

CONSIDERAȚII PRIVIND TRANSPORTUL MULTIMODAL

Autor: Cristina POSTOLACHI
Conducător științific: I.superior Alexandra HOTINEANU

Universitatea Tehnică a Moldovei

***Astract:** Transportul multimodal reprezintă transportul de mărfuri efectuat pe baza unui contract de transport multimodal, cu cel puțin două moduri diferite de transport, de către operatorul de transport multimodal, dintr-un loc dintr-o țară în care mărfurile sunt încărcate, într-un loc desemnat pentru livrare, care se află în altă țară. (Convenția ONU pentru Transportul Multimodal). Această definiție ar trebui să fie citită în colaborare cu definiția termenului "Operator de transport multimodal" care prevede orice persoană care în nume propriu sau prin intermediul o altă persoană care acționează în numele său încheie un contract de transport multimodal și de care acționează ca un principal, nu ca un agent sau în numele expeditorului sau al transportatorilor care participă la operațiuni de transport multimodal, și care își asumă răspunderea pentru îndeplinirea contractului.*

***Cuvinte cheie:** transport internațional, transport multimodal, globalizare.*

1. Considerații generale privind transportul combinat

Transportul multimodal este transportul de mărfuri efectuat în trafic internațional, între cel puțin două țări, cu cel puțin două moduri de transport pe baza unui document unic (eliberat de transportatorul multimodal), efectuat în unități tehnice de încărcătură sub întreaga responsabilitate a operatorului de transport multimodal.

Concurența internațională și expansiunea geografică a piețelor a forțat producătorii și exportatorii să se concentreze pe strategiile de producție integrată și logistica transportului cu scopul de a reduce costurile, și în același timp, să obțină un standard mai mare al serviciului. Nevoia de a controla costurile transportului a devenit la fel de importantă ca nevoia de a menține la un nivel mic costurile de producție. Astfel apariția serviciilor de transport multimodal a dus la crearea de noi oportunități comerciale la fel ca și creșterea competitivității.

Transportul multimodal este strâns legat de acest fenomen pe care noi îl numim “globalizare”. În noile condiții ale globalizării, infrastructura transporturilor trebuie să asigure deplasarea unor mijloace de transport tot mai perfecționate la viteze tehnice și comerciale din ce în ce mai mari. Timpul de staționare în porturi sau aeroporturi trebuie redus tot mai mult prin mecanizarea operațiunilor de încărcare-descărcare și utilizarea tehnologiilor moderne de transport (containerizare, paletizare, pachetizare).

Transportul intermodal reprezintă, la ora actuală, una dintre cele mai flexibile, dar și mai dificile modalități de mișcare a mărfurilor în Europa și în lumea întreagă. Este nevoie de o logistică foarte bine pusă la punct, de vehicule speciale moderne și, aspectul cel mai important, de multă experiență și dăruire.

2. Convenții și reglementări în transportul multimodal

Deoarece la acest transport multimodal participă mai mulți transportatori, este foarte important să se stabilească în mod precis responsabilitățile și obligațiile ce revin fiecărui participant. Astfel, fiecare participant răspunde pentru partea de transport pe care o efectuează în bază. Amploarea expedițiilor multimodale a determinat, la 24 mai 1980, Oficiul Națiunilor Unite de la Geneva să adopte „Convenția Națiunilor Unite asupra transportului multimodal internațional de mărfuri”. Convenția definește transportul multimodal, stabilește documentele utilizate în acest tip de transport, responsabilitatea organizatorului de transport multimodal. Prin „organizator de transport multimodal” se înțelege orice persoană care a încheiat un contract de transport multimodal în nume propriu (direct) sau prin intermediul unui terț și care acționează numai din în sarcinarea, sau mandatul expeditorului, ori a transportatorilor participanți la operațiunile de transport multimodal. Aceste persoane își asumă răspunderea executării contractului pentru întreaga rută de transport. Prin expeditor se înțelege orice persoană pentru care sau în numele careia a fost încheiat un contract de transport multimodal, cu un organizator de transport multimodal sau cu orice persoană care, sau în numele careia, sau în contul careia, au fost puse efectiv, la dispoziția organizatorilor de transport multimodal mărfurile ce fac obiectul contractului de transport multimodal. Acesta conține dispoziții privind problemele vamale relative la acest transport și altele. Conform

Convenției, prin transport multimodal internațional se înțelege transportul de mărfuri efectuat cu cel puțin două modalități de transport diferite – în virtutea unui contract de transport multimodal – dintr-un loc situat în țară unde organizatorul transportului multimodal a luat în primire mărfurile pentru a le livra (pune la dispoziție) într-un anumit loc prestabilit (desemnat) dintr-o altă țară. Prin noțiunea de mărfuri, în cadrul transportului multimodal, se înțeleg containerele, paletele și orice ambalaj sau mod de ambalare similar al mărfurilor puse la dispoziție (furnizate) de expeditor.

Așadar, transportul combinat este transportul de mărfuri efectuat cu aceeași unitate de încărcare sau vehicul printr-o combinație a modurilor de transport rutier, feroviar și pe apele interioare. Prin transport combinat de mărfuri se înțelege transportul mărfurilor într-o singură unitate de încărcare, din poartă în poartă, folosindu-se cel puțin două moduri de transport, astfel încât marfa propriu-zisă să nu mai suporte manipulări intermediare pe tot lanțul tehnologic de transport. Folosind tehnologiile de transport combinat, se beneficiază de avantajele modurilor de transport utilizate astfel:

- plecări/sosiri corelate cu necesitățile clienților conform programului de circulație care stă la dispoziția acestora;
- integritatea mărfii pe tot fluxul de transport fără intervenția clientului în punctele de transbordare a unității de transport intermodal între modurile de transport;
- facilități tarifare în funcție de volumul de transport;
- transporturi rapide și ritmice;
- informații sigure, operative asupra duratei și rutei de transport, urmărirea derulării transportului făcând posibilă organizarea în sistem „JUST IN TIME”.

Una din căile de reducere a numărului operațiilor de încărcare-descărcare, micșorarea timpului de staționare a mijloacelor de transport, a timpului de încărcare-descărcare, creșterea vitezei de circulație și implicit reducerea prețului de cost al transporturilor o constituie utilizarea unor tehnologii moderne așa cum sunt:

- pachetizarea, paletizarea, containerizarea, precum și utilizarea mijloacelor mecanizate în cadrul fiecăreia în parte;
- neuniformitatea transportului în ambele sensuri;
- volumul mare de investiții pentru construcția containerelor și a navelor portcontainere;

- necesitatea introducerii în reparații a cel puțin 20% din parcul de containere.

Modurile de transport care pot conlucra în cadrul transportului multimodal sunt: rutier, feroviar, naval aerian și prin conducte. Documentul de transport multimodal este emis de Operatorul de Transport Multimodal; persoană juridică, independentă față de cărauși, membră a Organizației de Transport Multimodal (UIRR).

Deși ideea de transport multimodal a apărut încă din anii 40~50, când transportatorii maritimi duceau mărfurile încărcate pe mare până la destinație, chiar dacă acesta se afla la mulți km pe uscat, pe baza aceluiași conosament (document de transport pe apă), apariția unui document unic de transport din poartă în poartă, nu a avut loc și nici acel operator de transport multimodal care să organizeze transporturi internaționale folosind serviciile mai multor cărauși nu s-a împlinit.

Ceea ce s-a realizat totuși, la nivelul Europei, a fost Uniunea Internațională a Transportului Combinat Rutier-Feroviar (UIRR). UIRR a fost creată la 23 octombrie 1970 printr-o „constituție” proprie. La constituirea UIRR au participat 23 oficiali, reprezentând UIC (Uniunea Internațională a Căilor ferate) și IRU (Uniunea Internațională a Transportului Rutier) care au propus și adoptat structura uniunii și modalitățile de lucru. S-au evidențiat părțile comune favorabile, dar și divergențele.

Concluzia a fost pentru înființarea UIRR „oricare din tehnicile transportului combinat se poate dovedi utilă, în funcție de circumstanțe”. Principiile care au stat la baza înființării UIRR au fost:

- societățile de transport rutier reprezintă principalul mod de transport;
- reprezentanții transportului rutier trebuie să aibă voce determinantă;
- toate persoanele din transportul rutier trebuie să aibă acces liber și la transport feroviar.

Misiunea UIRR la înființare a fost:

- schimb dezinteresat de idei;
- uniformizarea formalităților comerciale;
- uniformizarea formalităților de transport internațional și a formalităților de facturare;
- coordonarea studiilor tehnice și informaționale, relative la investiții;
- reprezentarea intereselor comune și intervenția autorităților și organizațiilor naționale și internaționale.

3. Avantajele transportului de mărfuri în containere

În comparație cu metodele obișnuite de transport, transportul de mărfuri în containere prezintă următoarele avantaje:

- asigură integritatea cantitativă și calitativă a mărfurilor transportate;

- elimină ambalajele obișnuite în transport, de obicei costisitoare și grele, în special cele din lemn;-

- micșorează timpul de staționare a navelor la operațiunile de încărcare și descărcare;

- elimină muncile manuale grele prin asigurarea unei mecanizări complexe a operațiunilor de încărcare/descărcare a mărfurilor (reducând concomitent numărul de muncitori afectați pentru aceste operațiuni);

- accelerează ritmul în transport;

- asigură transportul de mărfuri de la magazia producătorului la magaziacumpărătorului (gate to gate), fără reformarea unităților de marfă, ceea ce simplifică și accelerează operațiile de primire și predare a mărfurilor;

- se evită cântărirea mărfurilor în etapele de transport;

- duce la reducerea fondului de investiții pentru construcția de magazii acoperite, containerul putând fi depozitat și în aer liber și folosit ca atare drept depozit temporar;

- asigură simplificarea formalităților calculelor, evidențelor și documentațiilor necesare operațiunilor normale de predare/primire a mărfurilor;

- determină posibilitatea introducerii pe calculator a evidenței și circulației

- containerelor. Din datele publicate de Biroul Internațional De Containere (B.I.C) rezultă că datorită folosirii containerelor în țările europene se obține printre altele, o diminuare a cheltuielilor de manipulare cu 30- 40% și cu o reducere cu 50- 70% a timpului irosit cu formalitățile vamale, anchetele documentației și actele necesare în operațiunile efectuate în sistemul tradițional de transport.

Trecerea de la sistemul clasic de transport la cel containerizat ridică o serie de probleme de natura economică, tehnică, comercială, juridică, cum ar fi:

- neuniformitatea transportului în ambele sensuri;

- volumul mare de investiții pentru construcția containerelor și a

navelor portcontainiere;

- necesitatea introducerii în reparații a cel puțin 20% din parcul de containere;

Datorită avantajelor pe care le oferă transportul multimodal, devine necesară existența unui mai mare număr de companii care pot avea capacitatea de a practica acest mod de transport.

Pe plan internațional, remarc în acest sens exemplul societății 'INTER-CONTAINER' care execută transportul multimodal de o perioadă bună de timp, cu scopul de a asigura un serviciu complet pentru beneficiarii săi.

Membrii fondatori ai acestei companii multinationale sunt firme de transport germane, belgiene, britanice, daneze, spaniole și elvetiene care au constituit cartelul respectiv.

În condițiile creșterii volumului de transport generat de condițiile economice actuale, modalitatea de transport efectuat cu nave de linie se prezintă ca un sistem complex care întrunește o foarte mare cantitate de date, a caror evidență și prelucrare a dus la apariția unor sectoare specializate atât în cadrul companiilor de navigație cât și la nivelul internațional al prestației de transport.

Informatica, Internet-ul și mijloacele de comunicare prin satelit de care se folosesc aceste sectoare, au dovedit necesitatea investițiilor în acest domeniu, acestea contribuind la o circulație rapidă a informațiilor privind circulația mărfurilor în condițiile vastității și complexității aflate în plin proces de globalizare.

Astfel, prezenta tehnicii de calcul și a mijloacelor moderne de birotică s-a impus și în cadrul companiilor românești de navigație, din păcate în prezent pe cale de lichidare.

În afara de caracteristicile generale ale transportului de linie (prezentate în subcapitolele anterioare) care de altfel demonstrează în mare măsură eficiența acestui tip de transport, această modalitate de exploatare și navlosire a navelor mai prezintă o serie de avantaje specifice:

- Rapiditatea cu care se desfășoară activitatea de transport în condițiile actuale dovedește tot mai mult acceptarea contractului de transport efectuat pe baza de 'charter party' în cazul anumitor mărfuri care nu pot constitui singure încărcătura completă a unei nave, de cele mai multe ori.

În acest sens, în cazul transportului de linie, conosamentele sunt o probă evidentă și suficientă a înțelegerii între părți. Mai mult, folosirea conosamentelor specializate pe rute, sorturi de marfă etc. îmbunătățește

operativitatea activității de transport prin simplificare și reducerea timpilor afectați de întocmirea documentelor și de efectuarea operațiunilor comerciale și formalităților administrative. Acest avantaj este probat și în cazul transporturilor multimodale. De altfel, transportul de linie oferă posibilitatea de a întocmi consoamente care de obicei se folosesc în cazul transportului multimodal (combinat) serviciu care este foarte apreciat de către încărcători, deoarece îi scutesc de întocmirea documentelor de transport intermediar, simplificând și ușurând livrarea mărfurilor.

În transportul de linie, armatorul dispune de posibilitatea substituirii navelor, fără a mai fi nevoie de negocieri și acorduri speciale în acest sens. Astfel, acesta poate asigura un flux regulat al liniei, concomitent cu executarea operațiunilor de reparații și întreținere a navelor sale. În condițiile unei coordonări judicioase, acest fapt se dovedește a fi deosebit de eficient, atât în deservirea clienței cât și în exploatarea propriului parc de nave.

- Rutele determinate cu itinerarii și navluri prestabilite, sunt condiții care dau posibilitatea companiei de linie de a-și asigura servicii de agenturare proprii, iar stabilirea relativă a navlurilor micșorează timpii afectați calculelor, concomitent cu simplificarea tratativelor de contractare, rezultând și din acest caz avantajele fațade celelalte modalități de transport.
- După cum s-a mai arătat, transportul de linie se caracterizează în special prin operativitatea și regularitatea sa. În practică s-a observat că orele stabilite pentru linii sunt respectate în mod rezonabil, în scopul de a se asigura realizarea optima a scopului economic comun al partenerilor.
- O condiție de bază pentru realizarea transportului maritim, este asigurarea cantității de mărfă atât la plecare cât și la întoarcere. Transportul de linie întrunește pe deplin această condiție, prezentând astfel avantaj substanțial față de transportul efectuat cu nave 'tramp' pe baza de 'charter party', în acest caz clauza abaterii rezonabile de la drum a navelor de linie are drept scop tocmai completarea ciclului cu marfuri pentru porturi intermediare.

În susținerea celor menționate, se poate da ca exemplu elocvent transportul containerizat care este folosit într-o mare proporție, în cadrul

transporturilor de linie și al transportului multimodal, abordat tot mai intens și de către firmele românești de profil precum SOCEP și ROMTRANS.

Concluzie: Avantajul Transportului Intermodal, precum și al celui Multimodal, este reprezentat de cea mai eficientă combinație de modalități de transport, optimizând timpii morți, reducând costurile de inventar și ținând sub control nivelurile costurilor pentru transport. Deși acest tip de transport necesită un volum mare de investiții pentru construcția containerelor, a navelor port-container sau al instalațiilor de operare a containerelor, din datele publicate de Biroul Internațional de Container rezultă că, datorită folosirii containerelor, în țările europene se obține o diminuare a cheltuielilor de manipulare cu 30-40 % și o reducere cu 50-70% a timpului folosit cu formalitățile vamale, alte controale administrative, documentații și acte necesare în operațiunile efectuate în sistemul tradițional de transport. Din exemplele menționate precum și din multitudinea de avantaje prezentate în acest capitol, pe care le oferă atât transportul de linie cât și transportul multimodal, putem afirma cu certitudine că investițiile în acest domeniu deși sunt enorme, sunt totuși foarte profitabile, beneficiul economico-social rezultat fiind vizibil la nivel de companie cât și în plan național și internațional.

Bibliografie

1. Hotărârea Guvernului din 2013 *Strategia de Transport și Logistică* pe anii 2013-2022
2. *Acordul European privind Marile Linii de Transport Internațional Combinat și Instalații conexe* (AGTC) din 01.02.1991 Aderat prin Legea R.Moldova nr.1310-XV din 26.07.2002
3. <http://www.stiucum.com/economie/economie-comerciala/Expeditia-si-transportul-inter55822.php>
4. http://www.transportlogistica.md/docs/romanian/Report_LegalAssessment_Romanian_Nov2012.pdf
5. http://www.mt.ro/web14/documente/strategie/strategii_sectoriale/strategie_de_transport_intermodal_text.pdf