

# ANALIZA TRANSPORTULUI MARITIM INTERNAȚIONAL PENTRU ANUL 2012

**Autor: Alina CERTAN**

**Coordonator științific: conf. univ. dr. st. econ. Tudor ALCAZ**

Universitatea Tehnică a Moldovei

**Abstract:** În tandem cu dezvoltarea economiei lumii și a comerțului exterior de bunuri, transporturile maritime internaționale continue să crească în 2012, la o rată mai rapidă ca în anul precedent. Întreținut mai mult pe comerțul cu containere sau în vrac, transportul maritim internațional a crescut cu aproximativ 7% în 2012, având volumul total de bunuri la 9,3 bilioane tone. Având parte atât de creșteri cât și de stagnări pe perioada ultimului deceniu, în transportul maritim apar noi tendințe, care par a fi viitorul acestui tip de transport și care influențează la modificarea structurii de organizare a comerțului internațional.

**Cuvinte cheie:** transport maritim internațional, flota maritimă comercială, căile de navigație, porturi maritime, deadweight tone, containere, terminale marfare.

În prezent, transportul maritim internațional de mărfuri asigură derularea a circa 80% după volum și 70 % după valoare din traficul mondial de mărfuri și este asigurată de către toate porturile maritime din întreaga lume. În cadrul comerțului maritim mondial, transportul maritim al petrolului deține supremația, el fiind urmat de mărfurile generale, minereu de fier, cărbune și cereale.

Transportul maritim este asigurat de către baza tehnico-materială și convențiile internaționale.

Baza tehnico-materială este alcătuită din:

- 1) flota maritimă comercială;
- 2) căile de navigație maritimă;
- 3) porturile maritime.

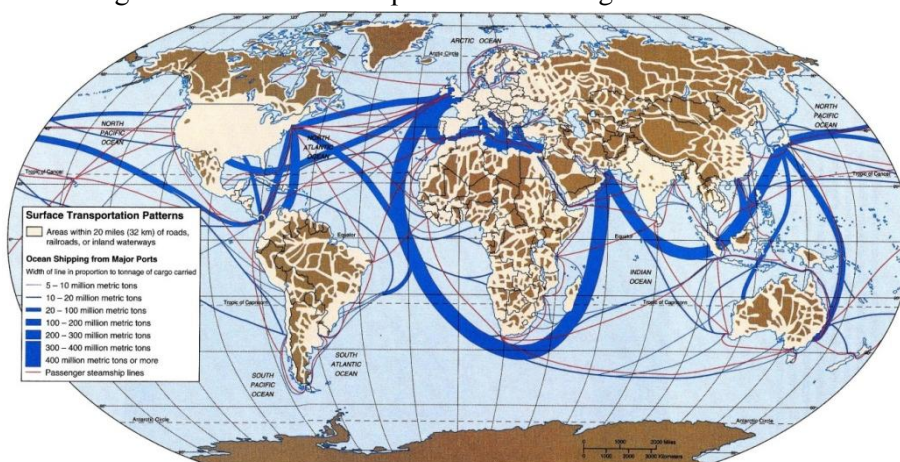
Principala componentă a bazei tehnico-materiale o constituie flota maritimă comercială, reprezentată de navele aparținând tuturor țărilor care asigură transportul maritim al mărfurilor ce fac obiectul schimburilor comerciale internaționale. În tabelul 1 sunt reprezentate numărul de unități de nave a unor țări din lume înregistrate până la data de 1 ianuarie 2012.

Mai mult de trei ani după criza economică și financiară, flota mondială continuă să se extindă și în anul 2012, ajungând la valoarea de 1,5 bilioane deadweight tone în ianuarie 2012, și o creștere de 37% în doar 4 ani. În această perioadă, datorită crizei mondiale, registrul de comenzi a scăzut cu o treime. China, Japonia și Coreea de sud, împreună alcătuiesc 93 % din tonajul livrat în 2012. Surplusului de nave reprezintă o adevărată concurență între armatori.

Flote comerciale ale lumii după flagul de înregistrare (unități)						
	Vrachiere	Nave container	Nave de mărfuri generale	Tancuri de petrol	Alte tipuri	Total
China	681	220	1048	512	1687	4148
Japonia	401	15	1465	623	3115	5619
Germania	5	278	84	37	464	868
Franța	5	26	57	55	676	819
Maria Britanie	47	202	339	174	1203	1965
S.U.A.	55	85	89	55	6177	6461
Australia	12	-	67	11	648	738
Canada	63	2	40	31	794	930
Singapore	286	346	205	779	1261	2877
România	-	-	5	6	69	80
Rusia	60	13	942	367	1980	3362
Republica Moldova	4	-	133	4	18	159
<b>Sub flag necunoscut</b>	116	13	1080	281	4674	6164
<b>Total în lume</b>	9816	5012	20530	11214	57733	104305

Căile navigabile oferă pentru toate navele, indiferent de pavilionul sub care circulă, largi posibilități de deplasare și condiții de utilizare optimă a acestora.

Cele mai importante rute maritime internaționale trec prin Oceanul Atlantic, Pacific, Indian, Marea Mediterană. Deasemenea canalele Panama și Suez, Strâmtoarea Gibraltar, Bosfor și Dardanele. În *figura 1* este reprezentată harta globului cu cele mai importante rute navigabile.



*figura1.* Rutele mondiale de transport

Dezvoltarea globală în 2012 a fost limitată de încetinirea transportului pe liniile maritime principale Est-Vest. Transportul pe rutele Oceanului Pacific au scăzut cu 0,5% pe când pe rutele Asia-Europene și trans-Atlantice s-au extins cu 6,3% și 5,7 % respectiv.

Porturile sunt adăposturi naturale sau artificiale situate în zona litoral, în bălți, golfuri, la gurile de vărsare ale fluviilor, de-a lungul fluviilor, care în urma ample lucrări hidrotehnice și industriale speciale, precum și a unor măsuri organizatorice corespunzătoare, pot asigura intrarea și ieșirea navelor, adăpostirea lor în caz de nevoie, aprovizionarea, întreținerea și repararea acestora și, în principal, efectuarea operațiilor implicate de transportul naval sau de destinația specifică a fiecărui port.

După tonajul de marfă, cele mai aglomerate porturi din lume sunt: Shanghai (China) – 590439 kilotone, Singapore (Singapore) – 531176 kilotone, Tianjin (China) – 459941 kilotone, Rotterdam (Olanda) – 434,551 kilotone, Guangzhou (China) – 431000 kilotone, Qingdao (China) – 372000 kilotone, Ningbo

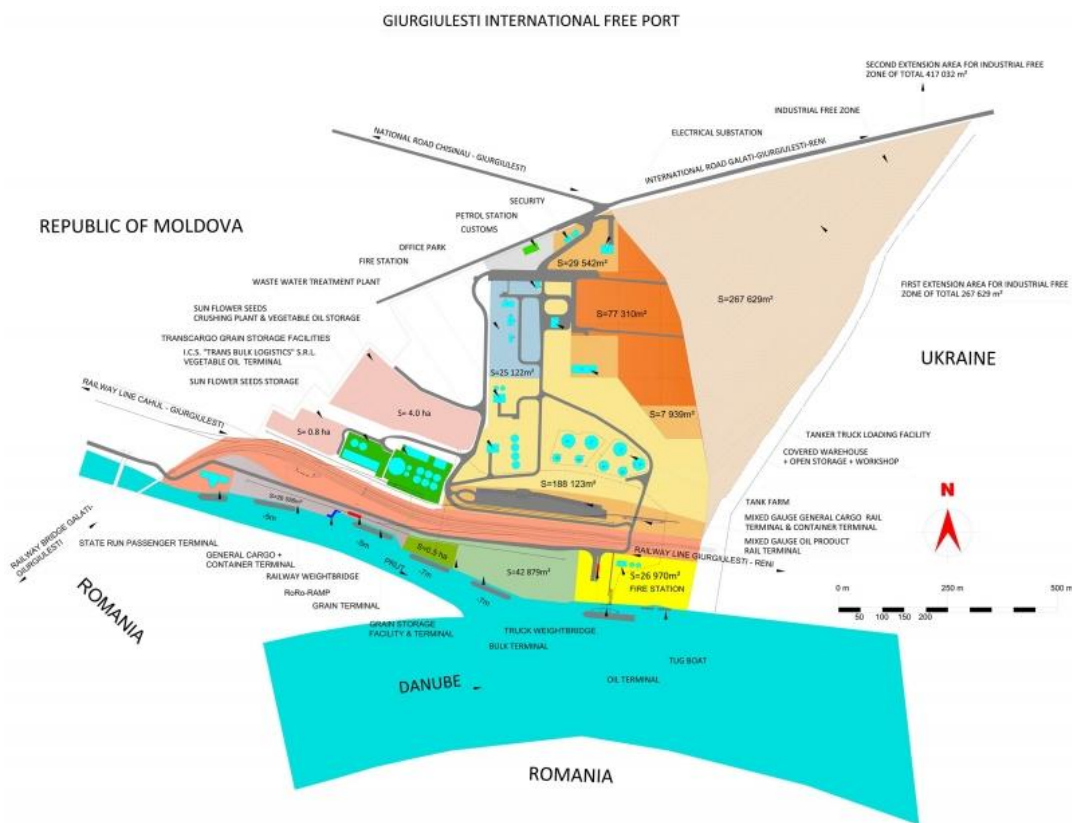
(China) – 348911 kilotone, Quinghuangdao (China) – 284600 kilotone, Busan (Coreea de Sud) – 281513 kilotone, Hong Kong (China) – 277444 kilotone, etc.

Republica Moldova deține un singur port maritim situat la km 133.8 (a 72.2 milă maritimă) de Marea Neagră pe fluviul Dunărea, Portul Internațional Liber Giurgiuilești (PILG).

Întreaga suprafață a Portului Internațional Liber Giurgiuilești (PILG) are statut de zonă economică liberă până în anul 2030. Grație amplasării sale pe Dunărea de Jos cu adâncimi disponibile ale apei de până la 7m, PILG este capabil să primească atât nave fluviale, cât și nave maritime. În acest context, PILG reprezintă pentru clienții săi:

- unicul punct fluvio-maritim direct de distribuție și transbordare în/din Republica Moldova
- un centru regional de logistică la frontiera Uniunii Europene cu acces la căile de comunicație terestră, feroviară, fluvială și maritimă, și
- zonă excelentă pentru dezvoltarea afacerii, datorită poziționării sale strategice, infrastructurii de transport trimodale, mediului de preț rentabil, precum și regimului fiscal și vamal unic.

Planul PILG este reprezentat în figura 2.



**figura 2 :** Planul Portului Internațional Liber Giurgiuilești

Pe teritoriul portului există terminale de acces a transportului feroviar și a transportului rutier, de asemenea terminale de mărfuri, care sunt împărțite în dependență de tipul mărfurilor: terminalul produselor petroliere, terminalul produselor cerealiere, terminalul de uleiuri vegetale, terminalul de mărfuri în vrac, terminalul de containere și mărfuri generale.

Societatea Danube Logistics a creat și administrează în cadrul Portului Internațional Liber Giurgiuilești o zonă pentru dezvoltarea afacerilor denumită Zona Economică Liberă Giurgiuilești (ZEL-G). In cadrul ZEL-G, investitorii au posibilitatea de a lua în locațiune terenuri, oficii, precum și spații de depozitare închise și deschise.

Datele preliminare indică că transportul maritim s-a menținut stabil în 2012 și a crescut cu aproximativ 7%, ajungând la un volum de 9,3 bilioane tone. Această expansiune a fost influențată de creșterea volumului de mărfuri generale, transportul cu containere și vrachiere, care au crescut respectiv cu 8,6 și 5,4 %.

Volumul de transportări cu tancherele rămân practic neschimbate, crescând cu mai puțin 1% din cauza scăderii volumului de țiței. Comerțul de produse de petrolul rafinat și gaz, împreună, au crescut cu 5,1%, în marea parte datorându-se transportului de Gaz Natural Lichifiat.

Cum este arătat în figura 3, care reprezintă transportul maritim global (exprimat în mln. tone), comerțul cu petrol numără aproximativ o treime din total. În decursul aceluiași an, mărfurile în vrac transportate cu vrachiere, containere și mărfurile generale țin celelalte două treimi din piață. În total, mărfurile în vrac transportate cu vrachiere majore constituie 41,6%, transportul cu containere 23,3% și cu vrachierele minore 20,8%. Restul 14,3% o constituie transportul de alte bunuri uscate inclusiv marfurile generale.

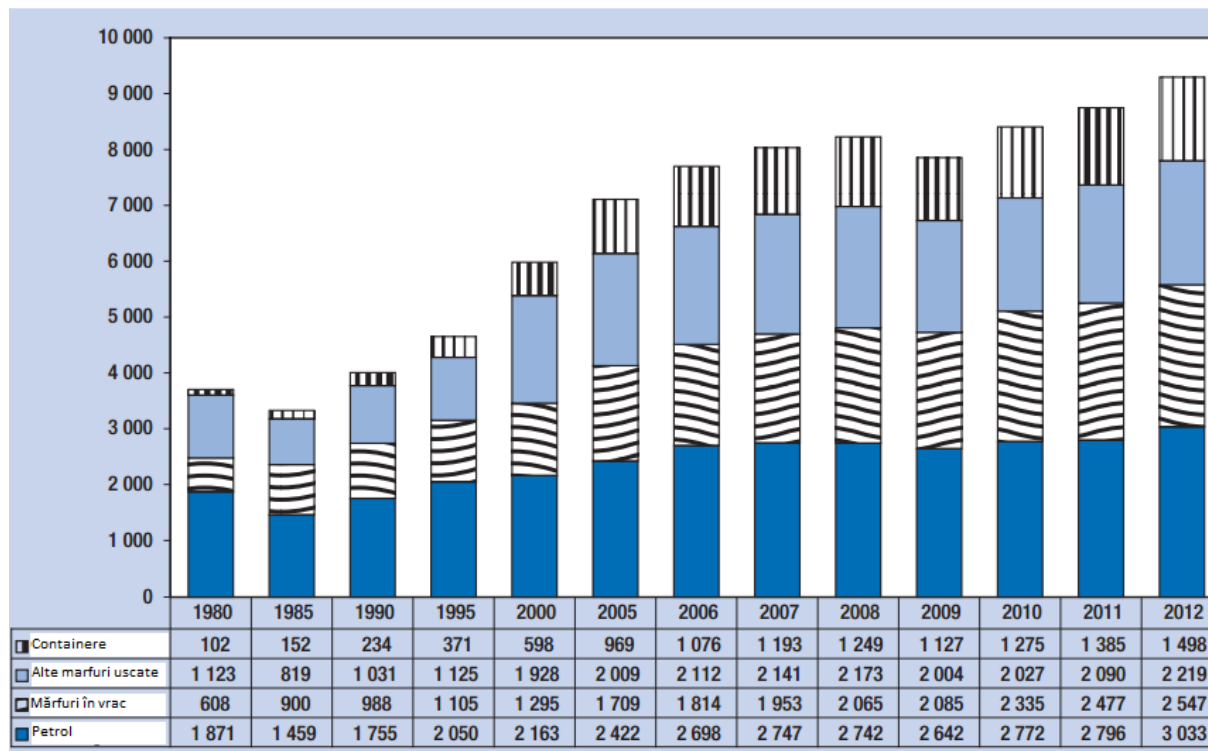


figura 3: Transportul maritim global (exprimat în mln. tone)

În 2012, 60% din volumul total de transport maritim se porneau din țările în curs de dezvoltare, dintre care 57% a fost livrată pe teritoriul acestora. Țările în curs de dezvoltare acum reprezintă jucătorii principali atât ca exportatori cât și importatori. În figura 4 este reprezentat cota-parte a transportului maritim (2012) pe regiuni.

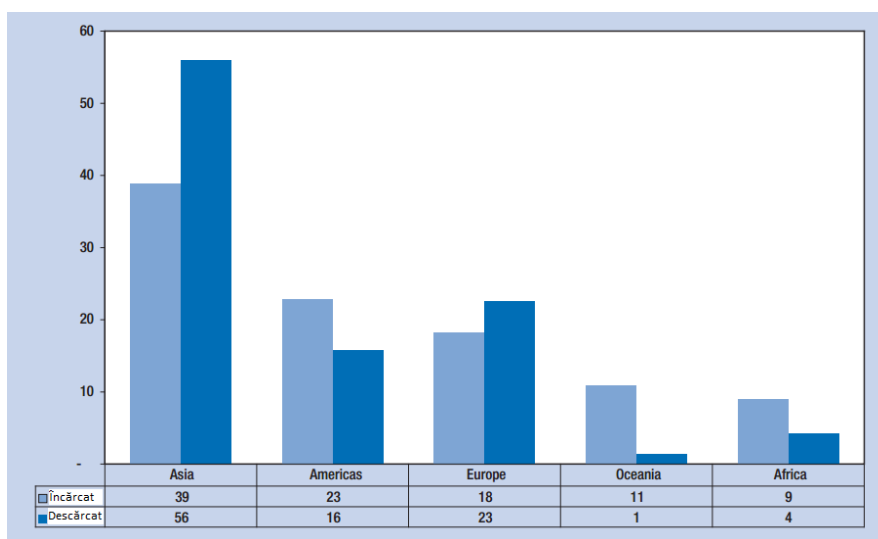
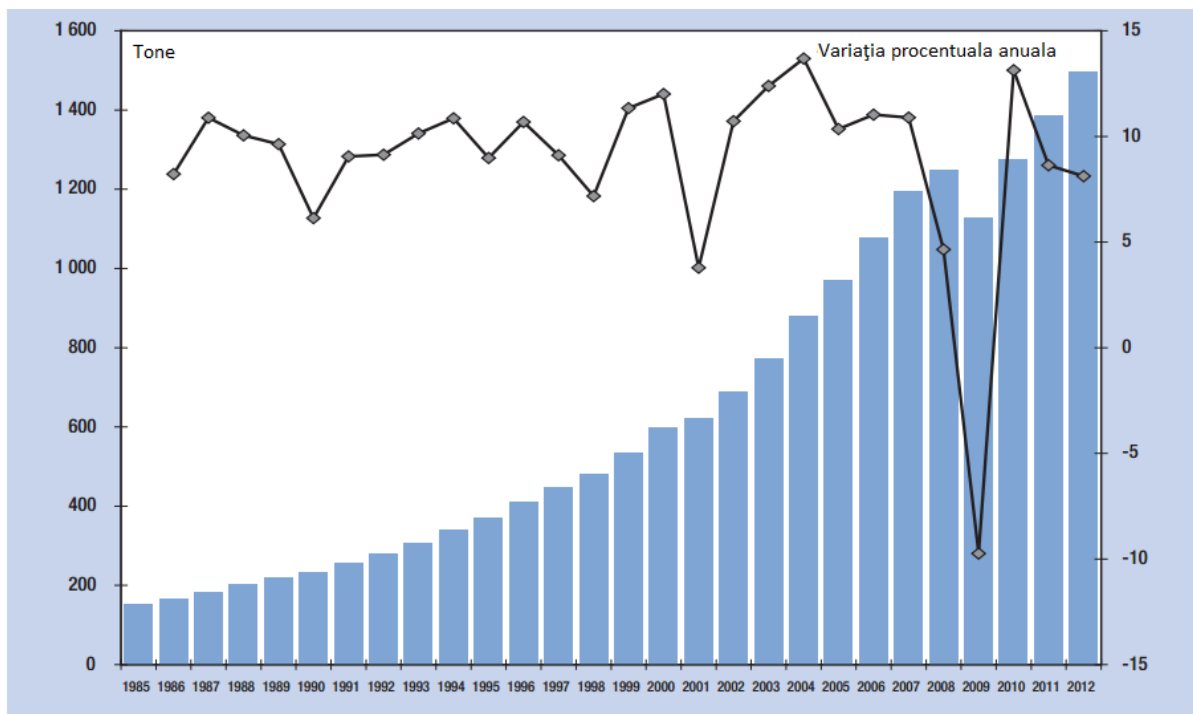


figura 4: Cota-parte a transportului maritim a anului 2012 reprezentată pe regiuni

Țările în curs de dezvoltare continuă să-și extindă piața lor în diferite sectoare maritime, incluzând construcția de nave, proprietate asupra navelor, înregistrarea, operarea, casarea și echiparea. O treime de armatori a flotei mondiale și 12 din top 20 operatori de containere sunt din țări în curs de dezvoltare. Aproximativ 42% din flota mondială sunt înregistrate în Panama, Liberia și insulele Marshall, și mai mult de 92% de casare au avut loc în India, China, Bangladesh și Pakistan.

La începutul secolului XXI, containerizarea a căpătat un rol important în procesul de transportare înregistrând o creștere bruscă.

În comerțul maritim, transportul cu containere constituie 62% din cele 2,2 bilioane tone de mărfuri uscate, a crescut cu 7,1% în 2012. Potrivit Serviciul de Cercetare Clarkson, volumul total de transport maritim cu containere constituie 1,5 bilioane tone (figura 5).



*figura 5:* Evoluția transportului cu containere, 1985-2012 (mln tone și variația procentuală anuală)

Biroul Național de Statistică informează, că în perioada ianuarie-august 2013 întreprinderile de transport fluvial au transportat 101,6 mii tone de mărfuri, aproximativ cu 17% mai mult comparativ cu aceeași perioadă în 2012. Parcursul mărfurilor pentru aceeași perioadă fiind de 0,3 mil. tone-km, cu 16,6% mai mare comparativ cu ianuarie-august 2012.

Împotriva fundalului nesigur al economiei, cererii nestabile și problemei depășirii tonajului, industria navală de asemenea se confruntă cu un mediu operațional rapid schimbător, în care unele tendințe modifică viitorul industriei și îmbunătățesc structura transportului maritim. Organizarea navigației maritime și logistica vor trebui să îndrepte aceste dezvoltări pentru a le adapta la noile realități. Cele mai importante din aceste tendințe sunt:

- Modificarea climei;
- Schimbarea economiei globale și a structurii de transport;
- Mărirea prețului combustibilului și a costurilor de operare;
- Pirația maritimă;
- Impulsul crescător al comenzilor durabile.

#### **Bibliografie**

1. Tudor Alcaz, Managementul transporturilor. Complexul de transport, U.T.M., Chișinău 2006;
2. [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf)
3. <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2013-07-ia-port-services.pdf>
4. [www.statistica.md](http://www.statistica.md)
5. [www.gifp.mdr](http://www.gifp.mdr)