

LOGISTIQUE DES BIENS INDUSTRIELS EN ROUMANIE

TUDORACHE-CĂLIN Andreea-Elen

Faculté FIIR, Master: CIST, Anul de studii:II e-mail: andreea.tudorache89@yahoo.com
Coordonateur scientifique : *Prof.dr.ing Vasile BENDIC*

RÉSUMÉ: La gestion du système logistique a toujours été un facteur de compétitivité. Les entreprises tentent de rationaliser leurs activités en réduisant les coûts de stockage et de transport. Une autre exigence est d'être en mesure de répondre aux exigences des clients le plus rapidement possible en mettant en œuvre un système de livraison capable de répondre efficacement à la demande du marché. Une solution pour résoudre ces problèmes par un investissement minimal de capital consiste à externaliser certaines des activités logistiques, comme l'entreposage et le transport.

MOTS-CLÉS: logistique, transport et livraison de marchandises, approvisionnement, gestion des stocks

1.Introduction

L'expérience des pays développés montre que l'organisation logistique performante génère des effets économiques positifs sur l'économie nationale.

L'application de méthodes logistiques permet réduire le niveau des stocks et le temps de circulation de la production.

L'efficacité de l'activité logistique peut être réalisée soit par l'entreprise seule, soit en faisant appel à des entreprises spécialisées dans le domaine du stockage et du transport.

En Roumanie, l'externalisation de certaines activités dans le domaine de la logistique est devenue une étape de plus en plus facile à réaliser, compte tenu des investissements réalisés ces dernières années, à la fois dans les parkings, ainsi que dans les parcs logistiques.

2.Le concept de la logistique

Selon ASLOG (Association Française de Logistique): „La logistique est un fonction qui a pour objet la mise à disposition, au moindre coût et à une qualité requise, d'un produit dans le lieu et au moment où la demande existe. Elle concerne toutes les opérations qui déterminent le mouvement des produits, ainsi que la localisation usines, entrepôts, approvisionnement, gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et livraison.”

Activités exercées dans le cadre de la logistique des marchandises :

Opérations de base : traitement des commandes, logistique du transport de marchandises, logistique de dédouanement, logistique d'entreposage de marchandises, logistique du stockage de marchandises.

Opérations de support : achats, conditionnement, manutention, administration, suivi des flux d'informations, organisation de la production.

Les principaux objectifs de la logistique sont : Réduction des stocks, Économie de charge, Fiabilité et cohérence des livraisons, Destruction minimale des produits, Réponse plus rapide.

La logistique est un domaine d'activité qui a connu une forte évolution après la Seconde Guerre Mondiale et notamment au cours des trois dernières décennies en termes de rôle et de formes de déploiement dans l'économie.

Les défis logistiques des années 90 étaient nombreux et variés. Une chose est sûre cependant : la logistique a un rôle stratégique important pour obtenir l'avantage concurrentiel des entreprises dans les conditions de concurrence sur le marché mondial. Pour répondre à ces défis, les responsables logistiques devront en développer de nouvelles compétences, pour convaincre leurs supérieurs de l'importance de la logistique et fournir ce niveau de service apprécié par les clients société. De nombreuses entreprises sont capables de se différencier considérablement leurs propres produits ou services que ceux offerts par leurs concurrents.

Les formes de réussite ont tendance à différer principalement par des éléments importants pour leurs clients. Souvent des éléments abstraits tels que la réputation que l'entreprise crée à travers le support apporté au produit, à travers la qualité ou les services, ils sont les seuls avantages perçus par les clients. De toute évidence, il existe de nombreuses opportunités favorables pour les logisticiens de se concentrer sur différences appréciées par les clients, leur permettant d'obtenir un avantage concurrentiel.

Par conséquent, le partage des avantages de valeur ajouté à l'intérieur du canal de distribution permet la création d'un esprit de partenariat, en éliminant de manière significative les coûts dresser des barrières à l'entrée contre les concurrents.

3. État actuel

La Roumanie était un pays hautement industrialisé, un acteur majeur dans l'industrie de la construction de matériel roulant, de voitures, de véhicules lourds, d'agriculture et plus encore.

Le marché du transport et de la logistique s'est considérablement développé en Roumanie ces dernières années. L'augmentation générale de la consommation a entraîné une augmentation du chiffre d'affaires dans le secteur de la logistique.

Ainsi, les principaux acteurs du domaine ont réalisé des investissements importants dans la croissance de leur activité, encouragés par le taux d'occupation élevé qui, selon les chiffres actualisés du marché, dépasse à ce jour 90%.

Il y a toujours une augmentation de la demande d'espace industriel.

In 1928, Andrei Popovici, en tant que secrétaire de la légation roumaine à Washington, a décerné à Henry Ford l'ordre de la Maison royale, en tant que «bienfaiteur de l'humanité, pour le développement de l'industrie, des relations sociales et internationales». Dans le contexte de bonnes relations de communication entre les deux pays, Ford a acquis en 1935 un terrain dans le quartier Floreasca de Bucarest et en 1936 a commencé à construire une usine moderne, où il introduirait la première chaîne de montage opérationnelle en Europe de l'Est, qui il pourrait assembler 2 500 voitures et camions chaque année grâce à la technologie et aux quelque 120 employés. Ainsi, le constructeur automobile Ford devait se développer parmi les premières activités logistiques en Roumanie à cette époque, à la suite d'un investissement de dizaines de millions de lei.

La chaîne d'approvisionnement impliquait l'envoi de pièces et de composants de l'usine de Détroit par la route au port de New York, puis l'expédition à Constanța d'où par la route à l'usine de Bucarest, où ils étaient stockés pour l'assemblage.

En août 1944, l'usine Ford Romania a été classée comme "équipement et construction abandonnés par l'ennemi" et est placée sous contrôle militaire. Il continue de s'occuper de la réparation des véhicules appartenant aux armées roumaine et russe, mais avec de lourdes pertes, cependant, en raison de la gratification offerte à l'armée russe à titre de réparations de guerre. Avec la fin de la guerre, les directeurs de la succursale Ford en Grande-Bretagne tentent de renouer des liens avec Ford Roumanie, mais l'instauration du communisme et la dépréciation de la monnaie nationale entraînent la suspension des activités en septembre 1946.

Les tendances de la période communiste étaient orientées vers le volume, ce qui signifiait logistiquement l'augmentation du stock, stock qui devait être stocké, de sorte que l'industrie spécifique à cette période avait des entrepôts, mais sans service logistique spécialisé, de sorte que, à partir des registres de stock, dans le plusieurs dossiers ont été repris par le service administratif ou d'approvisionnement. Le niveau des stocks était également devenu le principal outil utilisé pour fournir des services de haut niveau aux clients.

"En 1964 a commencé la conception et la construction, le 23 août - Bucarest, de locomotives diesel-hydrauliques de faible puissance, de 350 à 450 ch, appelées "classe 85 "(ou LDH-45 ") et "Classe 86" (ou "LDH-70"). Ils étaient équipés de moteurs "Sulzer" ou "Maybach" (produits le "23 août" ou "UCM" -Resita), deux convertisseurs hydrauliques (produits à "Hidromecanica" - Brasov), ont été peints à l'extérieur en rouge vif, étant utilisé notamment dans le service de manœuvre. Cependant, la locomotive diesel-hydraulique la plus célèbre est la "040-DHC" (ou "classe 80"), également fabriquée le "23 août" à Bucarest, depuis 1966.

Ses principales caractéristiques sont les suivantes: formule d'essieu "Bo-Bo", moteur diesel suralimenté de type "Sulzer-LDA-28-B" ou "LDSR-28", à 6 cylindres, développant une puissance de 1250 ch (ou 920 Kw), (le moteur diesel a été produit, sous licence suisse "Sulzer" ou "Maybach", le "23 août" - Bucarest ou "UCM"-Resita)", transmission hydraulique avec deux convertisseurs hydrauliques (produite à "Hidromecanica" - Brasov sous licence " Voith "), refroidissement à commande hydrostatique et thermostatée, frein pneumatique type " Knorr ", compresseur à air unique, système de chauffage à vapeur de train, tonnage maximum à remorquer en roulement et en alignement, avec une vitesse maximale de 100 km / h: 280 tonnes, consommation spécifique de carburant: 200 grammes / chevaux par heure."¹

Electroputere Craiova et UCM Resita commencent la production de locomotives électriques diesel (LDE), qui finiront par être construites le 23 août, puis les locomotives électriques (LE).

Jusqu'en 1990, il y avait 27 types de wagons de marchandises dans le parc CFR, au nombre de 144 000 pièces, la plupart construites dans les usines Astra Arad, qui pouvaient transporter plus de 300 millions de tonnes de marchandises.

Entre les années 80-95, en raison de l'orientation mondiale de l'orientation qualité et non seulement des coûts, des services de conception assistée par ordinateur pour les systèmes de production et de gestion de la qualité sont développés, ainsi que le rythme d'évolution des systèmes IT&C et des échanges électroniques. les données. Après les années 90, en Roumanie, les entreprises qui ont développé leur organisation logistique se sont concentrées sur les activités de transport et d'entreposage, y compris sous le contrôle de responsables logistiques dans une proportion de plus de 70%, et sur les processus de commande et de livraison, respectivement le contrôle des stocks. et l'approvisionnement sont laissés en arrière-plan.

Bien que l'infrastructure routière de la Roumanie après les années 90 soit en dégradation continue et nécessite des investissements massifs, le segment du transport routier connaît un véritable boom et de nombreuses sociétés de transport privées se développent, dont certaines ont survécu et atteignent toujours une norme sur le marché local. . Le fait que la Roumanie soit signataire de toutes les conventions internationales de transport (TIR, CMR, ADR, etc.) a stimulé la croissance de la flotte nationale de gros tonnage.

Avec l'année 1996 où la chaîne de vente au détail METRO introduit le système cash & carry sur le marché local, des modèles logistiques professionnels apparaissent dans les FMCG (biens de consommation en mouvement rapide) pour les produits vendus rapidement à un coût relativement faible, les centres de distribution territoriaux, la numérisation du stockage et la surveillance. marchandises via WMS (système de gestion d'entrepôt). Actuellement, le réseau METRO compte 30 centres de distribution, dont 5 magasins METRO Punct, magasins spécialement conçus pour soutenir les revendeurs et les clients HoReCa.

Si au début la chaîne METRO exploitait ses propres activités logistiques, elle est passée en 1998 au modèle 3PL (tierce logistique) et a externalisé son activité logistique par appel d'offres public. Ainsi, Kuehne + Nagel finit par opérer la logistique de la chaîne METRO Romania.

Le début des années 2000 marque le développement accéléré de plates-formes logistiques, comme celles de l'ouest de la Roumanie. À Oradea, dans un entrepôt de classe A d'une superficie de 8000 m², le groupe néerlandais Centrum (qui fait aujourd'hui partie du groupe Essers) ouvre ses portes à des clients tels que Henkel Romania, Unilever South Central Europe ou Interbrands.

À Ploiești, en 2002, sur la base de la décision gouvernementale no. 1069 / 25.10.2001 et décision n ° 83/2001 du conseil du comté de Prahova, S.C. PLOIEȘTI INDUSTRIAL PARC S.A. (société d'État du conseil du comté de Prahova), qui devient l'un des parcs industriels les plus importants du pays avec une superficie

¹ <http://www.gari.ro/cfr/istorie/locomotive-diesel-hidraulice>

d'environ 162,6 ha. Actuellement, il bénéficie de la présence de centres logistiques et opérationnels d'entreprises telles que Kaufland, Profi, Lidl, DBSchenker etc.

2003 - FM Logistic ouvre près de Timișoara son premier entrepôt de classe A, destiné au client Nestlé.

D'autres régions comme Cluj, Turda, Sibiu ou Brașov se développent à un rythme accéléré, devenant un sérieux concurrent des plateformes logistiques proposées autour de Bucarest.

Bucarest continue de développer des plateformes logistiques industrielles, notamment sur l'autoroute A1, où des sociétés telles que KLG Europe, Tibett Logistics, Dumagas, Essers, Norbert - Dentressangle, DSV Solutions, Lagermax, Emag, Yusen Logistics, Lidl, XPO Beverage Supply Chaîne Roumanie etc.

La période 2005-2008 a recherché un équilibre entre les bas coûts, la qualité d'un système globalisé et la flexibilité de la chaîne de production. Les systèmes IT&C tels que l'ERP (Enterprise Resource Planning) ou le MRP (Material Resource Planning) évoluent constamment et deviennent capables de gérer des systèmes d'approvisionnement avec des matières premières complexes, de la matière première au produit fini.

Sous l'ombre de la crise économique mondiale qui a commencé en 2007, de nombreuses entreprises ont réduit leur personnel en essayant de se sauver, sont devenues plus flexibles pour réaliser des bénéfices et la réduction des coûts devient plus importante dans la philosophie de l'organisation. Dans un processus de paralysie de l'économie mondiale, à Pitesti le constructeur automobile Dacia trouve la solution pour augmenter ses ventes à l'exportation, en lançant le modèle Dacia Duster qui offrait un rapport qualité-prix et des performances dignes des concurrents avec un prix bien plus élevé. Ainsi, Dacia devient un modèle réussi d'inspiration commerciale et nationale. Ayant un flux d'exportation élevé de production automobile, Dacia a également soutenu le développement des opérateurs logistiques locaux qu'elle a retenus, tels que Lazar Logistics, DB Schenker, Lager Max, etc.

En avril 2014, Macromex Edenia Distribution Center inaugure à Câmpia Turzii le plus haut entrepôt frigorifique d'Europe, avec 42m, avec une température contrôlée de -24 ° C, une capacité de stockage de 15560 palettes sur 16 niveaux, entièrement mécanisée, sans opérateur humain dans la zone d'étagères, technologie de picking vocal, équipement de manutention pouvant fonctionner 24h / 24 en mode autonome, avec jusqu'à 141 mouvements / heure et assurant 40% de la consommation d'énergie requise dans un parc solaire à proximité.

2018 - Lidl Romania inaugure le premier centre logistique à l'est du pays, situé dans la commune de Cordon, près de la ville de Roman, d'une superficie de 45000 m². "L'emplacement stratégique à proximité de la route européenne E85 a été un facteur important dans le choix de l'emplacement, permettant de maintenir la distance moyenne de transport des produits aux magasins, inférieure à 150 kilomètres, la distance moyenne d'un centre logistique aux magasins étant réduite de 15%. Ainsi, le processus de distribution dans la partie orientale du pays est également rationalisé. Le centre bénéficie de 125 portes de chargement et de déchargement, et chaque jour environ 1 500 palettes avec des marchandises des fournisseurs entrent dans ce centre et 1 800 palettes vont dans les magasins. »². Lidl Romania possède déjà quatre de ces espaces, à Chiajna, Nedelea, Iernut et Lugoj.

Fan Curier, qui occupe la position de leader du marché du courrier en Roumanie, a investi en 2018 27,5 millions d'euros dans l'ouverture d'un hub à Ștefănești dans lequel ils ont inauguré le groupe de tri le plus moderne de Roumanie, transformant ainsi leur nouveau centre tri parmi les plus modernes d'Europe de l'Est. "Avec la nouvelle bande de tri, nous voulions tout d'abord gagner du temps et nous avons réussi à gagner de 1,5 heure à 2 heures. Ce qui signifie que si à Timisoara nous avons 90 coursiers et que la voiture arrive une heure plus tôt, nous avons 90 heures supplémentaires de travail. Ce temps équivaut à 11 personnes de plus », explique Adrian Mihai, associé directeur de FAN Courier, pour la publication Intermodal-Logistics. La bande a une longueur de 385 m et une superficie de 22 000 m² et une vitesse de transport de colis de 2,5 m / s, la capacité de tri étant de 39 000 colis par heure. Le moyeu a 160 portes de chargement et 130 rampes pour les colis.

Les zones à la périphérie de Bucarest continuent de se développer aujourd'hui, en particulier vers la sortie sur l'autoroute A3 de Ștefăneștii de Jos, où des entreprises telles que Mega Image, Carrefour et Penny Market Logistics Center (Penny a également des centres logistiques à Turda et Nicolae Bălcescu - jud Bacău)

² <https://www.intermodal-logistics.ro/primul-depozit-logistic-lidl-din-moldova-deschis-la-roman>

ont ouvert leurs propres centres de distribution zonaux. Toujours à Șefănești de Jos, Decathlon loue en 2018 au développeur WDP 29 000 m² pour inaugurer son premier centre de distribution régional pour la Roumanie, la Bulgarie et la Grèce.

Fin 2018, le stock d'espaces logistiques industriels au niveau national atteignait 3,8 millions de mètres carrés, avec des projets de développement continu des principaux acteurs du marché, qui sont gouvernés par l'augmentation de la consommation ces dernières années, notamment dans le segment industriel FMCG. de nouveaux parcs, comme celui de Sibiu sur le territoire administratif de la commune Cristian près de l'aéroport et avec un accès facile à l'autoroute A1 (CTPark Sibiu II - qui s'étendra sur 9ha). CTP est également le premier développeur à atteindre le portefeuille de 1 million de mètres carrés fin 2018, une zone bâtie d'espaces logistiques et industriels située près de Bucarest et de neuf autres villes de Roumanie: Pitesti, Sibiu, Deva, Timisoara, Arad, Turda, Cluj, Ineu, Salonta.

Au premier trimestre 2019, environ 29000 m² d'espaces industriels et logistiques ont déjà été échangés, dont 34% en pré-locations, 61% des espaces industriels et logistiques sont échangés dans les villes régionales, et les 39% restants dans les parcs de la capitale. . Au cours de la même période, 109 000 m² d'espaces industriels ont été construits avec l'annonce de 620 000 m² supplémentaires d'ici la fin de l'année, ce qui porterait le stock moderne d'espaces industriels et logistiques au niveau national au-delà du seuil de 4 millions (4,42 millions plus précisément) de mètres carrés. Sur l'ensemble de la zone bâtie, 44% se situe autour de Bucarest, 24% à l'ouest et au nord-ouest du pays, 16% au sud et 14% dans la zone centrale, la Moldavie restant la région la moins développée de ce segment, occupant seulement 2 %. "Dans la prochaine période, le nombre de développements spéculatifs et semi-spéculatifs va augmenter, et au niveau de la capitale, l'apparition de nouveaux pôles se dessine, en dehors de la zone ouest. Ainsi, en plus de la transformation de Ștefănești, au nord, en deuxième pôle logistique aux alentours de Bucarest, nous attendons également la définition de la zone Est, à proximité de l'autoroute A2, comme le troisième hot spot pour les développeurs », A conclu Andrei Jerca, directeur des services industriels de CBRE Roumanie, dans une interview pour la publication Intermodal-Logistics.

4. L'heure d'entrée dans l'U.E. et la nouvelle politique douanière de la Roumanie

Le 1er janvier 2007, moment historique où la Roumanie devient membre de l'Union européenne après un long programme de réforme et de formation économique et institutionnelle, où notre pays doit adopter ses principes et outils de travail pour se développer économiquement, équilibré et durablement au rythme que l'UE nous impose. L'adhésion de la Roumanie à l'UE et la période qui l'a précédée ont entraîné d'importants changements dans l'environnement législatif, institutionnel et économique afin de soutenir les investissements étrangers directs à forte valeur ajoutée, ce qui allait suivre.

"L'élimination des droits de douane et de l'ouverture économique signifiait stimuler le commerce roumain avec l'UE: les exportations roumaines ont augmenté de 2,5 fois et les importations ont augmenté deux fois entre 2006 et 2016. Les échanges avec l'UE catalysent plus de 75% du total exportations et plus de 77% du total des importations roumaines en 2016. De plus, pour la Roumanie, les exportations ont été l'un des principaux moteurs de la reprise économique après la crise économique de 2008. Les principales menaces pesant sur les exportations roumaines sont la disparition des avantages traditionnels, la faible qualité des systèmes des transports - tant en termes d'infrastructures de transport qu'en termes de services - et la faible disponibilité de l'utilisation des outils TIC." [1]

Le traité instituant la Communauté économique européenne, également appelé **Traité de Rome (CEE)**⁴, a été signé à Rome (Italie) le 25 mars 1957, établissant, entre autres, un marché commun fondé sur la libre circulation des marchandises, personnes, services et capitaux. L'union douanière européenne telle qu'établie dans le traité a constitué un premier pas vers un marché unique européen tel qu'il fonctionne aujourd'hui et signifie: – Élimination des plafonds pour les importations; – Pas de droits de douane aux frontières intérieures entre les États membres de l'UE; – Droits de douane communs sur les importations en provenance de l'extérieur de l'UE; – Règles d'origine communes pour les produits non européens; – Une définition d'une politique

commerciale commune en matière de valeur en douane, distinguant l'union douanière et une simple association de libre-échange.

Le 1er janvier 1993, *Le Code des Douanes Communautaire (CVC)* adopté en 1992 entre également en vigueur en Roumanie, à partir duquel des procédures douanières simplifiées sont introduites pour faciliter les opérations d'importation et d'exportation, ce qui, avec l'entrée dans l'UE, apporte un énorme avantage en particulier. transporteurs, importateurs et exportateurs.

En 2008, le nouveau code des douanes communautaire introduit le statut *d'Opérateur Économique Agréé (AEO - Authorized Economic Operator)* à la suite de l'adoption de la norme SAFE mise en œuvre en 2005 au sein de l'Organisation mondiale des douanes, afin de mettre l'accent sur la sécurité de la circulation des marchandises dans l'UE. le programme vise à améliorer la chaîne d'approvisionnement internationale et à faciliter le commerce légitime. Un OEA peut être défini comme un opérateur économique fiable dans toute la Communauté dans le cadre d'opérations de type douanier et, en conclusion, a le droit de bénéficier de certains avantages dans toute la Communauté dans le cadre d'un partenariat entre les autorités douanières et celles-ci. Un certificat OEA, conformément aux dispositions de l'article 14 ter du règlement (CE) no. 1875/2006, soit facilite l'accès aux simplifications des procédures douanières, soit autorise le titulaire à bénéficier de certaines facilités en matière de contrôles de sûreté et de sécurité. En outre, toutes les catégories d'OEA peuvent bénéficier de certains avantages, tels que, notamment, une réduction du nombre de contrôles douaniers physiques et documentaires (sauf si la législation communautaire prévoit un nombre fixe de ces contrôles).

Les certifications AEO sont de 2 catégories - AEOC - Simplifications douanières et AEOS - Sécurité et sûreté.

Un détenteur de certificat douanier *AEOC - Opérations économiques autorisées Simplifications douanières* profite de: faciliter l'accès aux simplifications douanières énumérées à l'article 14 ter, paragraphe 1, de la CCIP; réduire le nombre de contrôles physiques et documentaires; priorité si sélectionné pour ces contrôles; la possibilité de demander un certain emplacement pour effectuer un tel contrôle.

Un *AEOS - titulaire d'un certificat de sécurité et de sûreté d'opérateur économique agréé* profite de la possibilité d'être notifié à l'avance, conformément à l'article 14 ter, paragraphe 2, du CCIP; – réduction des ensembles de données à inclure dans les déclarations sommaires, conformément à l'article 14 ter, paragraphe 3, de la CCIP; réduire le nombre de contrôles physiques et documentaires; priorité si sélectionné pour ces contrôles; la possibilité de demander un certain emplacement pour effectuer un tel contrôle. Un opérateur économique établi sur le territoire douanier de l'UE qui souhaite obtenir un certificat AEO n'est pas obligé d'obtenir les deux mais peut opter pour l'un ou l'autre, mais s'il le souhaite, il peut obtenir un *AEOF* commun - *simplifications douanières / sécurité et sûreté*, bénéficiant tels les avantages cumulatifs des deux certifications.

Jusqu'au 01.06.2019 en Roumanie, il y avait 156 opérateurs économiques agréés.

En plus des avantages directs du statut d'opérateur OEA, certains indirects peuvent être répertoriés, tels que: réduction des vols et des pertes; moins de retards de transport; un système de planification amélioré; fidéliser davantage les clients; accroître le degré d'engagement du personnel; réduire le nombre d'incidents de sécurité et de sûreté; réduire les coûts des contrôles pour les fournisseurs et renforcer la coopération; réduction de la criminalité et des actes de vandalisme; prévention des problèmes dus à la reconnaissance des employés; améliorer la sécurité et la communication entre les partenaires impliqués dans la chaîne d'approvisionnement.

L'EORI (Numéro d'Enregistrement et d'Identification des Opérateurs Économiques) est le numéro unique dans l'UE que, à partir du 1er juillet 2009, les autorités douanières ou autres désignées par les États membres attribuent aux opérateurs économiques et aux autres parties intéressées pour utilisation dans toutes les opérations effectuées par eux dans toute l'Union européenne, afin de servir de référence commune dans les relations avec les autorités douanières de toute l'Union, ainsi que pour l'échange d'informations entre les autorités douanières et d'autres autorités.

La structure du numéro EORI établie par la Commission européenne se compose d'un identifiant de l'État membre attribuant le numéro (code pays ISO alpha 2, composé de deux caractères alphabétiques), suivi d'un identifiant national unique de l'État membre (maximum 15 caractères). alphanumérique).

Exemple: RO1234567890ABCDE, où «RO» représente le code de pays de la Roumanie, et «1234567890ABCD» représente le numéro attribué par les autorités douanières roumaines. En Roumanie, il a été établi que le numéro national unique utilisé dans la structure du numéro EORI, dans le cas des personnes morales, devrait être le code d'identification unique (CUI).

NSTI - LE NOUVEAU SYSTÈME DE TRANSIT INFORMATISÉ est un système transeuropéen de gestion et de contrôle des opérations de transit, mis en œuvre depuis juin 2009, qui permet la soumission de déclarations de transit avec / sans éléments de sûreté et de sécurité par voie électronique, le suivi et la gestion de toutes les opérations de transit. transport communautaire / commun. "Les opérateurs économiques impliqués dans les opérations de transit soumettent des déclarations de transit électroniques, via Internet, via l'application informatique NCTS-RO fournie gratuitement par l'administration des douanes, sur la base de l'autorisation d'accès et du certificat numérique émis par la direction des technologies de l'information, Communications et statistiques douanières au sein d'ANV ou en utilisant la solution "système à système" qui permet aux opérateurs économiques d'envoyer des messages créés dans leur propre application via une procédure convenue par les deux parties. La solution de connexion "système à système" est réalisée suite à la conclusion d'un accord de coopération technique entre l'ANV et l'opérateur économique après avoir réussi les tests de conformité de la demande de l'opérateur économique." [3]

Les opérateurs économiques utilisant le système NCTS-RO bénéficient des avantages suivants: Réduction du temps dans le processus de dédouanement; Libération rapide de la garantie; – Informations sur l'état des transactions; Disponibilité immédiate des informations, en cas de problème.

SYSTÈME DE CONTRÔLE DES EXPORTATIONS - ECS est le système informatique développé depuis 2007 par la Commission européenne, qui permet l'échange de messages et la gestion du suivi des marchandises exportées jusqu'à la sortie du territoire de la Communauté, ainsi que des données sur la procédure d'exportation. "L'utilisation du système ECS-RO permet aux autorités douanières de contrôler la sortie du territoire douanier de l'Union des marchandises déclarées pour l'exportation et constitue le principal moyen de certifier la sortie aux fins de la TVA. et autres taxes. Le système de contrôle des exportations a établi un niveau de protection commun dans le cas des contrôles douaniers sur les marchandises quittant le territoire douanier de l'Union, répartit les résultats de l'analyse des risques effectuée entre les autorités douanières concernées et gère les déclarations sommaires de sortie (EXS)." [3]

La déclaration sommaire de sortie - EXS est déposée uniquement pour les marchandises à retirer du territoire douanier de la Communauté et pour lesquelles aucune autre déclaration en douane d'exportation, de réexportation ou de transit n'est requise.

SYSTÈME DE CONTRÔLE DES IMPORTATIONS - ICS signifie la présentation, par voie informatique, à l'autorité douanière d'une déclaration sommaire d'entrée (ENS) pour les marchandises à introduire sur le territoire douanier de l'Union. L'utilisation de ce système est devenue obligatoire depuis 2011. Les avantages de l'ICS sont évidents pour les deux parties, dans le cas des autorités douanières étant la réception rapide des déclarations sommaires d'entrée et l'évaluation des informations sur les marchandises à introduire sur le territoire douanier de l'Union; effectuer un contrôle douanier des marchandises plus efficace et utiliser rationnellement les informations nécessaires au contrôle et, dans le cas des opérateurs économiques, implique la possibilité de soumettre la déclaration sommaire d'entrée à un bureau de douane différent (appelé bureau de douane de dépôt) du premier bureau d'entrée coutumes de l'Union. En d'autres termes, les opérations d'importation commencées dans un État membre peuvent être achevées dans un autre État membre sans que les mêmes informations soient transmises à l'autorité douanière. Les opérations peuvent comprendre l'échange électronique de messages entre les autorités douanières, les opérateurs économiques et d'autres autorités douanières publiques concernant les différentes étapes des opérations d'importation.

L'EMCS (Accise Movement and Control System) est un système informatisé de surveillance des mouvements intracommunautaires avec des produits soumis à accises suspendus. À partir du 1er avril 2010, il a remplacé le document papier (document administratif d'accompagnement - DAI) par des messages électroniques envoyés par l'expéditeur au destinataire par l'intermédiaire des administrations des États membres. Ainsi, à compter du 1er janvier 2011, le document administratif d'accompagnement DAI ne peut

plus être utilisé dans aucun État membre et tous les mouvements de produits soumis à accise suspendus doivent être initiés à l'aide de la demande EMCS pour la délivrance du document administratif électronique e-DA.

EMCS signifie simplifier les procédures, éliminer la bureaucratie administrative et l'utilisation efficace d'un outil informatique moderne qui démontre une évolution importante pour ceux qui commercialisent de l'alcool, du tabac ou des produits énergétiques.

Conclusions

Dans le contexte de l'économie mondiale actuelle, affectée par la crise financière étendue à toutes les branches de l'économie, l'accès au crédit étant beaucoup plus difficile et à un coût plus élevé, les entreprises deviennent de plus en plus prudentes, et pour s'adapter à la réalité du marché, la plupart des clients qui ont besoin de l'expansion ou de la relocalisation préfère de plus en plus l'option de location d'espace à celle d'acquisition et de développement. Par conséquent, la solution d'externalisation d'une partie de l'activité logistique crée des opportunités pour le développement des entreprises qui offrent des services logistiques de transport et d'entreposage et connexes, d'autant plus que le marché roumain est un marché émergent, le besoin d'espaces logistiques au niveau national n'est pas encore satisfait.

Le développement d'une infrastructure logistique bien pensée peut apporter des avantages à la fois aux entreprises locales qui bénéficieront de réductions de coûts en externalisant l'activité logistique et aux entreprises qui développent des parcs logistiques pouvant être des points de stockage (avec des services logistiques connexes disponibles) pour le transit des livraisons internationaux par la Roumanie, soit vers l'Est soit vers l'Ouest.

Si l'infrastructure se développe également, la Roumanie a toutes les chances de devenir un hub régional, au service de pays de la région tels que la Bulgarie, la République de Moldavie, la Hongrie ou même la Turquie.

Bibliographie

- [1]. Christopher, M. – „The Strategy of Distribution Management”, Ed. Heinemann, Londra, 1986;
- [2]. Costescu, D. & Roșca, M. A. – „Platforme logistice – solutii eficiente pentru economisirea de resurse si reducerea efectelor poluante” , Buletinul AGIR nr. 1/2007;
- [3]. Kerbalek, I. (coord.) – „Economia întreprinderii”, Ed. Forum Consulting Partners, București, 1999, p. 271;
- [4]. <http://www.gari.ro/cfr/istorie/locomotive-diesel-hidraulice>;
- [5]. <https://www.intermodal-logistics.ro/primul-depozit-logistic-lidl-din-moldova-deschis-la-roman>;
- [6]. https://ro.wikipedia.org/wiki/Tratatul_de_la_Roma;
- [7]. <https://www.customs.ro/e-customs/ncts>;
- [8]. <https://www.customs.ro/e-customs/ecs>
- [9]. <http://www.management.ase.ro/reveconomia/2009-2s/17.pdf>
- [10]. <https://www.aut.upt.ro/~loredanau/teaching/LIC/Curs%20logistica.pdf>
- [11]. http://www.idru.ro/app/wp-content/uploads/editura/logistica_distrib_marf.pdf
- [12]. <https://adrianabuzdugan.files.wordpress.com/2010/09/carte-logistica.pdf>