

STRATEGII DE EXPORT ÎN TRANSPORTUL AUTO

Țurcan Diana
Conducător științific: Alcaz Tudor

Universitatea Tehnică a Moldovei,

***Abstract:** Acțiunile managementului strategic în transport ca și în cazul activităților de producție sau servicii, se încadrează atât în managementul strategic cât și cel operativ. Specialitatea constă în acele particularități ale ameliorării eficienței ofertei în transport.*

***Cuvinte cheie:** competitivitate, avantaj absolut, avantaj comparativ, avantaj competitiv, performanță calitatea în transporturi variabilitatea serviciilor în transport.*

1. Introducere

În Republica Moldova creșterea economică și reducerea sărăciei într-o mare măsură depinde de fluxul de remitențe și de consumul generat de acestea. Creșterea cererii de consum a fost satisfăcută, în mare parte, de importurile de bunuri și servicii, deoarece capacitățile de producție autohtone sunt foarte limitate.

Republica Moldova trebuie să asigure un sistem de transport eficient care ar satisface necesitatea cetățenilor în mobilitate și ar facilita comerțul pe piețele autohtone și internaționale, care să devină atractiv și să faciliteze

Totodată exportul poate și trebuie completat cu exportul altor produse cum ar fi confecții, materiale de construcție etc., relativ puțin prezentate în condițiile actuale. Pe lângă sectorul tradițional bazat pe agricultură, au apărut sporească valoarea acestor exporturi prin vânzări pe piețele de desfacere mai mari. sectoare noi care pot contribui la creșterea economic

Acestea au beneficiat de investiții eficiente în ultimii ani și ar putea să ofere noi locuri de muncă necesare pentru stoparea creșterii șomajului.

În Strategia de dezvoltare a industriei pe perioada până în anul 2015, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1149 din 05.10.2006, au fost identificate următoarele ramuri ale sectorului industrial dezvoltarea cărora va contribui la dezvoltarea economică a țării.

Pentru a stimula aceste sectoare orientate la export, trebuie dezvoltată infrastructura eficientă de transport, precum și asigurate condiții de facilitare a comerțului și serviciilor de logistică din Republica Moldova. Ca răspuns la provocările pe care le înfruntă țara, Guvernul Republicii Moldova a elaborat Strategia Națională de Dezvoltare (SND), aprobată prin Legea nr. 166 din 13.07.2012, denumită „Moldova 2020”.

Documentul prezintă cadrul general conform căruia se prevede dezvoltarea Republicii Moldova. Strategia cuprinde 7 subiecte-cheie care au fost identificate drept cruciale în facilitarea dezvoltării Republicii Moldova până în anul 2020. Aceste sectoare sunt: Educația, Drumurile, Accesul la Finanțe, Mediul de Afaceri, Energie, Sistemul de Pensii și Justiția. investițiile.

Lichidarea neajunsurilor din aceste domenii, va arăta că țara e capabilă să „asigure o dezvoltare economică calitativă și, implicit, reducerea sărăciei”. Strategia Infrastructurii Transportului Terestru (SITT) a fost elaborată în anul 2008 și de atunci a servit drept cadrul de dezvoltare. a sub-sectoarelor rutier și feroviar.

Noua Strategie de Transport și Logistică (STL), de asemenea include drumurile, transportul rutier și feroviar precum și facilitarea comerțului, soluționarea problemelor vamale și de trecere a frontierei,

aeroporturile / transportul aerian, porturile și transformarea sectorului de transport și logistică într-un factor care va permite dezvoltarea transportului maritim / naval intern.

Noua STL urmărește economia Republicii Moldova și a comerțului de export, și va susține procesul continuu de armonizare a legislației Republicii Moldova din sectorul transporturilor cu standardele, legislația și reglementările corespunzătoare ale UE.

O atenție sporită este acordată problemelor legale și instituționale din toate tipurile de transport Suplimentar, în STL se analizează Barierele Tehnice în Calea Comerțului (BTCC), cum ar fi problemele vamale precum și cele privind cerințele de documentare

Au fost menținute elementele-cheie ale Strategiei Infrastructurii Transportului Terestru, cum ar fi reabilitarea și întreținerea rețelei rutiere de bază, în condiții limitate de resurse. Necesitatea prioritizării investițiilor a fost accentuată pentru toate sub-sectoarele, în scopul evitării unei discrepanțe între planurile de investiții și resursele disponibile. Înainte de a aloca investiții majore în infrastructură politica sectorială și strategia trebuie definitivate și planificate transparent.

Strategia de Transport și Logistică (STL) pentru perioada 2013-2022 a fost elaborată în baza studiilor efectuate pentru fiecare sub-sector în parte și cuprinde prevederile SND și SITT privind, abordare integrată în ce privește transportul și logistica, precum și facilitarea comerțului, care este parte a mediului de afaceri. STL pentru anii 2013-2022 se bazează pe scopurile strategice și perspectivele pe termen mediu 2013-2018 și pe termen lung 2013-2022. Totodată, sunt incluse scopurile strategice pentru anii 2023 - 2032 pentru a stabili obiective de perspectivă. La elaborarea prezentei Strategii s-a ținut cont de politica actuală a Guvernului Republicii Moldova și rezultatele studiilor realizate în contextul elaborării acesteia, bazându-se pe cele mai recente date disponibile de la mijlocul anului 2012.

2.Situația curentă din sectorul de transport și logistică

Sectorul de logistică din Republica Moldova este atât în proprietate privată, cât și de stat, pe când sectorul transportului rutier este dominat de întreprinderi private, sectorul feroviar este la 100% deținut de stat, sectorul aviației fiind în proprietate mixtă privată și de stat și, în final, sectorul maritim/naval intern în mare parte în proprietate privată, cu excepția Portului Fluvial Ungheni care este Întreprindere de Stat (Î.S.).

În prezent Republica Moldova este asigurată de infrastructura suficientă, raportată la suprafață și numărul de populație: un aeroport internațional principal, un port maritim internațional principal, 10.544 km de drumuri și 1.156 km de căi ferate. Cu toate că există suficientă capacitate pentru transport și logistică, starea infrastructurii existente reprezintă problema-cheie. Actualmente rețeaua infrastructurii de transport

- Este dezvoltată suficient și acoperă întreg teritoriul țării, dar necesită investiții majore

pentru reabilitarea și modernizarea acesteia.

- În unele zone în care se preconizează creșterea economică infrastructura rutieră poate fi

extinsă conform cerințelor traficului.

Principalul operator de transport terestru de mărfuri și călători este sectorul rutier cu 97% din traficul de pasageri și 87% din traficul de mărfuri, urmat de căile ferate cu 3% din traficul de pasageri și 13% din traficul de mărfuri. În prezent aproximativ 1,1 milioane de pasageri utilizează serviciile Aeroportului Chișinău și în jur de 400.000 tone de mărfuri sunt transbordate prin Portul Giurgiulești.

3. Transport Rutier

Sectorul transportului rutier este relativ competitiv în termeni de preț, în pofida stării în general rele a drumurilor. Sectorul este dominat de întreprinderi începînd cu anul 1995, transportul de mărfuri a fost privatizat la 98 %, iar transportul de călători aproximativ la 95 %.

Actualmente pe piața transporturilor activează aproximativ: - 1824 agenți economici care prestează servicii de transportare a mărfurilor și călătorilor pe direcții naționale și internaționale din care: 1250 de operatori efectuează transportul de private și este considerat sigur și eficient de către clienții săi. mărfuri pe piața internă (circa 29.000 de unități de transport); 574 de operatori efectuează transportul de mărfuri pe piața transportului internațional (circa 6.000 de unități de transport, dintre care: 863 corespund cerințelor EURO-0; 44 – EURO-1; 1361 – EURO-2; 1762 – EURO-3; 220 – EURO-5). EURO-4; și 2054 .

Zilnic se efectuează aproximativ 5 mii curse. În transportul internațional de călători se efectuează anual 100 000 curse, în transportul național aproximativ 2 milioane curse.

Parcul de unități de transport înregistrate constituie circa 745 mii unități. Serviciile de autobuze interurbane sunt prestate pe baza regulată de 3 mari stații de autobuze interurbane din or. Chișinău și 26 de stații de autobuze raionale. În prezent sunt înregistrate aproximativ 3000 de rute naționale și aproximativ 200 de rute internaționale. Sunt înregistrate mai mult de 21000 de microbuze și autocare.

De peste 95% din microbuze implicate în transportul de pasageri au mai mult de 10 de ani, și au fost importate și înregistrate ca vehicule de marfă Aceste vehicule au fost reutilitate și utilizate în transportul de pasageri. Acest fapt prezintă un risc sporit pentru siguranța călătorilor.

În conformitatea cu prevederile Hotărîrii Guvernului nr. 1167 din 29.10.2007 ”cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto” Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (MTID) aprobă tarife pentru serviciile de transportare. Oricum, unii producători și expeditori locali preferă să nu folosească companiile moldovenești de transport din cauza problemelor de calitate a serviciilor. Unele din aceste probleme de calitate țin de cadrul legal imperfect sau de insuficiența aplicării acestuia. În plus contează și unele probleme mai frecvente, cum ar fi dificultățile și reținerile în obținerea vizelor sau faptul că șoferii rămîn fără numerar în decursul călătoriilor în străinătate. Alte probleme de calitate țin, de exemplu, de lipsa de echipamente specializate sigure și de folosirea unităților de tractare învechite.

Servicii interurbane de transport cu autobuze sunt o componentă importantă a rețelei de transport din Republica Moldova, deoarece serviciile de transport feroviar de călători sunt limitate în unele localități. Serviciile de transport interurban sunt organizate prin intermediul Î.S. "Gările și Stațiile Auto", o întreprindere de stat, care gestionează procesul de vânzare a билетelor la nivel național și asigură respectarea itinerarilor. Problemele majore în sectorul rutier sunt tipul și vârsta parcului de vehicule, necorespunderea acestora reglementărilor în vigoare, ce prezintă și o problemă mare de siguranța rutiere.

4. Ipotezele ce stau la baza Strategie

În baza evaluărilor realizate pe parcursul elaborării Strategiei de Transport și Logistică au fost formulate cîteva ipoteze pentru a încadra opțiunile strategice selectate: Centrul de dezvoltare economică și a populației, se axează pe direcția Chișinău – Bălți, Coridorul Central de Dezvoltare .

- Sporirea veniturilor va duce la creșterea numărului de autoturisme cât și a intensității traficului

Tendința privind schimbări în separarea modală dintre sectorul rutier, feroviar și aerian se așteaptă să fie aceeași pentru toată durata Strategiei;

- Cota parte a agriculturii în economie și rata șomajului vor fi semnificative și în continuare, ar putea avea loc doar o industrializare treptată pe coridorul central de dezvoltare, în special bazată pe producție pentru asamblare în altă parte;

Republica Moldova nu poate și în continuu să se bazeze pe remitențele moldovenilor din străinătate pentru a soluționa problema sărăciei și a finanța consumul intern;

Sectorul serviciilor de transport, treptat va deveni un factor economic important;

- Va avea loc o reorientare economică treptată de la piața CSI la cea a UE, fapt ce rezultă din semnarea și ratificarea ulterioară a Acordului de Asociere și din încheierea Acordului de Comerț Liber Aprofundat și Cuprinzător;

● Călătoriile fără viză vor contribui la sporirea transportului de pasageri spre și din UE, deoarece moldovenii care trăiesc în străinătate, și revin în țară, vor fi un factor semnificativ a călătoriilor de pasageri, în deosebi după ce vor fi reduse costurile călătoriilor aeriene;

- Vor fi insuficiente fonduri disponibile pentru reabilitarea și întreținerea rețelei de infrastructură, și ca urmare este necesară prioritizarea utilizării mai eficiente a fondurilor disponibile;

Transportul multimodal (în deosebi rutier/feroviar), carea obținut o cotă considerabilă din piața UE, la un moment potrivit va avea un impact similar și în Republica Moldova;

Integrarea în UE va rămâne o prioritate de bază pentru Republica Moldova.

3. Principiile ce stau la baza Strategiei

Pe lângă ipotezele menționate, există și anumite principii care au fost aplicate în procesul de elaborare a Strategiei de Transport și Logistică:

- Sistemul de transport în totalitatea sa trebuie să aducă beneficii tuturor segmentelor societății, indiferent de tipul de transport;
 - Reforma Legislativă și Instituțională, precum și modificarea bazei normative trebuie să precede investirea mijloacelor financiare pentru a asigura eficientizarea investițiilor în folosul societății;
 - Populația Republicii Moldova are dreptul la infrastructura corespunzătoare pe întreg teritoriul țării;
 - Investițiile în întreținerea infrastructurii existente sunt prioritare față de investițiile în construcția infrastructurii noi;
 - Traficul de tranzit trebuie direcționat pe rute de ocolire a localităților unde este posibil;
 - La toate tipurile de transport siguranța transportului trebuie îmbunătățită astfel încât să corespundă cel puțin nivelului UE NSM2 până în 2022 și UE 27 până în 2032;
 - Trebuie să existe un echilibru între protecția mediului și dezvoltarea economică. Deși este importantă, protecția mediului nu trebuie să împiedice dezvoltarea economică;
 - Proiectele de infrastructură trebuie să corespundă prevederilor legale în vigoare din domeniul mediului;
 - Fiecare mod de transport trebuie să investească în dezvoltare și operare;
 - În cazul investițiilor capitale în infrastructură trebuie de luat în considerare fezabilitatea acestora;
 - Dezvoltarea Portului Giurgiulești și asigurarea accesului direct la mare și conectării acestuia la coridorul central de dezvoltare este o prioritate strategică pentru Republica Moldova;
 - Conectarea rețelei de transport a Republicii Moldova la coridoarele internaționale de transport trebuie să faciliteze comerțul transfrontalier;
- Guvernul trebuie să asigure elaborarea și respectarea unui cadru legal și instituțional viabil pentru sectorul

privat;

- Organele abilitate cu funcția de control trebuie finanțate din bugetul de stat pentru asigurarea executării deciziilor fără a fi împiedicate de diferite interese financiare

4.Obiectivul de politică generală al Strategiei

Obiectivul general ce urmează a fi atins prin implementarea Strategiei este „un sistem de transport și logistică eficient care susține necesitățile cetățenilor pentru mobilitate și care facilitează comerțul pe piețele internă și internațională, și sporirea rolului pe care Republica Moldova îl are în calitate de legătură între statele UE și CSI”.

4.Obiectivele specifice ale Strategiei

Crearea unui mediu legal, instituțional și adecvat pentru ca sectorul de transport și logistică al țării să faciliteze dezvoltarea economică durabilă a Republicii Moldova; Asigurarea unui cadru ce-ar permite fiecărui tip de transport să contribuie la dezvoltarea economică a Republicii Moldova, orientată spre dezvoltarea comerțului exterior.

Asigurarea transparenței deciziilor cu privire la investițiile și cheltuielile de infrastructură, și stabilirea bazei pentru încheierea unor acorduri cu partenerii externi ai Moldovei, cum ar fi Instituțiile Financiare Internaționale și comunitatea de donator.;

5.Constrângerile ce afectează viziunea Strategică

Problema nerezolvată privind regiunea Transnistreană limitează opțiunile de politică în dezvoltarea sectorului Rutier, Feroviar și a Căilor Navigabile Interioare; Infrastructura drumurilor nu corespunde cerințelor actuale de dezvoltare ce ține de trecerea prin localități și parametrii geometrici.

6.Descrierea Strategiei.

Obiectivul de bază a prezentei Strategii poate fi realizat printr-o serie de obiective sectoriale realizate prin acțiuni care pot fi grupate în ”organizatorice” și ”de infrastructură”.

Măsurile Organizatorice constau în adoptarea, aplicarea și respectarea legislației, și dezvoltarea instituțiilor antrenate în procesul de aplicare și respectare a legislației. Acestea, de asemenea, prevăd investiții limitate necesare sporirii capacităților instituțiilor pentru exercitarea atribuțiilor acestora. Aceste măsuri nu se limitează neapărat la anumite instituții de stat, de transport și logistică dar se aplică

și în sectorul privat, care prin dezvoltarea și activitatea sa să contribuie la îmbunătățirea climatului de afaceri din Republica Moldova.

Măsurile de Infrastructură țin de investițiile în infrastructură, cum ar fi drumuri, poduri, căi ferate, aeroporturi și infrastructură portuară, în măsura în care acestea nu afectează sectorul privat.

Bibliografie

1. Botez. L. *Studiul vibrațiilor autovehiculelor*. A VII-a Conferință de Autovehicule Rutiere CAR'97, Pitești, 1977, p.145-150.
- 2.2. **www**. Strategia de Transport și Logistică. **md**.