

## TENDINȚELE DEZVOLTĂRII TRANSPORTURILOR ÎN RELAȚIILE ECONOMICE DE PIAȚĂ DIN REPUBLICA MOLDOVA

*Conf. univ. Tudor ALCAZ, UTM*

*Les transports comme branche de l'économie nationale représentent des particularités par rapport aux autres directions de la production matérielle. En même temps, le transport des marchandises représente une activité qui se développe autant dans le domaine de la production que dans le domaine de la circulation. Donc le transport est une activité économique à travers lequel on continue le processus de la production des différentes branches de l'économie dans le domaine de la circulation.*

Transporturile, ca ramură a economiei naționale, prezintă unele particularități față de celelalte ramuri ale producției materiale.

Efectuînd deplasări spațiale, activitatea de transport presupune existența unor resurse materiale, financiare și umane, a unor factori de producție care, în condițiile economiei de piață, îmbracă forma generică de capital, cu deosebire de capital productiv. În cadrul firmelor de transport, capitalul se împarte în capital fix și capital circulant, potrivit criteriilor adoptate de teoria economică și contemporană.

În același timp, transportul de mărfuri reprezintă o activitate, care se desfășoară atât în sfera producției, cât și în sfera circulației și, ca atare, *se disting două tipuri de transporturi:*

- transporturi interne, prin care se desfășoară deplasarea în spațiu a materiilor prime, materialelor, mijloacelor de muncă de la o secție la alta;
- transporturi comerciale, care se desfășoară în sfera circulației și pentru procesul de circulație.

Transportul este o activitate economică prin care se continuă procesul de producție din diferite ramuri ale economiei în sfera circulației. Așadar, transporturile sunt determinate de interdependența dintre sferele reproducției și, în primul rând, de cea dintre producție și consum. Prin urmare, se poate considera că valoarea de întrebuințare a bunurilor se realizează prin consumul lor, iar acestea din urmă impune deplasarea în spațiu. În procesul de transport nu se creează

bunuri materiale, ci efecte utile. Deși nu produc bunuri materiale, transporturile de mărfuri produc valoare de întrebuințare și valoare de schimb, care prezintă unele caracteristici în raport cu alte ramuri.

De rând cu cele expuse, caracteristica esențială a valorii de întrebuințare din transporturi constă în faptul că ea se consumă în timpul procesului de producție al transportului. Rezultă deci că, în transporturi, spre deosebire de industrie sau alte ramuri ale producției materiale, momentul creării valorii de întrebuințare coincide cu momentul consumării ei.

Valoarea de schimb creată în transporturi este determinată, ca la orice altă marfă, de valoarea elementelor consumate, de natura obiectelor muncii și de valoarea adăugată în procesul de producție.

În relațiile economice de piață are loc amploarea transportului combinat, care se datorează dezvoltării căilor de comunicare precum și a avantajelor pentru comerțul cu diferite tipuri de mărfuri în sistemul de export-import.

Totodată, fiecare domeniu al transportului rutier, feroviar, fluvial, aerian poate în derularea unui contract să necesite prestații succesive din partea oricărui dintre acestea, deoarece este condiționat de relația contractuală, ce a intervenit între expeditorii mărfurilor și beneficiari. Astfel, transportul multimodal presupune eliminarea unor verigi intermediare, în sensul că el poate fi efectuat prin câteva moduri diferite de transport în virtutea unui contract de transport multimodal, pornind de la un loc situat într-o

zonă în care mărfurile sunt luate de către antreprenorul de transport multimodal, până la locul desemnat pentru livrarea într-o altă țară.

Oricare dintre operatorii de transport ar putea fi partea care a încheiat contractul cu expeditorul mărfurilor, ceea ce reprezintă importanță, deoarece el își asumă răspunderea executării contractului de la un capăt la altul al traseului multimodal.

Dezvoltarea activității de transporturi internaționale, de expediții și a serviciilor de transport în relațiile de export-import al mărfurilor pe diferite tipuri de transport au o importanță majoră în relațiile de piață. Prin urmare, volumul mărfurilor transportate exprimă cantitatea de mărfuri transportate în tone prin sistemul export-import al mărfurilor. Alături de aceasta, parcursul mărfurilor constituie volumul mărfurilor transportate, în tone kilometri, adică deplasarea unei tone de marfă la un kilometru. Se calculează prin însumarea

produselor obținute de la înmulțirea cantității mărfurilor transportate în tone cu distanța de transport în kilometri. Datele despre transportul mărfurilor, parcursul mărfurilor al întreprinderilor de transport se determină în baza datelor centralizate și prezentate de către Î.S. „Calea ferată din Moldova”, Administrația de Stat a Aviației Civile a Republicii Moldova, precum și datelor rapoartelor statistice centralizate, vizând transportul auto, cu ajustare la cercul întreprinderilor raportoare în anul curent.

În transportul feroviar volumul mărfurilor transportate include transportul mărfurilor în trafic intern, mărfurile intrate (import), ieșite (export) și cele în tranzit.

O tendință semnificativă este formarea complexului de măsuri manageriale, privind reglementarea transportului mărfurilor și deservirea relațiilor economice externe care nu pot fi realizate fără aplicarea măsurilor economice-financiare.

**Tabelul 1**

**Volumul de mărfuri transportate și parcursul mărfurilor pe genuri de transport din Republica Moldova**

Genuri de transport	Mărfuri transportate în anul 2005		Parcursul mărfurilor în 2005		Distanța medie de transport a unei tone de mărfuri, km în 2005
	Mii tone	În % față de 2004	Milioane tone - km	În % față de 2004	
1. Total pe întreprinderi de transport	15135,2	92,7	4246,7	101,7	280,6
din care:					
feroviar,	11817,3	88,8	3064,4	101,9	259,3
auto,	3205,3	110,6	1180,8	101,1	368,4
fluvial,	111,8	93,4	0,4	114,9	3,6
aerian	0,8	106,9	1,1	108,6	1375
2. Transportarea gazelor prin conducte	21381,3	106,4			
din care:					
în tranzit	20250	106,0	–	–	–

\*) Calculat conform datelor Biroului Național de Statistică al Republicii Moldova, Chișinău, 2006.

Analiza tabelului 1 ne demonstrează că parcursul mărfurilor realizat de întreprinderile de transport feroviar, auto, fluvial și aerian în anul 2005 a totalizat 4246,7 milioane tone-km, cu 1,7 % mai mult față de anul 2004. Totodată, volumul de mărfuri transportate pe calea ferată a scăzut în anul 2005 cu 11,2 % față de 2004, astfel influențând asupra totalului pe întreprinderi de transport, având o scădere de 7,3 % în anul 2005.

În perioada analizată, cu mijloacele de transport feroviar au fost transportate 11817,3 mii tone de mărfuri, ceea ce constituie 78,1% din total mărfuri transportate de întreprinderile de transport, din care 22,2% revin mărfurilor încărcate în vagoane și expediate din stațiile de cale ferată.

Distanța medie de transport a unei tone de marfă, pe total întreprinderi de transport, a constituit 280,6 km, fiind în creștere cu 9,7 % față de anul 2004, în temei ca rezultat al sporirii acesteia în transportul feroviar cu 14,8 % și celui auto.

Este semnificativ faptul că, în anul 2005, principalii indicatori de utilizare ai vagoanelor de marfă au fost inferiori celor din anul 2004, precum durata medie de rotație a vagoanelor de marfă a crescut de la 4,47 zile în anul 2004 până la 5,10 zile în anul 2005, durata medie de staționare în stațiile tehnice a vagoanelor de marfă în tranzit – respectiv de la 24, 20 ore la 26,85 ore și durata medie de staționare a vagoanelor de marfă la operațiile de încărcare-descărcare – de la 41,48 ore la 41,87 ore.

*Pentru manipularea eficientă a mărfurilor în stații, trebuie îndeplinite următoarele condiții:*

- timpul care se scurge, pe de o parte, între ora limită fixată pentru acceptarea mărfurilor și plecarea trenurilor, pe de altă parte între sosirea trenurilor și la ora la care vagoanele sunt gata pentru descărcarea unităților de încărcare nu trebuie să depășească o oră, cel puțin pentru a face posibilă satisfacerea clientelei prin alte mijloace în ceea ce privește ora limită de acceptare sau cea la care mărfurile sunt disponibile;
- perioada de așteptare pentru mărfurile cu vehicule rutiere sau colectarea unităților de

încărcare trebuie să fie cât mai scurtă posibil;

- amplasarea stației trebuie să fie aleasă astfel: să fie ușor și rapid accesibilă pe șosea de la centrele economice în cadrul rețelei feroviare, să fie bine legată de liniile de mare distanță și pentru legăturile de transport cu traficul prin intermediul grupelor de vagoane, să existe acces ușor pentru trenurile de marfă rapide care asigură transportul combinat.

Creșterea capacității de transport rutier, particularitățile tehnico-economice distincte ale acestui mod de transport și eficiența ridicată pe distanțe scurte au determinat crearea și consolidarea ramurii de transport rutier în cadrul activității generale de transport.

Caracteristicile tehnico-economice ale transportului rutier îi conferă acestuia unele avantaje care fac să fie preferat, în anumite situații, celorlalte modalități de transport, deoarece mijloacele de transport auto dispun de o mare mobilitate, putând fi întrebuințate în funcție de vreme pe orice drum între punctele de încărcare- descărcare. Nefiind legate de instalații speciale fixe, ele pot pătrunde în locuri unde alte mijloace de transport nu au accesibilitate, constituind o componentă indispensabilă a transporturilor multimodale.

Cu ajutorul autovehiculelor se pot organiza transporturi directe de la furnizor și până la beneficiarul mărfurilor, evitându-se transbordările pe parcurs și consecințele acestora: manipulări costisitoare, pierderi cantitative și calitative, sustrageri, precum și existența unor construcții speciale de încărcare-descărcare. Totodată, devine posibilă folosirea unor ambalaje mai ușoare și, mai ales, ieftine, scurtarea perioadei de timp cât marfa se află în procesul de circulație. De asemenea, în transportul de călători există posibilitatea de a amenaja stații de îmbarcare și debarcare a acestora în interiorul localităților, deci cât mai aproape de domiciliu sau de locul unde au interese. Transportul rutier realizează astfel deplasări *din poartă în poartă (door to door)*.

Mijloacele de transport auto se deplasează rapid ca urmare a vitezei mari de circulație, a simplității operațiilor tehnologice în punctele de încărcare-descărcare, a inexistenței

staționărilor între punctele de încărcare și descărcare a mărfurilor. În transporturile pe distanțe mari, rulajul mijloacelor de transport auto este de două ori mai ridicat decât cel al vagoanelor de cale ferată (3 curse pe lună față de numai 1,5 curse, în medie), ceea ce contribuie la accelerarea proceselor de producție și desfacere, la creșterea eficienței utilizării autovehiculelor.

Experiența dinamicii altor țări în organizarea, administrarea businessului în transport este un punct de sprijin pentru specialiștii din Republica Moldova și oferă posibilitate de a soluționa cât mai rapid problemele apărute.

Prezintă un interes formarea complexului de măsuri privind reglementarea transporturilor de mărfuri și deservirea relațiilor economice externe la care se referă sistemul de formare a prețurilor (tarifelor), sistemul fiscal, legislația privind salarizarea muncii, sistemul asigurării, stimularea investițiilor în producție, intervenția

noilor tehnologii, crearea unor noi locuri de muncă, sistemul bancar etc.

Integrarea Republicii Moldova în sistemul european al transporturilor de mărfuri necesită o atenție în administrarea și controlul executării acordurilor și convențiilor la care a aderat țara. Totodată, este actuală crearea sistemelor de organizare a transporturilor partidelor mici de marfă cu utilizarea containerelor de schimb, care trebuie să fie orientate spre satisfacerea necesităților întreprinderilor mici și mijlocii ce participă în comerțul extern.

În contextul reformelor economice este necesară perfecționarea organizării muncii din transporturi, ținând seama de normele de protecție a muncii, precizarea modului de asigurare și protejare a cadrelor: șoferilor, tehnicienilor, asamblatorilor, operatorilor de transport, pregătirii personalului feroviar și cel rutier auto în baza standardelor internaționale.

#### Bibliografie

1. Sborna T. *Coordonate ale societății viitoare*. Ed. Scrisul Românesc, București, 1997.
2. Caraiani Gh., Cazacu C. *Transporturi și expediții internaționale*. Ed. Economică, București, 1995.
3. Alcaz T., Russu V., Oprea A. *Managementul complexului de transport*. Ciclu de prelegeri, UTM, Chișinău, 2006.
4. Sârbu I., Georgescu N. *Managementul întreprinderii*. Alma – Mater, Sibiu, 2003.

**Recenzent: prof. univ. dr. hab. I. Sârbu**