

CZU: 339.5:061.1 EU:656.2

<https://doi.org/10.59295/mpdnwe2024.19>

## FACILITATING TRADE IN THE EUROPEAN UNION THROUGH THE PROMOTION OF RAILWAY TRANSPORT

**STANCU Florin**

PhD international student, Romania

Doctoral School of Legal and Economic Sciences

[florin.stancu@gmail.com](mailto:florin.stancu@gmail.com)

ORCID iD: 0009-0003-0763-067

**Purpose of the Article:** The article investigates the role of railway transport in enhancing trade within the European Union (EU). It emphasizes the potential of rail transport to improve connectivity, reduce transportation costs, and support sustainable economic growth. By focusing on the promotion of railway systems, the study highlights how EU member states can improve the efficiency of goods movement and contribute to environmental goals.

**Methodology:** The research is based on an analysis of statistical data related to the volume of trade carried by rail in different EU countries. It includes case studies and reviews of policies that national governments have implemented to promote railway transport. The study also examines the challenges of expanding railway infrastructure and the impact on both domestic and cross-border trade flows.

**Conclusions:** The article concludes that promoting railway transport can significantly strengthen trade relations within the EU and enhance the region's global competitiveness.

**Originality:** This study offers a detailed analysis of railway transport's impact on trade facilitation within the EU, combining statistical data and case studies. It also explores the intersection of transportation policy and sustainable trade development, contributing to a deeper understanding of how rail infrastructure development can influence trade dynamics.

**Keywords:** Railway transport, European Union, trade facilitation, sustainability, transport policy, cross-border trade, infrastructure development.

### Introducere

Exportatorii și importatorii europeni sunt responsabili pentru 22% din comerțul mondial, iar procedurile vamale moderne și armonizate sunt esențiale pentru eficiența comerțului internațional. Acordul OMC privind facilitarea comerțului (TFA), intrat în vigoare la 22 februarie 2017, simplifică și clarifică procedurile de import și export, îmbunătățind transparența și reducând posibilitatea corupției [6]. Uniunea Europeană joacă un rol principal în implementarea și promovarea TFA, oferind asistență tehnică și dezvoltarea capacităților. Facilitarea comerțului a devenit o prioritate pe agenda OMC din decembrie 1996, culminând cu semnarea acordului la Conferința ministerială de la Bali din 7 decembrie 2013 [10]. Acordul a fost ratificat de 112 membri OMC și a intrat în vigoare în 2017. În plus, facilitarea comerțului și aspectele vamale sunt incluse în acordurile cu țări terțe și colaborarea cu organizații internaționale, cum ar fi Organizația Mondială a Vămilelor (OMD) [11]. Comisia Europeană oferă consiliere și asistență tehnică pentru proiecte de facilitare a comerțului, subliniind importanța acestui domeniu în strategia sa de creștere și dezvoltare economică. Întârzierile birocratice reprezintă o povară semnificativă pentru comerțul transfrontalier, iar facilitarea comerțului – incluzând simplificarea, modernizarea și armonizarea proceselor de export și import – a devenit o problemă de maximă importanță pentru sistemul comercial mondial. În cadrul Conferinței ministeriale de la Bali din 2013, membrii OMC au finalizat Acordul de Facilitare a Comerțului (TFA), care a intrat în vigoare la 22 februarie 2017, după ratificarea sa de către două treimi din membrii OMC [7].

TFA conține dispoziții menite să accelereze circulația, eliberarea și vămuirile mărfurilor, inclusiv a celor în tranzit, și stabilește măsuri pentru o cooperare eficientă între autoritățile vamale și alte autorități relevante. De asemenea, prevede asistență tehnică și consolidarea capacităților în acest domeniu, asigurând astfel sprijinul necesar pentru țările în curs de dezvoltare și cele mai puțin dezvoltate. Estimările sugerează că implementarea integrală a TFA ar putea reduce costurile comerciale cu o medie de 14,3% și ar putea stimula comerțul global cu până la 1 trilion de dolari anual, având un impact deosebit de benefic asupra economiilor celor mai sărace. Un mecanism a fost creat pentru a asigura că țările în curs de dezvoltare și cele mai puțin dezvoltate primesc asistența necesară pentru a beneficia de TFA. Asistența tehnică este oferită de OMC, membrii OMC și alte organizații interguvernamentale, inclusiv Banca Mondială, Organizația Mondială a Vămilor și Conferința Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare (UNCTAD). În iulie 2014, OMC a lansat Acordul privind Facilitarea Comerțului, facilitând aplicarea TFA. Comitetul pentru Facilitarea Comerțului supraveghează implementarea TFA și oferă un forum pentru abordarea problemelor și preocupărilor legate de facilitarea comerțului. Țările dezvoltate au angajat să aplice imediat părțile substanțiale ale TFA, în timp ce țările în curs de dezvoltare și cele mai puțin dezvoltate au primit perioade de tranziție și suport suplimentar pentru implementare.

Transportul feroviar joacă un rol vital în economia Uniunii Europene, depășind cu mult simpla deplasare a oamenilor și a mărfurilor. Impactul său economic se manifestă printr-o rețea complexă de efecte. În primul rând, generează efecte **directe** prin crearea de locuri de muncă în operarea trenurilor și gestionarea infrastructurii feroviare, adăugând valoare economiei prin aceste activități. Apoi, transportul feroviar stimulează efecte **indirecte** prin intermediul relațiilor cu furnizorii de echipamente feroviare, servicii de mentenanță și alte sectoare conexe, precum și prin investițiile masive în infrastructură, cum ar fi construcția de linii ferate și tuneluri. Mai mult, efectele **induse**, generate de cheltuielile angajaților din sectorul feroviar, contribuie la rândul lor la dinamizarea economiei. Nu în ultimul rând, efectele **extinse** se resimt la nivelul întregii economii prin reducerea costurilor și a timpilor de transport, ceea ce influențează pozitiv piețele muncii și ale produselor, și prin efectele de aglomerare, care favorizează dezvoltarea afacerilor locale și a piețelor imobiliare. Așadar, transportul feroviar este un motor important al economiei UE, cu beneficii care se extind mult dincolo de sectorul său specific [3, p.17].

**Transportul feroviar în cadrul Uniunii Europene: context și importanță.** Electrificarea rețelelor feroviare din Europa a avansat semnificativ între 1990 și 2022, ponderea liniilor electrificate crescând de la 40,2% la 56,9% în UE. Portugalia, Grecia, Finlanda, Danemarca, Luxemburg, Franța și Belgia au înregistrat cele mai mari progrese, în timp ce Irlanda a avut o creștere minimă. Turcia a avansat considerabil dintre țările candidate. Luxemburg și Belgia au cele mai ridicate rate de electrificare, în contrast cu Irlanda și statele baltice, care au rate scăzute. Elveția are o electrificare aproape completă, iar Georgia și Muntenegru au, de asemenea, rate ridicate, în timp ce Albania, Moldova și Kosovo nu au linii electrificate [2].

În ceea ce privește liniile cu două sau mai multe căi, UE a înregistrat o creștere de la 32,0% la 40,5% între 1990 și 2022. Grecia, Spania și Franța au extins semnificativ acest tip de infrastructură, Spania având cea mai mare creștere în kilometri. Lituania, Irlanda, Slovenia și Estonia au avut ușoare scăderi. Belgia și Țările de Jos au cele mai mari proporții de linii cu mai multe căi, în timp ce Estonia, Croația, țările nordice și unele țări estice au proporții mai mici. Norvegia este similară țărilor nordice, iar unele țări candidate nu au sau au foarte puține astfel de linii. Există o corelație între factorii geografici, activitatea economică și dezvoltarea liniilor cu mai multe căi.

Transportul feroviar reprezintă un element esențial al economiei regionale și transfrontaliere, având capacitatea de a susține mobilitatea populației și mărfurilor, de a stimula comerțul și de a reduce disparitățile economice dintre regiuni. În documentul *Analiză cuprinzătoare a conexiunilor feroviare transfrontaliere existente și a legăturilor lipsă la frontierele interne ale UE* subliniază că, deși Uniunea Europeană și statele EFTA dispun de 365 de conexiuni feroviare transfrontaliere, doar 202 dintre acestea

sunt operaționale, iar din acestea, doar 57 îndeplinesc standardele necesare pentru a fi considerate complet funcționale. Această situație reflectă lipsuri semnificative în infrastructura feroviară și utilizarea sa, afectând în mod direct potențialul economic al regiunilor implicate [9].

În regiunile de frontieră, transportul feroviar joacă un rol-cheie în reducerea izolării economice și sociale, contribuind la crearea de conexiuni esențiale între piețe și populații. Cu toate acestea, accesul limitat la transport feroviar de pasageri rămâne o provocare semnificativă, doar 44% din populația din aceste regiuni beneficiind de astfel de servicii. Această realitate evidențiază necesitatea unor intervenții strategice, atât prin investiții în modernizarea infrastructurii, cât și prin implementarea unor politici orientate către reducerea barierelor administrative și tehnice care împiedică interoperabilitatea.

În plus, transportul feroviar are un impact semnificativ asupra sustenabilității. Reabilitarea și revitalizarea liniilor feroviare nu doar că promovează o mobilitate ecologică, dar contribuie și la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, oferind astfel o alternativă eficientă din punct de vedere al protecției mediului. Proiecte de succes, precum MI.CO.TRA. între Italia și Austria, demonstrează că o infrastructură feroviară modernizată poate spori mobilitatea transfrontalieră, reduce presiunea asupra transportului rutier și sprijini coeziunea economică între regiunile implicate.

Rolul strategic al transportului feroviar este consolidat prin integrarea sa în rețelele TEN-T, care susțin mobilitatea transfrontalieră și facilitează schimburile economice între statele membre. Cu toate acestea, multe legături feroviare transfrontaliere rămân în afara acestor coridoare prioritare, ceea ce limitează accesul lor la finanțări europene. O abordare mai incluzivă a politicilor de finanțare și planificare este crucială pentru valorificarea deplină a potențialului acestor legături.

În concluzie, transportul feroviar reprezintă o resursă strategică pentru dezvoltarea regională și transfrontalieră, iar revitalizarea sa necesită o abordare integrată care să combine investițiile în infrastructură, eliminarea barierelor administrative și promovarea sustenabilității. Consolidarea acestui sector poate transforma regiunile de frontieră în poluri de creștere economică, contribuind la o Uniune Europeană mai conectată și mai sustenabilă.

Transportul feroviar joacă un rol central în atingerea obiectivelor de mediu și durabilitate, având un impact semnificativ asupra eficienței energetice și a reducerii emisiilor de carbon. Pentru ca trenurile să devină o opțiune de transport mai atractivă, reducerea consumului energetic al vehiculelor și infrastructurii feroviare este esențială. Acest lucru nu doar că scade costurile pentru operatori și utilizatori, dar aduce și beneficii importante pentru mediu, contribuind la decarbonizarea sectorului.

Un aspect crucial pentru sustenabilitatea transportului feroviar îl constituie programul *Shift2Rail*, care a dezvoltat metode standardizate pentru estimarea consumului de energie și identificarea soluțiilor eficiente energetic [1]. Proiectul a evidențiat inovații precum utilizarea trenurilor alimentate cu baterii electrice (BEMU), înlocuirea trenurilor diesel cu vehicule electrice și hidrogen, precum și îmbunătățirea sistemelor HVAC prin tehnologii cu pompe de căldură și agenți frigorifici naturali. Aceste măsuri au demonstrat o reducere a consumului de energie cu până la 30% pentru trenurile de marfă și 10% pentru trenurile de pasageri.

Decarbonizarea transportului feroviar reprezintă o prioritate, fiind susținută de măsuri precum electrificarea liniilor feroviare, conversia trenurilor diesel la baterii sau hidrogen și utilizarea energiei regenerabile în stațiile feroviare. În prezent, aproximativ 60% din rețeaua feroviară europeană este electrificată, dar completarea acestui proces pe rutele neelectrificate, în special cele de marfă, este esențială pentru creșterea sustenabilității.

Pe lângă eficiența energetică, inovațiile în domeniul aerodinamicii și al managementului traficului contribuie semnificativ la reducerea emisiilor și a consumului de energie. Spre exemplu, integrarea sistemelor automate de conducere și optimizarea containerelor pentru trenurile intermodale au demonstrat beneficii semnificative. Totodată, programul *Shift2Rail* a inclus măsuri pentru reducerea

zgomotului și vibrațiilor, utilizând simulări avansate și metode de separare a surselor de zgomot, pentru a minimiza impactul asupra comunităților din apropierea căilor ferate.

În concluzie, transportul feroviar reprezintă un instrument esențial în tranziția către un sistem de transport mai sustenabil. Prin reducerea emisiilor de carbon, creșterea eficienței energetice și implementarea inovațiilor tehnologice, acesta contribuie în mod direct la combaterea schimbărilor climatice și la îmbunătățirea calității vieții în regiunile traversate. Aceste inițiative consolidează rolul transportului feroviar ca pilon al dezvoltării durabile.

**Metodologie.** Pentru a analiza rolul transportului feroviar în facilitarea comerțului în Uniunea Europeană, metodologia acestui studiu combină analiza statistică, studiile de caz și revizuirea politicilor publice. Datele statistice din surse oficiale, precum Eurostat, au fost utilizate pentru a examina tendințele volumului de mărfuri transportate pe calea ferată în ultimul deceniu. Studiile de caz au evidențiat exemple de bune practici, precum electrificarea liniilor, integrarea transfrontalieră și utilizarea tehnologiilor digitale. Analiza politicilor publice a explorat măsurile legislative și strategice pentru modernizarea infrastructurii și reducerea emisiilor. Identificarea provocărilor, precum lipsa interoperabilității, și propunerea soluțiilor, precum extinderea rețelelor multimodale, au completat cercetarea. Această abordare integrată evidențiază impactul transportului feroviar asupra eficienței comerțului și sustenabilității economice.

**Analiza datelor și rezultate.** Transportul feroviar de marfă din Uniunea Europeană are o importanță deosebită în comerțul regional și internațional, însă evoluția sa în perioada 2013-2023 reflectă atât tendințe pozitive, cât și provocări semnificative. Între 2013 și 2018, performanța transportului feroviar de marfă a cunoscut o creștere constantă, ajungând la un maxim de 410 miliarde tone-kilometri (tkm) în 2018 [8]. Această creștere indică un progres în utilizarea infrastructurii feroviare pentru transportul de mărfuri, sprijinită de strategii și politici europene.

Cu toate acestea, în 2019 și 2020, sectorul a înregistrat scăderi marcante, de 2,2% și, respectiv, 8,4%. Pandemia de COVID-19, care a impus măsuri restrictive începând cu martie 2020, a avut un impact semnificativ asupra volumului transporturilor feroviare, deși impactul a fost mai redus comparativ cu transportul de pasageri. Redresarea a avut loc în 2021, când performanța a crescut cu 8,9%, atingând aproape nivelurile dinainte de pandemie, la 400 miliarde tkm. Cu toate acestea, această tendință pozitivă nu a continuat, scăderea fiind evidentă în 2022 (-0,5%) și 2023 (-4,9%), când volumul a ajuns la 378 miliarde tkm [4].

La nivel trimestrial, analiza detaliată evidențiază variații semnificative. În primele două trimestre din 2022, s-au înregistrat creșteri de 3,3% și 1,0% față de aceleași perioade din 2021, dar această tendință s-a inversat în trimestrul al patrulea din 2022, când a fost observată o scădere de 5,8%. În 2023, declinul s-a accentuat, cu scăderi în fiecare trimestru comparativ cu anul precedent: -5,4% în T1, -9,2% în T2, -7,5% în T3 și -5,7% în T4.

Aceste fluctuații subliniază vulnerabilitățile sectorului feroviar de marfă în fața schimbărilor economice și sociale, dar și nevoia unor investiții strategice în infrastructură, tehnologii moderne și politici de susținere. În plus, scăderile recente evidențiază necesitatea unui accent mai mare pe sustenabilitate și integrarea eficientă a transportului feroviar în lanțurile logistice internaționale. Regiunile și țările care prioritizează transportul feroviar pot beneficia de reducerea emisiilor de carbon și de o mobilitate economică sporită.

Evoluția volumului comerțului transportat pe calea ferată în Uniunea Europeană reflectă schimbări semnificative în utilizarea acestui mod de transport pentru comerțul internațional, atât în termeni de valoare, cât și de cantitate. În ciuda contribuției sale reduse în comparație cu alte moduri de transport, transportul feroviar rămâne un element esențial pentru anumite tipuri de bunuri și rute specifice.

Conform datelor din 2023, transportul feroviar a reprezentat doar 1,5% din valoarea exporturilor extra-UE și 1,3% din valoarea importurilor. În termeni de volum, cota sa este mai semnificativă, deși tot

limitată comparativ cu transportul maritim și rutier. În perioada analizată, utilizarea transportului feroviar pentru comerț internațional a fost influențată de factori precum proximitatea geografică, tipologia mărfurilor și infrastructura disponibilă [5].

Statele membre din Europa Centrală și de Est, precum Cehia și Slovenia, au înregistrat cote mai ridicate de utilizare a transportului feroviar datorită poziției lor strategice pe coridoarele logistice eurasiatice. Totuși, transportul feroviar a rămas marginalizat în multe alte țări, preferința fiind acordată transportului rutier pentru flexibilitatea sa, iar celui maritim pentru volumele mari de mărfuri transportate.

În ciuda acestor limitări, transportul feroviar are un potențial ridicat de creștere, mai ales prin investițiile în electrificarea liniilor, modernizarea infrastructurii și extinderea rețelelor transfrontaliere. Dezvoltarea unor coridoare feroviare eficiente ar putea contribui la reducerea emisiilor de carbon și la consolidarea comerțului sustenabil, în conformitate cu obiectivele de mediu ale Uniunii Europene.

Astfel, evoluția transportului feroviar în comerțul internațional evidențiază atât constrângerile actuale, cât și oportunitățile viitoare de a integra acest mod de transport într-un sistem logistic global sustenabil și eficient.

**Politici de succes pentru promovarea transportului feroviar.** Politicile de succes pentru promovarea transportului feroviar în statele membre ale Uniunii Europene ilustrează angajamentul guvernelor de a transforma acest mod de transport într-o opțiune mai atractivă și sustenabilă, atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri. Reformele legislative, investițiile strategice și utilizarea tehnologiilor avansate au fost esențiale pentru a crește utilizarea transportului feroviar și pentru a-l poziționa ca o componentă cheie a unei economii durabile.

Un exemplu remarcabil îl constituie separarea gestionării infrastructurii de operațiunile feroviare, o reformă adoptată de multe state membre în conformitate cu directivele europene. Această măsură a permis accesul egal la infrastructură pentru operatorii privați, stimulând astfel competiția și inovația. Țări precum Germania și Franța au demonstrat eficiența acestei abordări prin modernizarea extinsă a liniilor feroviare, inclusiv a celor de mare viteză, care conectează rapid și eficient principalele centre economice.

Un alt aspect crucial îl reprezintă subvențiile și stimulentele financiare oferite de guverne pentru a încuraja utilizarea transportului feroviar. Polonia, de exemplu, a implementat scheme de subvenționare care reduc costurile pentru operatori și utilizatori, sprijinind astfel transferul mărfurilor de pe șosele pe calea ferată. Această politică nu doar că a contribuit la decongestionarea traficului rutier, dar a și redus semnificativ emisiile de gaze cu efect de seră.

Pe lângă acestea, digitalizarea a jucat un rol esențial în creșterea eficienței și a experienței utilizatorilor. Introducerea sistemelor moderne de management al traficului și a biletelor electronice în mai multe state membre a îmbunătățit considerabil accesibilitatea și operabilitatea rețelelor feroviare.

Aceste inițiative reflectă o viziune comună a statelor membre pentru integrarea transportului feroviar în tranziția ecologică a Uniunii Europene. Prin colaborarea între guverne, sectorul privat și instituțiile europene, transportul feroviar a devenit nu doar mai eficient, ci și o soluție de încredere pentru provocările economice și de mediu ale secolului XXI. Rezultatele acestor politici demonstrează potențialul sectorului de a contribui la dezvoltarea sustenabilă și la reducerea impactului transportului asupra mediului.

**Concluzii și recomandări.** Transportul feroviar în Uniunea Europeană a demonstrat un potențial considerabil în susținerea unei economii sustenabile, reducerea emisiilor de carbon și facilitarea comerțului internațional. Politicile implementate de statele membre au evidențiat progrese importante, precum modernizarea infrastructurii, adoptarea tehnologiilor inovatoare și promovarea competiției în sectorul feroviar. Totuși, aceste inițiative sunt încă umbrite de provocări majore, cum ar fi lipsa interoperabilității transfrontaliere și disparitățile în finanțarea proiectelor feroviare.

Un element central al succesului transportului feroviar îl reprezintă investițiile strategice în modernizarea și extinderea rețelelor. Electrificarea liniilor, alături de utilizarea energiei regenerabile, a contribuit la reducerea semnificativă a amprentei de carbon a sectorului. În același timp, digitalizarea sistemelor de operare și implementarea soluțiilor tehnologice, precum biletele electronice și managementul inteligent al traficului, au îmbunătățit eficiența și atractivitatea transportului feroviar atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri.

Cu toate acestea, lipsa interoperabilității între rețelele naționale și barierele administrative continuă să limiteze potențialul transportului feroviar transfrontalier. Aceste obstacole subliniază necesitatea unei colaborări mai strânse între statele membre pentru crearea unui cadru unitar care să faciliteze conectivitatea transfrontalieră. De asemenea, implicarea utilizatorilor finali, prin campanii de informare și inițiative educaționale, poate spori gradul de conștientizare a beneficiilor transportului feroviar.

Pentru a valorifica pe deplin potențialul acestui sector, Uniunea Europeană trebuie să intensifice investițiile în modernizarea coridoarelor logistice, să sprijine cercetarea și dezvoltarea în domeniul tehnologiilor inovatoare și să încurajeze integrarea transportului feroviar în lanțurile logistice multimodale. Aceste acțiuni nu doar că vor transforma transportul feroviar într-o opțiune mai eficientă și sustenabilă, dar vor contribui și la crearea unei economii mai reziliente și mai bine conectate la nivel european. Prin aceste eforturi comune, transportul feroviar poate deveni un factor decisiv în realizarea obiectivelor economice, sociale și de mediu ale Uniunii Europene.

#### **Bibliografie:**

1. About S2R. <https://rail-research.europa.eu/about-shift2rail/>
2. Characteristics of the railway network in Europe. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Characteristics\\_of\\_the\\_railway\\_network\\_in\\_Europe](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Characteristics_of_the_railway_network_in_Europe)
3. ECORYS. *The Economic Footprint of Railway Transport in Europe*. Bruxelles: Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), 2014, 90 p., p.17
4. EU rail freight transport performance decreased in 2023 compared with the previous year. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway\\_freight\\_transport\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics)
5. Eurostat. *International trade in goods by mode of transport*. Statistics Explained, data extracted in June 2024. Luxemburg: Publications Office of the European Union. Accesat pe 15/11/2024. Disponibil la: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/65101.pdf>
6. Facilitarea comerțului. [https://taxation-customs.ec.europa.eu/trade-facilitation\\_en](https://taxation-customs.ec.europa.eu/trade-facilitation_en)
7. Members accepting the Protocol of Amendment to insert the WTO Trade Facilitation Agreement into Annex 1A of the WTO Agreement. [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_agreeacc\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_agreeacc_e.htm)
8. Railway freight transport statistics. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway\\_freight\\_transport\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics)
9. Sippel, L., Nolte, J., Maarfield, S., Wolff, D., Roux, L. *Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders: Final report*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2018, 160 p., doi: 10.2776/69337
10. The Trade Facilitation Agreement: An overview. [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfatheagreement\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfatheagreement_e.htm)
11. Trade facilitation — Cutting “red tape” at the border. [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_introduction\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_introduction_e.htm)