

Prof. univ. dr. GHEORGHE CARAIANI

LOGISTICA EXPEDIȚIILOR INTERNATIONALE

Ediția a II-a



Copyright © 2007, 2009 **Editura Pro Universitaria**

Toate drepturile asupra prezentei ediții aparțin

Editurii Pro Universitaria

Nici o parte din acest volum nu poate fi copiată fără acordul scris al

Editurii Pro Universitaria

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

CARAIANI, GHEORGHE

Logistica transporturilor internaționale / prof. univ.

dr. Gheorghe Caraiani. - Ed. a 2-a - București : Pro

Universitaria, 2009

Bibliogr.

ISBN 978-973-129-420-9

CAPITOLUL 1

TRANSPORTURILE ȘI DEZVOLTAREA ECONOMICĂ

A. Istoricul activității de transport

● în antichitate și evul mediu, datorită caracterului limitat al producției și circulației mărfurilor, transporturile se desfășurau în strânsă legătură cu activitatea de comerț.

● în epoca modernă s-au perfecționat mijloacele și căile de transport.

● transporturile au ajuns să se separe ca o ramură economică de sine stătătoare.

B. Obiectul și importanța activității de transport

● transporturile reprezintă „sistemul circulației al întregii economii”.

● constituie o importantă ramură a producției materiale.

● obiectivul activității de transport constă în deplasarea în spațiul de călători și mărfuri.

● transportul reprezintă un domeniu important al activității economico – sociale.

● contribuie la dezvoltarea diviziunii sociale a muncii.

● constituie un factor activ de atragere la viața social – economică a tuturor localităților țării.

C. Particularitățile activității de transport

● reprezintă o continuare a activității productive, în sfera circulației.

● reprezintă un consum intermediar, față de consumul final, la destinație.

● în transporturi creându-se servicii.

● efectul util creat prin deplasarea mărfurilor, reprezintă consumul valorilor de întrebuințare produse în activitatea de transport.

● transportul este un mare consumator de spațiu.

● clasificarea transporturilor:

● după obiectul activității;

● după mijloacele de transport folosite;

● în raport de arie geografică;

● în raport de forma de proprietate asupra mijloacelor de transport;

● în funcție de forța motrice propulsatorie.

D. Rolul și locul transporturilor în sistemul relațiilor economice internaționale

● o latură importantă a producției materiale.

● rolul de deplasare a mărfurilor, influențează hotărâtor și celelalte ramuri ale economiei mondiale, inclusiv comerțul internațional.

● transporturile economice internaționale pot fi considerate aparatul circulator al întregii economii mondiale.

- transporturile internaționale contribuie:
 - realizarea acordurilor interstatale de cooperare economică;
 - realizarea unui sistem de distribuție cât mai apropiat de necesitățile beneficiarilor de import;
 - introducerea în circuitul mondial a tuturor zonelor de pe glob prin crearea posibilităților de realizare a datoriei statelor de participare la diviziunea internațională a muncii;
 - păstrarea, conservarea proprietăților fizice și chimice precum și a altor caracteristici a mărfurilor pe perioada deplasării lor de la producători până la beneficiari finali.
- factorii care influențează dinamica creșterii capacității de transport:
 - rapiditatea cu care se diversifică producția de bunuri materiale determină modificări structurale în schimburile internaționale;
 - lărgirea schimburilor economice între state;
 - creșterea numărului partenerilor comerciali;
 - repartizarea inegală pe plan mondial al factorilor de producție;
 - dezvoltarea în ritm intens a schimburilor de mărfuri pe plan internațional a determinat și sporirea preocupărilor pentru organizarea activității de depozitare și manipulare a mărfurilor;
 - contribuie la realizarea strategiei desfacerii mărfurilor pe plan internațional;
 - influență hotărâtoare asupra activității de comerț internațional o au transporturile și din punct de vedere al calității serviciilor prestate de către participanții la expedițiile internaționale;
 - o parte a comerțului invizibil, transporturile contribuie în mod direct la echilibrarea balanței de plăți externe a unei țări.

CAPITOLUL 2

POLITICA UNIUNII EUROPENE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

2.1. Aspecte generale

Element esențial în funcționarea unor economii moderne, transporturile se confruntă cu o contradicție permanentă între o societate mereu în căutarea unei mobilități crescânde și o opinie publică care suportă din ce în ce mai puțin întârzierile cronice și calitatea mediocră a prestărilor oferite de anumite servicii. Ca urmare a unei cereri de transport în continuă creștere, Comunitatea nu poate răspunde acestora doar prin construirea de noi infrastructuri și deschiderea unor noi piețe de desfacere. Dublul imperativ pe care îl reprezintă lărgirea și dezvoltarea durabilă așa cum au fost stabilite în cadrul Consiliului european de la Göteborg impune o optimizare a sectorului transporturilor. Un sistem de transport modern trebuie să fie un sistem durabil în același timp din punct de vedere economic, social și al mediului natural

Trebuie să fim conștienți, prin proiectarea viitorului acestui sector, de importanța sa economică. Acest sector reprezintă, incluzând toate cheltuielile, aproximativ 1.000 miliarde euro, deci mai mult de 10% din produsul intern brut. Tot acesta are mai mult de 10 milioane de angajați. De asemenea, creează infrastructuri și tehnologii al căror cost pentru societate nu trebuie neglijat. Acest lucru datorită importanței investițiilor din transporturi, dar și a rolului determinant în cadrul creșterii economice, pe care autorii Tratatului de la Roma le prevăzuseră prin realizarea unei politici comune stabilite pe baza unor reguli specifice. Pentru mai mult timp, Comunitatea Europeană nu a știut sau nu a vrut să aplice politica comună a transporturilor prevăzută prin Tratatul de la Roma (Titlul V – Transporturi – Articolele 70 – 80 ale Tratatului Comunității Europene stabilesc regulile de bază aplicabile transportului internațional în cadrul statelor membre). Consiliul de miniștri a fost incapabil timp de 30 de ani să transforme în acțiuni concrete propunerile Comisiei. În fapt, aceasta reprezintă o constatare a lipsurilor Consiliului, făcută de către Curtea de Justiție în anul 1985, care a obligat statele membre să accepte legiferarea acesteia de către Comunitate.

Tratatul de la Maastricht a întărit bazele politicii instituționale și bugetare ale politicii transporturilor. Pe de o parte, majoritatea calificată a fost înlocuită, în principiu, cu unanimitatea, chiar dacă acest prim principiu de vot domină încă instanțele Consiliului de Miniștri. Parlamentul European, prin puterile de care dispune în cadrul procedurilor de codecizie, constituie, în ceea ce-l privește, un element indispensabil în procesul de adoptare a deciziilor, după cum a demonstrat-o, în decembrie 2000, decizia istorică de deschidere completă în 2008

a pieței tarifelor feroviare. Pe de altă parte, Tratatul de la Maastricht a introdus conceptul de rețea transeuropeană, care a permis dezvoltarea unui plan al infrastructurii de transport la nivel european, ce beneficiază de susținere financiară comunitară.

Pe aceste baze, prima carte albă a Comisiei privind „dezvoltarea viitoare a politicii comune a transporturilor” a fost publicată în decembrie 1992. Cea mai mare parte a acestui document era dedicată deschiderii pieței transporturilor.

2.2. Principalele orientări incluse în Cartea Albă în perioada 2001-2005

Măsurile propuse în cartea albă pot fi prezentate după cum urmează:

2.2.1. Reechilibrarea modurilor de transport

A. Îmbunătățirea calității sectorului rutier

- Armonizarea legislativă a activității de control și a sancțiunilor a fost finalizată în anul 2001, cu scopul de a:
 - ▶ promova eficacitatea și uniformitatea interpretării, aplicării și a activității de control a legislației existente în domeniul transporturilor rutiere;
 - ▶ determina responsabilitatea angajatorului pentru anumite infracțiuni comise de conducătorii autovehiculelor;
 - ▶ armoniza condițiile de imobilizare a unui autovehicul;
 - ▶ crește numărul de controale pe care statele membre sunt obligate să le efectueze (în prezent, 1% din numărul de zile lucrătoare) pentru a verifica respectarea timpului de lucru și de repaus al conducătorilor de autovehicule.
- Păstrarea atractivității profesiei rutiere prin promovarea competențelor necesare și prin garantarea unor condiții de muncă adecvate.
- Armonizarea clauzelor minime ale contractelor cu privire la activitatea de transport pentru a permite revizuirea tarifelor în cazul cheltuielilor (de exemplu, carburanții).

B. Revitalizarea sectorului feroviar

- Asigurarea deschiderii progresive a pieței feroviare în Europa. Comisia a prezentat în acest scop la sfârșitul anului 2001 un al doilea pachet de măsuri pentru sectorul feroviar, care prevede:
 - ▶ deschiderea piețelor naționale de mărfuri navigației de coastă;
 - ▶ un înalt nivel de securitate al rețelei feroviare prin intermediul unei reglementări stabilite în mod independent și a unei definiții clare a responsabilităților fiecărui operator;

- ▶ actualizarea directivelor cu privire la interoperabilitate pentru toate elementele rețelei feroviare de mare viteză și convențională;
- ▶ deschiderea progresivă a transporturilor internaționale de călători;
- ▶ promovarea unor măsuri care să asigure calitatea serviciilor feroviare și drepturile pasagerilor. În particular, o directivă va fixa condițiile de despăgubire în caz de întârziere sau de lipsuri. De asemenea, vor fi propuse alte măsuri cu privire la dezvoltarea de indicatori de calitate a serviciilor, cu privire la condițiile contractuale, transparența informației pentru pasageri și la mecanismele de reglare judiciară a conflictelor;
- ▶ îmbunătățirea securității feroviare prin introducerea unei directive și prin crearea unei structuri comunitare de interoperabilitate și de securitate feroviară;
- ▶ susținerea realizării de noi infrastructuri, și în special de noi linii feroviare pentru transportul de mărfuri.
- ▶ instaurarea unui dialog cu industriile feroviare în cadrul unui acord voluntar, cu scopul reducerii poluării mediului.

C. Controlul creșterii transporturilor aeriene

- Punerea în aplicare până în anul 2004, în cadrul conceptului de cer unic:
 - ▶ a unui organism de reglementare puternic care să dispună de resurse suficiente și autonome în raport cu diversele interese și care să fie capabil să definească obiectivele necesare creșterii traficului și garantării securității;
 - ▶ a unui mecanism care să permită militarilor să își păstreze capacitatea defensivă prin exploatarea posibilităților de cooperare, pentru a crește eficacitatea organizării spațiului aerian la nivel global;
 - ▶ a unui dialog social cu partenerii sociali, prin schimbul de experiență cu alte domenii, concentrarea pe politica comună în domeniul aerian având o incidență socială considerabilă. Acest dialog ar putea conduce la formarea unor acorduri între organizații;
 - ▶ a unei cooperări cu Eurocontrolul care, prin competențele și experiența acumulată în domeniu, va permite dezvoltarea și gestionarea unor reglementări comunitare;
 - ▶ a unui sistem de supraveghere, de inspecție și de sancționare care să asigure aplicarea efectivă a reglementărilor.

- Refacerea în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale a sistemului de taxare din transportul aerian, precum și determinarea unei modalități de aplicare a taxelor pe kerosen până în anul 2004.
- Abordarea, în anul 2002, a problemei viitorului aeroporturilor, pentru:
 - ▶ o mai bună exploatare a capacităților existente;
 - ▶ refacerea sistemului costurilor aeroportuare;
 - ▶ integrarea sectorului aerian;
 - ▶ identificarea nevoii de noi infrastructuri aeroportuare.
- Modificarea în anul 2003 a sistemului de atribuire a planșelor orare, cu scopul de a crește accesul pe piață, ținând cont în același timp de necesitatea de a reduce incidența aeroporturilor asupra mediului înconjurător.
- Negocierea cu S.U.A. a unui acord aerian transatlantic comun care să înlocuiască actualele acorduri de tip „open skies”.

D. Adaptarea sistemului maritim și fluvial

- Dezvoltarea infrastructurilor necesare realizării unor veritabile autostrăzi maritime.
- Simplificarea cadrului legislativ cu privire la transportul maritim și fluvial, punând accentul în special pe crearea de ghișee unice pentru formalitățile administrative și vamale și pe regruparea tuturor actorilor prezenți în lanțul logistic.
- Propunerea unui cadru legislativ pentru activitatea de control a securității pasagerilor îmbarcați pe nave ce realizează croaziere în Europa, pentru a elimina sau limita riscurile de atentate.
- Îmbunătățirea reglementărilor cu privire la securitatea maritimă în cooperare cu Organizația Maritimă Internațională și Organizația Internațională a Muncii, prin:
 - ▶ integrarea regulilor sociale minime ce trebuie respectate;
 - ▶ dezvoltarea unui veritabil sistem european de gestiune a traficului maritim.
- Favorizarea întoarcerii unui număr din ce în ce mai mare de nave sub pavilion comunitar, având drept sursă de inspirație experiența acumulată în materie socială sau fiscală, prin propunerea în anul 2002 a unor măsuri de taxare pe tonaj.
- Îmbunătățirea situației transporturilor fluviale prin:
 - ▶ uniformizarea prescripțiilor tehnice la ansamblul rețelei comunitare de căi navigabile până în anul 2002;
 - ▶ armonizarea mai completă a certificatelor navelor la ansamblul rețelei comunitare de căi navigabile, inclusiv Rinul. În acest sens, Comisia a făcut deja o propunere în anul 2002:

- ▶ armonizarea condițiilor în materie de timp de repaus, ale membrilor echipajului, a condițiilor necesare pentru compunerea unui echipaj și privind alegerea planșelor orare de navigație a vaselor fluviale.

E. Legarea modurilor de transport

- crearea în anul 2003 a unui nou program de promovare de soluții alternative în sectorul rutier (Marco Polo), care ar putea beneficia de un buget de 30 de milioane de euro pe an în vederea demarării proiectelor comerciale
- propunerea efectuată în anul 2003 a unui nou cadru comunitar, în vederea dezvoltării meseriei de intermediar în transportul de mărfuri și a standardizării unităților de transport și a tehnicilor de încărcare a mărfurilor.

2.2.2. Eliminarea nodurilor de aglomerație

- Revizuirea, efectuată în anul 2001, a conceptului de rețea transeuropeană pentru eliminarea nodurilor de aglomerație, prin încurajarea coridoarelor prioritare transportului de mărfuri, a realizării unei rețele rapide pentru pasageri, prin modificarea listei „Essen” prin adăugarea altor proiecte, cum ar fi:
 - ▶ Calea ferată de mare capacitate de traversare a Munților Pirinei;
 - ▶ Trenul de mare viteză / transport combinat Europa de Est Paris – Stuttgart – Viena;
 - ▶ Podul tunel Fehmarnbelt între Germania și Danemarca;
 - ▶ Proiectul de navigare pe satelit Galileo;
 - ▶ Îmbunătățirea navigației pe Dunăre între Straubing și Vilshofe;
 - ▶ Linia feroviară Verona-Napoli, inclusiv ramura Bolonia-Milano;
 - ▶ Interoperabilitatea feroviară a rețelei iberice de mare viteză.
- Creșterea în 2001 la 20% a ratei minime de intervenție financiară a bugetului rețelei transeuropene pentru principalele noduri de aglomerație, inclusiv pentru cele care există la frontierele cu țările candidate la aderare;
- Prezentarea în anul 2004 a unui produs de rețea transeuropeană de o mai mare amploare, care să includă rețelele țărilor candidate la aderare, să introducă conceptul de autostrăzi maritime și noi propuneri de capacități aeroportuare, și să întărească coeziunea teritorială la scară continentală.
- Aplicarea unui cadru comunitar cu scopul de a utiliza veniturile

rezultate din taxarea itinerariilor concurente, pentru realizarea de noi infrastructuri, în special feroviare.

- Armonizarea normelor minime de securitate pentru tunelurile rutiere și feroviare ce aparțin rețelei transeuropene.

2.2.3. Plasarea utilizatorilor infrastructurilor în centrul politicii transporturilor

A. Securitatea rutieră

- Fixarea ca obiectiv pentru Uniunea Europeană, reducerea la jumătate, până în anul 2010, a numărului de decedați pe drumurile europene.
- Armonizarea, până în anul 2005, pentru transportul comercial internațional, a reglementărilor referitoare la activitatea de control și la sancțiuni, în special cele privitoare la excesul de viteză și de alcool la volan, aplicate pe rețeaua rutieră transeuropeană.
- Stabilirea unei liste cu locurile periculoase de pe magistralele transeuropene (puncte negre) și armonizarea semnalizării acestora.
- Obligarea constructorilor de autocare ca toate locurile din vehicule să fie prevăzute cu centuri de securitate, directiva ce prevede acest fapt fiind în vigoare încă din anul 2003.
- Prevenirea comportamentului periculos și dezvoltarea schimbului de experiență în vederea încurajării acțiunilor de formare și de educare, în special pentru tinerii conducători auto. Continuarea eforturilor contra flagelului alcoolului la volan, și propunerea de soluții în privința drogurilor sau a medicamentelor.
- Dezvoltarea unei metodologii la nivel european pentru a încuraja desfășurarea de anchete tehnice independente, de exemplu prin crearea unei comisii de experți independenți în cadrul Comisiei.

B. Costurile reale pentru utilizator.

- În anul 2002 a fost propusă o directivă-cadru, care a stabilit principiile și structura de taxare a utilizatorului infrastructurilor, la care a fost adăugată o metodologie comună de fixare a nivelului de taxare, în contrapartidă cu eliminarea taxelor existente, fiind permise în acest fel finanțările încrucișate.
- Întărirea coerenței sistemului fiscal, prin aplicarea, începând cu anul 2003, unei taxe unice pentru carburanții profesionali utilizați în transportul rutier.
- Prezentarea în 2002 a unei directive care să garanteze interoperabilitatea mijloacelor de plată din cadrul rețelei rutiere transeuropene.