



USER
FREIGHT FORWARDERS
ASSOCIATION
OF ROMANIA



ESC
EUROPEAN
SHIPPERS'
COUNCIL

DECLARAȚIA DE LA BUCUREȘTI

ESC - USER privind lanțurile de aprovizionare bazate pe încredere, sigure și pregătite pentru viitor

București, România | 9 septembrie 2026 | TransLogistica România 2026

European Shippers' Council (ESC) și Uniunea Societăților de Expediții din România (USER), **reunind** perspectivele proprietarilor de mărfuri și ale caselor de expediții în cadrul TransLogistica România 2026, la București,

Recunoscând că lanțurile de aprovizionare europene trec prin transformări profunde, determinate de reglementări tot mai complexe, digitalizarea accelerată, cerințele de sustenabilitate, incertitudinile geopolitice și riscurile de securitate în creștere;

Recunoscând că relația tradițională dintre proprietarii mărfurilor, casele de expediții și transportatori trebuie să evolueze dincolo de colaborarea bazată pe tranzacții individuale, către parteneriate mai solide, transparente și de lungă durată;

Luând act de faptul că societățile de expediții joacă un rol strategic tot mai important în conectarea actorilor din lanțurile de aprovizionare, gestionarea complexității reglementărilor, coordonarea operațiunilor de transport, asigurarea vizibilității și sprijinirea proprietarilor de mărfuri în construirea unor lanțuri de aprovizionare mai reziliente;

Recunoscând că datele fiabile, complete și de înaltă calitate devin esențiale pentru respectarea cerințelor de reglementare, digitalizare, securitate, raportarea privind sustenabilitatea și gestionarea eficientă a lanțurilor de aprovizionare, în condițiile în care calitatea datelor din lanțurile de aprovizionare actuale rămâne prea adesea sub nivelul necesar;

Recunoscând că furturile de mărfuri, fraudele de identitate, falșii transportatori, fraudele facilitate prin mijloace informatice, infiltrarea grupărilor infracționale, traficul ilegal de persoane și utilizarea abuzivă a operațiunilor de transport în alte scopuri infracționale impun proceduri mai riguroase de verificare, un schimb mai eficient de informații și o cooperare transfrontalieră mai strânsă;

Luând act de faptul că securitatea, reziliența, digitalizarea și sustenabilitatea presupun costuri și că aceste costuri și responsabilități nu pot fi suportate de un singur actor din lanțul de aprovizionare;

Recunoscând că o reziliență sporită necesită nu doar un răspuns eficient la perturbări, ci și decizii conștiente privind aprovizionarea, achizițiile, proiectarea rețelelor, gestionarea stocurilor, planificarea transporturilor și pregătirea internă pentru situații de criză;



USER
FREIGHT FORWARDERS
ASSOCIATION
OF ROMANIA



ESC
EUROPEAN
SHIPPERS'
COUNCIL

Consideră că reziliența lanțurilor de aprovizionare europene și competitivitatea vor depinde tot mai mult de capacitatea proprietarilor de mărfuri, a caselor de expediții, a transportatorilor și a partenerilor acestora de a construi relații de încredere, de a împărți responsabilitățile, de a îmbunătăți calitatea datelor și de a se adapta împreună.

Prin urmare, ESC și USER susțin următoarele principii:

1. DE LA RELAȚII TRANZACȚIONALE LA PARTENERIATE STRATEGICE

Relația dintre proprietarii de mărfuri și casele de expediții ar trebui să evolueze dincolo de tranzacțiile individuale și achizițiile bazate predominant pe preț, către o cooperare strategică pe termen lung, fundamentată pe transparență, înțelegere reciprocă, responsabilități clar definite și obiective comune.

Încrederea nu poate fi construită de o singură parte. Proprietarii de mărfuri, casele de expediții și transportatorii trebuie să își recunoască interdependența și să colaboreze pentru a anticipa riscurile, a îmbunătăți vizibilitatea asupra operațiunilor și a reacționa eficient atunci când apar perturbări.

Un furnizor de servicii performant nu ar trebui să se limiteze la executarea instrucțiunilor. Casele de expediții și furnizorii de servicii logistice ar trebui să acționeze ca parteneri de dialog constructiv și consultanți strategici ai clienților lor, punând sub semnul întrebării anumite ipoteze atunci când este cazul și explicând consecințele operaționale, de reglementare, de sustenabilitate, securitate și reziliență ale deciziilor importante privind lanțul de aprovizionare.

2. REGLEMENTĂRILE TREBUIE SĂ FACILITEZE O LOGISTICĂ EFICIENTĂ ȘI COMPETITIVĂ

Reglementările europene și naționale trebuie implementate într-un mod practic, previzibil și armonizat, evitând complexitatea administrativă inutilă și fragmentarea.

Industria logistică și proprietarii de mărfuri trebuie implicați încă din etapele incipiente ale elaborării și implementării normelor care afectează lanțurile de aprovizionare, astfel încât obiectivele de reglementare să poată fi atinse fără a compromite eficiența operațională sau competitivitatea europeană.

Respectarea eficientă a cerințelor legale depinde și de disponibilitatea unor informații exacte, complete și furnizate la timp. Prin urmare, cerințele de reglementare trebuie concepute și implementate astfel încât să promoveze standarde clare privind datele, interoperabilitatea și schimbul eficient de informații între actorii lanțului de aprovizionare și autoritățile publice.

3. DIGITALIZAREA NECESITĂ DATE DE ÎNALTĂ CALITATE, TRANSPARENȚĂ ȘI ÎNCREDERE



USER
FREIGHT FORWARDERS
ASSOCIATION
OF ROMANIA



ESC
EUROPEAN
SHIPPERS'
COUNCIL

Digitalizarea nu ar trebui să însemne doar înlocuirea documentelor pe hârtie cu procese electronice. Aceasta trebuie să permită o conectivitate mai bună, un schimb fiabil de date, o transparență sporită și o cooperare mai eficientă între proprietarii de mărfuri, casele de expediții, transportatori și autoritățile publice.

Susținem soluțiile digitale interoperabile, documentele electronice de transport și vamale, precum și mecanismele securizate de schimb de date, care reduc sarcinile administrative și îmbunătățesc vizibilitatea, trasabilitatea, conformitatea și procesul decizional de-a lungul lanțurilor de aprovizionare.

Cu toate acestea, sistemele digitale nu pot fi mai fiabile decât informațiile introduse în ele. Datele exacte, complete, furnizate la timp și consecvente sunt esențiale pentru respectarea cerințelor de reglementare, procedurile vamale, executarea transporturilor, controalele de securitate, raportarea emisiilor și gestionarea eficientă a riscurilor.

În prezent, calitatea datelor din numeroase lanțuri de aprovizionare este încă departe de nivelul optim. Proprietarii de mărfuri nu furnizează întotdeauna prestatorilor de servicii logistice informații suficient de complete, exacte sau la timp. În același timp, prestatorii de servicii nu semnalează întotdeauna caracterul necorespunzător al datelor și nu explică suficient de clar consecințele operaționale și de conformitate ale informațiilor lipsă sau incorecte.

Îmbunătățirea calității datelor reprezintă, prin urmare, o responsabilitate comună. Proprietarii de mărfuri trebuie să își asume responsabilitatea pentru calitatea informațiilor pe care le furnizează, în timp ce casele de expediții și ceilalți prestatori de servicii trebuie să identifice în mod activ neconcordanțele, să solicite corecturi atunci când este necesar și să informeze clienții asupra consecințelor datelor insuficiente.

Datele de înaltă calitate trebuie considerate o componentă fundamentală a unor lanțuri de aprovizionare conforme, sigure, sustenabile și reziliente.

4. SUSTENABILITATEA NECESITĂ ALEGERI TRANSPARENTE ȘI INFORMATE

Tranziția către transporturi și servicii logistice mai sustenabile necesită investiții, schimbări operaționale și o cooperare mai strânsă de-a lungul întregului lanț de aprovizionare.

Costurile și responsabilitățile asociate unei logistici mai ecologice nu pot fi transferate exclusiv transportatorilor sau caselor de expediții. Proprietarii de mărfuri, furnizorii de servicii logistice și ceilalți parteneri trebuie să colaboreze pentru identificarea unor soluții realiste și recunoașterea costului real al unui transport mai sustenabil.

Opțiunile de transport mai sustenabile pot implica anumite compromisuri. În funcție de soluția aleasă, acestea pot presupune modificări ale costurilor, timpilor de tranzit, capacității, flexibilității, frecvenței, fiabilității sau expunerii la perturbări.



Prin urmare, casele de expediții și furnizorii de servicii logistice trebuie să explice clar clienților consecințele diferitelor opțiuni de sustenabilitate, inclusiv impactul estimat asupra emisiilor, costurilor, fiabilității și performanței operaționale.

Această transparență permite proprietarilor de mărfuri să ia decizii în cunoștință de cauză și să echilibreze obiectivele de sustenabilitate cu cerințele privind serviciile, reziliența și considerentele comerciale.

În consecință, sustenabilitatea trebuie să se bazeze pe decizii informate și responsabilitate comună, nu pe transferarea costurilor, riscurilor sau obligațiilor de la un actor al lanțului de aprovizionare la altul.

5. ÎNCREDEREA TREBUIE SUSȚINUTĂ PRIN VERIFICARE

Într-un context în care fraudele de identitate, falșii transportatori și formele tot mai sofisticate de criminalitate legată de mărfuri reprezintă preocupări în creștere, încrederea, de una singură, nu constituie o strategie suficientă de gestionare a riscurilor.

Comaniile trebuie să aplice proceduri adecvate de verificare a partenerilor și de diligență necesară (due diligence) înainte de a le încredința mărfurile, inclusiv verificarea identității companiei, a persoanelor de contact, a licențelor de transport, a acoperirii prin asigurare și a altor documente relevante.

Bursele digitale de transport și alți furnizori de tehnologie pot juca un rol important prin punerea la dispoziție a unor instrumente fiabile de verificare, a informațiilor despre companii și a mecanismelor de identificare și raportare a riscurilor.

Încrederea nu înlocuiește verificarea. Încrederea se construiește prin verificare.

6. SECURITATEA MĂRFURILOR ȘI A TRANSPORTURILOR TREBUIE SĂ FACĂ PARTE DIN PLANIFICAREA LANȚULUI DE APROVIZIONARE

Securitatea mărfurilor și a transporturilor trebuie luată în considerare încă din momentul proiectării lanțului de aprovizionare și al planificării operațiunilor de transport, nu doar după producerea unui incident.

Aceasta presupune planificarea adecvată a rutelor, evaluarea riscurilor, selectarea transportatorilor, verificarea partenerilor și luarea în considerare în mod sistematic, precum și utilizarea parcurilor sigure și securizate pentru camioane, în special în cazul mărfurilor de mare valoare, expuse riscului de furt sau sensibile din punct de vedere comercial.

Proprietarii de mărfuri și furnizorii de servicii logistice trebuie să creeze împreună condiții de transport care să încurajeze utilizarea parcurilor securizate și a altor măsuri de securitate adecvate. Contractele comerciale, cerințele privind traseele și planificarea livrărilor nu trebuie să creeze, în mod neintenționat, stimulente pentru șoferi sau transportatori de a evita facilitățile securizate exclusiv din cauza presiunii asupra costurilor sau a timpului.



Lanțurile de aprovizionare trebuie protejate și împotriva unei game mai largi de activități infracționale. Riscurile pot include furturile de mărfuri, fraudele și utilizarea abuzivă a identității, dar și traficul de persoane, facilitarea migrației ilegale, infiltrarea grupărilor infracționale și utilizarea vehiculelor, semiremorcilor, facilităților sau rețelelor logistice în scopuri ilegale.

Prin urmare, proprietarii de mărfuri, casele de expediții, transportatorii și ceilalți parteneri trebuie să considere securitatea transporturilor drept parte integrantă a protejării întregului lanț de aprovizionare și să coopereze pentru reducerea posibilităților organizațiilor infracționale de a exploata operațiunile logistice legitime.

Costurile suplimentare asociate transportului securizat – inclusiv partenerii verificați, parcurile securizate, tehnologia, controalele suplimentare și asigurările adecvate – trebuie recunoscute ca parte a costului real al unui transport responsabil, nu tratate doar ca cheltuieli suplimentare opționale.

7. SCHIMBUL DE INFORMAȚII ESTE ESENȚIAL PENTRU PREVENIREA FRAUDELOR REPETATE ȘI A INFRAȚIUNILOR PRIVIND MĂRFURILE

Informațiile privind furturile de mărfuri, tentativele de fraudă, utilizarea abuzivă a identității și alte incidente de securitate au o valoare preventivă mai mare atunci când pot contribui la protejarea întregii comunități logistice.

Încurajăm dezvoltarea unor mecanisme mai eficiente de schimb de informații, în timp util și într-un mod responsabil, între proprietarii de mărfuri, casele de expediții, transportatori, bursele digitale de transport, asigurători, operatorii de parcuri securizate și autoritățile publice, inclusiv la nivel transfrontalier.

O cooperare mai strânsă și un schimb mai eficient de informații pot contribui la identificarea timpurie a noilor metode de fraudă și la prevenirea utilizării cu succes a aceluiași metode împotriva mai multor companii.

Atunci când este posibil din punct de vedere legal și practic, informațiile relevante privind noile metode infracționale, entitățile suspecte și incidentele grave de securitate trebuie comunicate suficient de rapid pentru a permite celorlalți actori din lanțul de aprovizionare să adopte măsuri preventive.

8. REZILIENȚA ÎNCEPE ÎNAINTE DE APARIȚIA UNEI CRIZE

Reziliența nu înseamnă doar capacitatea de recuperare după o perturbare. Ea începe cu deciziile pe care organizațiile le iau înainte de apariția unei crize.

Strategiile de aprovizionare, selectarea furnizorilor, amplasarea unităților de producție, politicile de stocuri, modurile de transport, alegerea rutelor, proiectarea rețelelor și planurile de rezervă pot crește sau reduce expunerea unei companii la perturbări.



USER
FREIGHT FORWARDERS
ASSOCIATION
OF ROMANIA



ESC
EUROPEAN
SHIPPERS'
COUNCIL

Prin urmare, proprietarii de mărfuri trebuie să considere reziliența o parte integrantă a procesului decizional strategic și operațional, nu o activitate separată de gestionare a situațiilor de urgență.

În același timp, reziliența începe în interiorul organizației. Companiile trebuie să își dezvolte capacitatea de a anticipa eventualele crize, de a înțelege dependențele critice, de a stabili responsabilități clare, de a pregăti scenarii alternative și de a lua decizii la timp atunci când circumstanțele se schimbă.

Casele de expediții și ceilalți furnizori de servicii logistice trebuie să acționeze în acest proces ca parteneri de dialog strategic și consultanți ai proprietarilor de mărfuri. Prin cunoașterea piețelor de transport, a infrastructurii, capacităților, rutelor, reglementărilor și riscurilor operaționale, aceștia își pot ajuta clienții să identifice vulnerabilitățile, să evalueze alternativele și să înțeleagă consecințele diferitelor decizii privind aprovizionarea, planificarea și logistica asupra rezilienței.

Un lanț de aprovizionare rezilient este, așadar, construit împreună: prin decizii informate ale proprietarului mărfurilor, consiliere profesională din partea furnizorilor de servicii și pregătirea eficientă a tuturor părților implicate.

9. REZILIENȚA ESTE DEMONSTRATĂ ATUNCI CÂND LUCRURILE NU MERG CONFORM PLANULUI

Niciun proces de verificare, nicio tehnologie, măsură de securitate sau strategie de reziliență nu poate elimina complet riscurile.

Adevărata soliditate a unui parteneriat bazat pe încredere devine, prin urmare, cel mai vizibilă atunci când apare o perturbare sau un incident grav.

Responsabilitățile contractuale clare, asigurările adecvate, comunicarea transparentă, schimbul rapid de informații, procedurile de escaladare și mecanismele convenite de gestionare a incidentelor trebuie stabilite înainte de apariția problemelor.

Proprietarii de mărfuri și furnizorii de servicii trebuie să înțeleagă din timp modul în care vor coopera atunci când capacitatea de transport devine indisponibilă, infrastructura nu mai funcționează, frontierele se închid, sistemele devin indisponibile, mărfurile sunt compromise sau apar alte perturbări grave.

Un parteneriat bazat pe încredere nu ar trebui să se încheie odată cu prima daună gravă sau cu prima criză. El trebuie construit astfel încât să poată rezista unor asemenea situații, să învețe din ele și să devină mai puternic.

O RESPONSABILITATE COMUNĂ

Lanțurile de aprovizionare ale viitorului vor necesita o cooperare mai strânsă între proprietarii de mărfuri, casele de expediții, transportatori, furnizorii de tehnologie, asigurători, operatorii de infrastructură și autoritățile publice.



USER
FREIGHT FORWARDERS
ASSOCIATION
OF ROMANIA



ESC
EUROPEAN
SHIPPERS'
COUNCIL

Prin urmare, ESC și USER încurajează toate părțile interesate să contribuie la dezvoltarea unor lanțuri de aprovizionare în care:

- Încrederea este câștigată prin transparență, susținută prin verificare, consolidată prin date de înaltă calitate și cooperare și demonstrată atunci când apar perturbări.
- Responsabilitatea pentru lanțuri de aprovizionare sigure, conforme, sustenabile și reziliente trebuie împărțită.
- Proprietarii de mărfuri trebuie să furnizeze informații fiabile, să ia decizii conștiente privind lanțurile lor de aprovizionare și să investească în propria pregătire pentru situații de criză.
- Casele de expediții și ceilalți furnizori de servicii trebuie să ofere consiliere profesională, să semnaleze și să pună în discuție eventualele vulnerabilități și să explice clar consecințele diferitelor opțiuni.
- Transportatorii, furnizorii de tehnologie, operatorii de infrastructură, asigurătorii și autoritățile publice au fiecare un rol important în crearea condițiilor necesare desfășurării unor operațiuni logistice responsabile.
- Viitorul lanțurilor de aprovizionare europene va depinde nu doar de eficiența cu care sunt transportate mărfurile, ci și de capacitatea organizațiilor implicate de a împărți responsabilitățile, de a gestiona riscurile, de a face schimb de informații fiabile și de a construi parteneriate capabile să se adapteze schimbărilor.

Lanțurile de aprovizionare sigure și reziliente necesită parteneriate bazate pe încredere – iar parteneriatele bazate pe încredere necesită responsabilitate comună.

European Shippers' Council (ESC)

Uniunea Societăților de Expediții din România (USER)