2,2	1,9	1,1	↓45%	0,0	0,0	0,0	0,1	↑44%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	0,7	0,6	0,8	1,0	↑11%	0,1	0,1	1,2	0,1	↑1%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	14,3	3,2	1,0	0,8	↓62%	1,1	1,3	0,9	0,6	↓18%
Carti, ziare si alte imprimate	0,4	0,1	1,0	0,7	↑20%	0,0	0,1	0,4	0,2	↑58%
Covoare din textile	0,5	0,3	0,5	0,4	↓3%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓61%
Articole si accesorii de imbracaminte	0,1	0,2	0,3	0,4	↑47%	0,2	0,2	0,3	0,4	↑29%
Plante vii, flori	0,0	0,3	0,3	0,3	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Altele	19,9	4,3	4,2	2,4	↓51%	28,0	24,0	29,8	26,5	↓2%
TOTAL	580,2	425,6	386,7	360,7	↓15%	154,4	162,6	203,5	223,4	↑13%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Produse ceramice	22,7	11,8	10,3	10,5	↓23%	0,4	0,4	0,4	0,5	↑7%
Fier si otel	10,0	6,2	8,3	11,4	↑5%	4,5	6,3	6,7	9,2	↑27%
Produse chimice anorganice	7,6	6,4	2,8	3,7	↓21%	0,6	1,1	1,2	2,1	↑53%
Articole din piatra, ipsos, ciment	2,4	4,7	5,7	7,4	↑46%	0,5	1,2	2,0	2,8	↑84%
Mase plastice	26,0	13,6	19,4	21,8	↓6%	17,2	9,9	13,4	26,5	↑15%
Hartie, carton si produse din acestea	8,1	11,5	13,0	14,5	↑21%	9,4	9,6	11,0	10,7	↑5%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	13,3	13,9	14,1	9,8	↓10%	13,9	17,9	21,0	20,8	↑14%
Zahar si dulciuri	0,2	7,4	10,7	8,1	↑252%	0,0	0,0	0,1	0,6	-
Combustibili si uleiuri minerale	0,0	0,5	7,1	5,1	-	1,7	1,9	4,6	6,9	↑60%
Cauciuc si articole din cauciuc	6,3	8,4	11,4	17,7	↑41%	7,0	3,7	5,4	5,6	↓7%
Mobila, aparate de iluminat	3,3	2,9	3,4	5,4	↑19%	1,5	0,9	0,9	1,0	↓14%
Preparate alimentare diverse	1,5	1,7	1,9	2,9	↑24%	1,8	2,0	3,2	3,6	↑26%
Produse din fier si otel	7,1	4,3	4,8	4,5	↓14%	3,5	3,5	5,9	7,8	↑31%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	2,3	0,1	0,2	0,3	↓49%	0,1	0,1	0,2	0,4	↑35%
Lemn si articole din lemn	5,2	2,2	1,9	2,7	↓19%	13,2	14,9	15,9	17,3	↑9%
Cereale	2,9	1,9	1,2	2,0	↓11%	1,1	0,1	1,4	3,6	↑50%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	9,0	8,1	11,7	18,8	↑28%	16,4	8,0	8,2	23,4	↑12%
Aluminiu si articole din aluminiu	4,1	9,3	6,4	8,9	↑29%	15,7	5,5	9,4	15,0	↓1%
Produse farmaceutice	3,1	3,1	3,2	3,7	↑7%	2,4	3,7	3,5	3,7	↑15%
Legume, plante si radacini	0,3	0,2	1,5	0,4	↑10%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Reziduri si deseuri alimentare	0,6	0,3	0,2	0,7	↑5%	0,0	0,0	0,0	0,3	-
Produse chimice organice	0,3	0,1	0,3	0,8	↑39%	2,3	1,1	2,2	2,2	↓1%
Cupru si articole din cupru	18,8	10,8	11,5	11,1	↓16%	0,0	0,0	0,0	0,0	↑64%
Fructe comestibile	1,3	0,6	0,6	0,6	↓23%	0,0	0,1	0,1	0,2	↑71%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	1,2	0,5	0,5	0,8	↓14%	0,1	0,3	0,7	0,2	↑13%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	2,6	0,9	0,6	0,4	↓44%	0,6	0,6	0,5	0,4	↓10%
Carti, ziare si alte imprimate	1,5	0,2	2,1	1,5	0%	0,4	1,4	1,5	0,5	↑5%
Covoare din textile	0,9	0,6	1,2	1,0	↑4%	0,1	0,1	0,0	0,0	↓61%
Articole si accesorii de imbracaminte	0,4	0,5	0,5	0,7	↑23%	4,2	5,0	7,9	11,4	↑39%
Plante vii, flori	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Altele	18,6	9,7	9,7	8,3	↓24%	86,5	103,2	121,4	137,5	↑17%
TOTAL	181,3	142,5	166,2	185,7	↑1%	205,1	202,6	248,8	314,2	↑15%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Serbia

Tabel A12: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Grecia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fructe comestibile	110,6	123,3	166,2	160,6	↑13%	1,3	1,6	1,3	2,0	↑15%
Fier si otel	50,3	58,2	67,1	79,5	↑16%	7,5	24,0	12,1	24,3	↑48%
Mase plastice	46,9	37,7	42,6	47,0	0%	30,6	23,8	16,3	21,6	↓11%
Ingrasaminte	6,6	2,3	12,8	25,8	↑57%	0,6	0,1	0,2	0,9	↑12%
Produse din fier si otel	15,4	19,6	20,2	23,0	↑14%	5,3	4,2	4,0	6,8	↑9%
Cereale	5,1	6,9	13,2	22,0	↑63%	0,3	1,2	3,1	4,9	↑149%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	17,6	15,3	15,6	17,8	0%	0,1	0,7	1,7	1,3	↑119%
Legume, plante si radacini	16,1	10,3	11,6	16,6	↑1%	0,4	0,4	0,8	0,0	↓54%
Preparate din legume si fructe	8,9	7,8	12,9	15,0	↑19%	0,4	0,3	1,4	1,4	↑50%
Hartie, carton si produse din acestea	9,2	9,8	10,7	10,8	↑5%	9,9	9,8	15,8	13,5	↑11%
Alumiiniu si articole din alumiiniu	16,2	9,6	7,9	10,2	↓14%	34,1	19,2	14,3	9,2	↓35%
Produse diverse ale industriei chimice	15,6	8,0	10,1	9,8	↓14%	1,4	2,0	5,7	1,2	↓3%
Cupru si articole din cupru	6,5	5,3	8,0	8,8	↑10%	0,3	0,2	0,1	0,1	↓25%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	7,0	9,9	1,8	7,8	↑4%	1,0	1,9	8,1	5,5	↑75%
Produse ceramice	4,8	8,0	5,3	6,2	↑9%	1,2	1,7	2,6	1,8	↑15%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	10,1	4,9	5,1	5,4	↓19%	2,9	2,9	2,2	3,3	↑4%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	5,3	4,8	4,8	5,1	↓2%	0,2	0,4	0,5	0,7	↑63%
Combustibili si uleiuri minerale	27,3	16,0	8,0	4,9	↓44%	0,6	0,5	1,3	1,1	↑23%
Masini si echipamente electrice	5,1	4,5	3,4	4,8	↓2%	9,6	12,3	10,2	10,5	↑3%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	3,6	4,2	3,5	3,9	↑3%	1,6	6,2	11,0	8,5	↑76%
Articole din piatra, ipsos, ciment	6,9	4,9	4,1	3,9	17%	6,3	6,0	10,5	7,8	↑7%
Produse de morarit, malt	5,0	3,8	3,0	3,8	↓8%	2,9	4,9	11,1	5,4	↑24%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	3,5	2,8	3,4	3,6	↑1%	0,9	10,5	18,4	15,8	↑157%
Lapte, lactate, oua, miere	2,2	3,0	2,0	2,8	↑8%	3,3	4,9	2,6	12,3	↑56%
Sticla si produse din sticla	0,3	0,5	1,3	2,6	↑110%	11,6	12,4	17,0	16,7	↑13%
Produse chimice anorganice	6,3	4,7	1,2	1,8	↓33%	9,1	2,7	3,9	3,5	↓27%
Reziduri si deseuri alimentare	2,1	1,7	1,5	1,7	↓8%	0,5	1,2	2,7	4,4	↑108%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	2,5	27,2	1,6	1,6	↓14%	1,6	1,8	2,2	4,2	↑39%
Lemn si articole din lemn	2,0	0,9	0,8	1,5	↓10%	80,3	74,1	60,6	65,4	↓7%
Cauciuc si articole din cauciuc	0,4	0,3	0,3	1,4	↑51%	0,2	0,8	1,0	0,6	↑39%
Altele	33,2	38,7	21,9	15,4	↓23%	34,6	29,1	42,8	34,0	↓1%
TOTAL	452,5	455,2	471,8	525,1	↑5%	260,5	261,6	285,5	288,8	↑3%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fructe comestibile	60,1	59,8	66,4	60,1	0%	1,4	1,8	2,4	1,7	↑7%
Fier si otel	34,0	25,2	34,0	45,2	↑10%	6,0	7,7	5,2	12,6	↑28%
Mase plastice	89,0	60,2	70,9	79,7	↓4%	34,6	22,1	21,7	27,7	↓7%
Ingrasaminte	3,3	2,3	5,1	10,1	↑45%	0,3	0,0	0,1	0,8	↑43%
Produse din fier si otel	31,2	19,8	19,0	20,8	↓13%	7,3	4,9	5,4	8,0	↑3%
Cereale	3,5	3,3	6,5	11,0	↑46%	0,1	0,3	1,4	1,6	↑147%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	2,3	2,1	2,2	3,3	↑13%	0,1	0,2	0,3	0,9	↑115%
Legume, plante si radacini	6,2	5,6	4,5	5,8	↓2%	0,2	0,1	0,2	0,0	↓50%
Preparate din legume si fructe	13,0	11,3	16,2	20,7	↑17%	0,4	0,3	0,9	0,6	↑21%
Hartie, carton si produse din acestea	12,8	11,2	12,1	11,6	↓3%	7,2	7,8	14,0	12,6	↑21%
Alumiiniu si articole din alumiiniu	59,3	25,6	25,7	31,9	↓19%	69,6	29,7	29,0	20,4	↓34%
Produse diverse ale industriei chimice	6,8	5,5	4,7	4,1	↓15%	1,0	1,8	4,6	0,5	↓21%
Cupru si articole din cupru	35,1	21,3	47,9	59,6	↑19%	1,4	0,8	0,8	0,5	↓28%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	3,8	5,4	1,2	3,4	↓3%	0,5	1,0	3,2	2,3	↑62%
Produse ceramice	1,8	1,5	1,5	1,5	↓7%	2,8	2,0	2,0	1,7	↓16%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	81,4	37,2	35,1	34,9	↓25%	24,5	27,4	14,2	20,3	↓6%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	9,9	10,1	9,2	10,5	↑2%	0,3	0,9	0,5	0,8	↑41%
Combustibili si uleiuri minerale	15,9	8,9	6,2	5,5	↓30%	0,7	0,3	1,3	1,5	↑30%
Masini si echipamente electrice	35,5	28,8	26,5	29,6	↓6%	60,5	68,8	49,3	68,5	↑4%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	4,1	3,9	3,6	4,4	↑3%	1,7	5,2	9,8	8,9	↑75%
Articole din piatra, ipsos, ciment	4,3	2,7	2,4	2,5	↓17%	1,4	1,1	1,4	3,3	↑32%
Produse de morarit, malt	3,1	1,9	1,1	1,7	↓18%	1,2	1,8	3,1	2,4	↑27%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	4,5	3,7	3,5	3,7	↓7%	0,7	10,3	17,1	14,8	↑174%
Lapte, lactate, oua, miere	3,9	3,8	3,3	5,0	↑9%	3,7	4,5	2,4	13,0	↑53%
Sticla si produse din sticla	0,7	0,5	0,6	0,8	↑6%	4,0	3,4	5,7	6,6	↑19%
Produse chimice anorganice	0,9	0,6	0,4	0,5	↓20%	1,9	0,7	0,9	0,8	↓26%
Reziduri si deseuri alimentare	2,3	2,3	1,8	1,8	↓9%	0,2	1,0	1,4	1,2	↑71%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	3,7	2,7	3,4	3,1	↓6%	4,5	4,3	4,1	7,0	↑15%
Lemn si articole din lemn	1,7	0,8	0,7	1,2	↓11%	28,0	22,4	21,4	22,9	↓7%
Cauciuc si articole din cauciuc	1,5	0,8	0,7	1,4	↓1%	1,3	4,1	4,5	3,2	↑36%
Altele	167,3	134,1	104,2	98,1	↓16%	83,2	81,6	92,5	85,8	↑1%
TOTAL	702,9	502,8	520,6	573,4	↓7%	350,5	318,1	320,5	353,1	0%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Grecia

Tabel A13: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Spania, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Spania import – export volum 2008 – 2011						'000 tone				
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Produse ceramice	126,7	56,8	46,3	44,9	↓29%	0,3	0,5	2,9	3,6	↑140%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	22,5	16,3	862,9	32,3	↑13%	92,7	10,2	9,1	12,4	↓49%
Fier si otel	8,8	14,9	22,7	28,9	↑49%	16,5	6,0	4,8	7,7	↓22%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	26,8	17,7	20,0	25,1	↓2%	18,4	13,1	27,6	18,2	0%
Carne si maruntaie comestibile	22,9	25,3	24,5	24,3	↑2%	0,6	0,0	0,6	0,5	↓6%
Legume, plante si radacini	11,1	8,9	6,1	23,1	↑28%	0,1	0,3	0,6	0,4	↑57%
Produse din fier si otel	19,7	12,4	23,3	20,5	↑1%	22,8	9,2	11,5	12,9	↓17%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	6,2	1,6	4,0	15,6	↑36%	0,5	0,9	2,7	2,6	↑72%
Hartie, carton si produse din acestea	14,7	19,8	12,2	15,4	↑1%	0,1	0,2	0,2	0,1	↓3%
Fructe comestibile	16,0	7,2	8,1	15,2	↓2%	0,2	0,2	0,4	0,3	↑15%
Mase plastice	19,1	10,0	13,3	11,3	↓16%	2,1	2,7	2,5	7,5	↑53%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	9,1	4,6	6,7	9,7	↑2%	0,3	1,6	0,0	0,0	↓46%
Produse chimice anorganice	3,5	2,8	2,4	9,6	↑40%	0,6	0,8	1,1	0,8	↑9%
Masini si echipamente electrice	8,6	7,5	6,0	9,3	↑3%	6,9	3,3	3,9	3,6	↓19%
Peste, crustacee, moluste	15,3	20,5	15,3	7,7	↓20%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cauciuc si articole din cauciuc	2,5	1,7	3,0	4,9	↑25%	4,6	6,1	12,6	12,5	↑40%
Reziduri si deseuri alimentare	3,6	9,8	3,6	4,3	↑6%	0,1	0,0	0,0	0,0	-
Combustibili si uleiuri minerale	5,9	1,3	4,1	2,6	↓23%	0,0	9,9	0,0	0,0	-
Alumiuniu si articole din aluminiu	1,1	1,3	2,1	2,3	↑30%	0,6	0,9	2,8	2,2	↑53%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	1,4	1,1	1,9	2,2	↑17%	0,2	0,9	0,5	3,6	↑152%
Lemn si articole din lemn	5,6	8,8	2,5	2,2	↓27%	10,1	4,6	6,7	6,7	↓12%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	4,5	2,4	1,6	2,1	↓22%	0,0	0,1	0,0	0,0	-
Produse diverse ale industriei chimice	2,4	2,0	2,0	2,0	↓7%	0,6	0,3	0,4	0,2	↓28%
Mobila, aparate de iluminat	3,7	2,2	1,0	1,9	↓20%	7,1	11,4	13,2	15,1	↑29%
Sticla si produse din sticla	1,8	1,2	1,1	1,5	↓6%	0,3	0,3	0,3	0,5	↑17%
Preparate alimentare diverse	1,1	1,4	2,9	1,4	↑8%	0,1	6,3	3,2	0,2	↑33%
Articole si accesorii de imbracaminte, necrosetate	0,7	0,8	0,9	1,4	↑27%	0,8	0,4	0,7	1,0	↑7%
Articole din piatra, ipsos, ciment	1,8	0,7	0,6	1,3	↓9%	0,3	0,0	0,0	0,0	↓65%
Articole si accesorii de imbracaminte	1,0	1,0	1,0	1,3	↑9%	0,2	0,1	0,1	0,2	↑2%
Alte produse	0,0	0,0	3,1	1,3	-	0,0	0,0	1,8	1,2	-
Altele	23,6	20,3	51,4	19,8	↓6%	22,4	33,0	55,5	40,0	↑21%
TOTAL	391,4	282,1	1,156,4	345,3	↓4%	209,6	123,6	165,9	154,3	↓10%

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Spania import – export valoare 2008 – 2011						mil €				
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Produse ceramice	44,1	19,4	18,0	18,2	↓26%	0,3	0,5	2,9	3,9	↑127%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	197,0	122,3	191,3	288,8	↑14%	51,4	52,9	48,6	60,3	↑6%
Fier si otel	12,0	11,2	17,1	24,0	↑26%	11,5	4,1	5,0	10,9	↓2%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	141,7	86,6	101,4	158,4	↑4%	118,9	109,6	182,8	148,1	↑8%
Carne si maruntaie comestibile	33,9	42,3	34,1	37,9	↑4%	1,9	0,1	0,3	1,1	↓17%
Legume, plante si radacini	8,3	6,6	5,2	15,3	↑23%	0,5	1,2	1,9	1,2	↑33%
Produse din fier si otel	35,7	23,3	36,5	36,0	0%	25,3	14,8	22,6	29,4	↑5%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	8,8	8,2	2,2	6,8	↓8%	0,4	0,8	2,4	2,5	↑78%
Hartie, carton si produse din acestea	10,3	7,8	9,3	13,3	↑9%	0,4	0,5	0,5	0,5	↑7%
Fructe comestibile	12,0	4,4	5,0	9,5	↓7%	0,4	0,1	0,2	0,9	↑32%
Mase plastice	24,3	23,1	28,5	27,0	↑4%	4,1	4,1	4,8	12,1	↑43%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	9,7	5,8	6,9	10,9	↑4%	0,6	2,6	0,0	0,1	↓48%
Produse chimice anorganice	3,7	2,9	1,1	2,2	↓16%	0,3	0,7	0,7	0,7	↑28%
Masini si echipamente electrice	72,3	56,0	48,1	83,4	↑5%	68,3	87,7	151,6	83,3	↑7%
Peste, crustacee, moluste	13,5	16,6	15,0	9,7	↓11%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cauciuc si articole din cauciuc	7,9	6,9	10,8	17,3	↑30%	16,1	29,2	58,7	54,9	↑51%
Reziduri si deseuri alimentare	2,2	1,6	2,3	2,6	↑5%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Combustibili si uleiuri minerale	3,5	0,9	2,7	2,5	↓10%	0,1	3,7	0,0	0,0	-
Alumiuniu si articole din aluminiu	5,0	5,1	8,3	11,3	↑32%	2,2	2,0	7,1	6,7	↑44%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	2,3	1,7	3,0	3,2	↑12%	0,6	0,3	0,7	1,0	↑17%
Lemn si articole din lemn	5,3	6,0	4,8	5,2	↓1%	15,5	9,6	13,1	11,8	↓9%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	5,2	2,9	2,6	3,2	↓16%	0,0	0,1	0,0	0,1	-
Produse diverse ale industriei chimice	3,1	2,8	3,7	3,7	↑7%	0,7	0,3	0,5	0,4	↓13%
Mobila, aparate de iluminat	11,6	6,6	4,6	8,4	↓10%	29,2	27,6	41,0	48,8	↑19%
Sticla si produse din sticla	2,2	2,4	1,5	6,8	↑46%	1,1	1,2	1,0	0,6	↓18%
Preparate alimentare diverse	5,9	5,7	5,3	7,0	↑6%	0,2	0,2	0,3	0,4	↑13%
Articole si accesorii de imbracaminte, necrosetate	12,7	22,7	24,2	40,7	↑48%	18,1	19,2	23,3	30,2	↑19%
Articole din piatra, ipsos, ciment	1,7	0,9	1,0	0,9	↓18%	0,8	0,0	0,1	0,3	↓29%
Articole si accesorii de imbracaminte	12,1	15,2	22,5	27,4	↑31%	7,3	4,2	4,7	4,3	↓16%
Alte produse	0,0	0,0	4,9	3,4	-	0,1	0,1	3,0	2,1	↑228%
Altele	136,9	118,8	119,6	157,8	↑5%	55,1	70,4	91,4	106,4	↑25%
TOTAL	844,7	636,8	741,3	1.042,8	↑7%	431,4	447,9	669,4	622,9	↑13%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Spania

Tabel A14: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Cehia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	19,5	42,3	35,5	34,9	↑21%	20,0	3,5	23,1	36,9	↑23%
Cauciuc si articole din cauciuc	3,0	11,3	26,2	28,2	↑111%	0,7	5,8	4,4	6,4	↑106%
Produse din fier si otel	26,9	26,6	25,9	26,4	↓1%	6,2	4,6	5,8	8,7	↑12%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	44,2	37,7	44,0	26,2	↓16%	0,3	0,3	0,7	0,9	↑50%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	6,7	18,4	19,1	25,1	↑55%	8,0	9,7	8,9	9,2	↑5%
Mase plastice	15,7	15,5	15,5	23,5	↑15%	4,5	6,1	7,2	10,3	↑32%
Masini si echipamente electrice	8,8	15,3	19,5	19,0	↑29%	4,7	19,8	11,1	17,0	↑54%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	18,9	15,3	16,8	18,9	0%	4,1	3,7	4,1	8,2	↑26%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	10,9	9,5	11,6	16,0	↑13%	0,0	0,5	1,4	1,9	-
Produse diverse ale industriei chimice	7,3	6,8	4,8	15,5	↑28%	1,0	0,4	0,4	0,3	↓36%
Sticla si produse din sticla	8,0	28,1	15,7	14,7	↑23%	1,1	1,2	1,3	1,5	↑11%
Lemn si articole din lemn	2,1	15,3	13,6	10,4	↑70%	0,7	8,6	13,8	16,3	↑181%
Produse chimice anorganice	6,0	6,3	7,8	10,2	↑19%	11,2	6,1	8,7	9,3	↓6%
Hartie, carton si produse din acestea	13,8	10,3	9,5	8,9	↓13%	4,7	4,4	6,0	2,1	↓23%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	3,1	4,0	6,5	7,8	↑37%	1,7	2,5	1,5	1,8	↑1%
Reziduri si deseuri alimentare	1,5	0,9	5,0	7,8	↑72%	0,1	2,3	1,5	1,5	↑187%
Legume, plante si radacini	2,8	2,5	6,1	5,9	↑27%	0,9	0,5	2,1	4,7	↑76%
Lapte, lactate, oua, miere	6,7	5,6	2,9	5,8	↓5%	0,2	0,1	1,5	0,1	↓29%
Fructe comestibile	7,1	12,6	16,0	5,7	↓7%	0,8	0,9	2,5	2,3	↑43%
Preparate alimentare diverse	3,7	2,9	3,2	4,6	↑7%	0,1	0,2	0,3	0,3	↑51%
Mobila, aparate de iluminat	10,2	3,5	3,9	3,9	↓27%	8,5	5,4	7,6	7,2	↓5%
Preparate din legume si fructe	2,6	2,3	2,1	3,8	↑13%	0,1	0,2	0,4	0,3	↑38%
Fibre sintetice	0,1	0,1	0,2	3,7	↑320%	1,7	1,7	2,5	2,9	↑19%
Articole din piatra, ipsos, ciment	3,8	5,2	5,7	3,6	↓2%	0,7	0,5	0,5	0,5	↓8%
Produse de morarit, malt	19,5	29,9	4,8	3,4	↓44%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓42%
Articole diverse din metale	3,3	2,9	2,1	3,1	↓1%	0,0	0,1	0,1	0,1	↑63%
Combustibili si uleiuri minerale	0,7	1,9	1,5	2,8	↑60%	2,2	1,1	1,2	2,0	↓4%
Produse chimice organice	0,6	2,0	3,0	2,6	↑69%	0,1	0,1	0,2	0,0	↓55%
Produse ceramice	1,5	4,0	4,2	2,3	↑15%	3,5	1,8	1,9	2,2	↓13%
Paste din lemn, deseuri de hartie	0,0	2,1	4,8	2,0	-	0,0	0,0	0,2	0,1	-
Altele	32,8	49,5	34,7	33,2	0%	28,1	33,8	30,8	33,2	↑6%
TOTAL	291,8	390,7	372,2	380,0	↑9%	116,0	125,7	151,5	188,2	↑18%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	20,9	26,5	28,6	34,8	↑18%	17,8	3,3	17,5	30,9	↑20%
Cauciuc si articole din cauciuc	35,3	36,3	70,1	77,4	↑30%	20,2	20,2	19,3	29,0	↑13%
Produse din fier si otel	48,6	41,0	40,5	49,2	0%	8,0	5,0	8,4	15,0	↑23%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	35,8	27,2	31,0	19,0	↓19%	0,2	0,3	0,5	1,0	↑63%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	122,6	112,9	122,7	172,0	↑12%	48,5	44,4	56,2	48,5	0%
Mase plastice	51,3	49,8	64,0	73,9	↑13%	13,7	11,3	16,5	25,9	↑24%
Masini si echipamente electrice	192,5	152,9	245,5	230,7	↑6%	80,1	97,5	208,3	281,5	↑52%
Cazane, turbine, reactoare, motoare	123,5	87,8	118,2	185,6	↑15%	36,9	25,0	31,7	37,6	↑1%
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	1,3	1,0	1,4	1,8	↑11%	0,0	0,1	0,2	0,2	-
Produse diverse ale industriei chimice	4,9	5,1	4,6	12,5	↑37%	0,6	0,3	0,3	0,3	↓26%
Sticla si produse din sticla	26,3	17,0	13,1	12,4	↓22%	1,7	1,2	2,4	1,6	↓2%
Lemn si articole din lemn	7,7	8,6	8,0	7,5	↓1%	6,2	3,0	5,3	6,9	↑4%
Produse chimice anorganice	5,4	4,7	6,9	8,8	↑18%	2,9	1,7	2,6	3,0	0%
Hartie, carton si produse din acestea	19,4	15,6	14,5	18,6	↓1%	4,0	3,9	7,1	2,6	↓14%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	5,0	5,6	9,2	12,6	↑36%	2,8	3,6	2,7	3,3	↑6%
Reziduri si deseuri alimentare	0,8	0,6	3,7	4,9	↑79%	0,2	0,2	0,3	0,4	↑21%
Legume, plante si radacini	1,4	1,2	2,4	3,3	↑31%	0,5	0,2	1,2	2,3	↑73%
Lapte, lactate, oua, miere	7,7	7,9	5,1	9,0	↑5%	0,5	0,1	0,6	0,1	↓33%
Fructe comestibile	5,8	9,3	11,1	5,2	↓4%	0,2	0,2	1,0	0,9	↑59%
Preparate alimentare diverse	12,1	9,3	10,3	12,4	↑1%	0,4	0,9	1,2	0,8	↑22%
Mobila, aparate de iluminat	26,1	8,4	11,1	12,1	↓23%	23,5	21,4	29,1	28,8	↑7%
Preparate din legume si fructe	3,3	2,0	2,2	4,9	↑14%	0,1	0,2	0,3	0,2	↑31%
Fibre sintetice	0,5	0,5	0,9	3,1	↑83%	1,8	1,5	2,8	5,5	↑46%
Articole din piatra, ipsos, ciment	3,4	2,0	1,6	2,3	↓12%	0,4	0,3	0,4	0,6	↑11%
Produse de morarit, malt	8,6	12,3	1,9	2,5	↓34%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Articole diverse din metale	11,1	11,6	8,0	12,4	↑4%	0,2	0,5	2,2	1,2	↑73%
Combustibili si uleiuri minerale	0,5	1,0	0,9	1,5	↑47%	0,6	0,3	0,7	1,2	↑24%
Produse chimice organice	0,8	1,7	2,8	3,0	↑58%	0,1	0,1	0,4	0,5	↑59%
Produse ceramice	2,7	1,9	2,0	2,3	↓5%	3,0	1,6	1,7	1,7	↓17%
Paste din lemn, deseuri de hartie	0,2	0,9	3,0	1,3	↑73%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓3%
Altele	201,6	144,6	178,0	187,9	↓2%	72,7	58,9	72,7	96,2	↑10%
TOTAL	987,3	807,2	1.023,5	1.184,7	↑6%	348,1	307,1	493,4	627,8	↑22%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Cehia

Tabel A15: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Belgia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Belgia import – export volum 2008 – 2011						'000 tone				
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	26,1	37,3	51,5	59,9	↑32%	0,9	0,6	0,2	1,1	↑4%
Mase plastice	34,3	28,0	37,2	42,7	↑8%	1,9	0,3	0,4	0,3	↓47%
Fruce comestibile	1,5	2,2	0,8	12,8	↑106%	0,0	0,1	0,0	0,0	-
Carne si maruntaie comestibile	12,9	12,4	17,1	11,9	↓3%	0,0	0,0	0,0	0,0	↑3%
Produse diverse ale industriei chimice	5,8	5,8	6,5	10,7	↑23%	0,0	0,0	0,0	0,5	-
Combustibili si uleiuri minerale	6,9	7,9	7,5	8,3	↑6%	0,0	0,0	0,0	0,0	↑26%
Legume, plante si radacini	8,9	7,3	7,8	7,3	↓6%	0,4	0,1	0,2	0,2	↓25%
Hartie, carton si produse din acestea	2,4	4,7	4,4	7,2	↑45%	0,4	0,5	1,1	1,1	↑43%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	0,7	0,8	0,8	6,4	↑106%	1,3	1,0	1,2	1,4	↑2%
Produse chimice organice	4,1	5,1	6,4	5,8	↑12%	5,9	0,2	0,4	0,1	↓73%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	2,0	1,1	3,2	5,2	↑38%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Fibre sintetice	3,5	3,2	3,0	4,2	↑6%	0,0	0,1	0,0	0,0	-
Preparate din legume si fructe	2,0	3,0	3,3	4,2	↑28%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Tutun si tigari	1,5	3,3	1,9	4,0	↑39%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cupru si articole din cupru	1,0	2,1	11,2	3,8	↑57%	0,3	0,6	0,2	0,3	↓2%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	4,6	4,1	3,7	3,6	↓8%	0,0	0,0	0,0	0,0	↑13%
Filamente sintetice	1,1	1,7	2,4	3,3	↑45%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Produse din amidon, cleiuri, enzime	4,1	2,6	3,0	2,8	↓12%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	0,7	2,3	2,5	2,7	↑53%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cazane, turbine, reactoare, motoare	4,8	3,3	1,9	2,6	↓18%	1,5	0,7	0,8	1,3	↓5%
Plumb si articole din plumb	0,0	0,0	0,0	2,4	-	1,5	0,3	0,0	0,0	-
Produse farmaceutice	2,0	1,8	2,2	2,4	↑6%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	0,7	1,1	1,1	2,2	↑47%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Masini si echipamente electrice	1,9	1,3	2,0	2,1	↑4%	3,9	4,0	3,3	3,7	↓2%
Cauciuc si articole din cauciuc	2,6	3,2	3,2	1,9	↓10%	0,3	0,1	0,1	0,2	↓19%
Reziduri si deseuri alimentare	1,6	1,8	1,7	1,7	↑2%	0,0	0,0	0,0	0,0	0%
Produse din fier si otel	5,3	1,7	3,7	1,4	↓36%	0,5	0,3	0,9	3,1	↑84%
Articole din piatra, ipsos, ciment	1,2	1,7	1,9	1,2	↓1%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Alte produse	0,0	0,0	0,9	1,2	-	0,0	0,0	0,5	0,0	-
Produse chimice anorganice	0,7	0,3	0,6	0,8	↑7%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Altele	10,7	9,0	9,0	9,1	↓5%	19,5	18,7	45,1	15,6	↓7%
TOTAL	155,4	160,3	202,4	235,8	↑15%	38,5	27,8	54,5	28,9	↓9%

Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Belgia import – export valoare 2008 – 2011						mil €				
Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Fier si otel	19,0	31,4	38,7	48,4	↑36%	0,5	0,8	0,2	1,1	↑28%
Mase plastice	73,0	49,4	66,4	86,4	↑6%	5,2	2,0	2,5	1,0	↓42%
Fruce comestibile	1,2	1,7	0,7	6,6	↑79%	0,0	0,1	0,0	0,0	-
Carne si maruntaie comestibile	20,7	17,5	23,1	19,4	↓2%	0,0	0,0	0,0	0,0	↑31%
Produse diverse ale industriei chimice	24,1	22,2	23,6	43,5	↑22%	0,0	0,2	0,2	0,1	↑78%
Combustibili si uleiuri minerale	9,3	8,8	8,8	11,3	↑7%	0,0	0,0	0,0	0,0	↑30%
Legume, plante si radacini	7,8	6,6	6,7	6,5	↓6%	0,3	0,1	0,2	0,2	↓18%
Hartie, carton si produse din acestea	2,7	4,8	4,9	8,1	↑44%	1,4	1,6	3,3	3,1	↑29%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	94,6	42,5	34,3	61,2	↓14%	38,1	34,5	56,8	92,7	↑35%
Produse chimice organice	7,9	6,8	11,0	11,2	↑12%	3,9	0,3	0,4	0,2	↓64%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	3,0	2,3	5,2	9,2	↑45%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓14%
Fibre sintetice	10,9	11,1	11,2	14,8	↑11%	0,0	0,2	0,0	0,1	-
Preparate din legume si fructe	1,5	2,1	2,2	3,9	↑37%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓21%
Tutun si tigari	3,7	6,2	3,4	9,1	↑36%	0,0	0,2	2,0	1,5	-
Cupru si articole din cupru	5,7	9,2	40,2	27,2	↑68%	1,9	1,5	1,5	2,1	↑4%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	16,9	14,7	12,7	14,2	↓6%	0,1	0,0	0,0	0,2	↑55%
Filamente sintetice	3,6	4,8	6,5	8,6	↑34%	0,0	0,1	0,0	0,0	-
Produse din amidon, cleiuri, enzime	9,9	6,3	6,5	6,0	↓15%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	0,9	2,5	3,0	3,6	↑60%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cazane, turbine, reactoare, motoare	107,7	61,9	58,4	68,4	↓14%	15,1	8,1	15,3	21,6	↑13%
Plumb si articole din plumb	0,0	0,0	0,0	4,3	-	2,2	0,2	0,0	0,0	-
Produse farmaceutice	61,7	68,8	107,8	112,6	↑22%	0,1	0,4	0,8	1,8	↑165%
Preparate pe baza de cereale, faina, patiserie	1,7	2,2	2,4	4,8	↑41%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Masini si echipamente electrice	59,1	33,3	37,0	40,8	12%	65,3	79,8	95,6	89,0	↑11%
Cauciuc si articole din cauciuc	13,5	12,9	16,3	14,9	↑3%	16,6	24,0	28,1	38,6	↑32%
Reziduri si deseuri alimentare	2,8	3,0	2,9	3,2	↑5%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓14%
Produse din fier si otel	13,7	4,8	5,2	3,0	↓40%	1,1	0,7	1,1	4,0	↓54%
Articole din piatra, ipsos, ciment	0,9	0,7	0,8	0,6	↓13%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Alte produse	0,0	0,0	1,9	3,4	-	0,0	0,0	0,7	0,0	-
Produse chimice anorganice	1,3	0,6	1,5	1,6	↑8%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Altele	129,0	84,9	81,7	87,6	↓12%	44,4	54,4	67,1	66,4	↑14%
TOTAL	707,7	524,2	625,2	744,7	↑2%	196,2	209,3	275,8	323,7	↑18%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Belgia

Tabel A16: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Olanda, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Cazane, turbine, reactoare, motoare	7,1	10,9	14,9	120,6	↑157%	8,6	7,6	9,5	9,7	↑4%
Carne si maruntaie comestibile	70,6	76,3	71,6	40,7	↓17%	1,7	1,8	2,1	3,4	↑26%
Legume, plante si radacini	31,7	53,0	39,9	31,7	0%	0,6	1,2	2,6	0,1	↓43%
Mase plastice	18,1	22,9	30,6	26,4	↑13%	4,9	10,6	14,9	9,6	↑25%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	2,6	12,3	17,9	23,8	↑109%	2,6	15,6	19,3	8,1	↑45%
Fructe comestibile	13,4	22,4	25,9	22,5	↑19%	0,1	1,3	1,3	1,7	↑128%
Fier si otel	10,4	8,2	14,7	20,9	↑26%	11,0	5,3	3,2	3,4	↓32%
Masini si echipamente electrice	4,0	9,0	7,0	19,4	↑69%	0,8	18,4	17,2	22,8	↑208%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	14,7	7,9	8,4	13,6	↓3%	0,2	0,4	0,5	0,3	↑24%
Animale vii	0,0	14,3	10,4	10,9	-	0,0	6,8	7,1	1,8	-
Preparate din legume si fructe	12,5	9,9	10,7	10,8	↓5%	0,0	0,0	0,1	0,0	↑26%
Produse chimice organice	8,7	7,8	4,8	9,3	↑2%	6,3	0,6	1,0	0,3	↓65%
Hartie, carton si produse din acestea	6,2	3,9	5,7	7,3	↑5%	0,3	0,2	0,1	0,1	↓38%
Produse diverse ale industriei chimice	4,4	10,1	5,0	6,9	↑16%	0,1	0,0	0,3	0,4	↑71%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	6,8	1,9	5,4	6,8	0%	0,1	0,2	0,1	0,1	↓2%
Plante vii, flori	3,8	7,3	6,3	6,2	↑18%	0,2	0,0	0,0	0,0	↓59%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	1,2	0,8	1,5	6,1	↑71%	0,3	0,2	54,5	12,0	↑262%
Produse din fier si otel	7,9	10,3	7,0	5,8	↓10%	20,8	19,6	17,3	21,5	↑1%
Reziduri si deseuri alimentare	3,0	3,3	4,5	5,7	↑24%	0,0	0,0	0,0	0,6	-
Bauturi alcoolice si nealcoolice	0,0	1,9	4,1	5,5	-	0,0	0,0	0,0	0,1	-
Vopsele, lacuri, extracte tanante	4,6	2,9	3,5	5,4	↑6%	0,0	0,0	0,2	0,3	-
Peste, crustacee, moluste	3,2	3,0	7,3	5,2	↑17%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cauciuc si articole din cauciuc	1,5	2,4	3,6	5,0	↑51%	1,0	1,9	2,1	2,6	↑38%
Preparate alimentare diverse	6,1	5,6	5,5	4,9	↓7%	0,0	0,0	0,1	0,0	↑10%
Combustibili si uleiuri minerale	1,0	22,1	3,0	3,8	↑56%	1,4	0,0	0,0	0,0	↓81%
Cacao si produse din cacao	6,7	5,9	5,0	3,2	↓22%	0,0	0,1	0,2	0,4	-
Covoare din textile	0,0	1,4	2,2	2,3	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Produse din amidon, cleiuri, enzime	2,5	2,2	2,1	2,1	↓6%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Ingrasaminte	1,2	2,3	2,6	2,1	↑22%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cafea, ceai	1,0	1,4	1,1	1,8	↑22%	0,1	0,6	0,6	0,2	↑53%
Altele	32,2	28,8	38,4	29,0	↓3%	25,3	36,8	37,8	61,0	↑34%
TOTAL	286,9	372,4	370,6	465,7	↑18%	86,4	129,3	191,9	160,7	↑23%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Cazane, turbine, reactoare, motoare	242,3	137,4	191,5	230,1	↓2%	67,7	55,8	78,4	83,8	↑7%
Carne si maruntaie comestibile	95,7	99,0	81,9	56,3	↓16%	4,0	4,2	4,7	7,6	↑24%
Legume, plante si radacini	16,1	21,1	25,1	20,2	↑8%	0,3	0,8	1,9	0,1	↓23%
Mase plastice	42,5	40,1	54,1	59,9	↑12%	15,0	10,0	18,7	14,9	0%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	255,2	58,6	86,8	119,7	↓22%	20,9	39,8	56,9	33,8	↑17%
Fructe comestibile	12,6	19,1	26,5	21,3	↑19%	0,0	0,6	0,8	1,7	-
Fier si otel	25,4	9,5	19,5	31,8	↑8%	9,8	4,5	3,6	5,4	↑18%
Masini si echipamente electrice	229,3	192,0	260,0	289,8	↑8%	169,7	260,0	239,0	339,0	↑26%
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	12,5	7,1	8,1	16,0	↑8%	0,2	0,4	0,3	0,4	↑21%
Animale vii	21,9	35,1	21,9	20,2	↓3%	6,4	5,2	5,1	1,4	↓39%
Preparate din legume si fructe	13,3	9,6	9,9	11,2	↓6%	0,0	0,0	0,0	0,0	↑17%
Produse chimice organice	16,2	12,9	9,2	17,4	↑3%	6,2	1,7	1,3	0,7	↓51%
Hartie, carton si produse din acestea	11,7	8,5	9,4	13,0	↑4%	0,8	0,4	0,3	0,3	↓24%
Produse diverse ale industriei chimice	13,0	15,7	16,5	22,8	↑21%	0,2	0,1	0,3	0,2	↑9%
Sapun, produse pentru spalare, ceara, paste	12,2	4,0	9,4	9,9	↓7%	0,4	0,8	0,4	0,5	↑8%
Plante vii, flori	20,4	27,8	25,7	24,4	↑6%	0,4	0,0	0,1	0,0	↓68%
Seminte si fructe oleaginoase, plante industriale	3,9	3,2	5,0	10,4	↑39%	0,2	0,2	20,1	6,8	↑208%
Produse din fier si otel	20,4	16,4	15,6	16,8	↓6%	34,0	24,3	23,3	27,4	↓7%
Reziduri si deseuri alimentare	2,3	2,6	3,7	5,0	↑29%	0,0	0,0	0,0	0,2	-
Bauturi alcoolice si nealcoolice	3,8	2,5	4,6	6,4	↑19%	0,0	0,0	0,0	0,1	↑99%
Vopsele, lacuri, extracte tanante	17,8	11,7	15,5	22,6	↑8%	2,0	1,1	1,8	1,6	↓8%
Peste, crustacee, moluste	4,5	3,7	8,5	7,5	↑19%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cauciuc si articole din cauciuc	21,4	9,6	16,0	24,2	↑4%	6,0	7,1	8,6	11,2	↑23%
Preparate alimentare diverse	18,0	14,9	15,9	15,7	↓4%	0,0	0,0	0,5	0,2	-
Combustibili si uleiuri minerale	1,6	5,7	3,2	5,0	↑46%	0,4	0,0	0,0	0,0	↓66%
Cacao si produse din cacao	17,5	14,7	13,6	12,0	↓12%	0,0	0,2	0,2	0,4	-
Covoare din textile	3,7	3,4	5,4	5,0	↑10%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Produse din amidon, cleiuri, enzime	5,3	3,8	4,3	4,7	↓4%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Ingrasaminte	0,7	0,9	1,2	1,1	↑15%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cafea, ceai	2,8	3,6	3,2	5,8	↑27%	0,2	0,4	0,3	0,1	↓11%
Altele	271,8	250,3	289,8	289,3	↑2%	131,7	160,5	180,4	200,6	↑15%
TOTAL	1.435,6	1.044,3	1.261,0	1.395,4	↓1%	476,7	578,2	647,2	738,7	↑16%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Olanda

Tabel A17: Transportul rutier pe grupe de marfuri, Romania – Rusia, import – export, volum si valoare, 2008 – 2011

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Produse din fier si otel	5,4	7,8	12,7	16,0	↑44%	3,3	4,5	4,3	6,1	↑22%
Cauciuc si articole din cauciuc	3,7	6,2	8,2	15,3	↑61%	10,6	4,9	6,9	11,9	↑4%
Hartie, carton si produse din acestea	11,0	15,4	15,5	14,7	↑10%	0,0	1,3	1,8	1,7	-
Fier si otel	0,7	1,2	4,5	6,7	↑112%	0,3	0,5	2,3	2,9	↑112%
Produse chimice anorganice	3,6	1,9	1,9	6,6	↑22%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cazane, turbine, reactoare, motoare	1,2	1,1	2,7	5,9	↑72%	15,2	9,5	14,7	14,5	↓2%
Combustibili si uleiuri minerale	4,8	5,0	10,3	3,3	↓11%	0,0	0,0	0,0	0,1	-
Mobila, aparate de iluminat	1,7	1,2	3,5	3,3	↑25%	3,8	2,8	2,8	4,5	↑5%
Lemn si articole din lemn	12,3	15,0	3,5	2,9	↓38%	1,0	2,1	4,1	5,3	↑77%
Produse chimice organice	0,2	0,4	0,8	2,9	↑127%	0,3	0,6	0,6	0,0	↓62%
Mase plastice	2,8	2,5	2,9	2,7	↓1%	2,0	1,0	3,5	4,3	↑28%
Masini si echipamente electrice	0,2	0,3	1,5	2,0	↑117%	3,5	3,7	5,8	6,3	↑22%
Articole din piatra, ipsos, ciment	5,1	2,6	4,2	2,0	↓27%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓26%
Alumiuniu si articole din aluminiu	0,8	0,6	0,7	1,1	↑10%	0,7	1,8	2,5	2,4	↑48%
Sticla si produse din sticla	1,3	1,5	1,6	1,1	↓5%	0,1	0,1	0,9	0,3	↑30%
Cupru si articole din cupru	0,0	0,0	0,0	0,7	-	0,0	0,0	0,0	0,0	↓19%
Preparate alimentare diverse	0,0	0,1	0,7	0,6	-	0,1	0,0	0,1	0,1	↓19%
Cosmetice si produse de parfumerie	0,8	0,2	0,3	0,4	↓20%	0,6	0,0	1,3	12,7	↑172%
Pulberi si explozivi	0,4	0,3	0,4	0,4	↓3%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	0,0	0,2	0,3	0,3	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Vata, fire speciale, franghii	0,1	0,2	0,3	0,3	↑51%	0,6	0,2	0,0	0,1	↓54%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	0,4	0,1	0,2	0,2	↓18%	32,4	25,9	34,9	34,5	↑2%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	0,0	0,0	0,1	0,2	-	0,1	0,2	0,0	0,1	↑14%
Jucarii si jocuri	0,1	0,1	0,2	0,1	↑26%	0,0	0,0	0,1	0,1	↑85%
Paste din lemn, deseuri de hartie	0,0	1,3	1,1	0,1	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Sapun, produse pentru spalat, ceara, paste	0,0	0,0	0,0	0,1	↑122%	0,2	0,1	0,1	0,0	↓58%
Unelte si scule, tacamuri	0,0	0,0	0,1	0,1	↑15%	0,1	0,0	0,0	0,1	↑8%
Produse diverse ale industriei chimice	0,1	0,1	0,1	0,0	↓34%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	0,0	0,0	0,1	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Legume, plante si radacini	0,0	0,0	0,0	0,0	↓3%	0,1	0,0	0,0	0,7	↑94%
Altele	0,7	1,6	0,4	0,1	↓42%	13,6	9,6	15,2	20,8	↑15%
TOTAL	57,5	67,0	78,6	90,2	↑16%	88,9	69,1	101,9	129,4	↑13%

Grupe de produse	Import					Export				
	2008	2009	2010	2011	CMA	2008	2009	2010	2011	CMA
Produse din fier si otel	6,7	8,6	13,4	17,6	↑38%	10,3	10,4	12,7	20,3	↑26%
Cauciuc si articole din cauciuc	7,1	8,2	15,9	41,7	↑81%	27,9	12,9	19,5	41,5	↑14%
Hartie, carton si produse din acestea	7,3	8,2	8,5	8,7	↑6%	0,1	2,7	3,7	4,1	↑221%
Fier si otel	0,8	1,4	3,6	6,9	↑103%	0,4	1,0	2,8	4,3	↑120%
Produse chimice anorganice	2,7	1,2	1,2	6,6	↑34%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cazane, turbine, reactoare, motoare	7,0	6,0	7,6	12,6	↑22%	99,7	61,7	91,1	78,9	↓8%
Combustibili si uleiuri minerale	1,1	2,6	3,8	2,8	↑37%	0,0	0,0	0,0	0,2	-
Mobila, aparate de iluminat	2,1	1,2	3,7	3,8	↑22%	13,3	8,6	9,9	17,9	↑10%
Lemn si articole din lemn	7,7	6,9	2,0	1,6	↓41%	0,7	1,5	2,5	4,5	↑83%
Produse chimice organice	0,3	0,4	0,8	3,3	↑134%	0,5	0,5	0,9	0,0	↓56%
Mase plastice	8,5	5,5	8,9	7,9	↓3%	5,8	3,5	9,6	12,6	↑30%
Masini si echipamente electrice	1,8	1,8	9,6	15,6	↑106%	33,7	24,7	204,4	244,6	↑94%
Articole din piatra, ipsos, ciment	2,7	1,3	1,9	1,2	↓24%	0,0	0,0	0,0	0,0	↓26%
Alumiuniu si articole din aluminiu	2,2	1,3	1,9	2,9	↑10%	2,5	4,9	7,3	7,4	↑44%
Sticla si produse din sticla	0,7	0,9	1,3	1,8	↑37%	1,2	0,7	2,5	1,0	↓8%
Cupru si articole din cupru	0,1	0,0	0,0	4,2	-	0,2	0,0	0,2	0,2	↓9%
Preparate alimentare diverse	0,1	1,3	2,8	2,4	↑172%	0,1	0,1	0,3	0,1	↓1%
Cosmetice si produse de parfumerie	3,4	1,5	1,5	2,0	↓17%	1,8	0,0	4,0	35,6	↑171%
Pulberi si explozivi	0,4	0,3	0,4	0,4	↓2%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Sare, sulf, pietre, ipsos, var si ciment	0,0	0,0	0,0	0,1	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Vata, fire speciale, franghii	0,2	0,9	1,6	1,9	↑121%	2,7	1,5	0,0	0,3	↓51%
Automobile, tractoare si vehicule terestre	1,6	0,7	0,2	0,3	↓42%	119,9	73,1	122,5	144,6	↑6%
Bauturi alcoolice si nealcoolice	0,0	0,0	0,2	0,1	-	0,1	0,3	0,1	0,2	↑29%
Jucarii si jocuri	0,3	0,3	0,8	0,7	↑39%	0,1	1,1	0,2	0,3	↑73%
Paste din lemn, deseuri de hartie	0,0	0,5	0,5	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Sapun, produse pentru spalat, ceara, paste	0,0	0,0	0,0	0,1	↑93%	0,2	0,1	0,1	0,0	↓40%
Unelte si scule, tacamuri	0,1	0,1	0,1	0,2	↑14%	0,5	0,2	0,2	0,5	↓1%
Produse diverse ale industriei chimice	0,2	0,1	0,1	0,0	↓44%	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Grasimi si uleiuri animale sau vegetale	0,0	0,2	0,3	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Legume, plante si radacini	0,0	0,0	0,0	0,0	↓45%	0,0	0,0	0,0	0,2	↑67%
Altele	2,3	2,0	1,6	1,1	↓21%	79,7	67,9	123,5	181,2	↑31%
TOTAL	67,4	63,3	94,3	148,5	↑30%	401,8	277,5	617,9	800,6	↑26%

Sursa: calcul InterBiz pe baza datelor Institutului de statistica din Rusia