

**TRANSPORTURI
ȘI
EXPEDIȚII INTERNAȚIONALE**

Ediția a IV-a revizuită și adăugită

www.editurauniversitara.ro

**Prof. univ. dr. CARAIANI GHEORGHE
Dr. GEORGESCU CONSTANTIN**

**TRANSPORTURI
ȘI
EXPEDIȚII INTERNAȚIONALE**

Ediția a IV-a revizuită și adăugită



**EDITURA UNIVERSITARĂ
București, 2012**

Redactor: Gheorghe Iovan
Tehnoredactor: Ameluța Vișan
Coperta: Angelica Mălăescu

Editură recunoscută de Consiliul Național al Cercetării Științifice (C.N.C.S.)

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

CARAIANI, GHEORGHE

Transporturi și expediții internaționale / Gheorghe
Caraiani, Constantin Georgescu. - Ed. a 4-a, rev. - București :
Editura Universitară, 2012

Bibliogr.

ISBN 978-606-591-370-7

656.073(100)(075.8)

658.788(100)(075.8)

DOI: (Digital Object Identifier): 10.5682/9786065913707

© Toate drepturile asupra acestei lucrări sunt rezervate, nicio parte din această lucrare nu poate
fi copiată fără acordul Editurii Universitare

Copyright © 2012

Editura Universitară

Director: Vasile Muscalu

B-dul. N. Bălcescu nr. 27-33, Sector 1, București

Tel.: 021 – 315.32.47 / 319.67.27

www.editurauniversitara.ro

e-mail: redactia@editurauniversitara.ro

Distribuție: tel.: 021-315.32.47 / 319.67.27 / 0744 EDITOR / 07217 CARTE

comenzi@editurauniversitara.ro

O.P. 15, C.P. 35, București

www.editurauniversitara.ro

CUPRINS

CAPITOLUL I. ROLUL ȘI LOCUL TRANSPORTURILOR ÎN SISTEMUL RELAȚIILOR ECONOMICE INTERNAȚIONALE	9
1.1. Rolul economic al transporturilor	9
1.2. Interdependența dintre creșterea schimburilor comerciale mondiale și dezvoltarea transporturilor	9
1.3. Factori care influențează evoluția transporturilor internaționale ...	17
1.4. Clasificarea transporturilor	17
1.5. Optimizarea activității de transport	18
1.6. Întrebări pentru evaluarea cunoștințelor	19
CAPITOLUL II. TRANSPORTURILE MARITIME ȘI NAVIGAȚIA PE APELE INTERIOARE	20
2.1. Transporturi maritime	20
2.1.1. Coordonate ale transporturilor maritime	20
2.1.2. Rolul transportului maritim de mărfuri în economia mondială	21
2.1.3. Caracteristicile, avantajele și problemele specifice ale transporturilor maritime	25
2.1.4. Principalele elemente componente ale transporturilor maritime	26
2.1.5. Clasificarea navelor maritime	27
2.1.6. Organizarea transporturilor maritime internaționale	29
2.1.7. Marketingul în activitatea de navlosire	30
2.1.8. Navlu la navele de linie	34
2.1.9. Contractele în transporturile maritime	35
2.1.10. Executarea contractului de transport maritim	43
2.1.11. Managementul în transporturile maritime	44
2.1.12. Legislația maritimă comunitară	46
2.2. Transportul pe apele interioare	51
2.2.1. Baza tehnico-materială a transporturilor fluviale interna- ționale	51
2.2.2. Importanța economică a Dunării	52
2.2.3. Convenții internaționale privind traficul pe Dunăre	54
2.2.4. Contractul de transport fluvial în reglementările interna- ționale	56
2.2.5. Întrebări privind evaluarea cunoștințelor:	70

Capitolul III. TRANSPORTURILE FERROVIARE	72
3.1. Particularitățile transporturilor feroviare	72
3.2. Aquis-ul comunitar în domeniul transporturilor feroviare	73
3.3. Marketingul în transportul feroviar	76
3.4. Cadrul juridic de reglementare a transporturilor feroviare de mărfuri.	77
3.5. Ofertarea	85
3.6. Organizarea și derularea transporturilor feroviare internaționale de mărfuri	94
3.7. Contractul și derularea transporturilor feroviare de mărfuri în traficul internațional	99
3.8. Scrisoarea de trăsură feroviară - CIM	100
3.9. Scrisoare de trăsură SMGS	103
3.10. Modificarea contractului de transport	104
3.11. Prezentarea mărfurilor la transport	106
3.12. Managementul în activitatea de transport feroviar	113
3.13. Organizarea transporturilor feroviare în România	120
3.14. Întrebări pentru evaluarea cunoștințelor	121
CAPITOLUL IV. TRANSPORTURILE RUTIERE	122
4.1. Aspecte generale	122
4.2. Aquis-ul comunitar în transportul rutier	123
4.3. Convenția internațională privind transporturile rutiere	137
4.4. Sistemul de tranzit vamal T.I.R.	138
4.5. Marketingul în transportul rutier	140
4.6. Managementul în activitatea de transport	151
4.7. Calculul costurilor în transporturile rutiere	182
4.8. Întrebări pentru evaluarea cunoștințelor	197
CAPITOLUL V. TRANSPORTURI AERIENE	198
5.1. Cooperarea în transportul aerian internațional	199
5.1.1. Contracte de cooperare	199
5.1.2. Alte forme de cooperare în domeniul transportului aerian ..	200
5.2. Contractul de transport aerian internațional	201
5.2.1. Mențiuni pe care trebuie să le conțină scrisoarea de transport aerian	201
5.2.2. Avantajele transportului consolidat	202
5.3. Tarifele în transportul aerian	202
5.4. Cursele charter de mărfuri	203
5.5. Întrebări de verificare a cunoștințelor	204
CAPITOLUL VI. INTRASTAT ȘI VĂMUIREA MĂRFURILOR DE EXPORT-IMPORT ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ	206
6.1. Intrastat	206

6.1.1. Regimul intracomunitar al TVA	206
6.1.2. Intrastat: definiții, concept.	207
6.2. Vămuirea mărfurilor de export-import în Uniunea Europeană	219
6.2.1. Bază legislativă	219
6.2.2. Operațiunile vamale	219
6.2.3. Procedurile de vămuire	234
6.2.4. Regimurile vamale	239
6.2.5. Organizarea vămuirii	246
6.3. Conceptul e-Customs în U.E.	249
6.4. Conceptul „Ferestrei Unice” (The Single Window Concept)	251
6.5. Întrebări pentru evaluarea cunoștințelor	254
Capitolul VII. ACTIVITATEA CASELOR DE EXPEDIȚII	255
7.1. Importanța expedițiilor internaționale de mărfuri în actuala piață globală	255
7.2. Definirea expeditorilor internaționali	258
7.3. Sarcinile caselor de expediții	260
7.4. Aspecte legale ale activității caselor de expediție	266
7.5. Întrebări pentru evaluarea cunoștințelor	275
Bibliografie	276

CAPITOLUL I

ROLUL ȘI LOCUL TRANSPORTURILOR ÎN SISTEMUL RELAȚIILOR ECONOMICE INTERNAȚIONALE

1.1. Rolul economic al transporturilor

În cadrul dezvoltării relațiilor economice internaționale, a lărgirii și diversificării schimburilor comerciale între state, un rol de seamă revine transporturilor și expedițiilor internaționale de mărfuri.

Transporturile reprezintă o latură importantă a producției materiale, care, prin rolul lor de deplasare a mărfurilor, influențează hotărâtor și celelalte ramuri ale economiei mondiale, inclusiv comerțul internațional. Constituind mijlocul material efectiv pentru concretizarea relațiilor economice interstatale, transporturile economice internaționale pot fi considerate aparatul circulator al întregii economii mondiale.

Transporturile internaționale de mărfuri contribuie direct la:

- realizarea acordurilor interstatale de cooperare economică;
- realizarea unui sistem de distribuție cât mai apropiat de necesitățile beneficiarilor de import;
- introducerea în circuitul mondial a tuturor zonelor de pe glob prin crearea posibilităților de realizare a datoriei statelor de participare la diviziunea internațională a muncii;
- păstrarea și conservarea proprietăților fizico - chimice, mecanice și organoleptice a mărfurilor, pe durata deplasării lor, de la furnizorii producători până la beneficiarii finali.

1.2. Interdependența dintre creșterea schimburilor comerciale mondiale și dezvoltarea transporturilor

Între dezvoltarea relațiilor economice pe plan internațional și transporturile internaționale există o strânsă și multilaterală interdependență, o condiționare reciprocă. Pe de o parte, creșterea schimburilor economice între state determină o creștere a cerințelor

de transport și, de aici, necesitatea investițiilor în acest domeniu, care să conducă la dezvoltarea transporturilor pentru a răspunde cererii.

Pe de altă parte, transporturile exercită o influență importantă asupra dezvoltării schimburilor internaționale de mărfuri, dezvoltarea și perfecționarea mijloacelor de transport, a porturilor, aeroporturilor, stațiilor de cale ferată, apariția de noi rute de transport, creează posibilitatea transportului unor volume de mărfuri tot mai mari, facilitează efectuarea schimburilor de mărfuri, ușurând dezvoltarea lor.

Datele privind dezvoltarea celor două ramuri de activitate, pe perioade mai mari, dovedește faptul că transporturile internaționale au urmat, în general, același curs de dezvoltare cu cel al comerțului internațional, fiind nu numai o consecință directă a dezvoltării schimburilor internaționale, dar și principalul instrument de realizare a acestora.

Dinamica creșterii capacității de transport pe plan mondial în ultimele decenii, are o tendință similară cu cea a dinamicii comerțului internațional.

Dinamica comerțului internațional este determinată de următorii factori:

a) Rapiditatea cu care se diversifică producția de bunuri materiale determină modificări structurale în schimburile internaționale, în următoarele direcții:

- afirmarea pe calea industrializării a țărilor producătoare de materii prime, în scopul valorificării superioare a acestora, determină o accelerare a comerțului cu produse manufacturate;
- construirea unor obiective industriale mari, în majoritatea țărilor, cu deosebire în țările în curs de dezvoltare, determină importul de utilaje, agregate sau instalații complete care pot avea dimensiuni mult peste limitele normale;
- producerea și comercializarea, în cantități tot mai mari, a unor mărfuri cu proprietăți fizice, mecanice și chimice deosebite ca: aparatură electronică, mărfuri chimice inflamabile sau explozive, mărfuri perisabile, animale vii, care sunt cunoscute sub denumirea de "*mărfuri cu caracteristici speciale*".

Aceste modificări de structură se reflectă și în condițiile de desfășurare a transporturilor internaționale. În cadrul creșterii pe ansamblu a mijloacelor

de transport al mărfurilor pe plan internațional, structura lor se modifică în funcție de direcțiile de dezvoltare și structurarea produselor de export-import, astfel:

- apar mijloace de transport noi, de construcție specială, adecvată naturii mărfurilor de transport (avioane și vagoane frigorifice, cisterne cu regim de presiune etc.);
- se construiesc vagoane și trailere speciale, pe mai multe osii, pentru asigurarea transportului utilajelor și instalațiilor agabaritice;
- apar mijloace de transport ușor adaptabile la transportul unor mărfuri cât mai diverse (multifuncționale);
- se construiesc unități de transport cu mijloace proprii de manipulat și ridicat, permițând încărcarea/descărcarea în zone și regiuni dotate cu terminale, care să permită manipularea unor mărfuri cu greutate și volume mai mari (vagoane cu sisteme de autodescărcare de peste 100 tone, nave cu macarale de ridicare având puteri de peste 500 tone etc.).

b) Lărgirea schimburilor economice între state, creșterea numărului partenerilor comerciali, conduce implicit la creșterea distanțelor între parteneri.

Cu toate acestea, pe plan mondial există o preocupare permanentă și crescândă de a se da cât mai repede în consum, mărfurile care provin din procesul de producție. Unele mărfuri au termene fixe de livrare, fiind programate în consumul productiv sau individual.

În acest context, se recomandă, având în vedere valoarea din ce în ce mai ridicată a mărfurilor comercializate și care sunt imobilizate pe timpul transportului, recurgerea de către utilizatori la o metodă de gestionare a aprovizionării cu resurse materiale, conform căreia stocurile să fie la un nivel zero.

Metoda *Kanban* (după numele economistului japonez Kanban) influențează activitatea de transport, pe de o parte prin frecvența apelării la mijloacele de transport, iar pe de alta a celerității de care trebuie să dea dovadă acestea în deplasarea mărfurilor.

În această privință, transporturile internaționale au un rol din ce în ce mai important, durata transportului fiind un factor prepon-

derent, chiar în condițiile unor costuri de transport mai ridicate. În acest sens, există preocupări pentru reducerea duratei de transport.

Tendința principală ce caracterizează evoluția transporturilor o constituie creșterea vitezei mijloacelor de transport, ca urmare a avantajelor oferite de procesul tehnico-științific, prin modernizarea mijloacelor de transport, mecanizarea operațiunilor de încărcare-descărcare și manipulare a mărfurilor.

c) Repartizarea inegală pe plan mondial a factorilor de producție.

Conform teoriei înzestrării națiunilor cu *factori de producție*, la baza schimbului internațional stă tocmai această înzestrare diferită sub aspect structural.

Se cunoaște deja că în general țările producătoare de mărfuri cu un înalt grad de prelucrare nu dispun de materiile prime necesare și sunt obligate să le achiziționeze din import.

Japonia - țara miracolului economic al sec. XX, dar mai precis a perioadei postbelice, dependentă aproape în totalitate de resursele primare - constituie poate exemplul cel mai concludent în acest sens. La cinci din minereurile de: bauxită, crom, cobalt, nichel și fosfați - necesarul de producție se acoperă integral din import, iar la cel de fier, în proporție de 99%. Pe de altă parte Japonia a realizat o rată a exportului din PIB, de peste 10%.

O întrebare firească, care s-ar pune este aceea dacă fără activitatea de transport bine pusă la punct și-ar mai fi fructificat Japonia factorii de producție interni?

Relativa izolare geografică ar fi condamnat-o desigur, la o stare de înapoiere perpetuă. Transporturile au fost suporturile concrete de mondializare a producției, care deși geografic poate fi la mare distanță, a fost totuși apropiată de arealul resurselor.

d) Pe măsura dezvoltării comerțului internațional, a creșterii distanțelor de transport a mărfurilor de comerț exterior, s-au majorat cheltuielile de transport, nivelul acestora crescând direct proporțional cu efortul depus pentru aducerea lor de la locul de expediție la cel de destinație.

Ori, la baza operațiunilor de comerț exterior stă, înainte de toate, criteriul economic, de aceea, pe lângă alte cerințe, transportul trebuie să asigure și economicitatea, ridicarea pragului de competitivitate a mărfurilor.

Utilizarea unui anume mijloc de transport are la bază următoarele criterii fundamentale:

- natura produsului;
- distanța și costul mijlocului de transport.

Trebuie precizat că pe baza acestor criterii se pot stabili și factori foarte amănunțiți de departajare a mijloacelor de transport și anume:

- viteza;
- dependența în întâlnirea itinerariului;
- costul mijlocului de transport;
- frecvența utilizării;
- disponibilitatea folosirii în diferite locuri;
- flexibilitate în manevrarea mărfurilor etc.

Pentru o vizualizare a locului fiecărui mijloc de transport în cadrul factorilor putem recurge la tabelul nr.1.

Tabelul nr. 1.

Compararea mijloacelor de transport după anumiți factori

FACTOR	Cel mai bun		Medie		Cel mai rău
	1	2	3	4	5
Viteza	Avion	Camion	Tren	Vapor	Conductă
Dependența în întâlnirea itinerariului	Conductă	Camion	Tren	Vapor	Conductă
Cost	Vapor	Conductă	Tren	Camion	Avion
Frecvența utilizării	Conductă	Camion	Avion	Tren	Vapor
Disponibilitatea în diferite locuri	Camion	Tren	Avion	Vapor	Conductă
Flexibilitatea în manipularea mărfurilor	Vapor	Tren	Camion	Avion	Conductă

Necesitatea diminuării cheltuielilor și asigurării integrității cantitative și calitative a mărfurilor în condiții operative de transport, au condus la introducerea unor metode moderne și ieftine de transport, în special containerizarea, pachetizarea și paletizarea.

Prin folosirea acestor metode moderne de transport se asigură o serie de avantaje care, în esență, conduc la creșterea gradului de eficiență și competitivitate a mărfurilor cu deosebire prin:

- asigurarea transporturilor "din poartă în poartă";
- asigurarea integrității mărfurilor;
- păstrarea vremelnică a mărfii;
- creșterea vitezei de transport;
- folosirea mijloacelor de transport specializate.

O serie de mărfuri generale și-au creat anumite rute stabilite, formându-se fluxuri tradiționale, în ce privește folosirea mijloacelor de transport și a rutelor.

Criza energetică, respectiv creșterea prețurilor la petrol, a determinat creșterea tarifelor de transport, influențând prețul mărfii, iar în ramura transporturilor s-au produs perturbații care au condus la mutații în alegerea unor mijloace și rute de transport. O serie de mărfuri care se transportau înainte cu mijloacele de transport consumatoare de petrol, s-au îndreptat spre mijloace care consumă energie mai ieftină.

e) Dezvoltarea în ritm intens a schimburilor de mărfuri pe plan internațional a determinat și sporirea preocupărilor pentru organizarea activității de depozitare și manipulare a mărfurilor.

De aceea, administrațiile organizațiilor de transport investesc fonduri importante și se preocupă pentru:

- dezvoltarea bazei tehnico-materiale, prin dotarea punctelor de operare a mărfurilor cu utilaje, instalații, mecanizarea și automatizarea operațiunilor de încărcare, descărcare, transbordare;

- organizarea activității de depozitare și manipulare, care să conducă la reducerea timpului de operare a transporturilor, precum și asigurarea unui grad sporit de conservare și securitate a mărfurilor în timpul acestor operațiuni;

- creșterea suprafețelor de depozitare în porturi, terminale de cale ferată și auto, creându-se posibilitatea ca mărfurile să aștepte mijloacele de transport și nu invers.

Drept rezultat, aceste preocupări au condus la creșterea vitezei de circulație a mărfurilor, a ritmului și siguranței transporturilor.

Necesitatea asigurării unor legături între producători și piețele de desfacere, a introducerii mai rapide a mărfurilor în circuitul economic, a determinat o serie de comutări în domeniul transporturilor internaționale care să răspundă acestui deziderat, concretizate în deschiderea de noi rute maritime, feroviare, aeriene și rutiere de transport.

Prin deschiderea de noi rute, se creează posibilitatea unor legături mai lesnicioase între cele mai diferite și îndepărtate zone ale globului, scurtării distanțelor între producători și consumatori, atragerii de noi teritorii în sfera circuitului economic mondial, dezvoltării regiunilor rămase în urmă din punct de vedere economic.

Deschiderea acestor rute noi, precum și a altora au favorizat schimburile economice internaționale, prin scurtarea distanțelor

dintre diferite zone economice sau prin descongestionarea altor rute mai aglomerate.

f) Transporturile internaționale contribuie la realizarea strategiei desfacerii mărfurilor pe piața internațională. Un sistem de transporturi internaționale, bine pus la punct, sincronizat, rapid și sigur, poate contribui în cea mai mare măsură la facilitarea desfacerii mărfurilor pe piața externă, la valorificarea superioară a acestora în momentele conjuncturale cele mai favorabile, la creșterea eficienței operațiunilor.

g) O influență hotărâtoare asupra activității de comerț internațional o au transporturile și din punct de vedere al calității serviciilor prestate de către participanții la expedițiile internaționale.

În scopul atragerii unor cantități sporite de mărfuri la transport, a creșterii rentabilității proprii, cărașii și expeditorii internaționali se ocupă continuu de perfecționarea organizării și conducerii activității ce o desfășoară, de lărgirea gamei de prestații, precum și de asigurarea unor tarife competitive.

Astfel, există preocupări permanente pentru simplificarea formalităților de expediție prin folosirea unor documente de transport tipizate și raționalizarea acestora, asigurarea manipulării operative a mărfurilor, realizarea unor operațiuni de sortare, marcare, neutralizare de documente etc. în bazele de expediție, creșterea frecvenței mijloacelor de transport pe relațiile aglomerate, simplificarea modalităților de determinare a cheltuielilor de transport și expediție etc.

h) Ca parte a comerțului invizibil, transporturile contribuie în mod direct la echilibrarea balanței de plăți externe a unei țări:

- prin dezvoltarea și diversificarea bazei materiale, ca urmare a dotării cu mijloace de transport, contribuie la degrevarea balanței de plăți a țării respective de cheltuieli în valută, pentru efectuarea transporturilor cu mijloace străine;

- dezvoltarea bazei materiale a transporturilor, dă posibilitatea efectuării de prestații în cont străin, conducând la creșterea încasărilor în valută pentru țara respectivă.

Astfel, țările cu excedent al balanței transporturilor își pot valorifica surplusul de devize, prin importul de materiale, tehnică sau materii prime, indispensabile dezvoltării economiei lor. Țările cu deficit al balanței transporturilor sunt nevoite să utilizeze o parte din venitul național în vederea stingerii obligațiilor față de țările creditoare.