

## ZF LOGISTICS, TRANSPORTS AND AUTOMOTIVES 2025.



Auteur: [Roxana Rosu](#)

15.04.2025, 11:18 247

Infrastructuur is belangrijk als deze op de juiste manier gebruikt kan worden. Denk maar aan de wachtrijen aan de grens met Hongarije. De toetreding tot Schengen heeft de verliezen van vervoerders jaarlijks met 2,5 miljard euro verminderd, aldus Radu Dinescu, secretaris-generaal van de Unie van Wegvervoerders van Roemenië (UNTRR) tijdens de conferentie ZF LOGISTICS, TRANSPORTS AND AUTOMOTIVES 2025.

Snelwegen verspreiden welvaart. Infrastructuur is belangrijk als we die goed kunnen gebruiken. Laten we de wachtrijen aan de Hongaarse grens niet vergeten. Toetreding tot Schengen heeft onze verliezen jaarlijks met 2,5 miljard euro verminderd. We hebben een tariefplafond in 2025, maar we hebben klanten die ons ook vragen om die te verlagen. Gezien de onvoorspelbaarheid van de kosten denk ik dat toetreding tot Schengen buitenlandse directe investeringen zal aantrekken.

**We weten dat er grote autobedrijven zijn die hier niet naartoe zijn gekomen omdat we niet in Schengen zaten. Maar we moeten ook sneller handelen, sneller vergunningen en goedkeuringen verlenen.**

**Wat zei Radu Dinescu nog meer:**

**► Tussen Roemenië en Oekraïne is er aan de zuidkant geen landverbinding. Er zou snel een brug gebouwd kunnen worden, maar die is slechts 2 km lang, vanaf Galați, door Moldavië en vervolgens door Oekraïne. Er is alleen een verbinding vanaf het noorden en dat is een uitdaging.**

**► In 2023 hadden we 2,4 miljard euro verlies door grensvertragingen, in 2024 was dat 2,5 miljard euro en het grootste deel daarvan was afkomstig van wachttijden. Als een vrachtwagen 1, 2 of 3 dagen moet wachten om de grens over te steken, ontstaan er kosten.**

**► Schengen is een verademing nu de situatie stagneert. Vorig jaar hadden we 48.000 chauffeurs en een wagenpark van ongeveer 177.000 vrachtwagens. De bijdrage aan de export van diensten komt vooral voort uit de relatie met de EU, waar 67.000 vrachtwagens actief zijn.**

**► De wegtransportsector presteert veruit beter dan de Roemeense economie als geheel. We staan op de 3e plaats na Polen dat ongeveer 40% heeft. En na Litouwen is dat ongeveer 20%. Maar de laatste 3-4 jaar gaan we achteruit. En er zijn wel wat verklaringen. Polen heeft 160.000 chauffeurs van buiten de EU. Litouwen heeft 106.000 chauffeurs van buiten de EU. Roemenië heeft er 1.500. De Roemeense autoriteiten hebben besloten om vanaf april dit jaar de eerste keuring van chauffeurs van buiten de EU toe te staan. Dit zou ons de kans kunnen geven om voldoende personeel te hebben, aangezien we momenteel met een chauffeurscrisis kampen.**

**► Sinds 1 januari 2023 telt Polen meer dan 1 miljoen niet-ingezetenen buitenlanders. Dat zijn dus legaal werkende mensen van buiten de EU. En elk jaar hebben we een contingent van 100.000. Als we beweren dat Roemenië de helft van Polen is, qua bevolkingsomvang en economie, dan denk ik dat we aan bepaalde thema's moeten werken waarmee we diensten kunnen verlenen aan Europeanen, en niet alleen aan Europeanen.**

► Een ander onderwerp is de verbinding met China. Er rijden vrachtwagens helemaal door naar Kazachstan en Kirgizië en het zou zonde zijn om niet op deze stroom aan te sluiten. De landen in Kazachstan, Kirgizië en Oezbekistan hebben goede verbindingen met Litouwen en Polen. En veel appels komen uit logistieke knooppunten, van de grens met China tot Europa, vooral voor de automobielsector.

► We verwachten kostenstijgingen in 2025. De overheid heeft het programma voor gedeeltelijke teruggave van accijnzen stopgezet. Een derde van de transportkosten bestaat uit brandstof. Gedeeltelijke vergoeding is altijd belangrijk, zowel wanneer de dieselprijs stijgt als wanneer deze daalt. Als dat zo is, hebben we een vraagprobleem op de markt.

► Vaak saboteren we onszelf. Zo is er nu op Europees niveau een besluit genomen dat als je geen slimme tachograaf van de tweede generatie hebt, maar je gaat ook niet naar een andere EU-lidstaat, maar je voert de auto alleen door naar een land buiten de EU, je dan geen slimme tachograaf van de tweede generatie meer nodig hebt. De eerste boete werd door Roemenië gegeven aan een Roemeen, die uit Turkije kwam en op weg was naar Oekraïne. We vroegen om twee jaar uitstel, maar Roemenië schreef de eerste boete uit, aan een Roemeense bestuurder. Wij hebben geen controlesystemen zoals in Hongarije, met aangewezen parkeerplaatsen, en ook geen systeem om de inning van boetes bij te houden.

► We hebben een tekort van 35.000-40.000 chauffeurs. Er zijn 355.000 certificaten voor vrachtchauffeurs en 77.000 voor personenvervoer. Er zijn 365.000 tachograafkaarten uitgegeven. Er werken echter maar 268.000 chauffeurs in Roemenië.

► In maart kondigde de EC de redding van de auto-industrie aan, maar tegelijkertijd de verplichting voor transportbedrijven om elektrische voertuigen aan te schaffen. Gelukkig zei hij er niet bij hoeveel. Een elektrische vrachtwagen kost nieuw 360.000 euro. Een oude elektrische vrachtwagen kost 120.000 euro. Een normale vrachtwagen, 5 jaar oud, die internationaal wordt gebruikt, is geen 20.000 euro meer waard.

- ▶ Ik denk dat we goed moeten kijken naar wat er op Europees niveau gebeurt en onze relaties met het Midden-Oosten en zelfs met China moeten diversifiëren.
- ▶ Tegenwoordig zijn er meer dan 20 documenten nodig in een bestuurderscabine. In 2030 willen we een papierloze cabine hebben, volledig digitaal.
- ▶ We hebben met het stadhuis van Boekarest gesproken over het toestaan van elektrische auto's in de stad. Er is een tendens om grote vrachtwagens de stad niet in te laten, maar er is een probleem: de stad raakt steeds voller door het gebruik van kleinere auto's. De overheid moet dichterbij de industrie staan, we moeten de efficiëntie verhogen.
- ▶ Ook hebben we met het gemeentehuis besproken dat bij de modernisering van een boulevard waar ook commerciële ruimtes zijn, er rekening gehouden moet worden met de bevoorrading. Meestal hebben winkels geen laadperrons.
- ▶ Er is geen standaardisatie van de toegang tot de stad. Geen digitalisering van het autorisatieproces
- ▶ 600 liter dieselbrandstof staat gelijk aan 12 ton batterijen. Een vrachtwagen voor lange afstanden heeft 1200 liter diesel, wat overeenkomt met 24 ton aan batterijen en dus de capaciteit van de vrachtwagen.

**ZF Logistics, Transport & Automotive Conference 2025.** Infrastructuur zorgt voor welvaart, waar die ook gebouwd wordt, en A0 zal een "game changer" zijn voor Boekarest. Schengen is een 'frisse wind' en logistieke bedrijven wachten erop de grens van 8 miljoen vierkante meter aan magazijnen te overschrijden



♦ De belangstelling voor nearshoring blijft groot, aangezien de lokale markt openstaat voor nieuwe investeringen in de productie. De auto-industrie is in Craiova al begonnen met de productie van de eerste elektrische auto's, geproduceerd door Ford Otosan. Naar verwachting zal de productie in de komende maanden weer toenemen.

Door toetreding tot het Schengengebied is de productiviteit van Roemeense bedrijven toegenomen en is de efficiëntie van vervoerders toegenomen. Bovendien kunnen we gemakkelijker investeringen in de productie blijven aantrekken en ontwikkelen logistieke dienstverleners regionale hubs in Roemenië.

"Infrastructuur is belangrijk als we die goed kunnen gebruiken. Laten we de wachtrijen aan de grens met Hongarije niet vergeten. Toetreding tot Schengen heeft onze verliezen jaarlijks met 2,5 miljard euro verminderd. Ik denk dat toetreding tot Schengen zal leiden tot buitenlandse directe investeringen. We weten dat er grote autobedrijven zijn die hier niet naartoe kwamen omdat we niet in Schengen zaten. Maar we moeten ook sneller handelen, om vergunningen en goedkeuringen sneller af te geven. In 2023 leden we 2,4 miljard euro verlies door vertragingen aan de grens, in 2024 was dat 2,5 miljard euro, en het grootste deel daarvan was afkomstig van wachttijden.

**Als een vrachtwagen 1-2-3 dagen wacht om de grens over te steken, lopen de kosten op. Schengen is een verademing nu de situatie een plateau heeft bereikt. Vorig jaar hadden we 48.000 vervoerders, nu 47.000. De vloten zijn ongeveer hetzelfde, ongeveer 177.000 vrachtwagens. De bijdrage aan de export "De dienstensector wordt grotendeels gedreven door de relatie met de EU, waar 67.000 vrachtwagens werken er toegewijd aan", zei Radu Dinescu, secretaris-generaal van de Unie van Wegtransporteurs van Roemenië (UNTRR) tijdens de ZF Logistics, Transport & Automotive 2025-conferentie, georganiseerd door ZF samen met ELI Parks, ING Bank, Grampet Group en Simon, Iuga & Partners.**



**De wegtransportsector presteert veruit beter dan de Roemeense economie als geheel.**

**"We staan op de derde plaats, na Polen, dat ongeveer 40% heeft. Na Litouwen, dat ongeveer 20% heeft, een land met 2-3 miljoen inwoners. We zijn de afgelopen 3-4 jaar achteruitgegaan, wat betekent dat we ook boven de 10% zaten, en we gaan in deze segmenten achteruit. En daar zijn wel wat verklaringen voor. Polen heeft 160.000 chauffeurs van buiten de EU. Litouwen heeft 106.000 chauffeurs van buiten de EU. Roemenië heeft er 1.500.**

**De Roemeense autoriteiten hebben besloten om vanaf april van dit jaar de eerste controle van chauffeurs van buiten de EU toe te staan, wat ons de kans zou kunnen geven om ook personeel te werven, want we hebben een chauffeurscrisis," benadrukte Radu Dinescu.**

**De lokale infrastructuur blijft zich ontwikkelen. Zo zal de A0, de nieuwe ringweg van de hoofdstad, in 2025 verkeer op het gehele zuidelijke deel, tussen de A1 en de A2, mogelijk maken en zijn nieuwe delen van de A7 bijna voltooid.**

**We hebben een aanbesteding uitgeschreven voor autowegen, we hebben twee grote contracten gegund voor de A8, het gebied Tg-Mureș-Tg-Neamț. We hebben drie andere projecten in evaluatie. Moldavië is lange tijd buiten beschouwing gelaten, maar nu is het zover. Het was normaal dat na Sibiu-Pitești de tweede verbinding over de bergen naar Moldavië zou gaan. Veel inwoners daar werken in het buitenland. Een snelweg verhoogt het bbp van de regio, dit is ook in andere gebieden te zien, aan de A2. En ik denk dat het in Moldavië hetzelfde zal zijn. We hebben zulke snelwegen in Moldavië nodig om de arbeidskrachten die we daar hebben optimaal te benutten, vooral omdat ze naar het land kunnen worden gehaald, dat al gespecialiseerd is in verschillende vakgebieden. En ik denk dat het goed is dat dit gebeurt. De derde ring van Boekarest staat nog niet in de strategie. Die moet nog in de strategie worden opgenomen, we moeten vooruitdenken. Laten we in ieder geval een haalbaarheidsstudie doen. Boekarest-Giurgiu zal gedeeltelijk kunnen functioneren als een "Derde Ring. Ik heb deze derde Ring persoonlijk al vanaf 2021 voorgesteld, maar op een gegeven moment zou het in de strategie moeten worden opgenomen", aldus Gabriel Budescu, algemeen directeur van de National Road Investment Company (CNIR).**



**De logistieke activiteit, met name de handel in opslagruimtes, vertoont weer een positieve trend, respectievelijk een toenemende vraag vanuit het oogpunt van logistieke dienstverleners. De totale voorraad logistieke ruimtes bedraagt 7,5 tot 7,6 miljoen m<sup>2</sup> en marktpartijen verwachten dat de lokale voorraad de komende tijd zal stijgen tot ruim 8 miljoen.**

#### **Vierkant**

**"Vijf jaar geleden, tijdens het ZF-evenement, begonnen we met 1,8 miljoen vierkante meter. En direct daarna werd ik overspoeld met vragen en discussies. Het leek onmogelijk hoe je zoveel miljoen vierkante meter zou kunnen bereiken, gezien de precaire infrastructuur, de niet-functionerende economie, het onvolwassen begrotingsbeleid en de stagnatie van de ontwikkelingen. Tegen het einde van het jaar zullen we zeker 8 miljoen vierkante meter bereiken", aldus Laurențiu Duică, managing partner en medeoprichter van Winstone Real Estate Services.**



**Nu is het de bedoeling dat dit aantal wordt verhoogd naar 15 miljoen. m<sup>2</sup> aan moderne logistieke ruimtes.**

**"We hadden het erover hoe we de 15 miljoen vierkante meter zullen bereiken, wat we in de komende vijf jaar zullen bereiken. We zullen ongetwijfeld als nooit tevoren worden gestimuleerd door infrastructuur.**

**Als er in dit land iets gebeurt op het gebied van grootschalige infrastructuur, is dat positief en felicitaties aan degenen die de zaken daarheen pushen en ze niet laten liggen zoals PNRR of andere programma's waar we geld aan verliezen. Infrastructuur zal deze gebieden blijven ontwikkelen, omdat er productie is, omdat er al luchtvaartproducten zijn, omdat er autoproductie is, omdat er auto-onderdelen zijn en ik geloof dat Roemenië rustig productie in deze gebieden kan aantrekken," legde Laurențiu Duică uit.**



**Gabriel Budescu, algemeen directeur, National Road Investment Company**

- ▶ **Moldavië werd lange tijd over het hoofd gezien, maar nu is het zover. Het was logisch dat na Sibiu-Pitești de tweede verbinding over de bergen naar Moldavië zou gaan. Een snelweg verhoogt het BBP van de regio, zoals we ook op andere plekken aan de A2 hebben gezien. En ik geloof dat dit ook in Moldavië zal gebeuren.**
- ▶ **De snelweg naar Giurgiu bevindt zich in de haalbaarheidsstudiefase en ik hoop dat we deze maand een winnaar hebben. En dan zullen we in het kader van de haalbaarheidsstudie de route kiezen.**
- ▶ **Ringweg 3 van Boekarest is nog niet opgenomen in de strategie.**

**Ik denk dat het noodzakelijk is en dat we moeten beginnen na te denken over de toekomst. Er is enorm veel gebouwd in het noorden van de hoofdstad en het wordt lastig als we nu geen toegangsweg kunnen aanwijzen.**

**► In Boekarest – Giurgiu hebben we de ontwerpers gevraagd om te analyseren of het concurrerender is om met beton te bouwen, aangezien we in het land betonfabrieken hebben en we meer dan 90% van het bitumen importeren.**

**► We willen bij de volgende veilingen de toeleveringsketen verbeteren om de lokale productie te bevorderen.**

**► Op de snelweg Pitești-Sibiu zijn de percelen 2 en 3 toegewezen. Op 3 juli werd een deel van het technische project goedgekeurd. Ik denk dat de werkzaamheden dit jaar zullen beginnen. Maar 2028 is als opleverdatum een ietwat optimistische deadline.**



**Adrian Sandu , secretaris-generaal van de Roemeense vereniging van autofabrikanten (ACAROM)**

- ▶ In het eerste kwartaal zitten we nog steeds in een daling wat betreft de voertuigproductie. We beschikken over de mogelijkheid om halverwege het jaar weer in evenwicht te zijn, en tegen het einde van het jaar kunnen we zelfs in de rode cijfers uitkomen.
- ▶ We zien verschillende wijzigingen in de standpunten over douanerechten, uitzonderingen op uitzonderingen. Ik geloof dat er een vrijhandelsovereenkomst tussen de EU en de VS of een compensatieovereenkomst zal worden bereikt. Autofabrikanten willen dat de EU onderhandelt en een akkoord bereikt.
- ▶ Wat betreft de componentenproductie zien we een licht herstel in de markt voor nieuwe voertuigen in West-Europa en beschikken we over goede uitgangsposities.
- ▶ We moeten infrastructuur voor spoorvervoer ontwikkelen. De snelheid van het goederenvervoer per spoor in Roemenië ligt ergens rond de 17-18 km/u
- ▶ We hebben investeringen nodig om bruggen te herbouwen. Met ReArm Europe bedoelen we niet alleen de automobiellindustrie, er zal ook een militaire industrie ontstaan. Er zullen logistieke ruimtes nodig zijn voor militaire doeleinden, niet alleen voor civiel gebruik. En we hebben bruggen nodig die enorme hoeveelheden vracht kunnen dragen.
- ▶ Infrastructuur is een concurrentie criterium en essentieel als we nieuwe investeringen naar ons land willen aantrekken.
- ▶ Er is geen enkele industriële sector ter wereld die een eindproduct produceert dat voor 100% uit componenten uit één land bestaat, zelfs niet uit China.



**Radu Dinescu , secretaris-generaal van de Roemeense Unie voor Wegvervoerders (UNTRR)**

- ▶ **Infrastructuur is belangrijk als we deze goed kunnen gebruiken. Toetreding tot Schengen verminderde de verliezen van luchtvaartmaatschappijen met 2,5 miljard euro per jaar. Ik denk dat het ook tot directe buitenlandse investeringen zal leiden. Er zijn grote autobedrijven die niet naar Roemenië kwamen omdat het land niet in het Schengengebied ligt.**
- ▶ **Schengen is een verademing. We hebben 47.000 operators en 177.000 vrachtwagens. 67.000 vrachtwagens zijn bestemd voor de relatie met de EU.**
- ▶ **Polen heeft 160.000 chauffeurs van buiten de EU. Litouwen heeft 106.000 chauffeurs van buiten de EU. Roemenië heeft er 1.500. Ik denk dat we aan bepaalde thema's moeten werken waarmee we diensten kunnen verlenen aan Europeanen, en niet alleen aan Europeanen.**
- ▶ **We hebben een tekort van 35.000-40.000 chauffeurs. Er zijn 355.000 certificaten voor goederenvervoerders en 77.000 voor personenvervoer. Er zijn 365.000 tachograafkaarten uitgegeven. Slechts 268.000 mensen werken in Roemenië.**

► De EC kondigde de redding van de auto-industrie aan, maar tegelijkertijd de verplichting voor transportbedrijven om elektrische voertuigen aan te schaffen. Een nieuwe elektrische vrachtwagen kost 360.000 euro. Een oude elektrische vrachtwagen kost 120.000 euro.

Een normale vrachtwagen van 5 jaar oud die internationaal wordt gebruikt, is niet meer 20.000 euro waard.



**Adrian Humă , hoofd automotive, transport en logistiek, ING**

► Ook al heeft Roemenië de trein op het gebied van elektrische voertuigen enigszins gemist, voor ons zijn er nog twee heel belangrijke treinen: autonome voertuigen en waterstof-elektromotoren. Er komen hier de komende tijd hele grote projecten aan en het is goed om ons te positioneren.

► De rentetarieven vertoonden een dalende trend, maar door de omringende gebeurtenissen is deze trend vertraagd, omdat er sprake is van een zeer hoge inflatiedruk. Maar het is geld voor projecten die voor de toekomst zijn.

► Banken financieren de productie van auto's of zelfs van rollend materieel.

- ▶ De autonome voertuigindustrie kent een jaarlijkse groeivoet van ongeveer 30%. Het is enorm. Als ook het regelgevende aspect wordt opgelost, hebben we daar grote kansen. Er is al industrie op dit gebied, de bedrijven zijn niet heel bekend, maar ze produceren wel.
- ▶ Het zou een goed moment zijn voor ons als land om een batterijenproject te starten.
- ▶ Gezien de huidige ontwikkelingen valt de automobielsector, net als de vastgoedsector, onder de categorie 'onder observatie' van banken. Dat wil niet zeggen dat we niet financieren, maar we kijken wel zorgvuldiger naar toekomstige projecten.
- ▶ Amerikaanse tarieven vormen een veel grotere bedreiging voor de VS dan voor de EU.



**Kristof Schils , commercieel directeur, ELI Parken**

- ▶ We moeten het transport diversifiëren, niet alleen over de weg of per spoor, maar ook wat betreft intermodale terminals en logistiek. Het is een ecosysteem. Jarenlang hadden we maar 50 km snelweg, nu hebben we 200 km. Maar misschien hebben we wel snelwegen nodig, en niet alleen snelwegen. Misschien is het zuiniger.

- We zien interesse in investeringen. We zien meer regionale ontwikkeling, niet alleen in Boekarest. We zien investeringen in de Moldavische corridor, in Iași en Bacău, en in Oradea, na binnenkomst in Schengen. Er is groei in de consumenten-, retail- en FMCG-sector, maar ook bij de productiebedrijven.
- We hebben 200.000 m<sup>2</sup> in portefeuille en 30-40.000 m<sup>2</sup> in ontwikkeling, in Boekarest en Ploiești. De huurprijs bedraagt 4,5-5 euro/vierkante meter. We willen binnen 3-4 jaar de 500.000 m<sup>2</sup> bereiken.
- Vroeger werden magazijnen gebouwd voor landelijke distributie, nu zien we regionale distributie. Ik hoop dat we in de toekomst ook hier Europese distributiecentra zullen zien.
- Het project in Boekarest ligt in Buftea, tussen A3 en A1. Ik denk dat daar in de toekomst een nieuw logistiek knooppunt zal komen. Bij de locatiekeuze letten wij heel goed op de infrastructuur en nutsvoorzieningen. Wij installeren ook zonnepanelen.



**Matei Ladea , medeoprichter van Omnia Capital**

- Vorig jaar hebben we in Duitsland het dochterbedrijf Dumagas GmbH geopend. Sinds de oprichting hebben we in acht maanden tijd een omzet van 20 miljoen euro gerealiseerd.

- ▶ **De bureaucratie is in Duitsland 5-10 keer erger dan in Roemenië.**
- ▶ **In Duitsland wordt er van alle kanten op arbeiders gejaagd. Het maakt niet uit hoeveel u betaalt, er is altijd wel iemand die meer betaalt. Er zijn gebieden met een overdreven logistieke dichtheid, waar iedereen werkt. Daarom staat er overal dat ze chauffeurs aannemen en "bied ons het salaris waarvoor je wilt werken".**
- ▶ **We hebben 150 chauffeurs in Duitsland kunnen aannemen. 95% komt uit Roemenië, de rest zijn Roemeense chauffeurs die al in Duitsland woonden.**
- ▶ **We hebben directe contracten met Mercedes, met de Schwarz-groep in Roemenië, met de Schwarz-groep in Duitsland, met Jaguar Land Rover en met Ford Craiova.**
- ▶ **Vorig jaar hebben we ook een vestiging in Italië geopend, van waaruit we vanuit Italië willen exporteren. We hebben klanten in het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Spanje en Duitsland naar wie we exporteren. Ook proberen we een lijn tussen Roemenië en West-Europa te stabiliseren, nu Schengen onze voorwaarden heeft verbeterd.**
- ▶ **Voor Ford Craiova verzorgen wij de logistiek voor auto-onderdelen die in productie gaan. De onderdelen zijn bij ons, wij zorgen voor het transport, de opslag, het verzamelen, de verwerking en de just-in-time levering ervan aan de productielijn.**



**Sorin Chinde , vice-president, GRAMPET Group**

► **Infrastructuur in het algemeen brengt ontwikkeling. Of het nu gaat om weginfrastructuur, snelwegen of spoorweginfrastructuur. De spoorweginfrastructuur in Roemenië laat inderdaad te wensen over. Het volgt op 30 jaar van verschrikkelijke onderfinanciering.**

► **De modernisering van de 829 kilometer lange corridor van Curtici naar Constanța begon in 2001. Na 25 jaar is nog niet eens de helft ervan gemoderniseerd.**

► **Met uitzondering van twee dwarsliggerfabrieken importeren wij alle benodigde materialen. Spoorwegen, automatisering en signalering, technische oplossingen.**

► **Hongarije heeft veel geïnvesteerd in de spoorwegsector, het land heeft een zeer goede infrastructuur voor goederenvervoer. Een treinreis door Hongarije duurt 12 uur en in Roemenië duurt het 2 dagen.**

► **Nadat het snelwegprogramma is afgerond, waarschijnlijk ergens tussen 2030 en 2032, verwacht ik dat er massaal zal worden geïnvesteerd in het spoorweggebied.**

► **De Green Deal stelt dat in 2030 30% van het wegvervoer naar het spoor moet zijn overgebracht. Deze overstap betekent een toename van 200% van het volume dat via het spoor wordt vervoerd.**

► **Grampet's investeringsbudget voor 2025 bedraagt 50 miljoen euro en is gericht op tankwagons en modernisering van locomotieven. Wij zijn bezig met het moderniseren van een terminal, in samenwerking met een lokale overheid.**



**Andrei Koszti, partner, Simon, Iuga & Partners**

- ▶ **In 2016 beschikte Roemenië over 747 km aan snelweg en 1,5 miljoen vierkante meter aan industriële ruimte. In 2025 zal er 1.269 km aan snelweg zijn en zal er nog eens 475 km bijkomen. De voorraad moderne industriële ruimtes zal 8 miljoen vierkante meter bedragen. Dit betekent dat 1.000 km snelweg 6 miljoen vierkante meter aan extra industriële oppervlakte heeft opgeleverd.**
- ▶ **Dit jaar bereiken we 8 miljoen vierkante meter aan moderne ruimtes. Om de omvang te begrijpen, hebben we het over een plaats ter grootte van de stad Sinaia.**
- ▶ **Roemenië positioneert zichzelf als distributiecentrum. Er zijn al bedrijven die zich hier gevestigd hebben en die op de Balkan en in de omgeving van Azië distribueren. Ik bedoel Istanbul, maar dat hoeft niet.**
- ▶ **We worden steeds aantrekkelijker voor productiegebieden. Als het tot nu toe niet lukte om de productie precies op tijd en in de juiste volgorde op te leveren, zijn er nu al investeerders en bedrijven die productiecentra willen openen met Schengen.**
- ▶ **Willen we terug naar de industrie van de jaren 2000, toen we prachtige T-shirts maakten in Botoșani of in een Zara-fabriek in Focșani? Of willen we verder met displays, vliegtuigen, datacenters en de zelfrijdende-auto-industrie?**

► Zolang we leren om professioneler te worden en de belangen van de klant met de grootste zorg behartigen, is de kans groot dat we Polen, Hongarije, Bulgarije en andere buurlanden in Oost-Europa kunnen verslaan.



**Laurentiu Duică , managing partner en mede-oprichter, Winstone Real Estate Services**

► Vijf jaar geleden hadden we 1,8 miljoen vierkante meter logistieke ruimte en we zeiden dat we de 8 miljoen vierkante meter zouden bereiken. Toen leek het onmogelijk, maar eind 2025 zullen we dat niveau hoogstwaarschijnlijk bereiken.

► Wij hebben 76 industrieparken en Polen heeft er ongeveer 300.

► In ons land bent u als investeerder op bedrijventerreinen afhankelijk van de burgemeester en gemeenteraad. Ik bedoel, je geeft een projectontwikkelaar een industrieterreintitel voor 49 jaar, maar ik ben naar ze toe gegaan met een wetsvoorstel en heb voorgesteld om een belasting op gebouwen in te voeren. Die belasting mag niet 0% zijn, maar ook niet 1,3-1,4% zoals een burgemeester in de buurt van Boekarest doet. Stel een duidelijk tarief vast, zodat we het weten en voorspelbaar zijn.

- Wij handelen alleen in of hebben alleen ruimtes in portefeuille die eigendom zijn van ontwikkelaars. In werkelijkheid moeten we ook rekening houden met de magazijnen die niet in ons portfolio zitten. Ik schat dat we ruim 14 miljoen vierkante meter aan moderne klasse A-magazijnen hebben, zoals wij ze willen noemen.
- Als we bespreken hoe we de komende vijf jaar 15 miljoen vierkante meter aan moderne logistieke ruimtes kunnen realiseren, zullen we ongetwijfeld meer dan ooit afhankelijk zijn van de infrastructuur.
- Er zijn ook nieuwe projectontwikkelaars op de markt, met een grote bereidheid om zowel speculatief te ontwikkelen als grond te kopen, omdat ze geen baat hebben bij een grondportefeuille.



**Valentin Coca , nationaal verkoopdirecteur, Autonom Lease**

- De automarkt zal in 2025 licht stagneren. Er is veel onzekerheid. Mensen vragen om offertes, overleggen, maar de beslissing blijft altijd even uit. De retailmarkt wacht op het Rabla-programma, dat is uitgesteld ten opzichte van 2024. We zullen zien of het in mei van start gaat. In de B2B-sector zijn het degenen die zich moeten ontwikkelen die dat blijven doen, de anderen staan een beetje op de wachtlijst.

► Ook in het kleine logistieke gebied, waar meer dan 50% van het binnenlandse transport plaatsvindt, heerst onzekerheid. Er zijn ook bepaalde marktregels die problemen veroorzaken. Er zijn distributeurs in de snelgroeiende sector die de steden niet in kunnen met voertuigen van 7,5 ton. Er zijn industrieterreinen in steden waar distributeurs niet kunnen komen.

► We zien dat er interesse is op het gebied van elektrificatie. Helaas is het Rabla-programma niet bedoeld voor operationele leasemaatschappijen, en dit heeft invloed op de penetratiegraad van elektrische auto's.

► Tesla is een interessante auto, maar er komen concurrenten uit China en Europa. Wij willen diversifiëren. We hebben elektrische auto's nodig en ik denk dat ze de beste oplossing zijn in de stad. We zijn in gesprek met alle importeurs in Roemenië. Toen ik Tesla kreeg, was het op dat moment de beste berekening.

► We denken erover om auto's die nog in leven zijn, uit te brengen. Wij kunnen ze tegen een concurrerende prijs op de markt brengen. Het is onderdeel van de circulaire economie.