

UNELE ASPECTE ALE CARACTERISTICILOR TEHNICO-ECONOMICE ALE TRANSPORTULUI AUTO INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI

M. Toderăș

Universitatea Tehnică a Moldovei

INTRODUCERE

Transporturile se prezintă în prezent ca o ramură fundamentală, ce se dezvoltă odată cu alte ramuri ale economiei și reflectă transformările care au loc în întregul sistem al economiei mondiale.

Transportul auto, ca ramură, are o influență deosebită asupra structurii economice și sociale din orice stat și concurează cu succes cu alte moduri de transport, în special transporturile de mărfuri în cadrul relațiilor economice externe. În aceste condiții, se observă că pe an ce trece transportul auto valorifică un volum tot mai mare de mărfuri transportate, intrând treptat într-o concurență dură cu principalul său concurent – transporturile feroviare.

1. STAREA ȘI PROBLEMELE DEZVOLTĂRII TRANSPORTULUI

În literatura de specialitate, transportul este caracterizat ca un cost direct adăugat la prețul produsului și orice reducere a costurilor de transport va determina o creștere a profitului, presupunând că prețul va rămâne constant. După cum menționează economiștii, ponderea cheltuielilor de transport constituie în mediu 5-6% din prețul de vânzare cu amănuntul recomandat al produsului [5].

În urma cercetărilor realizate de către Ministerul Transporturilor din Marea Britanie, s-a stabilit că mai mult de 80% din cantitatea de mărfuri transportate revin transportului auto, din ele 70% – la distanțe până la 40 km, 10% – la distanțe de la 80 până la 160 km și numai 6% – la distanțe de peste 160 km [6].

În Japonia, de exemplu, majoritatea transporturilor de mărfuri la distanțe de până la 200 km sunt efectuate cu transportul auto, iar la distanța de peste 200 km – cu transportul feroviar.

În Franța de către transportul auto au fost valorificate mai mult de 800 mln. tone (25% din volumul total de mărfuri transportate) la distanțe de până la 50 km, 105 mln. tone – la distanțe între 50-150 km și numai 59 mln. tone la distanțe mai mari de 150 km.

În SUA la distanțe până la 320 km cu transportul auto se transportă 75% din volumul total de mărfuri [7].

De către transportul auto al Republicii Moldova în anul 2002 mărfurile au fost transportate la distanța medie de 66 km, iar la rutele internaționale – la distanța de peste 236 km [8].

Potrivit datelor statistice în prezent pe plan mondial circulă din 603,8 mln. unități de transport, 141,7 mln. sunt destinate transportului de mărfuri. Din ele 3/4 sunt concentrate în Europa și America de Nord, unde se transportă anual aproximativ 20 miliarde tone de încărcături [1]. Transportul auto în Europa asigură 79% din volumul transporturilor de marfă, față de numai 11% pentru calea ferată, fiind principalul mod de transport în țările Uniunii Europene [2].

Pe plan mondial, perspectiva dezvoltării în dinamică a transportului auto corespunde cu prognozele pe termen lung, care practic garantează că până în anul 2015 va crește numărul de autovehicule, precum și se va dezvolta rețeaua de drumuri. Anual parcul autovehiculelor de transport de mărfuri se înnoiește cu 9% (față de cel de persoane – 7%) [3].

Dezvoltarea accelerată a transporturilor auto favorizează un șir de factori tehnico-economici, ce creează avantaje însemnate și distanțează tot mai mult principalii săi concurenți, mai ales, în ceea ce privește transporturile de mărfuri.

Pentru a crea un cadru rațional procesului de evaluare care urmează e necesar să apreciem esența, avantajele și dezavantajele transportului auto. Transportul auto se prezintă ca o formă de transport terestru, care asigură deplasarea în spațiu a mărfurilor și călătoriilor cu ajutorul mijloacelor de transport autopropulsate (camion, cap tractor, autocar) și al mijloacelor tractate (remorci, semiremorci). Cercetările arată că transportul auto are mai multe avantaje în comparație cu alte forme de transport. Cele mai evidente sunt:

- ✓ Cu ajutorul autovehiculelor rutiere se pot organiza transporturi directe de la furnizor la destinatar, evitându-se transbordările intermediare.
- ✓ La transporturi pe distanțe mari, cum sunt cele internaționale, rulajul mijloacelor de transport auto este de 2 ori mai mare decât cel al

vagoanelor de cale ferată (3 curse pe lună față de numai 1,5 curse), ceea ce contribuie la dezvoltarea proceselor de producție și desfacere și la creșterea eficienței utilizării autovehiculelor.

- ✓ Mijloacele auto pot asigura livrări succesive de partide mici, la termeni stabiliți, care-l scutesc pe beneficiar să creeze stocuri. Astfel, se omite deprecierea mărfii în timpul depozitării, blocarea unor importante fonduri bănești în stocuri prea mari și se creează posibilitatea utilizării lor în alte scopuri.
- ✓ Autovehiculele rutiere pot fi ușor reorientate în mers, în funcție de conjunctura pieței externe sau de alte considerente. Un frigider cu legume, care trebuie să livreze marfa la București, poate fi reorientat relativ repede în parcurs spre un alt oraș din România, unde prețurile sunt mai avantajoase.
- ✓ Producerea sau achiziționarea mijloacelor auto necesită investiții specifice mai mici, iar pregătirea conducătorilor auto se realizează cu cheltuieli mai reduse și într-un timp mai mic decât la celelalte tipuri de transport.

Cu toate acestea, transportului auto îi sunt caracteristice și unele dezavantaje: capacitatea de transport relativ redusă (în comparație cu cea a trenurilor de marfă sau a navelor comerciale), determină costuri specifice pe t-km de câteva ori mai mari decât în transportul feroviar și naval; transportul auto este eficient doar la distanțe mici; transportul auto este afectat în mod deosebit de actuala criză energetică pe plan mondial, întrucât consumă combustibili costisitori și greu de produs; gradul de poluare a mediului înconjurător la transportul auto este mai mare decât la celelalte tipuri de transport.

În prezent se pune accentul influenței transportului auto asupra vieții economico-sociale ale societății, inclusiv și asupra ecologiei. Condițiile de participare a transportului auto la traficul internațional de mărfuri, inclusiv aspectele protecției mediului și siguranței rutiere, sunt reglementate de Convenția de la Viena din 1968 și de Acordul de la Viena din 1971, care a fost actualizată la Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport din Germania, Austria, Elveția cu scopul concretizării cerințelor minime față de transportul auto privind eliminarea substanțelor toxice.

Limitele maxime de eliminare a substanțelor toxice până în 1993 au fost destul de scăzute (43% pentru oxizi de azot și 60% pentru monoxizi și carburi). În perioada 1993-1996 aceste limite au devenit mai exigente (22% și 18%). Dar din faptul că transportul auto este cel mai utilizat tip de

transport în traficul internațional de mărfuri, lui îi revin 89% din totalul substanțelor toxice emise de toate tipurile de transport.

Ameliorarea condițiilor de transport trebuie să devină unul din obiectivele strategice ale statului. Dacă în țările din Vest investițiile sunt orientate preponderent la dezvoltarea infrastructurii de transport, apoi la noi – la completarea parcului unităților de transport. Astfel, la sfârșitul secolului trecut, pentru reparația și construcția drumurilor s-au investit 73 mln. lei, iar pentru achiziționarea mijloacelor de transport comerciale – 78 mln. lei, și personale – 66 mln. lei. Potrivit informațiilor Departamentului Statistică și Sociologie, aceste date au crescut pentru anii 2000-2005.

Infrastructura slab dezvoltată duce la scăderea eficienței transportului auto. Aceasta se întâmplă din cauză creșterii cheltuielilor de combustibil, a creșterii intensității uzurii mijloacelor de transport. Ca rezultat, costul transporturilor crește de 4-5 ori.

Specialiștii au calculat că din cauza stării proaste a drumurilor cheltuielile de exploatare a transportului auto au crescut pentru autoturisme proprii cu 20%, pentru camioane cu 21-22% și pentru autocare cu 24-25%. Pierderile numai la transporturile de mărfuri constituie circa 322 mln. lei [4] (fig. 1).

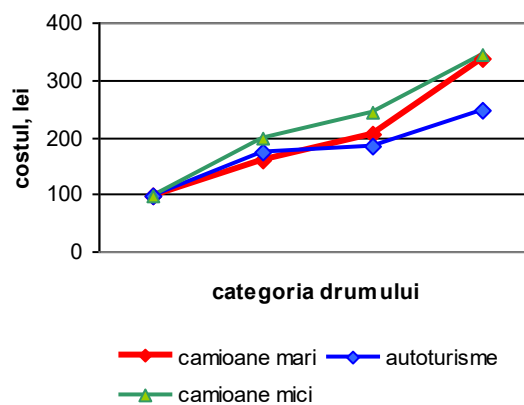


Figura 1. Influența stării drumurilor asupra costului transporturilor.

De asemenea, în condițiile creșterii ponderii și importanței societăților de transport mici și mijlocii, bine dotate din punct de vedere tehnic, cu mijloace de transport moderne, echipamente specializate și personal specializat, dezvoltarea cooperării între aceste societăți, influențează direct nivelul calitativ al produselor și serviciilor de transport realizate.

Concurența pe piețele internaționale și naționale precum și apariția unor produse și servicii din ce în ce mai complexe au determinat consumatorii să nu mai fie satisfăcuți doar de

certificatul de garanție a calității, emis de producător. În prețul produselor sau serviciilor, o pondere din ce în ce mai mare o capătă nivelul de garanții privind calitatea pe care o poate demonstra producătorul, pe întreg ciclul de viață a acestora.

Experiența mondială demonstrează că existența unor asemenea organisme de certificare a calității, care condiționează pătrunderea pe piețele internaționale, constituie un stimulent pentru cointeresarea întreprinderilor de transport auto în ridicarea nivelului calitativ al produselor sau serviciilor pe care le produc.

Toate acestea presupun însușirea unor metode moderne de organizare, disciplină tehnologică, asigurare la timp cu resursele materiale necesare, promovare a unor metode moderne de desfacere a produselor și serviciilor etc.

Investițiile în infrastructura transportului rutier ating interesele organelor publice locale, ale guvernului, organizațiilor de administrare a drumurilor, operatorilor de transport și clientelei acestuia, ale grupelor de cetățeni. Strategia de promovare a investițiilor trebuie să fie orientată spre formarea unei imagini pozitive și atractive a țării și la realizarea măsurilor promoționale destinate atragerii investițiilor conform practicii internaționale. Realizarea politicii de generare activă a investițiilor trebuie să se bazeze pe tehnica de promovare a acestora, care reprezintă atragerea investițiilor în anumite sectoare prioritare și specifice ale țării, infrastructura transporturilor rutiere și, în primul rând, drumurile, fiind unul dintre ele. Obiectivele strategice ale politicii investiționale urmează a fi: crearea unui cadru instituțional și juridic conform cerințelor actuale, accelerarea reformelor economice, crearea unui cadru juridic transparent, stabil și non contradictoriu.

CONCLUZII

Totuși, în Republica Moldova, rețeaua de drumuri auto nu corespunde cerințelor transportului internațional. Pentru a diminua pierderile economice considerabile la acest capitol și pentru a integra traseele autohtone în sistemul drumurilor transeuropene e necesar de a lua măsuri pentru a îmbunătăți infrastructura transportului rutier: drumurile, punctele de trecere la frontiere, centrele de deservire tehnică, terminalele de încărcături, modificarea bazei legislative în acest domeniu.

Din cele menționate rezultă că adoptarea deciziilor legate de transporturi sunt de o mare importanță pentru economia națională și se caracterizează prin complexitate.

Bibliografie

1. *Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America – 2001, United Nations. Vol.1, New York and Geneva.*
2. *Rucovodstvo MKAT po integraciji stran centralinooi i vostocinoi Evropy. Geneva, 1998.*
3. *Jurnal mejdunarodnogo expeditora i perevoycica. Izd. 1999 – 2001, Minsk.*
4. *Kratkii abtomobilinyi spravocinik NIIAT. Izd. Transport, Moskva, 1998.*
5. **Gattorna John L.** *Managementul logisticii și distribuției, p. 284, Teora, București, 2002.*
6. **Suhin Iu.** *Mejdunarodnye avtomobilinye perevozki i perspektivy ih razvitia. Moskva, ACMAP, 1995.*
7. *Spravocinye materialy dlea specialistov po perevoyke opasnyh gruzov na avtomobilinom transporte. Sankt Petersburg, UKC AKMAP, 2000.*
8. *Moldova în cifre, Departamentul Statistică și Sociologie, Chișinău, 2003.*

Recomandat spre publicare: 25.11.2005