



UNIVERSITATEA DE STAT DIN MOLDOVA

Facultatea Științe Economice

Departamentul Economie, Marketing și Turism

Veronica BULAT

LOGISTICA COMERȚULUI EXTERIOR

Note de curs

Disciplină inclusă în planul de învățământ pentru specialitatea
„Marketing și logistică”

Aprobat de Consiliul Calității al USM

Chișinău, 2022
CEP USM

CZU: 339.5(075.8)

B 91

Recomandat:

Departamentul Economie Marketing și Turism, proces-verbal nr. 3/21-22 din 25.10.2021.

Consiliul Facultății Științe Economice, proces-verbal nr. 3 din 28.10.2021.

Consiliul Calității al Universității de Stat din Moldova, proces-verbal nr. 3 din 24.12.2021.

Autor: **Veronica BULAT**, dr., conf. univ.

Recenzenți:

Nicolae ȚĂU, dr. hab., prof. univ., ASEM

Natalia ANTOCI, dr., conf. univ., USM

Descrierea CIP a Camerei Naționale a Cărții

Bulat, Veronica.

Logistica comerțului exterior : Note de curs /
Veronica Bulat ; Universitatea de Stat din Moldova, Facultatea
Științe Economice, Departamentul Economie, Marketing și
Turism. – Chișinău : CEP USM, 2022. – 163 p. : fig., tab.

Bibliogr.: p. 143-151 (113 tit.). – 50 ex.

ISBN 978-9975-159-47-0.

339.5(075.8)

B 91

ISBN 978-9975-159-47-0.

© V. Bulat, 2022

© USM, 2022

CUPRINS

INTRODUCERE	6
Subiectul 1. ROLUL COMERȚULUI EXTERIOR AL ȚĂRII ÎN ECONOMIA MONDIALĂ	9
1.1. <i>Economia mondială – concepte generale</i>	9
1.2. <i>Modalități de organizare a comerțului internațional de mărfuri și servicii</i>	15
1.3. <i>Poziționarea comerțului exterior în economia mondială</i>	18
Subiectul 2. PROBLEMATICA ȘI CONȚINUTUL COMERȚULUI EXTERIOR – ASPECTE TEORETICE ȘI METODOLOGICE	24
2.1. <i>Conceptul comerțului exterior, problematica și conținutul</i>	24
2.2. <i>Aspecte metodologice și teoretice ale relațiilor comerciale</i> ...	26
2.3. <i>Particularitățile și principiile comerțului exterior</i>	36
2.4. <i>Organizații economice (comerciale, financiare) internaționale</i>	37
2.5. <i>Trăsăturile economico-financiare ale activității de comerț exterior</i>	39
Subiectul 3. SITUAȚIA COMERȚULUI EXTERIOR AL REPUBLICII MOLDOVA	42
3.1. <i>Indicatorii ce caracterizează activitatea comerțului exterior</i>	42
3.2. <i>Evoluția valorică a comerțului exterior al Republicii Moldova, în anul 2021</i>	44
3.3. <i>Interdependența economică și securitatea economică națională</i>	57
Subiectul 4. MODERNIZAREA TRANZACȚIILOR DE COMERȚ EXTERIOR ÎN BAZA REGULAMENTULUI INCOTERMS	63
4.1. <i>Conceptul, noțiuni generale ale Regulamentului INCOTERMS</i>	63
4.2. <i>Principiile de funcționare a regulilor INCOTERMS</i>	66
4.3. <i>Principalele schimbări conceptuale și structurale ale Regulamentului INCOTERMS</i>	70

Subiectul 5. STRATEGIA REPUBLICII MOLDOVA DE TRANSPORT ȘI LOGISTICĂ ÎN COMERȚUL EXTERIOR.....	74
5.1. <i>Concepte și definiții ale activității logistice de transport ...</i>	<i>74</i>
5.2. <i>Situația curentă din sectorul logisticii transporturilor din Republica Moldova</i>	<i>78</i>
5.3. <i>Serviciile de transport în comerțul exterior al Republicii Moldova</i>	<i>83</i>
5.4. <i>Analiza sectorului logisticii transportului din Republica Moldova</i>	<i>85</i>
Subiectul 6. CODUL VAMAL ȘI TAXELE VAMALE ALE REPUBLICII MOLDOVA.....	91
6.1. <i>Caracteristica generală a activității vamale în Republica Moldova</i>	<i>91</i>
6.2. <i>Sistemul armonizat de descriere și codificare a mărfurilor.....</i>	<i>94</i>
6.3. <i>Metode de determinare a valorii mărfii în vamă.....</i>	<i>98</i>
6.4. <i>Regimurile vamale aplicate în Republica Moldova.....</i>	<i>103</i>
Subiectul 7. INTERACȚIUNEA ORGANELOR DE CONTROL ȘI DE PRESTARE A SERVICIILOR ÎN PUNCTELE DE TRECERE A FRONTIEREI DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA.....	106
7.1. <i>Regulamentul general de interacțiune a organelor de control și prestare a serviciilor în punctele de trecere a frontierei de stat a Republicii Moldova</i>	<i>106</i>
7.2. <i>Normele tehnice generale de ieșire din țară.....</i>	<i>109</i>
7.3. <i>Normele tehnice generale privind controlul diferitelor mijloace de transport</i>	<i>110</i>
Subiectul 8. STRATEGIA COMERȚULUI EXTERIOR DE PROMOVARE A INVESTIȚIILOR.....	114
8.1. <i>Caracteristica sistemului național de atragere a investițiilor. Acordul privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor.....</i>	<i>114</i>
8.2. <i>Analiza dinamicii investițiilor străine în Republica Moldova</i>	<i>117</i>
8.3. <i>Factorii determinanți ai competitivității naționale.....</i>	<i>118</i>

8.4. Direcțiile și perspectivele de dezvoltare a mijloacelor de promovare a comerțului exterior prin atragerea investițiilor străine	120
Subiectul 9. CONDIȚIILE PRINCIPALE ALE SISTEMULUI PREFERENȚIAL COMUN ÎN COMERȚUL EXTERIOR.....	124
9.1. Rolul Acordului de Asociere UE-RM în dezvoltarea comerțului exterior.....	124
9.2. Principiile funcționării sistemului preferențial comun în Republica Moldova	127
9.3. Logistica strategiilor comerciale comune aplicate pe diferite categorii de mărfuri.....	128
Subiectul 10. ELABORAREA STRATEGIILOR LOGISTICE ÎN ACTIVITATEA DE COMERȚ EXTERIOR	132
10.1. Sensul și necesitatea elaborării strategiilor logistice de comerț exterior.....	132
10.2. Relațiile externe de corespondent și repatrierea resurselor bănești.....	137
10.3. Implementarea strategiilor logistice.....	140
BIBLIOGRAFIE	143
ANEXĂ.....	152

INTRODUCERE

Disciplina „Logistica comerțului exterior” este prevăzută în planul de învățământ, Ciclul I, Licență, la specialitățile „Marketing și logistică”, cu frecvență (ZI) și frecvență redusă (FR), făcând parte din pregătirea de specialitate a studenților.

Actualitatea acestei discipline rezidă în orientarea spre formarea de către studenți a cunoștințelor și percepțiilor de organizare și realizare a relațiilor bilaterale și multilaterale între Republica Moldova și țările lumii. Științele teoretice și practice în domeniul comerțului exterior vor asigura succesul activității viitorilor economiști – specialiști în marketing și logistică, precum și integrarea lor optimă în economia de piață și în societatea contemporană. Disciplina este prevăzută de planul de învățământ la specialitatea „Marketing și logistică” cu un volum de 120 de ore, dintre care 30 de ore – curs; 30 de ore – seminare, 60 de ore – studiul individual.

În vederea stabilirii setului de conținuturi și metode de predare abordate, au fost derulate cercetări documentare, pe de o parte, privind conținuturile și metodele de predare adoptate pentru aceeași disciplină sau discipline similare în cadrul altor universități din țară și din străinătate, iar pe de altă parte, privind așteptările mediului de afaceri și ale angajatorilor din domeniul aferent, așa cum au fost ele reflectate în presa de profil economic sau de specialitate a domeniului.

Obiectivul general al disciplinei: Familiarizarea studenților cu terminologia, abordările conceptuale, tipurile de acțiuni din domeniul comerțului exterior ca parte a comerțului internațional de mărfuri și servicii și valorificarea potențialului asigurat de economia mondială.

Disciplina „Logistica comerțului exterior” participă la formarea competențelor generice și specifice ale personalității întregi în domeniul marketingului și logisticii pentru a corespunde cerințelor actuale și de perspectivă ale pieței de muncă locale și internaționale. Notele de curs includ componentele teoretice și practice specifice celor trei niveluri comportamentale pe care se bazează formarea profesională: cunoaștere, aplicare și integrare, precum și conținuturile ce preconizează realizarea obiectivelor proiectate, toate acestea având drept scop ghidarea activităților de predare și învățare a studenților în vederea obținerii necesarului de cunoștințe și metode, pentru a desfășura studiul științific aplicând diverse analize economice.

Competențele specifice sunt:

- Cunoașterea conceptelor, teoriilor, metodelor și instrumentelor de natură economico-socială în entitățile private și publice;
- Elaborarea, realizarea și evaluarea proiectelor în marketing și logistică;
- Execuția de operațiuni și tehnici de comunicare eficiente privind creșterea vânzărilor;
- Organizarea și desfășurarea activităților de marketing și logistică în entitățile private și publice relevante cerințelor pieței;
- Respectarea normelor etice și deontologice în activitatea de marketing și logistică.

Finalitățile de studiu formate sunt:

- a identifica, defini concepte, teorii, metode și instrumente de natură economico-socială în entitățile private și publice;
- a aplica concepte, teorii, metode și instrumente de natură socioeconomică în entitățile private și publice;
- a evalua critic conceptele, metodele și instrumentele de natură economico-socială folosite pentru rezolvarea de probleme;
- a valorifica conceptele, teoriile, metodele și instrumentele de natură socioeconomică în elaborarea strategiilor de logistică;
- a argumenta utilități privind elaborarea și implementarea proiectelor în domeniul logisticii stocurilor;
- a utiliza unii indicatori de calitate pentru evaluarea realizării proiectelor din domeniul logisticii stocurilor;
- a determina metodele, tehnicile și instrumentele pentru derularea operațiunilor și a tehnicilor de vânzare;
- a aplica tehnicile de comunicare eficientă în promovarea și stimularea vânzărilor entității;
- a descrie procesul de luare a deciziilor optime în condiții de certitudine, incertitudine, risc și faliment;
- a organiza activități antreprenoriale prin gestionarea eficientă a resurselor materiale, umane și financiare;
- a elabora un plan de acțiuni privind adaptarea activităților de bază ale entității la cerințele pieței;
- a argumenta metodele etice privind rezolvarea problemelor sociale;
- a cunoaște ariile de competență și aplicare a specialiștilor din domeniul profesional.

Autorul intenționează, astfel, să faciliteze fixarea teoretico-practică a unor cunoștințe mai complexe din activitatea practică de cercetare a fenomenelor de piață desfășurate în economia mondială. Prin aceasta se va obține o creștere a nivelului de pregătire al studenților și a capacităților profesionale.

Aceste note de curs reprezintă rezultatul unor preocupări de cercetare amănunțită a domeniului vizat, care se referă la multiplicarea și aprofundarea legăturilor economice între țările lumii, ceea ce contribuie în mare măsură la prosperitatea economică și internaționalizarea economiilor naționale.

Notele de curs sunt structurate în zece subiecte ce corespund Curriculumului disciplinei „Logistica comerțului exterior”, prevăzut de Planul de învățământ la specialitatea „Marketing și logistică”. *Notele de curs* reprezintă un îndrumar pentru studenți, orientat spre însușirea noțiunilor și a cunoștințelor necesare înțelegerii mecanismelor și proceselor specifice activității de comerț exterior ca parte a economiei mondiale. Disciplina „Logistica comerțului exterior” are menirea de a contribui la formarea rapidă a deprinderilor studenților de a cerceta fenomene de circulație a fluxurilor materiale în comerțul internațional. În baza cunoștințelor care se predau la acest curs, precum și a activităților practice desfășurate la seminare, studenții adoptă modelul de învățare gândind, își însușesc mai temeinic cunoștințele la această disciplină.

În lucrarea de față sunt redate aspectele teoretico-aplicative ale domeniului comerțului exterior, cum ar fi: rolul comerțului exterior al țării în economia mondială; problematica și conținutul comerțului exterior – aspecte teoretice și metodologice; situația comerțului exterior al Republicii Moldova; modernizarea tranzacțiilor de comerț exterior în baza regulamentului INCOTERMS; strategia Republicii Moldova de transport și logistică în comerțul exterior; Codul vamal și taxele vamale ale Republicii Moldova; interacțiunea organelor de control și de prestare a serviciilor în punctele de trecere ale frontierei de stat a Republicii Moldova; strategia comerțului exterior de promovare a investițiilor; condițiile principale ale Sistemului Preferențial Comun în comerțul exterior, precum și elaborarea strategiilor logistice în activitatea de comerț exterior. De asemenea, sunt anexate condițiile de realizare a produsului studiului individual pentru această disciplină.

Subiectul 1

ROLUL COMERȚULUI EXTERIOR AL ȚĂRII ÎN ECONOMIA MONDIALĂ

Unități de conținut

- 1.1. Economia mondială – concepte generale
- 1.2. Modalități de organizare a comerțului internațional de mărfuri și servicii
- 1.3. Poziționarea comerțului exterior în economia mondială

Obiective de referință

- să definească noțiunea de economie mondială;
- să determine rolul și locul comerțului exterior în sistemul economiei mondiale;
- să descrie principiile și particularitățile mecanismului comerțului internațional cu mărfuri și servicii;
- să evalueze rolul deținut de comerțul exterior în economia mondială;
- să integreze conexiunea comerțului exterior cu perspectivele de dezvoltarea comerțului internațional.

1.1. Economia mondială – concepte generale

Un subiect actual în cadrul economiei mondiale îl constituie dezvoltarea comerțului internațional și metodele de reglementare al acestuia. În literatura de specialitate există diferite opinii cu privire la modul de organizare a comerțului internațional.

În prezent este imposibil de imaginat dezvoltarea economiei mondiale fără reglementările în dezvoltarea comerțului internațional. Astfel mai mulți economiști străini, cum ar fi: P. Krugman, M. Obstfeld, M. Porter ș.a. [67, 75, 76] precum și unii cercetători autohtoni, cum ar fi: Al. Gribincea, P. Roșca, N. Țâu, B. Chistruga, ș.a. [39, 54, 78, 85] au abordat acest aspect în lucrările lor.

Problema fundamentală a teoriei economice generale o constituie alocarea optimă a resurselor, adică, ține de criteriile de

structurare judicioasă a economiei naționale pe sectoare și domenii de activitate. Problema fundamentală a analizei economice este optimizarea structurii specializării internaționale și participarea avantajoasă la comerțul internațional.

De-a lungul istoriei au existat diferite teorii cu privire la organizarea comerțului internațional și rolul acestuia în dezvoltarea economiei mondiale, cele mai populare fiind ale mercantiliștilor, clasicilor și neoclasticilor.

În opinia mercantiliștilor, rolul activ al statului în economie avea ca scop primordial mărirea bogăției unei țări. Necesitatea acestei intervenții active din partea statului, în opinia adepților acestui curent (Th. Man, A. Moncretier), era de a suplini bugetul statului, prin atragerea unor cantități cât mai mari de aur în țară, prin creșterea exportului și micșorarea importului. Autorii mercantiliști susțineau că schimburile internaționale reprezintă un mijloc de îmbogățire. Principalul obiectiv al mercantiliștilor era menținerea unei balanțe comerciale excedentare, printr-un export superior importului. În acest fel, o țară putea acumula cantități ridicate de aur și argint și, în consecință, își putea spori bogăția națională și prestigiul. Doctrina mercantilistă justifica intervenția statelor în sensul creșterii excedentelor în balanța comercială, prin intermediul politicilor de stimulare a exporturilor și de limitare a importurilor.

Clasicii însă se pronunțau și pentru garantarea comercială a anumitor libertăți economice de bază (libera concurență, comerțul liber etc.) ce ar garanta asigurarea securității vieții omului și a proprietății sale, rezolvarea diferitelor litigii, adică tot ceea ce individul nu este în stare să facă de sine stătător, ori o face, însă într-un mod ineficient [77]. Teoriile clasice privind comerțul internațional sunt enunțate de către clasicii britanici A. Smith, D. Ricardo și J. St. Mill.

În rândurile reprezentanților liberalilor clasici, A. Smith și-a exprimat teoria sa în lucrarea *The Wealth of Nations*, publicată în 1776, în care a afirmat că prin participarea la comerțul internațional, „avuția” tuturor țărilor poate fi sporită, specializarea urmând a se realiza pe baza principiului avantajului absolut. Prin specializare în producerea acelor produse pentru care sunt mai eficiente, toate țările vor beneficia de pe urma participării la schimburile internaționale

deoarece: „...fiecare om în parte încearcă să utilizeze capitalul său în așa mod ca produsul său să aibă o valoare cât mai mare, astfel, urmărind propriile sale interese, el dă preferință unor asemenea acțiuni, care vor fi utile societății în cea mai bună manieră” [26, 56, 108]. Conform teoriei sale, țările ar trebui să se specializeze în producerea acelor bunuri pentru care dispun de un avantaj absolut. Teoria lui Adam Smith nu rezolvă însă dilema țărilor care nu prezintă un avantaj absolut în niciun domeniu [55].

Pentru această categorie de țări D. Ricardo a enunțat în lucrarea sa *On The Principle of Political Economy and Taxation* (1817) teoria avantajelor comparative sau relative [101]. El a demonstrat că o țară se va specializa în producerea acelor bunuri pe care le poate fabrica mai eficient și va cumpăra din altă țară acele bunuri pe care le realizează mai puțin eficient, chiar dacă ea ar putea produce aceste bunuri mai eficient decât țara terță.

În plan internațional, ipoteza de bază în raționamentul lui D. Ricardo specifică că numai mărfurile circulă liber, în timp ce factorii de capital și forța de muncă sunt imobili, astfel țările nu intră în concurență. În baza acestei ipoteze ulterior au fost enunțate fundamentele eficienței și creșterii economice pentru dezvoltarea comerțului internațional cunoscută sub denumirea de teoria avantajelor relative. Conform acesteia, după cum citează unii autori [54] „...fiecare țară se va specializa în producerea acelor bunuri pentru care este cea mai avantajată sau cel mai puțin dezavantajată, respectiv în producerea acelor bunuri ale căror costuri comparative sunt cel mai puțin ridicate”.

Principiile diferite care guvernează comerțul internațional, în viziunea lui D. Ricardo, specifică că schimbul de marfuri este guvernat de legi economice sau principii diferite, în funcție de cadrul sau nivelul la care se desfășoară acesta. După cum susțin unii economiști [28, 104] D. Ricardo este de acord cu A. Smith că pe piața internă a unei țări schimbul de mărfuri este guvernat de legea valorii bazată pe muncă, însă, spre deosebire de A. Smith care susține acest lucru pentru orice fel de schimb, la orice nivel, conaționalul său D. Ricardo susținea că pe piața mondială, schimbul de mărfuri este guvernat de legea avantajelor relative specificată mai sus.

Triumful liberalismului clasic, inițiat de D. Ricardo, a fost urmat de câteva decenii de popularizare a liberalismului economic, implementându-se o serie de modificări, care însă nu au afectat următoarele aspecte: costurile comparative și avantajele relative care servesc drept criteriu al specializării în producție și cauză a comerțului internațional, respectiv a diviziunii internaționale a muncii, avantajele reciproce, ca rezultat al comerțului internațional, și politica economică externă a liberului-schimb, ca premisă și corolar ale comerțului internațional reciproc avantajos.

Teoria lui D. Ricardo, fundamentată de principiul costurilor comparative în condiții de liber schimb, a fost preluată de J.St. Mill (1806-1837) care a dezvoltat „teoria valorilor internaționale” și „împărțirea câștigurilor din comerțul internațional” în care susține necesitatea păstrării raportului de schimb internațional în limitele valorilor de schimb naționale a două produse comercializate. În lucrarea sa *Principles of political economy*, J. St. Mill susține că, în plan intern, raportul de schimb între mărfuri are loc conform principiului muncă egală contra muncă egală, pe când în schimburile internaționale sunt stabilite unele limite între care pot varia rapoartele internaționale de schimb [99]. Teoria valorilor internaționale, susținută de Mill, încearcă să explice principiul desfășurării schimbului de mărfuri dintre țări și determină raportul de schimb între ele, însă diferă considerabil de teoria ricardiană a valorii bazate pe muncă. Concluzia susținută de acest principiu susține că raportul de schimb al unei țări este cu atât mai avantajos cu cât cererea pentru mărfurile ei este mai mare, iar cererea proprie pentru mărfuri străine este mai mică. Împărțirea câștigurilor din comerțul internațional se face, în viziunea lui J. St. Mill, între toți partenerii chiar dacă nu în mod egal. Raționamentul său exclude ipoteza în care unul dintre parteneri ar putea să piardă, astfel este posibilă realizarea situației în care țările mici, nedezvoltate și sărace ar avea de câștigat mai mult din comerțul internațional, deoarece cererea lor este mai redusă, ceea ce conduce la realizarea unui raport de schimb avantajos, pe când, țările bogate, având o cerere de mărfuri mult mai mare, obțin aceste mărfuri în condițiile unor raporturi de schimb dezavantajoase, acest fenomen, este cunoscut în teoria de specialitate drept „Paradoxul lui J. St. Mill”.

La sfârșitul secolului XIX, teoria liberală clasică a fost șlefuită de A. Marshall (1842-1924) în lucrarea *Money, Credit and Commerce* în care a expus aspectul comerțului internațional prin prisma raporturilor dintre valorile internaționale și costurile comparative, precum și reprezentarea grafică a unor principii de comerț internațional [96]. A. Marshall utilizează drept punct de reper în teoria sa despre comerțul internațional ideile lansate de J. St. Mill, însă combină teoria cererii și a ofertei cu teoria utilității finale sau marginale făcând o anumită delimitare, adică costurile absolute ale mărfurilor sunt decisive pe piața internă, iar costurile relative ale acestora sunt decisive pe piața internațională. În explicarea acestui fenomen, Marshall recurge la metafora celor două lame cu brațe ale unei foarfece, specificând că tăierea cu ajutorul foarfecelui este rezultatul acțiunii ambelor ei brațe, analogic, prețurile sunt justificate atât de utilitatea mărfurilor cauzată de factorii subiectivi, cât și de costurile implicite, provocate de factorii obiectivi.

Teoria mercantilistă și cea clasică au stat la baza inițierii analizei teoretice a diviziunii muncii și schimburilor comerciale internaționale, care au îndeplinit scopul păstrării poziției de referință pentru teoreticienii care au abordat ulterior acest aspect. În plan teoretic, istoria dezvoltării comerțului internațional a cunoscut mai multe teorii, cele mai importante fiind: școala costului de producție – neoricardiană; școala muncii abstracte – marxistă și neomarxistă; școala psihologică a economiștilor neoclasici.

Astfel, în viziunea lui K. Marx (1818-1883), expusă în lucrarea sa *Das Kapital*, problemele pieței mondiale și a comerțului internațional constituie o încununare a operei sale economice privind geneza, mecanismul de funcționare și destinul economiei moderne de piață, similar economiei politice premergătoare lui [97]. Spre deosebire de D. Ricardo, K. Marx examinează problema comerțului internațional nu doar cantitativ, ci și calitativ și istoric, dezvăluind premisele istorice inegale ale acestuia, cum ar fi diviziunea internațională a muncii, respectiv valorificarea diferită a potențialului de muncă al diferitelor țări. Cu toate că în lucrările lui K. Marx nu găsim o referință directă asupra analizei teoriei ricardiene a comerțului internațional din care să rezulte atitudinea sa față de teoria costurilor comparative și a avantajelor relative în comerțul internațional, putem

distinge câteva elemente distinctive importante, cum ar fi: opinia ce susține că în cadrul economiei de piață, indiferent de nivel, schimburile sunt guvernate de legea valorii bazate pe muncă. În timp ce D. Ricardo a analizat superficial aspectul complexității pieței mondiale față de piețele naționale, K. Marx ia în considerare și structura pieței mondiale, cum ar fi prezența unor parteneri inegali dezvoltați, în funcție de nivelul productivității medii a muncii naționale.

Teoria neoclasică care utilizează drept concept esențial excluderea teoriei valoare-muncă din analiza comerțului internațional și înlocuirea acestuia sau cu teoria marginalistă, sau cu teoria factorilor de producție, cunoscută sub denumirea „de modelul H-O-S” (Heckscher – Ohlin – Samuelson), reprezintă un punct de referință în teoria „modernă” a comerțului internațional [104].

Inițiatorul teoriei costurilor comparative în termenii costurilor de substituție a fost A. Marshall, care a propus înlocuirea teoriei valorii-muncă cu termenii raționamentului marginalist prin analiza cererii și ofertei de exporturi și importuri [96]. Dezvoltarea acestei teorii a fost continuată de Gottfried Heberler care a lansat teoria potrivit căreia obținerea unei cantități adiționale dintr-un produs va suporta în calitate de cost de substituție cantitatea din cea de-a doua marfă, producția căreia va fi compromisă.

A doua variantă neoclasică a modelului costurilor comparative reprezintă teoria dotării cu factori de producție, inițiatorii căreia sunt E. Heckscher și B. Ohlin, care și-au expus ideile în lucrarea *Interregional and International Trade* cunoscute sub noțiunea de teorema Heckscher-Ohlin, în care egalizarea prețurilor factorilor de producție este considerată incompletă pe motivul existenței a altor numeroși factori care pot neutraliza factorul inițial.

În a doua jumătate a secolului trecut, a apărut un curent nou, cunoscut ca noua teorie a comerțului internațional, ca consecință a numeroaselor critici aduse teoriei tradiționale. Noua teorie presupune o metodă completă și formalizată care descrie fenomene pe care vechea teorie le-a lăsat neexplicate și care utilizează noi instrumente de analiză [17]. Principalele probleme, abordate de noua teorie, vizează dezvoltarea schimburilor între cele mai dezvoltate națiuni, ale căror dotări factoriale sunt apropiate comerțului internațional intraramural.

Din considerentul că țările dezvoltate exportă și importă produse asemănătoare, efectuând schimburi încrucișate de bunuri similar, s-au dezvoltat alte teorii contemporane care au urmărit drept scop perfecționarea teoriilor privind schimburile internaționale. Printre acestea pot fi menționate: teoria neofactorială și neotehnologică; teoria privind specializarea internațională bazată pe similarități și teoria privind specializarea internațională bazată pe diferențe.

Teoria neofactorială a fost inițiată de R. Findlay și H. Kierzowski care au realizat un model econometric în baza căruia au ajuns la concluzia că o țară abundentă în capital va exporta bunuri intensive în muncă calificată, pe când o țară în care capitalul este mai puțin abundent va exporta bunuri intensive în muncă necalificată [95].

Teoria neotehnologică este cunoscută sub noțiunea de ecartul tehnologic și performanțele la export, lansată de P. Krugman, pornind de la două țări sau zone: Nordul și Sudul. Nordul inovează și produce rapid produsele care abia după un timp apar în Sud. Economistul susține că monopolul tehnologic al Nordului este în mod continuu erodat prin transferurile tehnologice și nu poate fi menținut decât prin inovații constante în noile produse [94].

1.2. Modalități de organizare a comerțului internațional de mărfuri și servicii

Teoria comerțului internațional bazată, pe similarități, îl are drept inițiator pe S. Linder care a pornit de la conceptul că similitudinea dintre economiile naționale nu prezintă un obstacol în calea comerțului internațional, ci, mai degrabă, îl stimulează. Concluzia formulată de acesta enunță că similitudinile în structura și nivelul de dezvoltare al economiilor naționale favorizează schimburile, în vreme ce disparitățile le defavorizează [95].

Teoria comerțului internațional bazat pe diferențe, cunoaște mai multe abordări:

- abordarea conservatoare susținută de Finger care susținea că schimburile intraramură vor fi determinate la fel ca și cele interramură, de diferențele în dotarea cu factori;
- abordarea revoluționară susținută de Gray, Among și Walter, potrivit căreia existența schimburilor încrucișate reprezintă o dovadă a

inadecvării teoriei dotării cu factori de producție și a incapacității sale de a constitui o bază realistă de analiză a fluxurilor actuale;

- abordarea moderată susținută de Duchene, potrivit căruia teoriile tradiționale sunt considerate insuficiente pentru a putea explica lumea contemporană, susține completarea lor fără a fi distruse fundamental [105].

În opinia noastră, teoriile anterior expuse, fără îndoială, au avut un impact pozitiv asupra dezvoltării relațiilor comerțului internațional, însă în condițiile actuale nu-și găsesc aplicabilitate în totalitate. În urma progresului tehnico-științific a avut loc o dezvoltare semnificativă a relațiilor economice internaționale, respectiv statul s-a transformat într-un garant al dezvoltării economice naționale. Cu cât mai multe posibilități vor oferi legislațiile naționale pentru organizarea activităților comerciale în interiorul țării, cu atât mai mare va fi stimulul pentru organizarea schimburilor internaționale. În opinia noastră, rolul statului este doar de supraveghere și, la necesitate, de implicare în relațiile internaționale, pe când comerțul internațional va desfășura o activitate mai eficientă în urma stabilirii relațiilor de afaceri între agenții economici particulari.

În momentul de față, apare, cu evidență, faptul că starea economiei mondiale preocupă întreaga lume – evoluțiile indicatorilor macroeconomici din țările dezvoltate sunt urmărite cu maximă atenție, fiecare țară fiind conștientă că este o părțică, cu semnificație diferită, a unui uriaș mecanism, de evoluția căruia trebuie să țină cont.

Cu toate că pare de sine înțeleasă dependența dintre modul de funcționare a economiei mondiale și cel specific fiecărei țări în parte, acest aspect a fost pus în evidență abia în anul 1970, afirmându-se „...succesul politic intern este direct dependent de performanțele economiei naționale, iar aceasta, la rândul ei, este în mare măsură dependentă de factorii economici internaționali; astfel, starea economiei internaționale devine un factor-cheie pentru politicile interne, iar acestea, la rândul lor, se transformă într-o preocupare centrală pentru politicile internaționale” [27].

Conform datelor oferite de arhivele OMC, creșterea comerțului internațional a fost mereu mai accelerată decât creșterea economică globală, cel puțin în ultimii 250 de ani, excepție făcând doar perioada

1913-1950. Între 1720 și 1913, creșterea comerțului internațional a fost de circa o dată și jumătate mai ridicată decât cea a PIB-ului.

Creșterea modestă a PIB-ului între 1913 și 1950 – perioada cu cea mai redusă creștere economică medie de după 1820 – a fost însoțită de o creștere și mai redusă a comerțului internațional, din cauza situațiilor de război și protecționism.

Pe plan mondial, tendințele în evoluția locului pe care aceste modalități de export-import îl dețin în totalul comerțului exterior sunt contradictorii. Totuși, se poate remarca că, în ultima perioadă, există preocupări pentru a folosi și exportul-importul direct, de a elimina intermediarii și de a efectua exportul-importul prin compartimente proprii. Pe de altă parte, au apărut noi tipuri de întreprinderi specializate mai ales în legătură cu folosirea unor noi operațiuni comerciale, cum sunt cele de *engineering, leasing, franchising* etc.

Criteriile și factorii care condiționează alegerea uneia sau alteia dintre formele de comerț menționate sunt:

- mărimea și numărul întreprinderilor producătoare, factori cu acțiune opusă. Astfel, cu cât sunt mai mari întreprinderile producătoare, cu atât se largesc posibilitățile de folosire a exportului-importului direct, în timp ce numărul mai ridicat al acestor întreprinderi favorizează folosirea exportului-importului indirect;

- specificul grupelor de produse. Grupele de produse mai puțin diversificate (materii prime, semifabricate) precum și unele mașini și utilaje se comercializează pe calea exportului direct/importului direct, în timp ce produsele de mare varietate sortimentală ca, de exemplu, bunurile industriale de consum se pretează mai bine la comercializarea prin întreprinderi specializate;

- specificul piețelor externe, gradul de diversificare a ariei geografice a partenerilor acționează, de asemenea, ca un factor de influență asupra deciziei care se ia în alegerea uneia sau alteia dintre căile organizatorice menționate. Acești factori trebuie să fie luați în considerare în comun pentru a se putea optimiza decizia în ceea ce privește folosirea exportului-importului indirect sau a celui direct.

1.3. Poziționarea comerțului exterior în economia mondială

Organizarea activității de comerț exterior cunoaște în perioada actuală o diversitate de forme și tipuri de unități economice. Acest proces de diversificare s-a accentuat în ultimele decenii ca urmare a intensificării relațiilor economice internaționale, a apariției unor noi forme și tehnici de colaborare, unele dintre acestea ducând la crearea de noi tipuri de firme. De asemenea, trebuie menționat că organizarea activității de export diferă foarte mult în funcție de orânduirea socială, iar în cadrul țărilor aparținând aceleiași orânduirii există particularități însemnate în ceea ce privește modalitățile și tehnicile de comerț exterior, tipurile de întreprinderi folosite. În aceste condiții, numai cu mari rezerve putem să luăm în considerare câteva elemente cu valabilitate mai largă, fiind necesar a se studia fiecare model național de organizare a activității de comerț exterior.

Organizarea și derularea exportului și a importului de către firmele producătoare, pe contul și pe riscul lor poartă denumirea de export, respectiv import direct. Exportul direct presupune faptul că întreprinderea producătoare are legatură cu piața externă, se ocupă cu promovarea și desfășurarea exporturilor, stabilește legături cu clienții prin corespondență sau prin contacte personale, scop în care pot apela și la serviciile prestate de reprezentanți, comisionari sau alți intermediari.

Exportul direct prezintă avantajul ce oferă posibilități largi pentru o legatură sistematică a producătorului cu piața externă, evită cedarea unei părți însemnate a beneficiului întreprinderilor de comerț exterior sau altor intermediari de pe propria piață. Producătorii care își organizează departament propriu de export în țară vin, totuși, în contact cu întreprinderile comerciale și cu alți intermediari pe piețele externe. Evident că, în principiu, se poate concepe un sistem direct integrat, care să realizeze exportul și distribuția mărfurilor de către producători direct consumatorilor din țara importatoare. Această modalitate de organizare a exportului ocupă însă o pondere relativ redusă, având mai mult un caracter promoțional, experimental.

Posibilitatea folosirii exportului direct și avantajele oferite depinde, însă, de o serie de împrejurări. În primul rând este vorba de existența fondurilor necesare precum și a unui personal comercial competent. Recuperarea cheltuielilor ridicate pe care trebuie să le facă

întreprinderea producătoare în acest sens, depinde de volumul de beneficii ce pot fi obținute și de volumul mediu al desfacerilor.

Considerațiile de mai sus explică tendința generală, valabilă și pentru țara noastră, de a recurge la o activitate de export-import direct numai în cazul unităților producătoare mari, puternice din punct de vedere economic și care au un volum ridicat în relațiile cu străinătatea.

Exportul și importul indirect se realizează prin întreprinderi specializate de comerț exterior, în care funcția de desfacere este complet separată de cea de producție. Recurgerea la această formulă organizatorică oferă producătorului o serie de avantaje. Sub aspect financiar producătorul își angajează mijloacele proprii la nivel minimal, ceea ce este deosebit de convenabil pentru un producător cu mijloace financiare reduse sau care este confruntat cu cererea potențială redusă pe piețele externe. Întrucât aceste întreprinderi sunt specializate în comerțul exterior, ele cunosc bine piețele externe și ceea ce trebuie făcut pentru a avea succes pe aceste piețe. În plus, ele au contracte gata stabilite pe piețele externe așa că pot să ofere de bușee imediate pentru anumite produse. În felul acesta, volumul schimburilor externe poate să fie mărit într-o perioadă scurtă de timp și se pot introduce produse noi pe piețe care, pe altă cale, ar fi inaccesibile [31].

Limitele exportului indirect decurg din faptul că întreprinderea specializată se interpune între producătorul de mărfuri pentru export și piețele externe. Aceasta generează unele dificultăți în privința operativității, în negocierea și încheierea tranzacțiilor, determină o filieră greoaie de transmitere către producător a informațiilor de piață cu consecințe directe asupra capacității de adaptare a producției la cerințele pieței externe, asupra competitivității mărfurilor oferite la export.

Există o mare diversitate de structuri de comerț exterior, adică de modalități de combinare și valorificare a resurselor materiale și umane în acest domeniu de afaceri. Totuși fiecare dintre acestea trebuie să asigure realizarea unui număr determinat de funcții, definitorii pentru tranzacția de comerț exterior: prospectarea, negocierea, contractarea, derularea tranzacțiilor internaționale.

Cele mai importante structuri organizatorice în comerțul exterior sunt serviciul de export/import, ca departament specializat în cadrul firmelor producătoare sau de comerț și entitatea de comerț exterior, formă

particulară de casă de comerț. Un rol major revine, în aceste structuri, gestiunii resurselor umane, specialiștilor de comerț exterior.

Prima variantă este specifică întreprinderilor mici și mijlocii, în care serviciul comercial se ocupă atât de piața internă, cât și de exporturi. În acest caz, activitatea de export nu este bine individualizată, motiv pentru care o serie de întreprinderi au recurs la varianta organizatorică în care departamentul marketing doar supraveghează exportul de care se ocupă direct un responsabil specialist.

În cadrul acestei structuri autonome, dar care rămâne implicat în definirea politicii comerciale de ansamblu, activitatea pe piața externă se află în sarcina unui personal specializat. În acest caz, poziția sa ierarhică îi permite luarea de decizii calificate, operative, în raport cu condițiile conjuncturale concrete.

Serviciul de export/import îndeplinește două categorii de atribuții în domeniul comerțului exterior: cele de natură comercială și cele de natură administrativă. Pe de altă parte, în ceea ce privește rolul acestui compartiment în activitatea de ansamblu a firmei, acesta se definește pe două direcții principale: contribuția la strategia de ansamblu a firmei și acțiunea operativă pe piață, respectiv realizarea activităților de prospectare, contractare și derulare (logistică/livrare, achitare).

Totodată serviciul de export/import (respectiv, dacă este cazul cele două compartimente distincte, comercial și administrativ) colaborează cu celelalte departamente ale firmei: marketing, producție, financiar, juridic, în elaborarea și punerea în aplicare a strategiei de export.

În cadrul funcției marketing se urmăresc mai multe obiective:

- *definirea politicii comerciale;*

Se stabilesc liniile principale de acțiune comercială, respectiv mixul de marketing – produs, promovare, distribuție, preț – în consens cu orientările strategice ale firmei.

- *studierea pieței externe;*

Aceasta presupune informarea curentă cu privire la situația pieței externe (date statistice despre mediul economic, date calitative despre structura consumului, comportamentul consumatorilor) precum și definirea cererii (analiza necesarului pe piață), stabilirea posibilităților de export ale întreprinderii și a posibilităților de

adaptare a produselor sau de creare de noi produse, definirea strategiei și a tehnicilor de comercializare.

În acest cadru se stabilesc formele de internaționalizare și tipurile de tranzacții care asigură funcționarea, întreținerea și controlul rețelei de comercializare.

- *conceperea și realizarea politicii promoționale;*

În acest sens, are loc selecționarea mijloacelor publicitare în funcție de specificul piețelor, participarea la târguri și expoziții internaționale, desfășoară activități de relații cu publicul.

În cadrul funcției comerciale de export se adoptă, în contextul strategiei și tacticii de marketing, măsuri vizând:

- prospectarea piețelor externe;

Astfel, în colaborare cu serviciul marketing, serviciul comercial export participă la selectarea piețelor, realizarea acțiunilor promoționale și realizează efectiv misiunile în străinătate și participarea la manifestări comerciale internaționale.

- ofertarea;

Serviciul comercial trebuie să se preocupe de elaborarea condițiilor de vânzare (sau cumpărare, în cazul importului), de purtarea corespondenței comerciale și întreținerea legăturilor de afaceri.

- negocierea și contractarea;

Coordonată de managerii de export/import sau în cazul contractelor importante, de managementul firmei, activitatea de negociere și contractare se realizează prin colaborarea mai multor servicii funcționale ale firmei.

- organizarea serviciilor postvânzare;

În funcție de opțiunile de afaceri, firma poate solicita asistență firmelor care asigură comercializarea pe piața de import sau poate deschide birouri proprii pentru serviciile postvânzare.

În cadrul funcției logistice, serviciul administrativ export urmărește:

- ambalarea și marcarea mărfii;

Aceste activități sunt, de obicei, realizate de firmă prin contribuția departamentului de producție, dar pot fi, în multe cazuri, subcontractate unor firme specializate.

- realizarea transportului internațional;

De regulă, se apelează la societăți specializate în domeniu (expeditor, cărauși, societăți de ambalare), urmărind modul de alegere

a rutei și mijloacelor de transport, respectarea termenului de livrare, pregătirea mărfii în vederea transportului, condiționări speciale, ambalare, marcaj etc. Totodată, dacă este cazul, se fac și formalitățile pentru asigurarea mărfii în trafic internațional.

- reglementarea problemelor vamale și de tranzit;

Personalul de specialitate se îngrijește de efectuarea formalităților vamale, alte proceduri administrative impuse de țările partenere.

- administrarea vânzărilor la export;

Este vorba de sarcini, precum: executarea comenzilor, urmărirea vânzărilor, supravegherea stocurilor, actualizarea tarifelor (de exemplu, navlu) etc.

Funcția financiară se referă la componenta bănească a derulării tranzacției de comerț exterior: plata și finanțarea. În acest context, serviciul financiar, în colaborare cu serviciul (compartimentele) de export-import, îndeplinește mai multe sarcini:

- efectuarea plății;

Principalele activități desfășurate în acest sens sunt: stabilirea condițiilor și termenelor de plată: facturarea mărfii la export: urmărirea încasării creanțelor etc.

- asigurarea finanțării operațiunii;

Serviciul financiar urmărește obținerea de credite pentru finanțarea exporturilor, întreținerea legăturilor cu băncile și alte organisme de finanțare.

- controlul rentabilității operațiunilor de export-import.

Funcția juridică se referă la pregătirea, încheierea și urmărirea executării contractelor internaționale și implică sarcini privind:

- verificarea validității condițiilor de vânzare/cumpărare;

- redactarea contractelor;

- urmărirea și soluționarea litigiilor comerciale;

- informarea cu privire la reglementările naționale și internaționale în materie de tranzacții de comerț exterior etc.

Firmele de comerț exterior sunt societăți comerciale specializate care asigură pentru clienții lor, producătorii, o serie de servicii pentru derularea exportului/importului de mărfuri. Ele pot acționa atât pe contul partenerilor lor din țară (de exemplu, în calitate de comisionar), cât și pe cont propriu (comerciant), prin contractele permanente pe

care le au, pe de o parte, cu piețele externe, pe de alta parte, cu furnizorii și beneficiarii interni, ele exercită o influență însemnată asupra producției de export prin adaptarea la cerințele pieței mondiale.

Sarcini de autoevaluare:

1. Argumentați rolul principalilor factori de influență ai comerțului internațional.
2. Caracterizați principalele fluxuri comerciale internaționale.
3. Identificați elementele definitorii ale economiei mondiale.
4. Apreciați tendințele de dezvoltare ale economiei mondiale.
5. Sistematizați viziunile abordărilor teoretice ale economiei mondiale.
6. Determinați utilitatea indicatorilor comerțului internațional.
7. Analizați teoriile clasice ale comerțului internațional.
8. Analizați teoriile neoclasice ale comerțului internațional.
9. Analizați teoriile contemporane ale comerțului internațional.
10. Integrați rolul competitivității economice a unei țări în context european și/sau internațional.

Bibliografie complementară:

1. GRIBINCEA, Alexandru I., GRIBINCEA, Alexandru Al. Globalizarea economică versus dezvoltarea durabilă În: *Revista economia contemporană*, 2019, nr.2/4, pp. 112-119.
2. ȚÂU, Nicolae. Globalization, contemporary problems and tendencies of international business development În: *Economie și Sociologie*, 2016, nr. 3, pp. 27-33. ISSN 1857-4130.
3. RICARDO, D. *On the principles of political economy and taxation*. London: John Murray, 1817. 549 p.

Subiectul 2

PROBLEMATICA ȘI CONȚINUTUL COMERȚULUI EXTERIOR – ASPECTE TEORETICE ȘI METODOLOGICE

Unități de conținut

- 2.1. Concepția comerțului exterior, problematica și conținutul
- 2.2. Aspecte metodologice și teoretice ale relațiilor comerciale
- 2.3. Particularitățile și principiile comerțului exterior
- 2.4. Organizații economice (comerciale, financiare) internaționale
- 2.5. Trăsăturile economico-financiare ale activității de comerț exterior

Obiective de referință

- *să definească noțiunea de comerț internațional;*
- *să determine rolul și locul comerțului exterior în sistemul economiei naționale;*
- *să descrie principiile și particularitățile mecanismului comerțului exterior;*
- *să evalueze rolul organizațiilor internaționale în comerțul exterior;*
- *să integreze trăsăturile economico-financiare ale activității de comerț exterior.*

2.1. Conceptul comerțului exterior, problematica și conținutul

Comerțul exterior reprezintă este o ramură distinctă a unei economii naționale care cuprinde operațiunile comerciale sau de cooperare economică și tehnico-științifică în raporturile cu străinătatea privind vânzarea-cumpărarea de mărfuri, lucrări, servicii, licențe, consignația sau depozitul, reprezentarea sau comisionul, operațiunile financiare, asigurările, turismul și, în general, orice acte sau fapte de comerț [46].

Comerțul exterior cuprinde două componente de bază:

1. **Operațiunile comerciale internaționale** – o formă de interdependență între întreprinderi și economiile naționale în sfera comercializării care, de altfel, includ:

a. comerțul internațional cu mărfuri, care este format, la rândul său, din:

- *exportul de mărfuri* – totalitatea operațiunilor comerciale prin care o țară vinde unei alte țări o parte din mărfurile produse sau prelucrate;
- *importul de mărfuri* – cuprinde totalitatea operațiunilor comerciale prin care o țară cumpără mărfuri din alte țări în vederea satisfacerii consumului productiv și neproductiv.

b. comerțul internațional cu servicii comerciale (comerț invizibil), care cuprinde serviciile conexe operațiunilor de export-import (transporturile, asigurările, licențele), precum și turismul internațional;

c. operațiunile comerciale combinate, respectiv reexportul, compensațiile, switch-ul, prelucrarea în lohn, operațiunile de perfecționare etc., adică tehnicile utilizate pentru facilitarea schimburilor și valorificarea oportunităților de profit comercial.

2. **Alianțele și cooperările internaționale** – o formă dezvoltată a legăturilor economice dintre state în vederea realizării unei strategii comune, durabile, în domenii diferite de activitate [32]. Motivația realizării acestor legături constă în existența unor interese comune, cum ar fi complementaritatea tehnologică sau exploatarea eficientă a competențelor și resurselor proprii.

Principalele forme de alianțe și cooperări internaționale sunt:

a. cooperările pe baze contractuale, care includ contractele de licență, franșizarea, subcontractarea etc., și reprezintă forme de transfer internațional de tehnologie de producție (licențierea, subcontractarea) sau de comercializare (franșizarea);

b. alianțe strategice sub formă de asociații, consorții etc. pentru îndeplinirea unor obiective în comun, cum ar fi livrări la cheie, consulting-engineering și training etc.;

c. cooperarea instituționalizată, reprezentată de societățile mixte.

Din punctul de vedere al formelor de participare la circuitul valoric mondial, comerțul exterior poate propaga următoarele efecte:

- *efecte economice de tip valoric* – reprezintă diferența dintre încasările și plățile internaționale din operațiunile de export/import generate de diferențele dintre productivitatea națională și internațională a factorilor de producție;
- *efecte economice de tip material* – reprezintă forma valorilor de întrebuințare care satisfac cantitativ și calitativ anumite nevoi reale ale economiei naționale;
- *efecte economice de tip propagat sau indirect* – reprezintă aprecieri orientative privind aportul comerțului exterior la introducerea progresului tehnic, îmbunătățirea proporțiilor din economie, valorificarea mai bună a factorilor de producție interni, facilitarea mutațiilor structurale ale producției materiale interne etc.;
- *efecte economice de tip social și politic* – nu se pot cuantifica și exercită influențe pozitive cu incidențe multiple asupra unei economii naționale.

Prin intermediul acestor efecte, cu precădere a celor economice, comerțul exterior devine un pilon important al dezvoltării unei economii naționale.

2.2. Aspecte metodologice și teoretice ale relațiilor comerciale

În cadrul procesului complex de racordare a economiilor naționale la fluxurile economice mondiale, comerțul exterior reprezintă obiectul care îndeplinește rolul fundamental în baza căruia se determină nivelul creșterii economice a unui stat [33]. Operațiunile comerciale internaționale reprezintă obiectele incontestabile ale realizării tranzacțiilor internaționale, pe când, optimizarea activităților de gestiune a acestora constituie subiectele logisticii comerțului exterior. Având în obiectiv acest conținut exportatorii și importatorii sunt interesați să analizeze toate implicațiile unei tranzacții de comerț exterior. Pentru a lua o decizie de export, producătorul trebuie să evalueze posibilitatea firmei sale de a exporta ținând cont de capacitatea de producție disponibilă, de capacitatea tehnologică, financiară și profesională.

În condițiile în care capacitatea de producție este corespunzătoare sau poate fi mărită prin investiții, nivelul tehnologic

asigură competitivitatea produselor, iar resursele financiare interne sau atrase pot finanța operațiunea, trebuie aleasă modalitatea de export, producătorul putând opta pentru exportul direct sau indirect (prin intermediul unei firme de comerț exterior). În orice tranzacție comercială internațională, un aspect important îl reprezintă momentul sau locul transferului proprietății de la vânzător la cumpărător, moment care influențează și prețul mărfurilor exportate.

Practica internațională demonstrează că relațiile de comerț exterior au căutat să pună bazele unor reguli uniforme, să fundamenteze o dezvoltare ordonată a comerțului internațional, astfel încât operatorii economici care desfășoară activități de comerț exterior să poată face comerț unii cu alții în condiții de concurență loială și nedistorsionată.

În contextul actual al globalizării economiei mondiale, funcționarea și dezvoltarea pe coordonate durabile a sistemelor economice presupun, în mod necesar, obținerea de rezultate cât mai ridicate și satisfacerea necesităților prezente fără a compromite posibilitățile economiilor naționale de a-și satisface propriile cerințe în viitorul mai mult sau mai puțin îndepărtat.

Un element determinant în relațiile de afaceri și în succesul acestora, indiferent de modalitatea de export aleasă și de tipul contractului folosit, este prețul.

Formarea prețurilor pe piețele internaționale de mărfuri se realizează, de regulă, prin confruntarea dintre cerere și ofertă, sub presiunea concurenței la scară mondială, ea fiind influențată de o multitudine de alți factori ce reflectă fenomenele de criză structurală declanșate în economia mondială, sau factori specifici diverselor grupe de mărfuri.

O problemă importantă pe care exportatorii trebuie să o rezolve este cea a limitării riscurilor din prețurile contractate la export.

Riscurile de prețuri pot fi de natură conjuncturală sau de natură valutară. În perioada de derulare a contractului datorită fluctuației prețurilor, riscul de păgubire a uneia dintre părțile contractante crește pe măsură ce perioada de derulare a contractului este mai mare.

Riscul valutar se manifestă atât în perioada de derulare a contractului, cât și în intervalul de timp în care se utilizează resurse împrumutate exprimate în valută.

Pentru diminuarea riscului de preț, este recomandată utilizarea metodelor contractuale și extracontractuale, de acoperirea riscului la nivel microeconomic, exportatorul având în acest sens la dispoziție metoda indexării prețului contractual (utilizată mai des în cazul exportului de utilaje), metoda clauzei valutare (simplă, complexă, cu referința DST) sau instrumente specifice operațiunilor bursiere.

Un rol esențial în mecanismul tranzacțional al operațiunilor de export-import îl au documentele prin intermediul cărora se realizează, pe de o parte, transferul drepturilor asupra mărfii, iar pe de altă parte, plata contravalorii acesteia.

Derularea tranzacțiilor comerciale internaționale și a relațiilor de plăți generate de acestea se realizează pe baza contractelor de vânzare-cumpărare internațională, operațiuni pentru a căror finalizare este necesară o serie de documente comerciale și financiare.

Exportatorii și importatorii trebuie să țină cont, în realizarea operațiunilor de comerț exterior, de natura mărfurilor, fluctuațiile cursului valutar, stabilitatea economică și politică din țările respective, astfel încât acestea să aibă un efect pozitiv asupra economiei naționale.

Statisticile comerțului exterior de mărfuri în Republica Moldova se realizează în baza recomandărilor Comisiei de Statistică a ONU (*International Merchandise Trade Statistics – Concepts and Definitions*, Series M No. 52, Rev. 2) și legislației EUROSTAT (Regulamentul Consiliului (CE) nr. 1172/95 – EXTRASTAT) privind comerțul internațional de mărfuri cu țările terțe și Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1917/2000 privind implementarea Regulamentului Consiliului (CE) nr. 1172/95.

La elaborarea statisticilor de comerț exterior ale Republicii Moldova se utilizează noțiunile de regim vamal, care sunt decisive în determinarea sistemului de comerț și sferei de cuprindere.

Teritoriul luat în considerație în statistica comerțului exterior al Republicii Moldova se referă la teritoriul economic al țării, în care se aplică legislația vamală națională, dar care nu coincide cu teritoriul geografic al țării (cu excepția raioanelor din partea stângă a Nistrului).

Sistemul de comerț utilizat în realizarea statisticilor de comerț exterior din Republica Moldova este sistemul general de comerț.

Indicii comerțului exterior sunt:

Indicii valorici, prezintă tendința generală a evoluției exporturilor și importurilor și se determină ca raportul dintre volumele valorice (dolari SUA) din anul de raport și cele din anul de bază (anul precedent).

Variația anuală sau ritmul modificării anuale a exporturilor și importurilor redă cu câte procente a crescut sau a diminuat nivelul indicatorului în anul de raport față de anul de bază (anul precedent). Variația anuală a fost determinată în baza datelor exprimate în USD.

Indicii valorii unitare la mărfurile exportate și importate se calculează având la bază valorile unitare (medii) exprimate în dolari SUA, conform formulei Paasche.

Baza de calcul utilizată pentru calcularea indicilor valorii unitare la mărfurile exportate și importate este anul precedent.

Calcularea indicilor valorii unitare se efectuează în baza datelor obținute din declarațiile vamale separat pentru fiecare marfă (8 cifre), grup de mărfuri (6, 4 și 2 cifre) și pe total exporturi (importuri), în conformitate cu Nomenclatorul Mărfurilor. În mărfurile alese pentru calcul (mărfuri reprezentative) se includ toate mărfurile omogene, cu informații disponibile asupra cantității și costului, și prezente atât în perioada de raport, cât și în perioada de bază [58]. Pentru agregarea indicilor valorii unitare, calculați la nivel de 8 cifre pe diverse nivele din Nomenclatorul Mărfurilor și pe total exporturi (importuri) se utilizează ca element de ponderare valoarea mărfurilor din perioada curentă.

Activitatea de comerț exterior utilizează următorii termeni de specialitate:

Balanța comercială a bunurilor (mărfurilor) – componentă principală a balanței de plăți externe, care reprezintă diferența dintre exportul și importul de mărfuri al unei țări pe o perioadă determinată (de regulă, un an). Se urmărește atât pe total, cât și în relația cu o țară sau un grup de țări pentru a se preveni eventualele disproporții în schimburile comerciale externe, nefavorabile economiei naționale.

Soldul balanței comerciale – se calculează ca diferență între exportul și importul unei țări. Când exportul este mai mare decât importul, soldul balanței comerciale este pozitiv, iar balanța este „excedentară” sau „activă”, iar când importul este mai mare decât exportul, soldul balanței este negativ, iar balanța este „deficitară” sau

„pasivă”. Poate exista și situația în care exportul este egal cu importul și atunci balanța este echilibrată;

- **balanța comercială a serviciilor** – componentă a balanței de plăți externe, care reprezintă diferența dintre sumele valutare încasate pe o perioadă determinată (de regulă, un an) din prestațiile de servicii ale rezidenților unei țări în folosul străinătății și sumele valutare plătite pentru prestările de servicii efectuate de străinătate în folosul rezidenților autohtoni;

- **balanța de plăți externe** – bilanț periodic în care se înscriu și prin care se compară toate plățile și încasările efectuate pe o perioadă de timp dată (trimestru, an) de către o economie națională și rezultatele obținute din tranzacțiile economice, financiare și monetare ale economiei respective cu alte economii. În contul curent al balanței de plăți externe intră încasările și plățile valutare rezultate din comerțul cu bunuri, servicii, venituri și transferuri curente;

- **cliring** (engl. *clearing*) – sistem de plată instituit în relația dintre două sau mai multe state, pe calea unui acord de plăți interguvernamental. Potrivit acestuia, decontarea plăților reciproce de orice natură se face fără transfer valutar, pe calea înregistrării lor în conturi bancare de evidență, create în acest scop [70]. La sfârșitul perioadei determinate se face compensarea soldurilor, în modul convenit. Se folosește o monedă unică de estimare și de decontare a livrărilor reciproce și a prestațiilor de servicii reciproce. Exportatorii și prestatorii de servicii ai unei țări sunt plătiți în moneda națională din sumele încasate tot în monedă națională de la importatorii și beneficiarii de servicii ai aceleiași țări;

- **curs valutar** – raportul valoric dintre două monede naționale, respectiv, prețul unei unități monetare dintr-o țară exprimat în unitățile monetare ale altor țări;

- **comerț „captiv”** – totalitatea schimburilor comerciale externe realizate de o „societate fiică”. Aceste schimburi sunt controlate de „societatea mamă”;

- **comerț electronic** – schimbul de valori (informații, mărfuri și servicii) pe cale electronică, prin intermediul unor rețele de calculatoare, cu prioritate prin Internet;

• **comerț exterior** – comerțul cu străinătatea privit din unghiul de vedere al unei singure țări. Comerțul exterior include toate bunurile materiale și serviciile care se schimbă de către o țară cu alte țări. În cadrul comerțului exterior cu bunuri materiale se desfășoară tranzacții de export și de import.

Exportul se compune din:

- exportul de mărfuri de origine națională;
- exportul de mărfuri importate temporar pentru a fi prelucrate și reexportate sub formă de produse finite (prelucrare activă sau *lohn* activ);
- exporturile temporare de bunuri livrate în alte țări pentru prelucrare pasivă (*lohn* pasiv);
- exporturile de mărfuri din zonele libere sau antrepozitele vamale, care au fost importate anterior;
- bunurile exportate în sistemul *leasing* financiar (plata în rate).

Importul are următoarea componență:

- importul direct de mărfuri pentru consum;
- mărfurile importate și depozitate în zone libere care sunt scoase din acestea și dirijate către consumul intern;
- importul de produse finite rezultate din prelucrarea în alte țări a bunurilor exportate temporar (prelucrare pasivă, *lohn* pasiv);
- bunurile importate în sistemul de *leasing* financiar (plata în rate).

În exportul și importul de bunuri nu sunt cuprinse mărfurile în tranzit, mărfurile temporar admise/scoase în/din țară (cu excepția celor pentru prelucrare) și mărfurile pentru reparații.

Valoarea mărfurilor exportate și importate este stabilită pe baza prețurilor efective FOB la exporturi și a prețurilor efective CIF la importuri.

Prețul FOB (*free on board* – liber la bord) reprezintă prețul la frontiera țării exportatoare, care include:

- valoarea mărfii;
- cheltuielile de transport până la punctul de îmbarcare;
- taxele suportate pentru ca marfa să fie încărcată la bordul vasului.

Prețul CIF (*cost, insurance, freight* – cost, asigurare, transport) reprezintă prețul la frontiera țării importatoare, cuprinzând:

- elementele componente ale prețului FOB;
- costurile de asigurare și transport internațional.

Datele valorice ale prețurilor FOB și CIF sunt exprimate în statistica internațională în dolari.

- **comerțul cu servicii** reprezintă a doua componentă a comerțului exterior, alături de comerțul cu bunuri (mărfuri). Există o foarte mare diversitate de servicii care fac obiectul comerțului exterior. Dintre acestea, cele mai importante sunt: transportul internațional, turismul internațional, serviciile de afaceri, serviciile financiare (bancare și de asigurare), serviciile de comunicații. Datele statistice ale acestui gen de comerț exterior se găsesc în statistica internațională exprimate în dolari, sub formă de încasări în valută în cazul exporturilor de servicii și sub formă de plăți în cazul importurilor de servicii;

- **comerț internațional** – totalitatea schimburilor de bunuri și servicii între două sau mai multe state. În ultimele decenii a luat o mare amploare comerțul regional, ca parte importantă a comerțului mondial;

- **comerț „mut”** – formă de comerț sub care se desfășura schimbul de mărfuri de către cartaginezi. Ajunși cu corăbiile la destinație, negustorii așezau mărfurile pe mal și se retrăgeau pe vas, unde prin fum vesteau băștinașilor sosirea mărfurilor. Aceștia prețuiau mărfurile, punând în dreptul lor aur și se retrăgeau așteptând reacția celor de pe corăbii la vederea cantităților de aur din dreptul mărfurilor. Dacă vânzătorii nu erau satisfăcuți, ei reveneau pe corăbii și așteptau să se mai adauge aur. În final, băștinașii ridicau mărfurile numai atunci când corăbierii satisfăcuți își luaseră aurul apreciat ca echivalent al bunurilor înșirate pe plajă;

- **comerț internațional „invizibil”** – exportul și importul de servicii comerciale, adică de bunuri intangibile, cum sunt turismul, transporturile etc.;

- **comerț transatlantic** – schimburile comerciale efectuate între țări de pe continentul american (Canada, SUA, Mexic, Brazilia, Argentina) și țări de pe continental european și african care au ieșire directă la Oceanul Atlantic;

- **comerț transpacific** – schimburile comerciale efectuate între țări de pe continentul asiatic și australian (China, Australia) și țări de pe continentul American (de la Alaska până în sudul statului Chile);

- **cota exportului în producție** – ponderea pe care o deține volumul valoric al exportului unei țări în totalul volumului valoric al producției respectivei țări;

- **cota importului în consum** – ponderea pe care o deține volumul valoric al importului acelei țări în totalul valorii consumului țării respective;

- **devize** – totalitatea mijloacelor de plată exprimate în valută străină (cambii, cecuri, scrisori de credit, acreditive, ordine de plată bancare etc.);

- **diviziunea internațională a muncii** – categorie economică exprimând relațiile ce se stabilesc între statele lumii în procesul dezvoltării producției și comerțului internațional, precum și locul, și rolul fiecărui stat în circuitul mondial de valori materiale și de servicii comerciale. Este un proces de specializare internațională în producție a economiilor naționale care are la bază legăturile dintre acestea. Diviziunea internațională a muncii arată poziția pe care diferitele țări ale lumii o ocupă în economia mondială și reprezintă temelia materială și imaterială a fluxurilor economice internaționale, de la bunurile primare și serviciile cele mai simple la produsele și serviciile cu cea mai înaltă valorificare a forței de muncă;

- **export de bunuri (mărfuri)** – vânzarea de bunuri materiale aparținând economiei unei țări în alte țări;

- **export de capital** – deplasările de fonduri dintr-o țară în altă țară sub formă de: investiții directe, investiții indirecte, investiții de portofoliu etc.;

- **exportator net** – țara în care exportul este mai mare decât importul;

- **importator net** – țara în care importul este mai mare decât exportul;

lohn – operațiune curentă în afacerile internaționale care se referă în special la prelucrarea de materii prime sau semifabricate într-o altă țară, urmărindu-se transformarea sau înnobilarea acestora. Exportul în lohn se mai numește și lohn activ – marfa importată este scutită de taxe vamale, rămânând proprietatea beneficiarului din străinătate, urmând a fi prelucrată și apoi returnată sub forma unui produs superior. Importul în lohn se mai numește și lohn pasiv – marfa indigenă se exportă, urmând să fie înnobilită. Ea rămâne în proprietatea exportatorului și la returnarea ei, sub forma unui produs superior prelucrat se aplică taxe

vamale numai pentru părțile componente care s-au adăugat efectiv în cursul prelucrării în străinătate;

- **gradul de acoperire a importului cu export** – indicator care arată în ce măsură sumele încasate din export de o țară acoperă cheltuielile efectuate cu importul de către țara respectivă; el se exprimă sub forma unui procent;

- **monopol de stat asupra comerțului** – politică specifică statului bazat pe economie centralizată, planificată la nivel de stat, opusă economiei de piață, bazată pe liberul schimb;

- **operațiuni de import pentru reexport** – operațiuni de revânzare în străinătate a mărfurilor importate, cu sau fără îndigenarea lor. De regulă, exportul de acest gen trebuie să fie consimțit de ceilalți exportatori pentru a nu fi concurat cu propria lor marfă pe segmentele de piață pe care au pătruns;

- **produse de bază** – bunuri neprelucrate sau cu grad redus de prelucrare;

- **produse manufacturate** – produse finite și semifinite;

- **pondera unora produse și grupe de produse în exportul/importul mondial** – procentajul din totalul exportului mondial pe care îl deține exportul dintr-un anumit produs/sau o grupă de produse, respectiv procentajul din importul mondial pe care îl deține importul dintr-un anumit produs/sau o grupă de produse;

- **raportul de schimb** – indicatorul sintetic care demonstrează eficiența schimburilor comerciale internaționale. Se calculează ca un raport între prețul mediu pe o unitate de măsură a mărfurilor exportate și prețul mediu pe o unitate de măsură a mărfurilor similare importate sau a altor produse importate. Dacă indicatorul este supraunitar, țara respectivă înregistrează un avantaj, iar când indicatorul este subunitar, un dezavantaj. Studiarea evoluției acestui indicator, în timp, evidențiază creșterea sau descreșterea puterii de cumpărare a unei țări;

- **prețul mediu** la export/tonă, m³, m², hl, buc, per = Valoarea exportului FOB în dolari tonă, m³, m², hl, buc;

- **prețul mediu** la import/tonă, m³, m², hl, buc, per = Valoarea importului CIF în dolari tonă, m³, m², hl, buc;

- **repartizarea/orientarea geografică pe continente a comerțului mondial/țară** – repartizarea schimburilor comerciale externe între continentele lumii.

Orientarea geografică a comerțului unei țări se referă la dispersia schimburilor comerciale externe ale respectivei țări pe glob. Ponderea orientării geografice exprimă gradul de dependență față de una sau mai multe țări;

- **rezerva de aur** – cantitatea de aur în monede și în lingouri, care se găsește la dispoziția statului și a băncii sale centrale de emisiune sub formă de tezaur;

- **structura fizică (materială) a comerțului internațional/țară** – produsele și grupele de produse ce fac obiectul schimburilor comerciale externe din cadrul comerțului internațional sau al unei țări;

- **tariful vamal** – actul normativ prin care statul reglementează taxele vamale, de obicei la import. Clasificarea mărfurilor în tariful vamal a fost elaborată pe baza *Convenției Internaționale privind Sistemul Armonizat de Descriere și Codificare a Mărfurilor*, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1987. Sistemul Armonizat cuprinde 99 de capitole, în cadrul a 21 de secțiuni, și realizează unificarea clasificărilor de mărfuri pentru mai multe domenii (vamal, statistică, transporturi) etc.;

- **taxa vamală** – impozit indirect perceput de către stat când mărfurile trec frontiera statului respectiv. Majoritatea statelor aplică taxa la import sub forma de procent la valoarea mărfii în vamă;

- **tranzacție de comerț exterior** – act prin care se încheie, se modifică sau se sting raporturi juridice, civile sau comerciale în comerțul exterior;

- **tranzit** – transportul unei încărcături dintr-o țară în alta prin teritoriul altor țări. Tranzitul se reglementează de obicei prin acorduri și convenții comerciale;

- **uniune vamală** – asociație de state caracterizată printr-un teritoriu vamal unic, liberă circulație a mărfurilor între state și tarif vamal unic în relația cu țările din afara uniunii;

- **volumul fizic (material) al exportului/importului mondial sau al unei țări** – exportul mondial sau al unei țări din punct de vedere cantitativ (tone, metri cubi, hectolitri etc.);

- **volumul valoric al exportului/importului mondial sau al unei țări** – valoarea exportului mondial sau al unei țări (în moneda națională a unei țări sau în monede de largă circulație internațională – dolari, euro, lire sterline etc.).

2.3. Particularitățile și principiile comerțului exterior

Conform legislației Republicii Moldova, activitatea comercială externă reprezintă un mijloc esențial de realizare a circuitului mondial de valori materiale și intelectuale, care se concretizează în ansamblul operațiunilor și activităților având ca obiect schimbul de mărfuri, lucrări și servicii la scară internațională.

Exportul constituie operațiunile comerciale prin care din Republica Moldova se scot mărfuri (produse), lucrări, servicii, precum și rezultate ale activității intelectuale (obiecte ale proprietății intelectuale), iar faptul exportului acestora se fixează în momentul trecerii lor peste frontiera vamală a Republicii Moldova [60].

Importul reprezintă operațiunile comerciale prin care în Republica Moldova se introduc mărfuri (produse), lucrări, servicii, precum și rezultate ale activității intelectuale (obiecte ale proprietății intelectuale), iar faptul importului acestora se fixează în momentul trecerii lor peste frontiera vamală pe teritoriul Republicii Moldova.

Rezultatele activității intelectuale sunt considerate obiectele proprietății industriale, invențiile, modelele de utilitate, mărcile de produs și mărcile de serviciu, denumirile de origine ale produselor, desenele și modelele industriale, soiurile de plante, topografiile circuitelor integrate, obiectele dreptului de autor și drepturilor conexe, secretul comercial (know-how), propunerile de raționalizare.

Politica statului în domeniul comerțului exterior este realizată prin metode economice și administrative în conformitate cu legile, cu actele normative ale Guvernului, precum și cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte.

Relațiile Republicii Moldova cu alte state în domeniul activității comerciale externe se întemeiază pe respectarea principiilor și normelor de drept internațional general-acceptate și a angajamentelor ce decurg din tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte.

În scopul integrării economiei sale în economia mondială, Republica Moldova poate participa, conform principiilor și normelor de drept internațional general-acceptate, la tratatele internaționale cu privire la uniunile vamale și zonele de comerț liber.

Principiile de bază ale reglementării de stat a activității de comerț exterior sunt:

- a) promovarea unei politici unice în domeniul comerțului exterior ca parte componentă a politicii externe a Republicii Moldova;
- b) centralizarea sistemului reglementării de stat a activității comerciale externe și exercitarea controlului asupra acestei activități;
- c) unitatea teritoriului vamal al Republicii Moldova;
- d) prioritatea măsurilor economice;
- e) egalitatea în drepturi și nediscriminarea participanților la activitate comercială externă;
- f) protecția de stat a drepturilor și intereselor legitime, inclusiv a secretului comercial, ale participanților la activitate comercială externă;
- g) libertatea schimbului internațional. Schimbul internațional poate fi supus unor interdicții și restricții numai în cazul și în modul prevăzute în legi, în actele normative ale Guvernului, precum și în tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte.

Participanți la activitatea comercială externă pot fi atât persoane juridice și fizice, înregistrate în modul stabilit, cât și Republica Moldova, autoritățile administrației publice locale.

2.4. Organizații economice (comerciale, financiare) internaționale

- **AELS** – Asociația Europeană a Liberului Schimb, care cuprinde, în prezent, Elveția, Norvegia, Liechtenstein și Islanda. Între statele asociate sunt desființate taxele vamale, dar fiecare stat asociat își păstrează propriul tarif vamal în raport cu statele terțe.

- **BERD** – Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare, fondată în 1992 la Londra, cu scopul principal de finanțare a țărilor europene care au aparținut fostului sistem socialist.

- **BEI** – Banca Europeană de Investiții, cu sediul în Uniunea Europeană, fondată în 1957, prin Tratatul de la Roma, odată cu stabilirea bazelor Comunității Europene. Are ca obiectiv central finanțarea proiectelor de investiții în țările UE, cu deosebire a proiectelor de dezvoltare regională.

• **BM** – Banca Mondială, care cuprinde patru instituții financiare de sprijinire a dezvoltării țărilor membre: Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BIRD), Asociația Internațională pentru Dezvoltare (AID), Societatea Financiară Internațională (SIF) și Agenția Multilaterală de Garantare a Investițiilor (AMGI). Toate aceste instituții financiare interguvernamentale fac parte din sistemul de instituții specializate ale ONU și au sediul la Washington.

• **CAER** – Consiliul de Ajutor Economic Reciproc, organizație internațională de colaborare între fostele state socialiste, care a luat ființă în ianuarie 1949 și a încetat să mai funcționeze din anul 1991.

• **CEFTA** – Acordul Central European de Liber Schimb, intrat în vigoare la 1 ianuarie 1993, sprijinit de Uniunea Europeană; prevede, în esență, suprimarea treptată a taxelor vamale la unele produse, crearea unei zone de liber schimb între țările participante, în totalitate pentru comerțul cu produse industriale și parțial pentru comerțul cu produse agricole.

• **FMI** – Fondul Monetar Internațional, instituție financiară înființată la 27 decembrie 1945 în urma Acordului de la Bretton Woods, care deține un rol esențial în ordinea monetară internațională (funcționează din 1 martie 1947).

• **GATT** – Acordul General pentru Tarife și Comerț, acord interguvernamental, încheiat la Havana în 1947, sub auspiciile ONU, care a stat la baza reglementării comerțului mondial până în 1995, când a fost înlocuit cu Organizația Mondială a Comerțului.

• **OMC** – Organizația Mondială a Comerțului, fondată la 1 ianuarie 1995. Este principala instituție care stă la baza organizării comerțului mondial, constituie baza juridică și instituțională a sistemului comerțului multilateral, îndeplinind funcția de forum al negocierilor comerciale multilaterale; rezolvă diferendele comerciale dintre state; supraveghează politicile comerciale naționale și de grup în vederea realizării unui comerț echitabil.

• **OPEC** – Organizația țărilor exportatoare de petrol, înființată în 1960, la Bagdad. Scopul principal al activității OPEC este de a stabili direcțiile și regulile în comerțul internațional cu țiței, țările membre ale acestei organizații deținând circa 85% din exportul

mondial de țiței și având o influență importantă atât asupra vânzărilor, cât și a prețului. Secretariatul OPEC își are sediul la Viena.

2.5. Trăsăturile economico-financiare ale activității de comerț exterior

Activitatea de comerț exterior este caracterizată de anumite trăsături specifice datorită mediului în care întreprinderea este nevoită să acționeze, și anume, piețele externe.

Principalele trăsături economico-financiare ale activității de comerț exterior sunt [90]:

1. Caracterul economic al activității, concretizat în derularea unui circuit de fonduri materiale și bănești generatoare de rezultate economico-financiare.

Activitatea de comerț exterior contribuie la crearea și sporirea venitului național al țării.

2. Interferența factorilor naționali cu cei internaționali, caracterizată prin existența elementelor de extraneitate în cadrul raporturilor economico-financiare, cum ar fi subiecții de drept aparținând unor legislații naționale diferite. În acest caz, relațiile de comerț exterior ies parțial sau total de sub jurisdicția internă a unui stat și se completează cu uzanțele și normele dreptului internațional sau cu normele de drept civil ori comercial ale unui alt stat.

3. Diversitatea și specificitatea activității de comerț exterior, care constă în apariția alături de forma clasică a importului-exportului de mărfuri și a unor forme noi de comerț exterior și cooperare cum sunt: comerțul cu drepturi de proprietate industrială și intelectuală, operațiunile combinate de comerț exterior, exporturile complexe, cooperarea economică etc.

4. Sistemul de finanțare și creditare a activității de comerț exterior, caracterizat de modalitățile prin care întreprinderea participă la tranzacții economice internaționale își asigură fondurile necesare desfășurării activității. Finanțarea are drept obiectiv asigurarea fondurilor proprii sub forma capitalului social și a celorlalte fonduri proprii, iar creditarea are drept scop completarea fondurilor proprii cu împrumuturi financiare, comerciale și de altă natură.

5. *Sistemul de decontare a activității de comerț exterior*, structurat în:

– *mijloace de plată*, care reprezintă totalitatea mijloacelor materiale și bănești prin care se poate lichida un angajament financiar. În acest sens, se poate folosi aurul, devizele, valuta, drepturile speciale de tragere, unitatea monetară europeană, moneda națională;

– *instrumente de plată și de credit*, care reprezintă înscrisurile și efectele comerciale în valută care reglementează lichidarea angajamentelor internaționale, cele mai utilizate fiind: trata, biletul la ordin, cecul, cardul;

– *modalități de plată*, concretizate în tehnicile bancare prin intermediul cărora se derulează operațiunile de încasări și plăți internaționale, cele mai utilizate fiind: acreditivul documentar, incasso-ul documentar, ordinul de plată, scrisoarea de garanție bancară, mecanismul plăților prin clearing.

Toate aceste trăsături ale activității de comerț exterior își pun amprenta asupra organizării și conducerii contabilității societăților implicate în tranzacții comerciale internaționale.

Sarcini de autoevaluare:

1. Identificați aspectele conceptuale ale comerțului internațional.
2. Definiți conceptele-cheie în comerțul internațional de bunuri și servicii.
3. Descrieți componentele evolutive ale comerțului exterior.
4. Determinați rolul și locul comerțului exterior în sistemul economiei naționale.
5. Clasificați principiile și particularitățile mecanismului comerțului exterior.
6. Evaluați rolul organizațiilor internaționale în comerțul exterior.
7. Integrați trăsăturile economico-financiare ale activității de comerț exterior.
8. Caracterizați principiile guvernamentale elaborate în scopul integrării economiei naționale în economia mondială.
9. Clasificați serviciile aferente comerțului exterior.
10. Argumentați utilitatea activității de comerț exterior.

Bibliografie complementară:

1. ȚĂU, Nicolae. Internationalization of economic activities and government's involvement in the market economy. În: *Administrarea Publică*. 2017, no. 3(95), pp. 133-139. ISSN 1813-8489.
2. GRIBINCEA, Alexandru; SALAME, Hoda. Creșterea competitivității naționale. Metodologia formării inovatorilor În: *Administrarea Publică*. 2017, nr. 2, pp. 115-127. ISSN 1813-8489. CZU 001.895:371.38.
3. PALIU-POPA, L. Considerații privind tranzacțiile de comerț exterior. În: *Analele Universității „Constantin Brâncuși”*. Seria *Economie*, 2009, no.1, Tîrgu-Jiu, pp. 285-296.

Subiectul 3

SITUAȚIA COMERȚULUI EXTERIOR AL REPUBLICII MOLDOVA

Unități de conținut

- 3.1. Indicatorii ce caracterizează activitatea comerțului exterior
- 3.2. Evoluția valorică a comerțului exterior al Republicii Moldova
- 3.3. Interdependența economică. Securitatea economică națională

Obiective de referință

- să identifice indicatorii ce caracterizează comerțul exterior;
- să clasifice sectoarele și subsectoarele principale ale comerțului exterior;
- să determine aportul fiecărui sector în structura comerțului exterior;
- să argumenteze interdependența economică din comerțul exterior;
- să evalueze criteriile securității economice naționale.

3.1. Indicatorii ce caracterizează activitatea comerțului exterior

Eficiența economică a comerțului exterior este determinată de raportul dintre efectele obținute de pe urma schimburilor de pe piețele externe și eforturile făcute în acest domeniu.

În condițiile unor efecte numeroase și eficiența economică a comerțului exterior poate fi cuantificată prin intermediul mai multor indicatori [59]. În literatura de specialitate, activitatea comerțului exterior este caracterizată prin unii *indicatori statistici* și *indicatori de rentabilitate*.

Indicatorii statistici ai activității de comerț exterior sunt:

a) *soldul balanței comerciale (Sold)* – se calculează ca diferență între exportul (E) și importul (I) unei țări. Când exportul este mai mare decât importul, soldul balanței comerciale este pozitiv, iar balanța este „excedentară” sau „activă”, iar când importul este mai mare decât exportul, soldul balanței este negativ, iar balanța este „deficitară” sau

„pasivă”. Poate exista și situația în care exportul este egal cu importul și atunci balanța este echilibrată:

$$Sold = E - I$$

b) *gradul de acoperire a importului prin export (GrA)* – arată în ce măsură sumele încasate din export de o țară acoperă cheltuielile efectuate cu importul de către țara respectivă și reprezintă valoarea procentuală exprimată de raportul dintre export (E) și import (I), adică:

$$GrA = E / I \times 100\%$$

c) *raportul dintre soldul balanței comerciale și produsul național brut (PNB)* – reprezintă valoarea procentuală exprimată de diferența dintre export (E) și import (I) la producția anuală de venituri a statului realizată pe teritoriul național și în străinătate, adică:

$$Rs = (E - I) / PNB \times 100\%$$

d) *gradul de penetrare a exporturilor unei țări pe o piață străină (Gr.P_{Es})* – reprezintă raportul dintre valoarea exportului către o țară (E_{stat}), exprimată în dolari față de numărul de locuitori ai țării respective (Nr_{loc}) și se exprimă în dolari/locuitor străin, adică:

$$Gr.P_{Es} = E_{stat} / Nr_{loc}$$

e) *indicele distribuției geografice (IDG)* – reprezintă valoarea procentuală a raportului dintre exportul (E) / importul (I) realizat către un stat față de totalul exportului (T_E) / importului (T_I) național, adică:

$$IDG_{export} = E / T_E \times 100; \quad IDG_{import} = I / T_I \times 100$$

În condițiile existenței unor cursuri comerciale diferite, principalii indicatori ai rentabilității comerțului exterior sunt următorii:

a) *cursul de revenire brut la export (Cre)*, care se determină ca un raport între prețul intern de producție sau livrare (Pp) plus cheltuielile de circulație până la frontieră (Ce) și prețul extern în valută franco-frontiera țării noastre (Pe), adică:

$$Cre = (Pp + Ce) / Pe$$

b) *cursul de revenire brut la import (Cri)*, care se determină ca un raport între prețul produsului pe piața internă în lei (Pi) plus taxele de import percepute pe marfa respectivă (Ti) și costul în valută al acestei mărfi franco-frontiera (Pe), adică:

$$Cri = (Pi + Ti) / Pe$$

c) *indicele raportului de schimb (Irs)*, care se determină ca un raport între indicele prețului mediu la export (*Ipe*) și indicele prețului mediu la import (*Ipi*), adică:

$$Irs = Ipe / Ipi$$

d) *aportul net în devize (And)*, care se determină prin raportarea diferenței dintre prețul de vânzare la extern în lei valută a unui produs (*Pe*) și valoarea în lei valută a materiilor prime și combustibilului importate (*mi*) și exportabile (*me*), la prețul de vânzare în lei valută (*Pe*), adică:

$$And = [Pe - (mi + me)] / Pe$$

e) *indicatorul rentabilității unei cooperări tehnico-științifice (Rcts)*, care se determină prin raportarea cheltuielilor interne de realizare a proiectului respectiv în moneda națională (*C*) la diferența dintre prețul în valută a proiectului respectiv (*P*) și cheltuielile în valută pentru realizarea în țară a proiectului (*V*), adică:

$$Rcts = C / (P - V)$$

Aprecierea eficienței comerțului exterior nu se reduce însă la indicatorii rentabilității, care oglindesc doar o parte a eficienței economice a comerțului exterior [44]. În timp ce rentabilitatea reflectă doar efectele bănești directe și imediate înregistrate pe măsura efectuării operațiilor de import-export, eficiența exprimă efectul total al comerțului exterior asupra accelerării creșterii economice, contribuția acestuia la asigurarea unor proporții judicioase în cadrul economiei naționale, la folosirea completă și rațională a forței de muncă, la valorificarea superioară a resurselor naturale, la folosirea rațională a capacităților de producție.

3.2. Evoluția valorică a comerțului exterior al Republicii Moldova, în anul 2021

Exporturile de mărfuri realizate în luna decembrie 2021 au avut o valoare de 325,0 mil. USD, cu 10,7% mai puțin în raport cu luna noiembrie 2021 și cu 48,9% mai mult comparativ cu luna decembrie 2020 (Fig. 3.1 și 3.2).

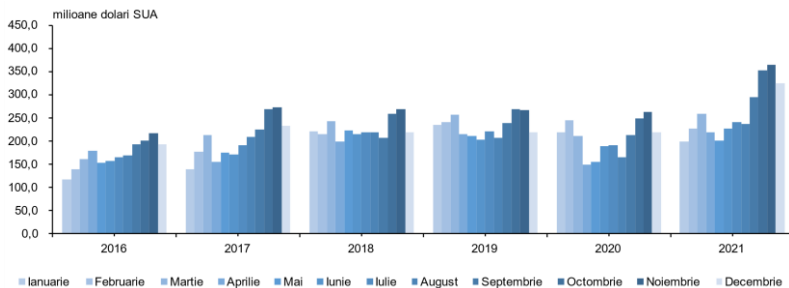


Fig. 3.1. Evoluția lunară a exporturilor de mărfuri, în anii 2016-2021 (milioane dolari SUA)

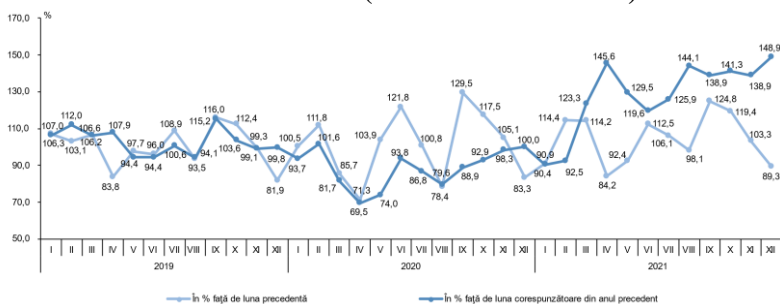


Fig. 3.2. Evoluția lunară a indicilor valorici ai exporturilor de mărfuri, în anii 2019-2021 (%)

În anul 2021 exporturile de mărfuri au însumat 3144,4 mil. USD (Fig. 3.1), valoare mai mare cu 27,5% comparativ cu cea înregistrată în anul 2020 (Fig. 3.3).



Fig. 3.3. Evoluția indicilor valorici ai exporturilor de mărfuri în anii 2000-2020 (în % față de anul precedent)

Exporturile de mărfuri autohtone în anul 2021 au constituit 2433,2 mil. USD (77,4% din total exporturi), fiind în creștere cu 28,9% față de anul 2020, care a contribuit la majorarea valorii totale a exporturilor cu 22,1%.

Reexporturile de mărfuri străine (după prelucrare și clasice) în anul 2021 s-au cifrat la 711,2 mil. USD (22,6% din total exporturi) sau cu 22,7% mai mult comparativ cu anul 2020. Această creștere a influențat majorarea pe total exporturi cu 5,4%.

Reexporturile de mărfuri după prelucrare (inclusiv îmbrăcăminte, încălțăminte și părți de încălțăminte, seturi de fișe pentru bujiile de aprindere și alte seturi utilizate în mijloacele de transport, cabluri coaxiale, conductoare și transformatoare electrice, genți, articole de buzunar din piele și din materiale textile, nuci decojite, scaune, părți de scaune, jucării, volane, coloane și cutii de direcție pentru autovehicule) au deținut 15,2% în total exporturi, iar reexporturile clasice de mărfuri, care nu au suferit transformări esențiale (motorină, medicamente, articole de transport sau de ambalare din materiale plastice și din lemn, țigarete care conțin tutun, tutun pentru pipă cu apă, whisky, votcă, lichioruri, distilate de vin sau de tescovină de struguri, vinuri spumante, rom, gin, bere, parfumuri, ape de toaletă, produse pentru înfrumusețare) – 7,4%.

Mijloacele de transport rutier, în anul 2021 (Fig. 3.4), rămân a fi cel mai des utilizate pentru exporturile de mărfuri (83,7% din total exporturi), după care urmează transportul maritim (9,5%), transportul feroviar (5,6%) și transportul aerian (1,2%).

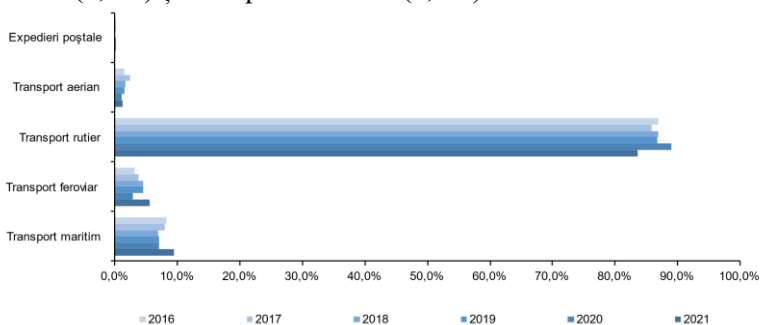


Fig. 3.4. Structura exporturilor de mărfuri, în anii 2016-2021, după modul de transport (%)

Exporturile de mărfuri destinate țărilor Uniunii Europene (UE-27), în anul 2021, au totalizat 1919,4 mil. USD (cu 17,0% mai mult comparativ cu anul 2020), deținând o pondere de 61,1% în total exporturi, în scădere cu 5,4 puncte procentuale față de anul 2020 (Fig. 3.5).

Exporturile de mărfuri destinate țărilor CSI, în anul 2021, au avut o valoare de 466,2 mil. USD (cu 23,7% mai mult în raport cu anul 2020), care echivalează cu o cotă de 14,8% în total exporturi, în descreștere cu 0,5 puncte procentuale comparativ cu anul 2020 (Fig. 3.5).

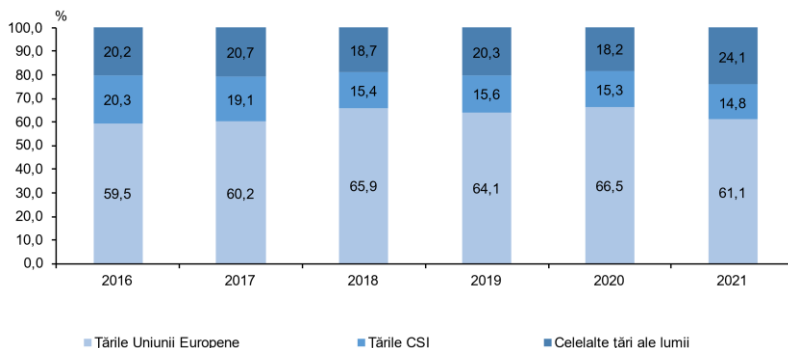


Fig. 3.5. Structura exporturilor de mărfuri, în anii 2016-2021, pe grupe de țări (%)

În anul 2021 principalele țări de destinație a exporturilor de mărfuri (Fig. 3.6), care au deținut 89,7% din total exporturi au fost: România (26,5% din total exporturi), Turcia (10,0%), Federația Rusă (8,8%), Germania (7,8%), Italia (7,6%), Elveția (3,8%), Polonia (3,5%), Ucraina (3,0%), Cehia și Bulgaria (câte 2,5%), Belarus (2,2%), Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord (2,1%), Spania (2,0%), Grecia (1,4%), Ungaria (1,3%), Olanda (1,1%), Franța și Statele Unite ale Americii (câte 1,0%), Liban și Serbia (câte 0,8%).

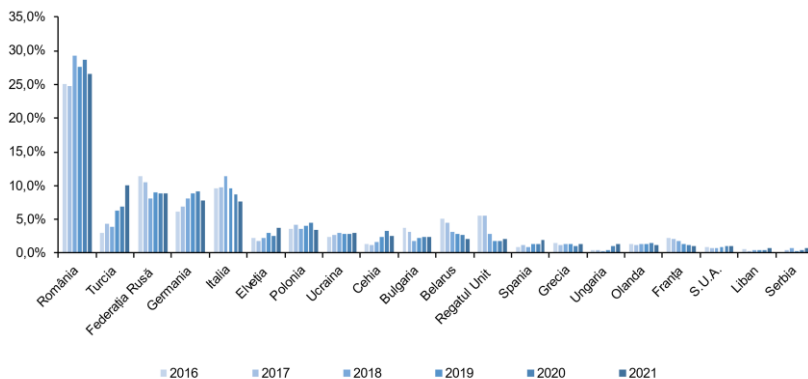


Fig. 3.6. Structura exporturilor, în anii 2016-2021, pe principalele țări de destinație a mărfurilor (%)

Analiza evoluției exporturilor pe țări în anul 2021, comparativ cu anul 2020, relevă majorarea livrărilor de mărfuri în Turcia (de 1,8 ori), România (+17,9%), Federația Rusă (+27,3%), Elveția (de 1,9 ori), Spania (de 1,8 ori), Italia (+12,3%), Ucraina (+33,5%), Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord (de 1,5 ori), Germania (+8,8%), Bulgaria (+33,7%), Grecia (de 1,6 ori), Ungaria (de 1,5 ori), Serbia (de 2,5 ori), Emiratele Arabe Unite (de 21,3 ori), Liban (de 2,1 ori), Belgia (de 1,7 ori), Israel (de 2,5 ori), Portugalia (de 1,8 ori), Slovacia (de 1,6 ori), Statele Unite ale Americii (+23,6%), Egipt (de 12,6 ori), Cipru (+34,2%), Bangladesh (de 10,7 ori), Franța (+9,4%), Uzbekistan (de 1,5 ori), Indonezia (+47,4%), Canada (+41,3%), Tunisia (de 7,3 ori), Libia (de 73,3 ori), Macedonia de Nord (de 2,2 ori), Belarus (+2,9%), Malaysia (de 1,6 ori), Siria (+37,7%), Azerbaidjan (+41,1%), care a contribuit la creșterea pe total exporturi cu 27,1%.

În același timp, s-au micșorat exporturile de mărfuri în Georgia (-14,5%), Iordania (-63,6%), Cehia (-1,8%), Polonia (-1,1%), atenuând, astfel, majorarea pe total exporturi cu 0,3%.

În structura exporturilor, din anul 2021 (Fig. 3.7), șase secțiuni de mărfuri din Clasificarea Standard de Comerț Internațional (CSCI Rev.4) dețin 90,8% din total exporturi, după cum urmează: produse alimentare și animale vii (25,8%); mașini și echipamente pentru transport (20,2%); articole manufacturate diverse (18,8%); materiale

brute necomestibile (11,6%); mărfuri manufacturate (7,7%); băuturi și tutun (6,7%).

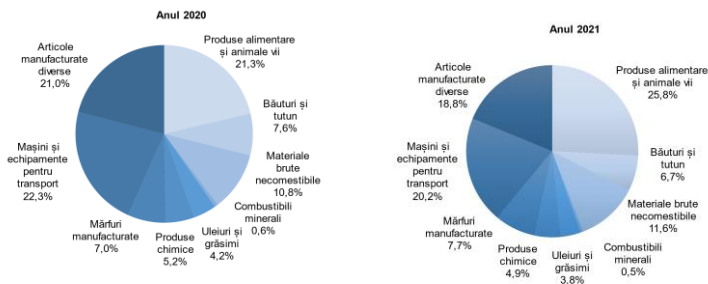


Fig. 3.7. Structura exporturilor, pe secțiuni de mărfuri (%)

În anul 2021, comparativ cu anul 2020, au sporit exporturile de cereale și preparate pe bază de cereale (de 2,9 ori), minereuri metalifere și deșeuri de metale (de 3,2 ori), mașini și aparate electrice și părți ale acestora (+10,0%), îmbrăcăminte și accesorii (+14,6%), semințe și fructe oleaginoase (+15,2%), vehicule rutiere, preponderent reexporturi (de 2,1 ori), produse medicinale și farmaceutice, în principal reexporturi (de 1,5 ori), fire, țesături, articole textile și produse conexe (+29,6%), băuturi alcoolice și nealcoolice (+10,3%), mobilă și părțile ei (+12,8%), grăsimi și uleiuri vegetale fixate, brute, rafinate sau fracționate (+17,1%), articole din minerale nemetalice (+33,4%), articole prelucrate din metal (de 1,6 ori), zahăr, preparate pe bază de zahăr; miere (de 1,8 ori), legume și fructe (+3,8%), fier și oțel (de 8,7 ori), articole din lemn, exclusiv mobilă (+32,0%), mașini și aparate industriale cu aplicații generale; părți și piese detașate ale acestor mașini (+25,1%), tutun brut și prelucrat (+48,0%), încălțăminte, în principal reexporturi (+11,2%), construcții prefabricate; alte instalații și accesorii pentru instalații sanitare, de încălzit și de iluminat, preponderent reexporturi (+29,8%), pastă de hârtie și deșeuri de hârtie (de 2,6 ori), hârtie, carton și articole din pastă de celuloză, din hârtie sau din carton (+28,8%), cafea, ceai, cacao, condimente și înlocuitori ai acestora (+29,9%), articole de voiaj; sacoșe și similare, preponderent reexporturi (+20,6%), carne și preparate din carne (+33,2%), produse tanante și colorante (de 3,1 ori), uleiuri esențiale,

rezinoide și substanțe parfumate, preparate pentru toaletă, produse pentru înfrumusețare (+14,4%), petrol, produse petroliere și produse înrudite, preponderent reexporturi (+10,2%), influențând creșterea pe total exporturi cu 27,5%.

Totodată, s-au redus exporturile de produse chimice organice (-25,9%), animale vii (-27,8%), instrumente și aparate, profesionale, științifice și de control (-5,9%), hrană destinată animalelor (-4,0%), mașini și aparate specializate pentru industriile specifice (-8,5%), atenuând majorarea pe total exporturi cu 0,8%.

Importurile de mărfuri realizate în luna decembrie 2021 au constituit 754,0 milioane dolari SUA, cu 7,5% mai mult față de luna noiembrie 2021 și cu 32,9% - comparativ cu luna decembrie 2020 (Fig. 3.8 și 3.9).

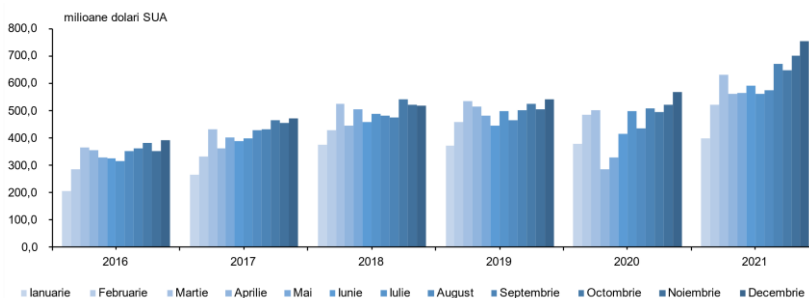


Fig. 3.8. Evoluția lunară a importurilor de mărfuri, în anii 2016-2021 (mil. USD)

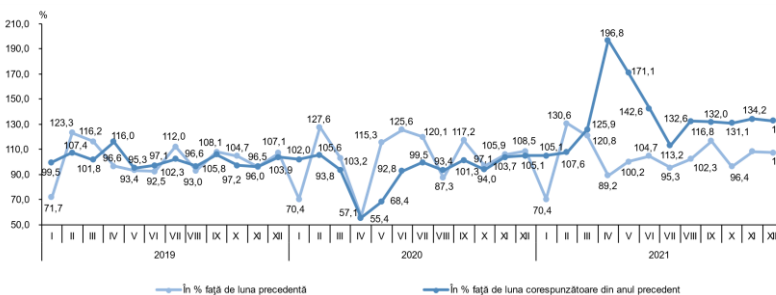


Fig. 3.9. Evoluția lunară a indicilor valorici ai importurilor de mărfuri, în anii 2019-2021 (%)

În anul 2021 importurile de mărfuri au însumat 7176,6 mil. USD (Fig. 3.16), nivel superior celui realizat în anul 2020 cu 32,5% (Fig. 3.10).

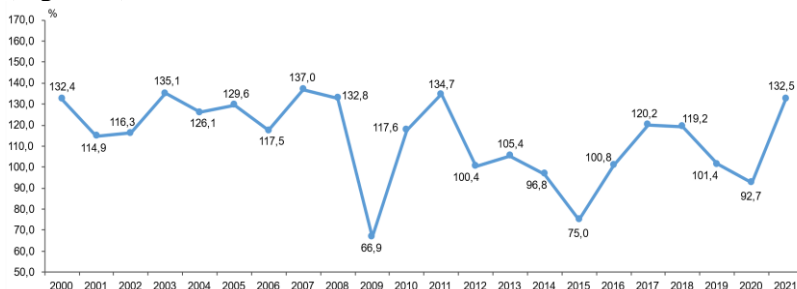


Fig. 3.10. Evoluția indicilor valorici ai importurilor de mărfuri în anii 2000-2020 (în % față de anul precedent)

Majoritatea importurilor de mărfuri, în anul 2021 (Fig. 3.11), continuă a fi realizate cu mijloacele de transport rutier (83,8% din total importuri), fiind urmate de instalațiile fixe de transport (5,3%), transportul feroviar (4,4%), transportul maritim (3,2%), transportul aerian (2,5%), autopropulsie (0,6%) și expediții poștale (0,2%).

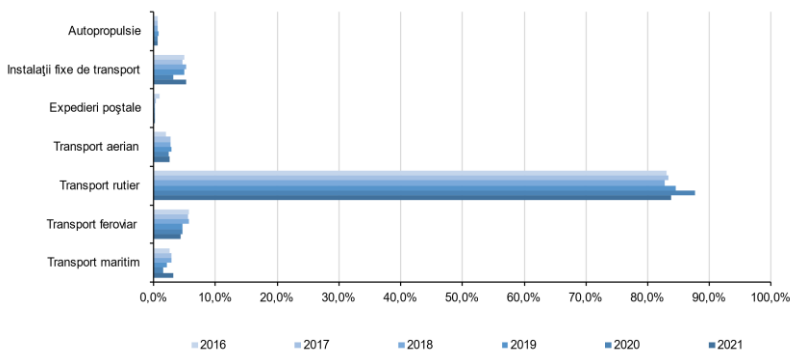


Fig. 3.11. Structura importurilor de mărfuri, în anii 2016-2021, după modul de transport (%)

Importurile de mărfuri provenite din țările Uniunii Europene (UE-27), în anul 2021, s-au cifrat la 3149,1 mil. USD (cu 27,5% mai mult față de anul 2020), deținând o pondere de 43,9% în total importuri, în scădere cu 1,7 puncte procentuale comparativ cu anul 2020 (Fig. 3.12).

Importurile de mărfuri provenite din țările CSI, în anul 2021, au avut o valoare de 1905,3 mil. USD (cu 44,6% mai mult decât în din anul 2020), care echivalează cu o cotă de 26,5% în total importuri, în creștere cu 2,2 puncte procentuale față de anul 2020 (Fig. 3.12).

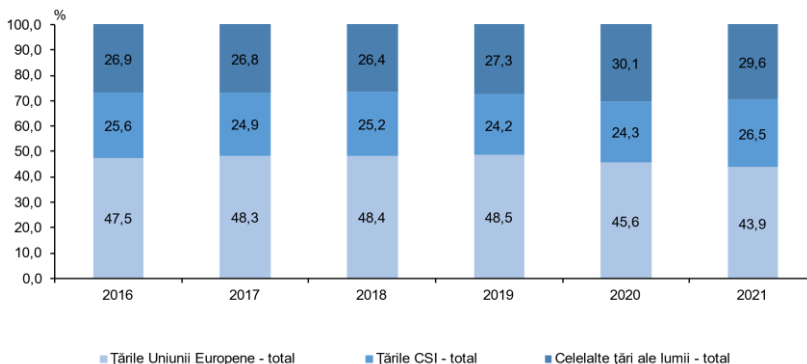


Fig. 3.12. Structura importurilor de mărfuri, în anii 2016-2021, pe grupe de țări (%)

În anul 2021, în topul țărilor de origine a importurilor de mărfuri (Fig. 3.13) s-au regăsit: Federația Rusă (14,7% din total importuri), China (11,7%), România (11,6%), Ucraina (9,3%), Germania și Turcia (câte 7,6%) Italia (6,2%), Polonia (3,6%), Franța (2,4%), Belarus (2,0%), Ungaria (1,7%), Cehia (1,6%), Statele Unite ale Americii (1,5%), Spania și Austria (câte 1,4%), Bulgaria și Olanda (câte 1,1%), Japonia, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord (câte 0,9%), Coreea de Sud (0,8%).

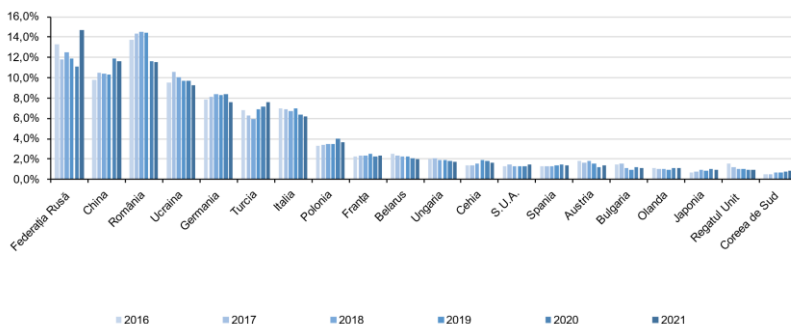


Fig. 3.13. Structura importurilor, în anii 2016-2021, pe principalele țări de origine a mărfurilor (%)

Analiza evoluției importurilor pe țări în anul 2021, comparativ cu anul 2020, relevă majorarea importurilor provenite din Federația Rusă (de 1,7 ori), România (+31,3%), China (+29,5%), Turcia (+40,1%), Ucraina (+26,5%), Italia (+28,2%), Germania (+20,9%), Franța (+40,6%), Polonia (+20,5%), Statele Unite ale Americii (de 1,6 ori), Austria (de 1,6 ori), Belarus (+27,7%), Spania (+28,6%), Ungaria (+21,0%), Cehia (+19,6%), Olanda (+28,7%), Grecia (de 1,7 ori), Coreea de Sud (+34,7%), Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord (+29,2%), Bulgaria (+23,1%), Argentina (de 4,1 ori), Japonia (+19,5%), Belgia (+25,7%), Slovacia (+28,4%), Vietnam (+16,8%), India (+17,6%), Portugalia (+31,1%), Taiwan, provincie a Chinei (+32,7%), Turkmenistan (de 4,2 ori), Uzbekistan (de 1,7 ori), Norvegia (+45,4%), Slovenia (+14,9%), Suedia (+17,5%), Thailanda (+37,0%), Letonia (+27,0%), Finlanda (+26,3%), Danemarca (+21,0%), Elveția (+8,5%), Egipt (+40,4%), care a influențat creșterea pe total importuri cu 32,8%.

În același timp, s-au redus importurile provenite din Kazahstan (-72,8%), Serbia (-13,3%) și Azerbaidjan (-65,2%) atenuând, astfel, creșterea pe total importuri cu 0,9%.

În structura importurilor, din anul 2021 (Fig. 3.14), șase secțiuni de mărfuri din Clasificarea Standard de Comerț Internațional (CSCI Rev.4) reprezintă 95,4% din total importuri, după cum urmează: mașini și echipamente pentru transport (25,4%); mărfuri manufacturate (18,3%); combustibili minerali (15,0%); produse chimice (14,4%);

articole manufacturate diverse (11,6%); produse alimentare și animale vii (10,7%).

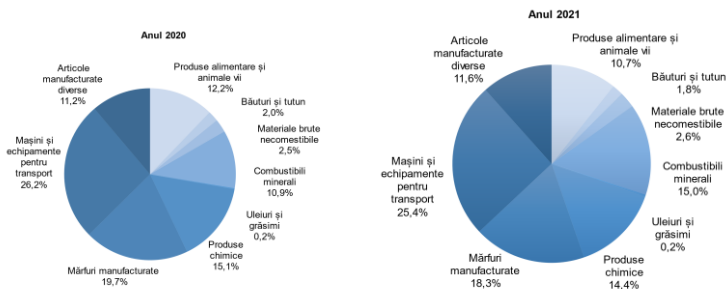


Fig. 3.14. Structura importurilor, pe secțiuni de mărfuri (%)

În anul 2021 comparativ cu anul 2020, s-au majorat importurile de petrol, produse petroliere și produse înrudite (de 1,7 ori), gaz și produse industriale obținute din gaz (de 2,2 ori), vehicule rutiere (de 1,5 ori), mașini și aparate electrice și părți ale acestora (+26,1%), mașini și aparate specializate pentru industriile specifice (+49,7%), produse medicinale și farmaceutice (+30,4%), îmbrăcăminte și accesorii (+44,6%), fire, țesături, articole textile și produse conexe (+23,1%), mașini și aparate industriale cu aplicații generale; părți și piese detașate ale acestor mașini (+23,6%), fier și oțel (+33,0%), articole prelucrate din metal (+25,1%), materiale plastice prelucrate (+28,2%), instrumente și aparate, profesionale, științifice și de control (+44,9%), uleiuri esențiale, rezinoide și substanțe parfumate, preparate pentru toaletă, produse pentru înfrumusețare (+23,3%), materiale plastice sub forme primare (de 1,5 ori), articole din minerale nemetalice (+18,2%), articole din lemn, exclusiv mobilă (+27,4%), băuturi alcoolice și nealcoolice (+43,7%), carne și preparate din carne (de 1,6 ori), mobilă și părțile ei (+37,8%), construcții prefabricate; alte instalații și accesorii pentru instalații sanitare, de încălzit și de iluminat (+36,8%), hârtie, carton și articole din pastă de celuloză, din hârtie sau din carton (+21,7%), aparate și echipamente de telecomunicații și pentru înregistrarea și reproducerea sunetului și imaginii (+11,4%), lemn și plută (+44,5%), pește, crustacee, moluște (+27,5%), produse lactate și ouă de păsări (+20,7%), mașini și aparate de birou sau pentru

prelucrarea automată a datelor (+25,0%), cauciuc prelucrat (+25,7%), îngrășăminte minerale sau chimice (+21,3%), semințe și fructe oleaginoase (+38,3%), încălțăminte (+30,2%), cafea, ceai, cacao, condimente și înlocuitori ai acestora (+17,4%), hrană destinată animalelor (+25,9%), produse tanante și colorante (+18,8%), metale neferoase (+12,3%), piele și blană prelucrate (+14,5%), mașini generatoare de putere și echipamentele lor (+32,6%), aparate fotografice, echipamente și furnituri de optică; ceasuri și orologii (de 1,5 ori), cereale și preparate pe bază de cereale (+5,7%), legume și fructe (+2,4%), articole de voiaj; sacoșe și similare (+36,3%), mașini și aparate pentru prelucrarea metalelor (+20,1%), contribuind, astfel, la creșterea pe total importuri cu 30,7%.

Totodată, s-au diminuat importurile de alte echipamente de transport (-89,8%), atenuând majorarea pe total importuri, cu 0,9%.

Deficitul balanței comerciale în luna decembrie 2021 a fost de 429,0 milioane dolari SUA (Fig. 3.15), cu 91,4 mil. USD (+27,1%) mai mult față de cel înregistrat în luna noiembrie 2021 și cu 80,0 milioane dolari SUA (+22,9%) mai mult comparativ cu luna decembrie 2020.

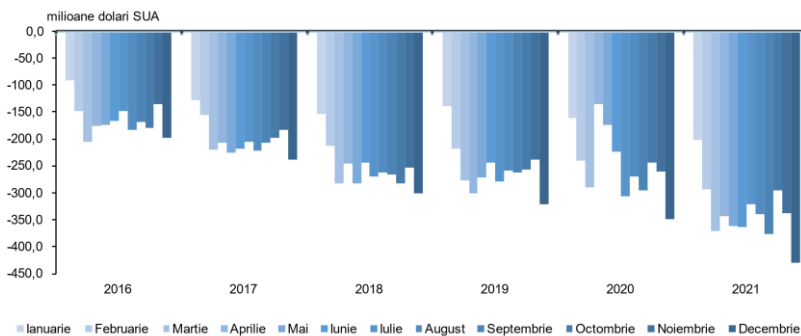


Fig. 3.15. Evoluția lunară a balanței comerciale, în anii 2016-2021 (milioane dolari SUA)

Decalajul considerabil dintre exporturile și importurile de mărfuri a determinat acumularea, în anul 2021, a unui deficit al balanței comerciale în valoare de 4032,2 mil. USD (Fig. 3.16) sau cu 1083,3 mil. USD (+36,7%) mai mult comparativ cu cel înregistrat în anul 2020.

În anul 2021, balanța comercială cu țările Uniunii Europene (UE-27) s-a încheiat cu un deficit de 1229,7 mil. USD, iar cu țările CSI – 1439,1 mil. USD, respectiv cu 399,3 milioane dolari SUA (+48,1%) și cu 498,3 milioane dolari SUA (de 1,5 ori) mai mult față de valorile înregistrate în anul 2020.

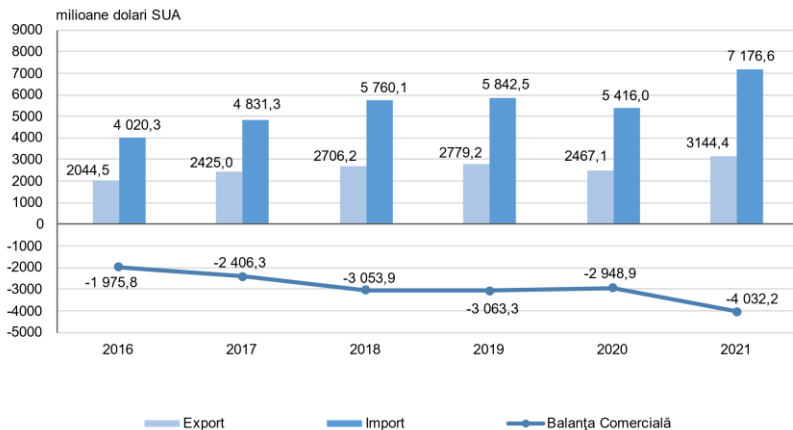


Fig. 3.16. Tendințele comerțului internațional cu mărfuri, în anii 2016-2021 (milioane dolari SUA)

Gradul de acoperire a importurilor cu exporturi, în anul 2021, a fost de 43,8%, în scădere cu 1,8 puncte procentuale comparativ cu anul 2020.

Cu țările Uniunii Europene (UE-27) gradul de acoperire a importurilor cu exporturi, în anul 2021, a constituit 61,0%, diminuându-se cu 5,4 puncte procentuale în raport cu 2020.

Cu țările CSI gradul de acoperire a importurilor cu exporturi, în anul 2021, a marcat 24,5%, în descreștere cu 4,1 puncte procentuale față de anul 2020.

Persoanele fizice au importat, în anul 2021, mărfuri în valoare de 278,8 mil. USD, cu 37,4% mai mult în raport cu anul 2020. Creșterea a fost condiționată, în principal, de majorarea valorii autoturismelor importate (+40,9%), cărora le-au revenit 84,9% din importurile realizate de persoanele fizice.

Exporturile, importurile, balanța comercială, pe țări, grupe de țări, grupe de mărfuri și moduri de transport.

Notă:

1. Informația nu include operațiunile de export-import ale întreprinderilor și organizațiilor din partea stângă a Nistrului și mun. Bender.

2. Datele pentru luna decembrie 2019 și anul 2019 în ansamblu sunt provizorii, iar pentru anii precedenți – date rectificate.

3. Reexporturile de mărfuri străine includ reexporturile clasice de mărfuri și reexporturile de mărfuri după prelucrare.

Reexporturile clasice de mărfuri reprezintă exporturile de mărfuri străine, care anterior au fost importate în țară și nu au suferit transformări esențiale, țara de origine a acestora fiind neschimbată.

Reexporturile de mărfuri după prelucrare reprezintă mărfurile străine, care au fost importate în țară pentru perfecționare activă, sau în scopul producerii și în urma acestor proceduri și-au schimbat poziția tarifară, dar țara de origine a mărfurilor a rămas neschimbată, deoarece nu au fost îndeplinite criteriile de transformare esențială, pentru a fi modificată țara de origine a mărfii.

Sursa datelor:

Serviciul Vamal (declarațiile vamale de export și import a agenților economici și persoanelor fizice).

3.3. Interdependența economică și securitatea economică națională

Comerțul exterior are un rol însemnat în asigurarea economiei naționale cu materii prime, combustibil și energie, utilizarea eficientă a forței de muncă, utilizarea completă și intensivă a capacității de producție și creșterea nivelului tehnic și al calității mărfurilor ca premisă a sporirii competitivității ofertei de mărfuri pe piețele externe.

Rolul esențial al comerțului ca factor de progres presupune amprentarea tuturor laturilor existenței sociale, de la economie la politică și cultură [28]. Capacitatea comercianților de a se menține în cadrul filierelor comerciale în rolul lor tradițional depinde, fundamental, și de abilitatea lor de a asigura reducerea costurilor de tranziție.

În ultimii ani s-au evidențiat ample modificări în structura activității comerciale, ca consecință a conjuncturii macroeconomice, astfel, noul context economic, a impus, tuturor agenților economici

care operează în sfera comercială, o reflecție atât asupra rolului lor economic, cât și a inițierii și implementării strategiilor de adaptare [33]. Structura diferită a exportului față de import materializează funcția de transfer al comerțului exterior, rezultând modificarea structurii rezultatelor procesului național de producție, o parte din produsul social creat la nivelul întregii economii naționale fiind exportată și înlocuită prin import cu alte valori de întrebuințare, ceea ce duce la diversificarea fondului de mărfuri solicitate pe piața internă.

Agenții care importă în Moldova bunuri și servicii cu prețuri mici, acordând facilități de plată și prețuri mai avantajoase decât firmele autohtone, adoptă o politică comercială orientată către export. Pe când firmele din țara noastră trebuie să facă față concurenței, prețurilor de dumping, standardelor impuse privind calitatea, desfacerea și ambalajul [42]. Un export eficient într-un volum mare devine o soluție pentru rezolvarea problemelor de producție existente în economia țării. Participarea unei firme la comerțul internațional presupune următoarele avantaje:

- extinderea pieței;
- sporirea profitului;
- utilizarea mai bună a capacității de producție;
- îmbunătățirea potențialului de marketing (concurența internațională);
- consolidarea credibilității pe seama activității comerțului internațional care inspiră încredere.

Perioada actuală de existență a Republicii Moldova se caracterizează prin complexitatea schimbărilor economice și politice în desfășurare având drept obiectiv urmarea vectorului european, deoarece Republica Moldova este o țară cu economie de tip deschis și activitatea ei economică externă, și activitatea comercială externă constituie sfere de activitate foarte importante ale țării [51]. După cum arată experiența mondială, în condițiile economiei de piață libere, dezvoltarea multilaterală a potențialului de export și susținerea exportatorilor naționali constituie fundamentul activității economice externe efective. Prin urmare, activitatea economică a oricărui stat depinde, în mare măsură, de comerțul exterior al țării, iar țările, prin acest comerț, se susțin din toate punctele de vedere.

Situații-problemă:

1. Determinați pentru perioada 2016-2020: valoarea structurală a importurilor și exporturilor de **băuturi și tutun**, variația anuală a importurilor de **tutun brut și prelucrat** și gradul de acoperire a importurilor prin export de **băuturi**.

Date de intrare	2016	2017	2018	2019	2020
EXPORT – total (mii USD)	565494	643791	789933	985173	1090918
Băuturi și tutun	198701	213142	251432	286741	326356
Băuturi	174275	195774	241957	277820	314463
Tutun brut și prelucrat	24425	17368	9475	8921	11893
IMPORT – total (mii USD)	892228	1038000	1402347	1768533	2292291
Băuturi și tutun	48651	28691	40817	49859	70851
Băuturi	8362	17005	17643	22348	31941
Tutun brut și prelucrat	40288	11686	23173	27511	38910

2. Determinați pentru perioada 2016-2020: valoarea structurală a importurilor și exporturilor de **uleiuri, grăsimi de origine animală sau vegetală**, variația anuală a importurilor de **grăsimi și uleiuri vegetale** și gradul de acoperire a importurilor prin export de **uleiuri și grăsimi animale**.

Date de intrare	2016	2017	2018	2019	2020
EXPORT – total (mii USD)	565494	643791	789933	985173	1090918
Uleiuri, grăsimi de	8306	16843	28897	41179	37838

origine animală sau vegetală					
Uleiuri și grăsimi animale	67	73	-	45	1
Grăsimi și uleiuri vegetale	8162	16672	28825	41060	37751
Alte uleiuri și grăsimi nemenționate mai sus	76	97	71	72	86
IMPORT – total (mii USD)	892228	1038000	1402347	1768533	2292291
Uleiuri, grăsimi de origine animală sau vegetală	2268	6359	4426	6349	7494
Uleiuri și grăsimi animale	593	553	755	862	1211
Grăsimi și uleiuri vegetale	804	4230	1705	3812	3984
Alte uleiuri și grăsimi nemenționate mai sus	871	1575	1965	1674	2299

3. Analizați: gradul de penetrare a exporturilor pe piețele țărilor: Belarus, Kazahstan, soldul balanței comerciale pentru țările CSI, cota-parte a exportului în producția R. Moldova și gradul de acoperire a importului prin exportul către Turkmenistan și Armenia.

Denumirea țării	Populația	Export 2019	Import 2019
EXPORT – total (mii USD)		1756086,0	4161419
Țările CSI – total		724044	1344583
Armenia	3.262.200	2809	181
Belarus	9.503.807	57809	152542
Federația Rusă	145.537.200	493250	617677
Kazahstan	16.402.861	35627	23651
Kirghizstan	5.508.624	2091	69
Turkmenistan	5,042,000	1144	9058
Uzbekistan	26.851.195	4820	10340

Sarcini de autoevaluare:

1. Identificați indicatorii ce caracterizează comerțul exterior.
2. Determinați, pentru o perioadă de timp, aprecierea valorică a indicatorilor comerțului exterior.
3. Analizați evoluția comerțului exterior în baza indicatorilor.
4. Clasificați sectoarele și subsectoarele principale ale comerțului exterior.
5. Planificați structura unei analize de dinamică a comerțului exterior pe un sector aparte.
6. Determinați aportul fiecărui sector în structura comerțului exterior.
7. Argumentați interdependența economică din comerțul exterior.
8. Integrați aprecierea imaginii țării în funcție de indicatorii comerțului exterior al acesteia.
9. Evaluați criteriile de apreciere a securității economice naționale.
10. Caracterizați complexitatea schimbărilor economice pentru securitatea națională.

Bibliografie complementară:

1. GARSTEA, Sergiu, BÎRCĂ, Iulita, GRIBINCEA, Alexandru. World economy post-crisis development. In: *Theoretical and scientific journal*, 2016, pp. 36-42.
2. CHISTRUGA, B., PISANIUC, M. Interdependența dintre eficiența cooperării economice și responsabilitatea social. În: „*Competitivitatea și inovarea în economia cunoașterii*”. Conferința științifică internațională din 25-26 septembrie 2009. Chișinău: ASEM, 2009, vol. I, pp.21-26.
3. ROȘCA, P., ROȘCA, L. Rolul companiilor multinaționale în dezvoltarea relațiilor economice internaționale între state. În: *Analele ULIM, Seria „Economie”*, 2012, nr. 13, pp. 68-72.
4. ȚĂU, Nicolae, ANTOCI, Natalia. Tipologia și efectele sancțiunilor economice asupra comerțului exterior, În: *Administrarea Publică*, 2020, nr. 3, pp. 34-40. ISSN 1813-8489.

Subiectul 4

MODERNIZAREA TRANZACȚIILOR DE COMERȚ EXTERIOR ÎN BAZA REGULAMENTULUI INCOTERMS

Unități de conținut

- 4.1. Conceptul, noțiuni generale ale Regulamentului INCOTERMS
- 4.2. Principiile de funcționare a regulilor INCOTERMS
- 4.3. Principalele schimbări conceptuale și structurale ale Regulamentului INCOTERMS

Obiective de referință

- să identifice noțiunile generale ale INCOTERMS;
- să determine principiile de funcționare a regulilor INCOTERMS;
- să analizeze conținutul regulilor INCOTERMS;
- să determine principalele schimbări conceptuale și structurale ale INCOTERMS;
- să evalueze avantajele condițiilor aplicabile tuturor tipurilor de transport;
- să integreze condițiile de livrare aplicabile transportului maritim și terestru în condiții concrete.

4.1. Conceptul, noțiuni generale ale Regulamentului INCOTERMS

Negocierea și încheierea unui contract comercial extern de vânzare-cumpărare de mărfuri prezintă o deosebită complexitate a problemelor legate de orientarea și dirijarea părților implicate, fapt pentru care necesită cunoștințe temeinice în domeniul tehnicii negocierilor, a legislației și uzanțelor de comerț exterior, a decontărilor internaționale, a expediției și asigurărilor internaționale vamale, al efectuării calculelor de rentabilitate și multe altele [80]. În acest context, alegerea și includerea în contractele comerciale a celor mai favorabile clauze, la un moment dat, atât pentru vânzător, cât și pentru cumpărător, prezintă o importanță deosebită, relațiile dintre aceștia fiind guvernate

de totalitatea clauzelor stipulate în contractul încheiat, unele dintre acestea fiind convenite în mod special, iar altele alese dintre cele folosite în practica curentă, integrată, a comerțului internațional.

În practica de comerț exterior, s-au statornicit anumite obiceiuri de natură normativă cu privire la încheierea contractelor. Uzanțele întregesc contractul dintre părți și au o însemnătate deosebită, pentru că ușurează tratativele dintre părțile contractante și accelerează încheierea contractelor.

Dintre uzanțele generale, cele mai importante pentru comerțul internațional sunt cele care se referă la condițiile de livrare și la plățile internaționale [64]. Scopul „Regulamentului INCOTERMS” (abrevierea expresiei din limba engleza – *International Rules for the Interpretation of Trade Terms*) este acela de a pune la dispoziție un set de reguli internaționale pentru interpretarea celor mai frecvent folosite condiții comerciale în comerțul exterior. Astfel, ambiguitatea interpretărilor felurite ale acestor condiții, în diferite țări, poate fi evitată sau cel puțin redusă într-o măsură considerabilă. În mod frecvent, părțile contractante nu cunosc diferitele practici comerciale în vigoare în țările partenerilor. Aceasta poate da naștere la neînțelegeri, controverse și litigii, cu toate pierderile de timp și bani pe care acestea le generează. Era deci necesară o codificare și uniformizare a acestor condiții comerciale, activitate ce s-a aflat în sarcina Camerei Internațională de Comerț de la Paris.

Primele „Reguli INCOTERMS” (*IN*ternational *CO*mmercial *TERMS*), completat cu reguli uniforme de interpretare a fost publicat însă de Camera Internațională de Comerț de la Paris (CIC-Paris) în 1936. Cei 11 termeni comerciali internaționali cuprinși în INCOTERMS 1936, cunoscuți și sub numele de „clauze de livrare”, reușeau să definească mai bine și mai complet obligațiile vânzătorului și ale cumpărătorului decât se reușise în 1928 și de aceea Incoterms 1936 a fost acceptat de marea majoritate a comercianților, mai puțin de cei britanici și americani.

Pe măsura dezvoltării comerțului mondial, a modificărilor ce au intervenit de realizare a transportului internațional și a modernizărilor ce au caracterizat procesul evolutiv al vieții economice internaționale, „Comisia de lucru pentru practici comerciale” din cadrul CIC-Paris a

revizuit, completat și sistematizat în mai multe rânduri, și anume în 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 și ultima ediție „INCOTERMS-2010”, în vigoare de la 01 ianuarie 2011.

Noile INCOTERMS se așteaptă să apară în ultimul trimestru al anului 2019, fiind gata să intre în vigoare la 1 ianuarie 2020. Grupul ICC Incoterms 2020 de elaborare include avocați, comercianți și reprezentanți ai companiilor din întreaga lume, în special europeni, dar și din China și Australia.

În comparație cu INCOTERMS 2000, INCOTERMS 2010 a suferit schimbări majore atât de formă cât și de conținut.

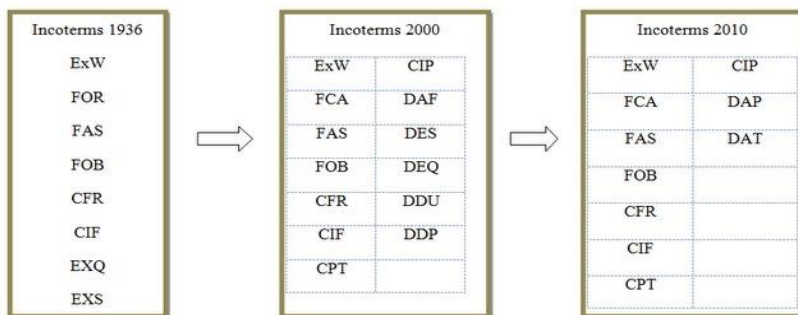


Fig. 4.1. Evoluția clauzelor INCOTERMS

Sursa: <https://www.cmo.ro/inkoterms/>

Necesitatea modificării termenilor de comerț internațional în 2010 a fost determinată de noua realitate a țărilor din UE care nu mai au hotare în calea circulației mărfurilor, capitalurilor și a persoanelor. Astfel comerțul intracomunitar nu mai este unul internațional, ci „domestic”.

Un alt argument în favoarea noii ediții INCOTERMS s-a referit la necesitatea adaptării limbajului și a termenilor la noile realități ale tehnologiei informaționale. Astfel, noua revizuire ia în calcul comerțul electronic și sistemul electronic de facturare și transfer de date (*Electronic Data Interchange*) pregătind astfel INCOTERMS 2010 pentru a răspunde mai bine acestor realități tot mai omniprezente.

Schimbările în ceea ce privește practicile de transport care sunt din ce în ce mai combinate duceau la dispute și dificultăți în interpretarea clauzelor INCOTERMS 2000. Astfel o nouă ediție a acestor clauze vine să înlăture aceste ambiguități.

Atacurile teroriste din ce în ce mai dese condiționează o mai bună securizare și monitorizare a transportului de mărfuri, INCOTERMS 2010 vine să se conformeze mai bine acestei realități. Argumentelor enumerate se mai adaugă și argumentul uzanței. Astfel multe din clauzele INCOTERMS 2000 nu erau utilizate în practică, în 2010 vine timpul când aceste clauze sunt eliminate.

Regulile reprezintă în esență pozițiile (practicile) reprezentanților curentelor principale care se manifestă în comerțul internațional: curentul nou „reformator”, care urmărește integrarea (uniformizarea) practicilor comerciale mondiale în scopul realizării unei deschideri largi care să permită participarea la schimburile internaționale, în condiții avantajoase, a tuturor statelor de pe glob și curentul „conservator” susținut în mod special de unele țări puternic dezvoltate, care încearcă să mențină în continuare unele practici avantajoasele practici ce decurg din poziția de supremație economică pe care au câștigat-o în decursul timpului.

4.2. Principiile de funcționare a regulilor INCOTERMS

Ansamblu de reguli, norme elaborate de Camera de Comerț Internațională din Paris în anul 1936, reguli internaționale pentru interpretarea celor mai utilizați termeni comerciali din comerțul internațional. INCOTERMS definesc obligațiile reciproce ale vânzătorului și ale cumpărătorului cu privire la livrarea de mărfuri, transferul riscurilor și la repartiția costurilor.

Prevederile acestor norme nu sunt obligatorii dacă părțile semnatare ale unui contract comercial internațional fac alte mențiuni expres în cuprinsul contractului. În măsura în care părțile convin să utilizeze normele INCOTERMS, pot folosi termenii comerciali într-o formă ce ușurează foarte mult întocmirea contractelor.

INCOTERMS reprezintă reguli care se referă la interpretarea uniformă a obligațiilor vânzătorului și cumpărătorului privind derularea contactului de vânzare internațională referitor la livrarea mărfurilor, repartiția cheltuielilor, transferul riscurilor și formalitățile documentare privind trecerea mărfurilor de la vânzător la cumpărător.

Principiile de bază reglementate prin termenii de aplicabilitate a INCOTERMS sunt:

- transferul dintre vânzător și cumpărător al cheltuielilor de transport pentru livrarea de mărfuri, determinarea căror costuri și din ce moment sunt achitate de vânzător sau de cumpărător;

- momentul trecerii riscurilor de deteriorare, pierdere sau distrugere accidentală a mărfurilor de la vânzător la cumpărător.

- data livrării mărfii, care este definită prin momentul transferului efectiv al mărfii de către vânzător la cumpărător sau de către reprezentantul legal al acestuia, precum și obligațiile care îi revin vânzătorului după termenul și condițiile de livrare.

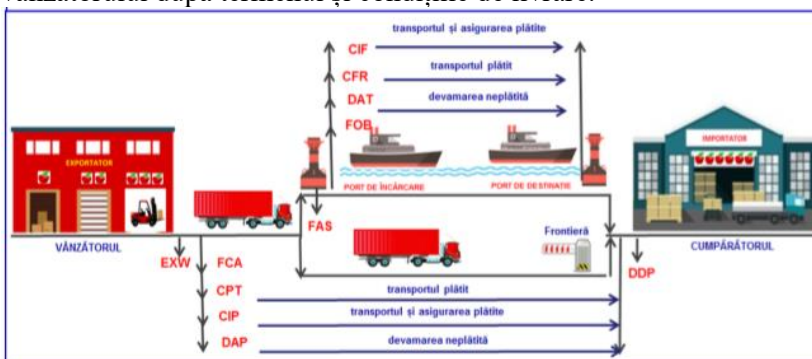


Fig. 4.2. Regulamentul INCOTERMS 2020

Sursa: https://www.tnt.com/express/ro_md/site/how-to/understand-incoterms.html

Regulile INCOTERM 2020 sunt utilizate frecvent la nivel mondial în contractele internaționale și interne, ilustrând responsabilitățile dintre cumpărător și vânzător în ceea ce privește costurile și riscul, precum și asigurarea pentru marfă [94].

Reguli pentru orice mijloc de transport:

1. EXW (Ex-Works) – înseamnă că vânzătorul livrează prin plasarea bunurilor la dispoziția cumpărătorului la sediul vânzătorului sau într-o altă locație desemnată (uzină, fabrică, depozit etc.). Vânzătorul nu are obligația de a încărca bunurile pe niciun autovehicul de preluare, nici să efectueze formalități pentru export, în cazurile în care acestea se aplică.

2. FC (*Free Carrier*) – înseamnă ca vânzătorul își îndeplinește obligația de livrare în două moduri:

În momentul în care a predat marfa vămuită pentru export, în grija căraușului desemnat de cumpărător la locul sau punctul convenit.

În cazul în care cumpărătorul nu indică un punct precis, vânzătorul poate să aleagă punctul de la locul sau raza teritorială menționată unde căraușul urmează să preia marfa în custodia sa.

În cazul în care potrivit practicii comerciale este necesar sprijinul vânzătorului pentru încheierea contractului cu căraușul, vânzătorul acționează pe riscul și cheltuiala cumpărătorului.

3. CPT (*Carriage Paid To*) – înseamnă că vânzătorul plătește pentru transportul mărfii la destinația convenită. Riscurile de pierdere sau de deteriorare a mărfii, precum și orice alte cheltuieli suplimentare cauzate de evenimente care au avut loc după ce marfa a fost predată căraușului trec de la vânzător la cumpărător în momentul în care marfa a fost predată căraușului. Vânzătorul poate face acest lucru, oferind transportatorului mărfurile la locul agreat pentru modalitatea de transport agreată. Odată ce mărfurile au fost livrate cumpărătorului în acest mod, vânzătorul nu garantează că mărfurile vor ajunge la locul de destinație în stare bună, în cantitate menționată sau deloc. Acest lucru se datorează transferurilor de risc de la vânzător la cumpărător, atunci când mărfurile sunt livrate cumpărătorului, predându-le către transportator; totuși, vânzătorul trebuie să contracteze pentru transportul mărfurilor de la livrare la destinația convenită.

4. CIP (*Carriage and Insurance Paid To*) – înseamnă că vânzătorul livrează mărfurile și transferă riscul cumpărătorului, predându-le transportatorului contractat de vânzător sau procurând mărfurile astfel livrate. Vânzătorul poate face acest lucru, oferind transportatorului posesia fizică a mărfurilor în modul și la locul corespunzător mijloacelor de transport utilizate. Odată ce mărfurile au fost livrate cumpărătorului în acest fel, vânzătorul nu garantează că mărfurile vor ajunge la locul de destinație în stare bună, în cantitatea menționată sau chiar deloc. Acest lucru se datorează faptului că transferurile de risc de la vânzător la cumpărător are loc atunci când mărfurile sunt livrate cumpărătorului, predându-le către transportator; totuși, vânzătorul plătește pentru transportul mărfii la destinația convenită.

5. DAP (*Delivered at Place*) – înseamnă că vânzătorul livrează atunci când bunurile sunt plasate la dispoziția cumpărătorului pe mijlocul de transport de sosire gata pentru descărcare, la locul de destinație desemnat. Vânzătorul își asumă toate riscurile implicate de aducerea mărfurilor la locul de destinație numit sau la punctul convenit din acel loc. Prin urmare, în această regulă Incoterms, livrarea și sosirea la destinație sunt aceleași.

6. DPU (*Delivered at Place Unloaded*) – înseamnă că vânzătorul livrează mărfurile – și transferă riscul – cumpărătorului atunci când mărfurile, odată descărcate din mijlocul de transport sosit, sunt puse la dispoziția cumpărătorului la un loc de destinație numit sau la punctul convenit în acel loc, dacă este convenit vreun astfel de punct. Vânzătorul își asumă toate riscurile implicate în aducerea și descărcarea mărfurilor la locul de destinație. Prin urmare, în această regulă INCOTERMS, livrarea și sosirea la destinație sunt aceleași. DPU este singura regulă INCOTERMS care impune vânzătorului descărcarea mărfurilor la destinație. Prin urmare, vânzătorul ar trebui să se asigure că este în măsură să organizeze descărcarea la locul indicat. În cazul în care părțile atenționează vânzătorul să nu suporte riscul și costurile descărcării, regula DPU ar trebui să fie evitată și DAP ar trebui să fie utilizată în schimb.

6. DDP (*Delivered Duty Paid*) – înseamnă că vânzătorul își îndeplinește obligația de livrare în momentul în care marfa a fost pusă la dispoziția cumpărătorului, la locul convenit din țara importatoare. Vânzătorul trebuie să suporte toate cheltuielile și riscurile legate de aducerea mărfii în acest loc, inclusiv a taxelor vamale, a altor taxe și speze oficiale care se plătesc la import, precum și a costurilor și riscurilor de îndeplinire a formalităților vamale. Acest termen poate fi folosit indiferent de modalitatea de transport.

Reguli pentru transportul pe mare și pe căi navigabile interioare:

7. FAS (*Free Alongside Ship*) – înseamnă că vânzătorul livrează mărfurile cumpărătorului atunci când mărfurile sunt plasate de-a lungul vasului (de exemplu, pe un chei sau o barjă) nominalizate de cumpărător în portul de expediere numit sau când vânzătorul achiziționează bunurile de livrat. Riscul de pierdere sau deteriorare a mărfurilor se transferă atunci când mărfurile sunt plasate de-a lungul vasului, iar cumpărătorul suportă toate costurile din acel moment.

8. FOB (*Free on Board*) – înseamnă că vânzătorul livrează bunurile la bordul navei desemnate de cumpărător în portul de expediere desemnat sau procură bunurile deja livrate astfel. Riscul de pierdere sau de deteriorare a bunurilor este transferat atunci când bunurile se află la bordul navei, iar cumpărătorul suportă toate costurile începând din acel moment.

9. CFR (*Cost and Freight*) – înseamnă că vânzătorul livrează bunurile la bordul navei sau procură bunurile deja livrate astfel. Riscul de pierdere sau deteriorare a mărfurilor se transferă atunci când mărfurile sunt la bordul navei, astfel se consideră că vânzătorul și-a îndeplinit obligația de a livra mărfurile, indiferent dacă mărfurile ajung sau nu la destinație în stare bună, în cantitatea declarată sau deloc. CFR presupune că vânzătorul nu este obligat să asigure bunurile, responsabilitatea revine cumpărătorului de a cumpăra o poliță de asigurare.

10. CIF (*Cost, Insurance and Freight*) – înseamnă că vânzătorul livrează bunurile la bordul navei sau procură bunurile deja livrate astfel. Riscul de pierdere sau deteriorare a mărfurilor se transferă atunci când mărfurile sunt la bordul navei, astfel încât vânzătorul este considerat că și-a îndeplinit obligația de a livra mărfurile, indiferent dacă mărfurile ajung sau nu la destinație în stare bună, în cantitatea declarată sau deloc.

4.3. Principalele schimbări conceptuale și structurale ale Regulamentului INCOTERMS

Schimbări structurale: prima schimbare structurală pe care o aduce INCOTERMS 2010 în comparație cu INCOTERMS 2000 constă în reducerea clauzelor de la 13 (INCOTERMS 2000), la 11 (INCOTERMS 2010), la 10 (INCOTERMS 2020).

Următoarea schimbare structurală are loc în cadrul grupei D, care a suferit cele mai mari schimbări. Înlocuindu-se clauzele DAF, DES, DEQ, DDU, cu DAP (*Delivered At Place*) și DAT (*Delivered at Terminal*).

O altă schimbare care e la intersecția noțiunilor de structură și concept constă în ajustarea termenilor de comerț la realitățile progresului tehnologic. Astfel conform noilor reguli invoice-urile

electronice sau semnăturile electronice sunt recunoscute și pot servi drept dovezi în reglementarea disputelor [87]. Mai mult chiar, însuși limbajul Incoterms urmărește gradul de utilizare a interfețelor electronice în comerțul internațional.

Schimbări conceptuale: prima schimbare conceptuală este înscrisă chiar pe coperta îndrumarului Incoterms 2010 editat de ICC. Astfel Incoterms nu mai sunt clauze de comerț internațional, ci și de comerț „domestic” și asta pentru a se adapta la noile realități când diferite țări din cadrul UE tranzacționează în interiorul aceleiași zone de comerț liber.

O altă schimbare structurală o constituie și împărțirea pe grupe a clauzelor INCOTERMS. Astfel în conformitate cu INCOTERMS 2000, clauzele erau împărțite pe patru grupe: Grupa E, grupa F, grupa C, și grupa D. În INCOTERMS 2010 împărțirea pe aceste clase la nivel de formă se păstrează, însă la nivel conceptual se formează doar două grupe: grupa clauzelor care se pot aplica pentru toate modalitățile de transport (ExW; FCA; CPT; CIP; DAP; DAT; DDP) și grupa clauzelor ce se pot aplica doar pentru transportul maritim și fluvial (FAS; FOB; CIF; CFR), aceleași categorii fiind păstrate și în INCOTERMS 2020.

Următoarea schimbare conceptuală care planează asupra tuturor clauzelor Incoterms 2010/2020 constă în obligația vânzătorilor și/sau a cumpărătorilor de a garanta securitatea mărfurilor transportate.

O ultimă modificare conceptuală constă în tendința evidentă de simplificare a termenilor de comerț, astfel încât să se preteze unei interpretări ușoare fără ambiguități și să ușureze înțelegerea acestor termeni pentru comercianți.

Intenția principală în intervențiile operate în cadrul regulilor INCOTERMS a fost cea de a clarifica unele aspecte de la bun început, adică din faza negocierii și încheierii contractului de vânzare internațională, contractul fiind cel care de fapt declanșează modul de desfășurare a tuturor operațiunilor ulterioare, cum sunt: ambalarea, individualizarea, transportul, asigurarea, vămuirea, circuitul documentelor, plata, încasarea etc. [68] În acest fel, regulile INCOTERMS au reușit să depășească toate frontierele, constituindu-se într-un limbaj comun al oamenilor de afaceri, indiferent de țară (piață) pe care sunt folosite, având implicații directe asupra anumitor cutume care aduc o notă

discordantă în relațiile comerciale dintre Europa – Orient, Europa și Continentul American, Continentul American și Continentul African etc.

În cazul în care este listată, alocarea costurilor dintre cumpărător și vânzător este menționată mai clar, un articol listează toate costurile pentru care este responsabil vânzătorul și cumpărătorul.

FCA (*transportator gratuit*), DAP (livrat la locul), DPU (livrat la locul descărcat) și DDP (livrat taxele plătite) au acum în vedere cumpărătorul și vânzătorul care își aranjează propriul transport în loc să folosească un terț. Obligațiile legate de securitate sunt acum mai importante. CIP necesită acum ca acoperire de asigurare implicită ICC A sau echivalent, deci a fost ICC, C ce presupune acoperirea de asigurare necesară în baza CIF.

Situație-problemă:

O companie urmează să livreze, utilizând transportul aerian, un lot de marfă unui importator în condiția de livrare CIP. **Să se calculeze:** valoarea lotului de marfă livrat în cadrul tranzacției comerciale internaționale conform INCOTERMS-ului CIP (aeroport de destinație) utilizând pentru transportul aerian regula „*payant pour*” pentru a beneficia de degresivitatea tarifului aerian; și care este limita de greutate pentru care nu mai este eficient să se aplice regula „*payant pour*”?

Informații din cadrul entității:

- Costul de la uzină = 24 000 euro
- Profitul întreprinderii = 20%
- Comisionul agentului importator = 14%
- Greutatea brută a lotului livrat = 292 kg
- Extras din baremul „*Next Day*” pentru tariful aerian care prevede următoarele: Trașa de la 201 la 300 kg = 68,0 EUR/kg. Trașa de la 301 la 500 kg = 63,0 euro/kg.
- Asigurarea: 50 euro dacă valoarea mărfii este cuprinsă între 80 și 190 euro per kg; 5% dacă valoarea mărfii este mai mare decât 190 euro per kilogram.

Sarcini de autoevaluare:

1. Caracterizați componentele evolutive ale Regulamentului INCOTERMS.

2. Identificați noțiunile generale ale INCOTERMS.
3. Determinați principiile de funcționare a regulilor INCOTERMS.
4. Clasificați beneficiile comerciale oferite de Regulamentul INCOTERMS.
5. Analizați conținutul regulilor INCOTERMS în diferite ediții.
6. Apreciați rolul îndeplinit de regulament în organizarea tranzacțiilor de comerț exterior.
7. Determinați principalele schimbări conceptuale și structurale ale INCOTERMS.
8. Evaluați avantajele condițiilor aplicabile tuturor tipurilor de transport.
9. Integrați condițiile de livrare aplicabile transportului maritim și terestru în condiții concrete.
10. Simulați o tranzacție comercială internațională, aplicând regulile INCOTERMS.

Bibliografie complementară:

1. INCOTERMS 2020 by the International Chamber of Commerce, ICC rules for the use of domestic and international trade terms, ICC Services Publications, 38 Cours Albert 1er, 75008 Paris, France.
2. VISHNY, Paul H. (1981). *Guide to international commerce law*. St. Paul, MN: West Group. ISBN 0070675139.
3. MAYER, Ray August; with revisions by Don; Bixby, Michael (2013). *International business law: text, cases, and readings (6th ed., international ed.)*. Harlow [etc.]: Pearson. ISBN 978-0273768616.

Subiectul 5

STRATEGIA REPUBLICII MOLDOVA DE TRANSPORT ȘI LOGISTICĂ ÎN COMERȚUL EXTERIOR

Unități de conținut

- 5.1. Concepte și definiții ale activității logistice de transport
- 5.2. Situația curentă din sectorul logisticii transporturilor din Republica Moldova
- 5.3. Serviciile de transport în comerțul exterior al Republicii Moldova
- 5.4. Analiza sectorului logisticii transportului din Republica Moldova

Obiective de referință

- *să descrie conținutul taxelor de stat în comerțul exterior;*
- *să interpreteze politica statului în domeniul reglementării comerțului exterior;*
- *să clasifice taxele în comerțul exterior;*
- *să determine categoriile de costuri de transport;*
- *să integreze costurile de transport în optimizarea comerțului exterior de mărfuri;*
- *să argumenteze actualitatea strategiei naționale de transport pentru comerțul exterior.*

5.1. Concepte și definiții ale activității logistice de transport

Din punctul de vedere al obiectului de activitate, transportul se divizează în transport de marfă (bunuri) și de persoane (pasageri).

Transportul auto de mărfuri – orice transport de mărfuri cu ajutorul unui vehicul de transport rutier de marfă. Transportul rutier (autobuze și microbuze, taximetre și troleibuze) de pasageri – transportul de persoane efectuat cu un autovehicul rutier destinat transportului de persoane pe drumurile publice.

Transportul mărfurilor/pasagerilor pe calea ferată – înseamnă mișcarea mărfurilor/pasagerilor folosind vehiculele de cale

ferată între locul de la care se face încărcarea/îmbarcarea și locul la care se face descărcarea /debarcarea.

Transportul pe căi navigabile interioare reprezintă deplasarea de bunuri și pasageri folosind nave pentru căi navigabile interioare sau nave mixte, în călătorii care se realizează în întregime (cu același vas), pe căi navigabile interioare.

Mărfuri transportate cu transportul rutier, în tone, reprezintă greutatea mărfurilor, care fac obiectul transportului într-o perioadă de timp. Se cuprind mărfurile transportate cu mijloace de transport proprii sau închiriate oricare ar fi locul de expediție sau de destinație. Transporturile auto de mărfuri includ mărfurile transportate cu autovehicule înregistrate în Moldova.

Greutatea mărfurilor transportate cu transportul rutier cuprinde mărfurile care fac obiectul transportului într-o perioadă de timp. Greutatea mărfurilor transportate se înregistrează în momentul expedierii, cu excepția transportului prin conducte la care înregistrarea se face la sosirea mărfurilor pompate la destinație. Greutatea mărfurilor transportate include atât greutatea proprie a mărfurilor, cât și cea a ambalajelor, containerelor sau paleților folosiți pentru transport.

Transporturile de mărfuri pe calea ferată includ mărfurile încărcate în vagoane și expediate pe calea ferată, indiferent de locul de destinație. De asemenea, includ mărfurile încărcate pe o rețea feroviară străină și transportate pe calea ferată din Moldova pentru descărcare în țară sau pentru tranzit.

Greutatea mărfurilor transportate pe calea ferată exprimă în tone greutatea mărfurilor cu mijloace de transport pe calea ferată. În transportul pe calea ferată se cuprind mărfurile încărcate în vagoane și expediate pe calea ferată, indiferent de locul de destinație, precum și mărfurile încărcate în vagoane intrate prin stații de frontieră.

Cantitatea mărfurilor transportate pe calea ferată se înregistrează în momentul expedierii. La stabilirea greutății mărfurilor transportate (în tone) se iau în calcul și greutatea ambalajelor, containerelor sau paleților folosite pentru transport, precum și vehiculele rutiere pentru transport de mărfuri transportate pe calea ferată.

Mărfurile și poșta transportate în transportul aeroportuar reprezintă cantitatea de mărfuri și poștă expediată printr-un anumit zbor (cu același număr) înregistrată o singură dată. Sunt incluse încărcăturile de mărfuri incluzând greutatea containerelor și a ambalajelor, poșta expres, valiza diplomatică, dar fiind excluse proviziile de bord și bagajele pasagerilor.

Parcursul mărfurilor se determină în funcție de greutatea mărfurilor transportate și de distanțele parcurse de vehiculele care efectuează transporturile, de la locul de încărcare (expediție) până la locul de descărcare (destinație).

Parcursul de exploatare net al mărfurilor – pentru trenurile de marfă – se calculează prin însumarea rezultatelor înmulțirii greutății mărfurilor încărcate cu distanța parcursă de trenuri pe calea ferată, pe teritoriul Moldovei.

Parcursul tarifar al mărfurilor – pentru trenurile de marfă – se calculează prin însumarea rezultatelor înmulțirii cantității mărfurilor transportate cu distanțele parcurse pentru transportul mărfurilor, de la locul de expediție până la locul de destinație pentru transportul național. Pentru transportul internațional și de tranzit, se ia în calcul numai distanța parcursă pe rețeaua de cale ferată de pe teritoriul țării. Parcursul tarifar al mărfurilor se calculează pe ruta dintre locul de încărcare și locul de descărcare în funcție de distanța înscrisă pe documentul de transport al mărfii. Parcursul mărfurilor se înregistrează în perioada calendaristică în care a avut loc expediția.

Distanța medie de transport a mărfurilor caracterizează lungimea medie parcursă de o marfă, exprimată în km. Se calculează ca raport între parcursul mărfurilor și volumul mărfurilor transportate.

Transportul național (intern) de mărfuri reprezintă transportul efectuat între două locuri, un loc de încărcare și un loc de descărcare, ambele situate în Moldova.

Transportul internațional de mărfuri cuprinde transportul la care încărcarea are loc în Moldova, iar descărcarea are loc în altă țară sau transportul la care locul de descărcare este situat în Moldova, iar locul de încărcare în altă țară [78]. Datele statistice cu privire la transportul rutier internațional de mărfuri din publicațiile statistice includ cursele care nu tranzitează Moldova și traficul în tranzit.

Tranzitul este transportul realizat, între două locuri, unul de încărcare, altul de descărcare, ambele situate în aceeași țară sau în țări diferite, fără încărcări sau descărcări pe teritoriul Moldovei.

Transportul auto de mărfuri din cont propriu – transportul efectuat de unități cu altă activitate de bază decât transportul, dar care au în inventar mijloace de transport rutier pentru transportul de mărfuri și efectuează transporturi în folos propriu.

Transportul auto de mărfuri în contul altora – transportul efectuat de unități care au activitate de bază transportul de mărfuri și efectuează transporturi pentru terți (în contul altora), pe bază de plată.

Timpul mediu de rulaj al vagoanelor de marfă exprimă durata medie a unui ciclu de transport complet al vagoanelor de marfă în limitele rețelei, respectiv timpul mediu între două încărcări succesive.

Greutatea medie brută a trenurilor de marfă se determină ca raport între parcursul de exploatare brut și numărul de tren-km. Nu se includ trenurile de manevră, de coletărie, de serviciu și parcursul locomotivelor izolate.

Concepte și definiții utilizate în statistică – Traficul prin aeroportul internațional

Traficul prin aeroport reprezintă îmbarcările/debarcările de pasageri și încărcările/descărcările de mărfuri și poștă în/din aeronavele naționale sau străine care decolează/aterizează pe Aeroportul Internațional Chișinău, precum și mișcările de aeronave pe acest aeroport.

Serviciu de transport aerian comercial: operarea unei aeronave în una sau mai multe etape de zbor desfășurate regulat sau nu, destinate transportului public contra cost de pasageri și/sau mărfuri și poștă.

Serviciu de transport aerian comercial regulat (după grafic): serviciu furnizat prin zboruri sau extrazboruri în cazul afluenței traficului, desfășurate conform unui orar publicat sau cu o frecvență care să constituie o serie sistematică, deschis rezervărilor directe de către public.

Serviciu de transport aerian comercial neregulat: serviciu furnizat prin zboruri comerciale altele decât cele regulate. Sunt incluse zborurile de tip taxi aerian.

Zbor internațional: transport de pasageri și/sau mărfuri și poștă care se desfășoară către/dinspre, în interiorul sau între țări

diferite de cea în care se află sediul operatorului de transport. Etapă de zbor: în transport internațional este considerat zborul unei aeronave în care aeroporturile de decolare și aterizare se află în alt stat decât cel în care operatorul de transport își are sediul. Etapa de zbor se referă numai la serviciile aeriene comerciale. Total mișcări de aeronave pentru servicii comerciale – reprezintă totalul decolărilor (plecărilor) și aterizărilor (sosirilor) plătite, efectuate de aeronave civile, pentru curse regulate și neregulate.

5.2. Situația curentă din sectorul logisticii transporturilor din Republica Moldova

Sectorul de logistică din Republica Moldova se află atât în proprietate privată, cât și de stat, pe când sectorul transportului rutier este dominat de întreprinderi private, sectorul feroviar este 100% deținut de stat, sectorul aviației fiind în proprietate mixtă privată și de stat și, în final, sectorul naval intern, în mare parte, în proprietate privată, cu excepția Portului Ungheni care este întreprindere de stat.

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.

Sectorul rutier. Rețeaua de drumuri publice din Republica Moldova constituie 10.544 km, inclusiv: drumuri naționale – 3.677 km,

locale – 6.867 km. În momentul actual Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor gestionează 9.344 km de drumuri, dintre care 3.336 km de drumuri naționale și 6.008 km de drumuri locale. Restul drumurilor cu lungimea de 1.200 km sunt gestionate de administrația publică locală din partea stângă a fluviului Nistru.

Conform ultimelor date, 92,5% din drumurile naționale și 46,1% din cele locale sunt cu îmbrăcăminte rutieră permanentă și semipermanentă (beton asfaltic, beton de ciment, mixturi bituminoase executate în situ). Ponderele acestora constituie 62,7% din întreaga rețea de 9.344 km.

Un drum bun trebuie să asigure confortul și siguranța circulației rutiere. Pentru o evaluare cantitativă a calității suprafeței de rulare, se folosește „Indicele Internațional de Planeitate”, bazat pe măsurarea planeității drumului. Starea drumului cu valoarea parametrului IRI <2 echivalentă cu „foarte bună”, 2-4 „bună”, 4-6 „mediocră”, 6-8 „rea”, și >8 „foarte rea”.

În ciclul de întreținere a unui drum acest indicator stabilește termenul și tipul de lucrări care trebuie executate. De exemplu, un drum cu indicele internațional de planeitate de 3 necesită intervenție limitată, pe când un drum cu indicele internațional de planeitate de 5 sau 6 necesită reabilitare sau așternerea unui strat nou de îmbrăcăminte rutieră. De asemenea, trebuie de ținut cont că fiecare drum are planeitate diferită, ceea ce înseamnă că și pe rețeaua rutieră întreținută cel mai bine există un anumit procentaj de drumuri în stare rea.

În prezent, circa 26% din drumurile naționale sunt în stare bună sau mediocră, 54% în stare rea și aproximativ 20% în stare foarte rea. Totodată, după aprobarea Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, situația s-a îmbunătățit și în perioada 2008-2012 au fost reabilitate peste 250 km de drumuri, inclusiv 60 km de drumuri locale, care se află în stare bună și foarte bună.

Transportul rutier. Sectorul transportului rutier este relativ competitiv în termeni de preț, în pofida stării în general rele a drumurilor. Sectorul este dominat de întreprinderi private și este considerat sigur și eficient de către clienții lor.

Începând cu anul 1995, transportul de mărfuri a fost privatizat 98%, iar transportul de călători aproximativ 95%. Actualmente, pe piața transporturilor activează aproximativ:

- 1824 de agenți economici care prestează servicii de transportare a mărfurilor și călătorilor pe direcții naționale și internaționale, dintre care:

- 1250 de operatori efectuează transportul de călători (cca 29.000 unități de transport);

- 574 de operatori efectuează transportul de mărfuri (cca 6.000 unități de transport, dintre care: 863 corespund cerințelor euro-0; 44 – euro-1; 1361 – euro-2; 1762 – euro-3; 220 – euro-4; și 1916 – euro-5).

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

Parcul de unități de transport înregistrate constituie cca 745 mii de unități.

Serviciile de autobuze interurbane sunt prestate pe bază regulată de 3 mari gări de autobuze interurbane din or. Chișinău și 26 de stații de autobuze raionale. În prezent sunt înregistrate aproximativ 3.000 de rute naționale și aproximativ 200 de rute internaționale. Sunt înregistrate mai mult de 21.000 de microbuze și autocare. Peste 95% din microbuze implicate în transportul de pasageri au mai mult de 10 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.

Sectorul feroviar. În prezent rețeaua națională de căi ferate din Moldova constă din 1.045,4 km de linii principale neelectrificate (dintre care cca 40 km sunt linii duble) cu 90 de stații și 648,5 km de linii secundare și de garare la stații. 1.013,1 km de linii principale au un ecartament de 1.520 mm, iar 32,3 km de linii din stații au un ecartament de 1.435 mm care se află în zonele de trecere a frontierei Ungheni și Giurgiulești (cifrele respective nu includ calea ferată Cahul-Giurgiulești care oficial nu este dată în exploatare).

422 km de cale ferată sunt dotate cu sistem de blocare automată, utilizat de peste 35 de ani. 589 km de cale ferată au sistem de blocare semiautomat ce utilizează cabluri electrice aeriene nesigure. Numeroase defecțiuni indică necesitatea urgentă de renovare a acestor sisteme de siguranță a traficului feroviar. 80 de stații și 1.660 de puncte feroviare sunt dotate cu control centralizat. La nouă stații se mai

folosește controlul manual de schimbare a macazurilor și de semnalizare, la care sistemul de control a fost proiectat în anii 1940. Printre acestea este stația Giurgiulești care trebuie urgent modernizată.

Pe rețea există 226 de treceri la nivel, dintre care 37 sunt păzite. Cu semnalizare automată sunt dotate 181 de treceri, cu bariere de cale ferată – 39 și cu semnalizare feroviară de protecție – 37. Aproximativ 80 km de linii sunt totalmente lipsite de dispozitive automatizate de control. Printre acestea se numără sectoarele de cale ferată nou-construite Revaca-Căinari și Cahul-Giurgiulești, unde controlul traficului se realizează prin comunicare telefonică.

Conform datelor Î. S. „Calea Ferată din Moldova”, 77,6% din sistemele de control sunt în stare critică. Același lucru este valabil și pentru sistemul de comunicare care se folosește din anii 1970 și care de atunci nu a fost renovat sau modernizat.

Pe rețea nu există limitări de greutate. Sarcina standard pe osie este de 23,5 tone. Oricum, nu există sectoare în stare atât de rea încât să prezinte un risc pentru siguranță. Trenul standard permis de structura căilor ferate este de 57 unități × 14 metri.

Densitatea căilor ferate (32 km de linii feroviare pe 1.000 m²) este comparabilă cu rețeaua din România și Ucraina. Cu toate acestea, rețeaua feroviară din Republica Moldova este slab dezvoltată tehnic în comparație cu alte țări. Aceasta este condiționată de:

- neajunsul de sectoare cu linii duble, fapt ce limitează capacitatea infrastructurii;
- nu există linii electrificate, fapt ce reprezintă un obstacol important pentru dezvoltarea operațiunilor de tranzit și un factor negativ de mediu;
- starea infrastructurii feroviare nesatisfăcătoare, care conduce la reducerea vitezelor de operare. Viteza medie tehnică este de 34,5 km/h. Pe unele sectoare vitezele sunt limitate din cauza curbelor cu raze mici, până la 150 m. Conform ultimelor date, aproximativ 23% din rețea, sau peste 200 km de linii, necesită reparații urgente. Unul din motivele principale este starea traverselor de lemn, dintre care aproximativ 460.000 de bucăți trebuie înlocuite. Costul estimativ este de 324 mil. MDL (27 mil. USD). Limitările de viteză, de asemenea, reprezintă un obstacol în folosirea transportului multimodal. Pe rețea nu sunt terminale moderne care ar putea

manipula eficient containere ISO, controloare și corpuri intersanjabile. La parcurile existente de containere se manipulează un număr limitat de containere ISO, împreună cu containerele mici demodate de 3 și 5 tone greutate brută;

- căile ferate din statele vecine sunt electrificate (calea ferată din Moldova nu este) și în unele cazuri au ecartamente diferite, fapt ce prezintă probleme pentru tranzit;

- unele sectoare de linii și stații importante sunt amplasate în regiunea transnistreană;

- sectoarele liniei feroviare Nord-Sud ce fac legătură între principalele coridoare internaționale se află în Ucraina;

- infrastructura feroviară este în stare rea, iar venitul curent disponibil nu permite o reabilitare și modernizare semnificativă.

Transportul feroviar. Conform Hotărârii Guvernului nr.582 din 17 august 1995, căile ferate se consideră un monopol natural. Altfel spus, legea tratează sectorul feroviar ca pe o unitate totalmente deținută de stat, cu oportunități nule sau minime de participare a mediului privat. Î.S. „Calea Ferată din Moldova” este clasificată ineficientă comparativ cu celelalte „căi ferate” din regiune. Aceasta are în jur de 10.000 angajați pentru transportarea a circa 13.000 pasageri zilnic.

Utilizatorii apreciază transportul feroviar de mărfuri din Republica Moldova ca lent, costisitor și nesigur, fapt confirmat de studiile de caz privind performanța căilor ferate. Ca rezultat al serviciilor mediocre prestate spre prețuri înalte, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” prezintă pierderi atât ale cotei de piață, cât și ale pieței în termeni de volum absolut, în decursul unei perioade considerabile de timp. Mulți utilizatori s-au reorientat spre sectorul de transport rutier care este mai rapid și mult mai competitiv. Serviciile Î.S. „Calea Ferată din Moldova” sunt în prezent parțial oferite și vândute de companii private intermediare, deși impactul acestui factor asupra vânzărilor este deocamdată neclar.

O problemă suplimentară pentru utilizatori, care conduce la transferul de la folosirea transportului feroviar la transportul rutier, constă în faptul că Î.S. „Calea Ferată din Moldova” nu este capabilă să

ofere vagoane mărfare pentru cantitățile mai mici care sunt deseori necesare pentru transportarea mărfurilor ambalate.

Operațiunile de transport local și interurban al pasagerilor sunt prestate în bază de tarife reglementate de stat și sunt subvenționate încrucișat, în cadrul Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, din veniturile transportului de marfă.

5.3. Serviciile de transport în comerțul exterior al Republicii Moldova

Pentru a asigura o dezvoltare economică durabilă în viitor, 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 investițiile [95]. Moldova trebuie să promoveze atât exporturile de produse agricole, cât și neagricole, și, de asemenea, să sporească valoarea acestor exporturi prin vânzări pe piețele de desfacere mai mari [56]. Viitoarea prosperitate a Republicii Moldova și în continuare va depinde în mare parte de specializarea în exportul produselor agroalimentare către vecinii săi. Totodată, exportul poate și trebuie completat cu exportul altor produse, cum ar fi confecții, materiale de construcție etc., relativ puțin prezentate în condițiile actuale.

Strategia infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 85 din 1 februarie 2008 și a servit drept cadru de dezvoltare a subsectoarelor rutier și feroviar. Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022 (în continuare – Strategia), de asemenea, include drumurile, căile ferate, transportul rutier și feroviar, precum și facilitarea comerțului, soluționarea problemelor vamale și de trecere a frontierei, aeroporturile/transportul aerian, porturile și transportul maritim/naval intern [18]. Prezenta Strategie urmărește transformarea sectorului de transport și logistică într-un factor care va permite dezvoltarea economiei 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 Strategie se analizează barierele tehnice în calea comerțului, cum ar fi problemele vamale și cele privind cerințele de documentare. Au fost menținute elementele-cheie ale Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, cum ar fi reabilitarea și întreținerea rețelei rutiere de bază, în condiții limitate de resurse. Necesitatea prioritizării investițiilor a fost accentuată pentru toate subsectoarele, în scopul evitării unei discrepante între planurile de investiții și resursele disponibile [28]. Înainte de a aloca investiții majore în infrastructură, politica sectorială și strategia trebuie definitivate și planificate transparent.

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 100% deținut de stat, sectorul aviației fiind în proprietate mixtă privată și de stat și, în final, sectorul naval intern, în mare parte, în proprietate privată, cu excepția Portului Ungheni care este întreprindere de stat.

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.

Infrastructura necesară pentru facilitarea comerțului, definită în scopul prezentei Strategii ca puncte de trecere a frontierei și posturi

vamale interne, este cu caracter mixt [27]. Punctele de trecere a frontierei au, în general, suficientă capacitate, presupunând că angajamentele existente din acordurile internaționale sunt strict respectate. Astăzi, drumurile de acces spre punctele de trecere a frontierei nu facilitează separarea traficului ce ar fi oportun.

Posturile vamale interne sunt amplasate, în special, în Chișinău, acestea nu corespund scopului, deoarece sunt localizate în zone rezidențiale și nu au fost proiectate pentru utilizarea lor curentă.

Organele vamale din Republica Moldova și diferite organe de stat, care emit certificate de export și import al mărfurilor, sunt factorii majori în facilitarea comerțului internațional. Aceste organe, cu excepția organelor vamale de la punctele de trecere a frontierei, activează, de regulă, de luni până vineri între orele 8:00 și 17:00 și sunt în mare parte amplasate în municipiul Chișinău. Pentru a crea condițiile favorabile tuturor agenților economici și facilitarea operațiunilor de import și export, programul de lucru al celor mai importante posturi vamale, amplasate în toate regiunile țării, a fost extins până la ora 20:00, inclusiv în zilele de odihnă și sărbători. Pentru toate mărfurile procedura de export la posturile vamale de frontieră, indiferent de adresa juridică a agentului economic, se efectuează în regim prioritar. De asemenea, agenții economici de încredere pot solicita vămuire în orice post vamal. Nu există un ghișeu unic pentru obținerea documentelor necesare exportului, de aceea exportatorii pierd mult timp în capitală pentru colectarea documentelor.

5.4. Analiza sectorului logisticii transportului din Republica Moldova

Calitatea infrastructurii și performanța logistică este la un nivel scăzut, ceea ce pe lângă alți factori duce la micșorarea investițiilor externe directe în țară, influențează șomajul și salariile mici. Investițiile ratate reduc ritmul de creștere al PIB-ului pe cap de locuitor și contribuie la creșterea poverii fiscale, limitând potențialul de investire, inclusiv în infrastructura de transport.

Principalele provocări pe care Republica Moldova le înfruntă în sectorul transporturilor pornesc de la câteva probleme-cheie din domeniu:

- trecerea incompletă a sectorului de transport din Republica Moldova la o economie de piață bazată pe cerere și ofertă;
- scăderea cererii la transportul feroviar, infrastructura nesatisfăcătoare, material rulant învechit și uzat;
- finanțarea insuficientă timp de aproape 20 de ani a întreținerii, exploatării și reabilitării infrastructurii existente a drumurilor a condus la degradarea stării acesteia;
- insuficiența fondurilor disponibile pentru reabilitarea infrastructurii;
- piața în sectorul aviatic nu este liberalizată, cadrul legal și instituțional nu corespunde cerințelor actuale;
- transportul pe căile navigabile interne nu este posibil din cauza înămolirii albiilor fluviului Nistru și râului Prut, cadrul legal și instituțional necesită adaptare la Acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte;
- procedurile vamale la trecerea frontierei sunt complicate și necesită mult timp, dotarea insuficientă a punctelor cu programe IT și utilaj performant de scanare.

Totodată, fiecare sector în parte are mai multe probleme care necesită soluționare, și anume:

Sectorul rutier:

- starea nesatisfăcătoare a circa 74% din lungimea drumurilor naționale și 78% din lungimea celor locale;
- standardele și normele tehnice nu corespund cerințelor actuale;
- sistemul de întreținere a drumurilor este inefficient și necesită reformare;
- numărul accidentelor rutiere, persoanelor rănite și decedate depășește esențial media din comunitatea europeană;
- rețeaua de drumuri naționale și locale necesită optimizare, inclusiv prin construcția drumurilor de ocolire a localităților;
- lipsește metodologia transparentă de identificare și prioritizare a proiectelor de infrastructură rutieră;
- restricții legale la acordarea serviciilor de transport;
- parcul de vehicule antrenat în transportul de pasageri nu corespunde standardelor stabilite.

Sectorul feroviar:

Î.S. „Calea Ferată din Moldova” este monopol de stat, conturile de infrastructură și operațiuni de transport sunt comune;

- nu există liberalizarea operațiunilor internaționale de transport de marfă;

- nu există concurență pe piața națională a transportului de mărfuri;

- cadrul legal este imperfect și necesită revizuire și armonizare cu cel european;

- standardele de siguranță nu corespund celor europene;

- majoritatea vagoanelor existente și-au depășit perioada de exploatare;

- întreținerea principalelor linii feroviare a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a fost insuficient finanțată timp de mai mulți ani, ceea ce a condus la reducerea vitezei și siguranței;

- ecartamentul căilor ferate din Republica Moldova nu permite deplasarea liberă în România și nu există un terminal care ar oferi servicii de transferare a mărfurilor de pe rețeaua feroviară cu ecartamentul de 1.520 mm la cea de 1.435 mm.

Sectorul aviatic:

- cadrul regulator în aviația civilă necesită ajustarea la reglementările UE;

- piața aviatică necesită a fi liberalizată;

- lipsește un terminal cargo aerian ce ar presta serviciile la nivelul standardelor internaționale;

- capacitatea Aeroportului Internațional Chișinău nu corespunde creșterii continue a fluxului de pasageri;

- necesitatea atragerii capitalului privat pentru dezvoltarea sectorului aviatic prin privatizarea întreprinderilor de stat.

Sectorul naval:

- există restanțe la implementarea și aplicarea angajamentelor Republicii Moldova conform diferitelor acorduri din sectorul maritim;

- continua trecere a vaselor maritime comerciale din Republica Moldova în lista neagră a Memorandului de Înțelegere de la Paris;

- implementarea insuficientă a prevederilor actelor normative internaționale și naționale;

- accesul operatorilor privați la operarea porturilor nu este asigurat;
- asigurarea adâncimii minime a accesului la port pe șenalul navigabil necesită investiții permanente garantate.

Logistica și facilitarea comerțului se confruntă cu câteva deficiențe, cum ar fi: insuficiența capacităților informaționale împiedică comercianții să obțină rapid acces la documentele electronice; lipsa unui ghișeu unic electronic cu toate serviciile implicate; lipsa sistemului de monitorizare video cu identificarea numerelor de înmatriculare de stat a vehiculelor la punctele vamale interne și punctele de trecere a frontierei; lipsa noului sistem computerizat de tranzit; schimbul insuficient de informații vamale prealabile; dezvoltarea insuficientă a centrelor logistice multimodale pe teritoriul țării.

În conformitate cu Acordul de parteneriat și cooperare dintre Comunitățile Europene și statele lor membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de alta parte, semnat la Bruxelles, la 28 noiembrie 1994 și protocoalele adiționale la acesta, Moldova s-a angajat să armonizeze legislația națională cu cea europeană (acquisului comunitar) timp de 15 ani. Din cauza cadrului legal imperfect, a fost realizat un număr insuficient de reforme. Întreg cadrul legal trebuie revizuit pentru a crea condiții egale pentru toți agenții economici. Această necesitate se demonstrează, de exemplu, prin faptul că costurile de transport ale operatorilor din România și din Republica Moldova sunt similare pe când salariile în România sunt cu mult mai mari.

Implementarea reformei legislative și a restructurărilor instituționale este vitală pentru a face sectorul de transport și logistică mai competitiv și mai important pentru economie.

Situație-problemă:

Un agent economic exportă vin îmbuteliat în Federația Rusă prin intermediul transportului feroviar. Estimați cheltuielile suportate, dacă se cunosc următoarele date:

Indicatori	MDA	UA	RUS
Distanța parcursă, km	225	750	1100
Taxa de transport, CHF/10tkm	0,27	0,2	0,15

Asigurarea pentru produsul transportat, %	5,5	6,2	7,6
Costul pentru serviciile vamale, %	5	5	4
Cost unitar – 4,3 eur/sticlă; 1 EUR=1,2 CHF Volumul transportat – 200 tone a câte 1000 sticle în tonă			

În perioada următoare, producătorul a decis să reducă prețul unitar de la 4,3 euro la 4,1 euro, determinați care va fi volumul suplimentar de produs necesar satisfacerii cererii, dacă se cunoaște că scăderea prețului cu 1% duce la creșterea cererii cu 1,42%.

Sarcini de autoevaluare:

1. Definiți conceptele terminologiei de specialitate în domeniul transporturilor.
2. Descrieți conținutul taxelor de stat aplicabile în comerțul exterior.
3. Apreciați complexitatea problemelor identificate la nivelul fiecărui tip de transport.
4. Caracterizați măsurile de redresare a situației infrastructurii de transport aferentă comerțului exterior.
5. Interpretați politica statului în domeniul reglementării comerțului exterior.
6. Clasificați taxele în comerțul exterior.
7. Determinați categoriile de costuri de transport aplicabile în comerțul exterior.
8. Integrați costurile de transport în optimizarea comerțului exterior de mărfuri.
9. Planificați un buget pentru asigurarea unui transport de mărfuri implicat în comerțul exterior.
10. Argumentați actualitatea strategiei naționale de transport pentru comerțul exterior.

Bibliografie complementară:

1. Hotărâre de Guvern nr. 827 din 28-10-2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022 Publicat: 01-11-2013 în *Monitorul Oficial*, nr. 243-247, art. 933.
2. GRIBINCEA, Al., ȚĂU, N., SAVA, E. *Tranzacții internaționale*. Chișinău: ULIM, 2008. 165 p.

3. ANTOCI, Natalia, BULAT, Veronica. Evoluția și tendințele de dezvoltare a pieței de transport din Republica Moldova prin prisma Acordului de Asociere al Republicii Moldova cu Uniunea Europeană. În: Conferința ESPN 2021 „*Dezvoltarea economico-socială durabilă a Euroregiunilor și a Zonelor Transfrontaliere*”. Iași, 29 octombrie 2021, pp. 15-21. ISBN: 978-606-685-831-1.

Subiectul 6

CODUL VAMAL ȘI TAXELE VAMALE ALE REPUBLICII MOLDOVA

Unități de conținut

- 6.1. Caracteristica generală a activității vamale în Republica Moldova
- 6.2. Sistemul armonizat de descriere și codificare a mărfurilor
- 6.3. Metode de determinare a valorii mărfii în vamă
- 6.4. Regimurile vamale aplicate în Republica Moldova

Obiective de referință

- să explice principiile guvernării controlului vamal;
- să cunoască funcțiile Departamentului Control Vamal;
- să explice principalele operațiuni în procesul controlului vamal;
- să determine clasificarea mărfurilor conform sistemului DCM;
- să argumenteze necesitatea aplicării metodelor de determinare a valorii mărfii în vamă;
- să integreze regimurile vamale aplicate în RM în dezvoltarea comerțului exterior.

6.1. Caracteristica generală a activității vamale în Republica Moldova

Politica vamală este parte integrantă a politicii externe și interne a statului care urmărește asigurarea eficienței operațiunilor vamale, reglementarea schimbului de mărfuri pe teritoriul vamal al Republicii Moldova, contribuția la rezolvarea problemelor politice și comerciale privind protecția pieței interne și stimularea dezvoltării economiei naționale, alte obiective stabilite de legislație. Procesul creșterii nivelului economic al țării este influențat și de activitatea organelor vamale, de aceea activitatea vamală trebuie să se caracterizeze prin integritate, transparență și profesionalism.

Mărfurile și mijloacele de transport care trec frontiera vamală, sau al căror regim vamal se modifică, sunt supuse operațiunilor vamale, și anume:

- vămuirea;
- perfectarea declarațiilor vamale;
- controlul mărfurilor și al mijloacelor de transport;
- controlul corporal;
- controlul evidenței contabile;
- perceperea drepturilor de import și de export;
- alte acțiuni efectuate în domeniul vamal de către organul vamal.

Vămuirea este procedeul de plasare a mărfurilor și mijloacelor de transport într-un anumit regim vamal și încheierea acestui regim, în conformitate cu prevederile legislației. Vămuirea se efectuează de organele vamale interne și cele de frontieră, în locurile stabilite din zonele de activitate ale organului vamal în care se găsește expeditorul sau destinatarul mărfurilor. Până la efectuarea vămuirii, agentul economic trebuie să efectueze operațiuni prealabile pentru a accelera traficul de mărfuri [43]. Aceste operațiuni prevăd: înregistrarea agentului economic ca subiect al activității economice externe, obținerea certificatelor și a licențelor necesare desfășurării activității acestuia, înștiințarea organului vamal despre trecerea frontierei, plasarea mărfurilor în depozitele provizorii, prelevarea probelor și a mostrelor mărfurilor.

Una din principalele probleme în tranzitul mărfurilor și al persoanelor este controlul și supravegherea vamale asupra raioanelor de est ale țării (Transnistria). Organele de stat nu pot efectua supravegherea operațiunilor de tranzit prin raioanele de est [38]. Schimbul de informații dintre organele constituționale și autoritățile autoproclamate din raioanele de est este practic inexistent.

Problemele majore, legate de tranzitul mărfurilor și al persoanelor prin regiunea transnistriană, sunt următoarele:

- regimul autoproclamat din raioanele de est a creat un sistem de organe care substituie activitatea organelor vamale legitime și care impun transportatorilor formalități suplimentare și achitarea unor taxe și plăți considerabile;
- reținerile nejustificate și nemotivate ale unităților de transport;

– lipsa schimbului de informații cu privire la mărfurile tranzitate dintre organele constituționale și autoritățile autoproclamate;

– nerespectarea de către autoritățile autoproclamate a convențiilor și tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

Activitatea vamală se constituie din promovarea politicii vamale, asigurarea respectării reglementărilor vamale la trecerea mărfurilor, mijloacelor de transport și persoanelor peste frontiera vamală a Republicii Moldova, perceperea drepturilor de import și drepturilor de export, vămuirea, controlul și supravegherea vamală din alte activități de promovare a politicii vamale [35]. Activitatea vamală se desfășoară în conformitate cu normele și cu practica internațională. Republica Moldova participă la colaborarea internațională în domeniul activității vamale.

Teritoriul Republicii Moldova reprezintă un teritoriu vamal unic ce include teritoriul terestru, apele interioare, apele teritoriale și spațiul aerian de deasupra acestora. Pe teritoriul Republicii Moldova se pot afla zone libere și antrepozite vamale. Zonele libere și antrepozitele vamale sunt parte a teritoriului vamal al Republicii Moldova (denumit în continuare *teritoriu vamal*), în care se aplică regimul vamal respectiv. Frontiera de stat a Republicii Moldova, perimetrul zonelor libere și al antrepozitelor vamale constituie frontiera vamală a Republicii Moldova.

În scopul extinderii integrării economice internaționale, Republica Moldova înființează, împreună cu alte state, uniuni vamale, zone ale comerțului liber, încheie cu ele acorduri în domeniul colaborării vamale. Legislația vamală este constituită din prezentul Cod, din Legea cu privire la tariful vamal, din alte acte normative și acorduri internaționale în domeniul vamal la care Republica Moldova este parte.

Activitatea vamală se desfășoară în conformitate cu legislația care este în vigoare la data la care organul vamal a primit declarația vamală și alte documente, cu excepția cazurilor prevăzute de legislație [14]. În cazul trecerii ilegale de mărfuri și mijloace de transport peste frontiera vamală, se aplică legislația vamală în vigoare în momentul trecerii de facto a acestor bunuri peste frontiera vamală. Dacă acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte stabilesc alte norme decât cele prevăzute de prezentul Cod și de alte

acte normative în domeniul vamal ale Republicii Moldova, prioritate au acordurile internaționale.

Activitatea vamală este desfășurată de organele vamale care sunt organe de drept ce constituie un sistem unic, format din Serviciul Vamal, birouri vamale și posturi vamale [2]. Statutul, funcțiile și competența Serviciului Vamal sînt determinate de prezentul Cod și de Guvern, iar unitățile subordonate (birourile vamale și posturile vamale) sunt create, reorganizate și lichidate de către Serviciul Vamal. Nicio autoritate publică, cu excepția Parlamentului și a Guvernului, nu este în drept să emită decizii cu privire la competența organelor vamale, să le modifice atribuțiile, să le impună alte funcții sau să intervină în activitatea lor.

Organul vamal, în exercitarea atribuțiilor, colaborează cu alte organe de drept și cu persoane care sunt obligate să-i acorde asistență și poate împuternici, în limitele competenței, alte persoane să îndeplinească anumite activități vamale, cu condiția supravegherii lor. Efectuarea operațiunilor de vămuire în alte locuri decât în cele stabilite de organul vamal, iar persoanele interesate în efectuarea operațiunilor de vămuire pe teritorii și în încăperi în afara locurilor stabilite în acest scop sunt obligate să asigure gratuit organul vamal cu încăperile, utilajele și mijloacele de comunicație necesare.

6.2. Sistemul armonizat de descriere și codificare a mărfurilor

În conformitate cu Legea nr. 172 din 25 iulie 2014 privind aprobarea Nomenclaturii combinate a mărfurilor (în continuare – Legea nr. 172), din 01 ianuarie 2015 aplicăm Nomenclatura combinată. Nomenclatura combinată este elaborată în scopul realizării măsurilor tarifare și netarifare de reglementare a activității economice externe a statului, perfecționării evidenței statistice și a schimbului de informație referitoare la circulația mărfurilor pe plan extern, cu alinierea acestora la standardele internaționale, și este adoptată în temeiul prevederilor art. 106 din Constituția Republicii Moldova. Totodată, la intrarea în vigoare a noii Nomenclaturi combinate a mărfurilor, va fi abrogat concomitent Nomenclatorul mărfurilor, aprobat prin HG nr. 1525 din 29 decembrie 2007. Nomenclatura

combinată a mărfurilor Republicii Moldova cuprinde: Reguli generale de interpretare a Nomenclaturii combinate a mărfurilor; Reguli generale de aplicare a taxei vamale; Unitățile de măsură utilizate în Nomenclatura combinată a mărfurilor; Dispoziții speciale (Secțiunile I - XXI). Astfel, Nomenclatura combinată a mărfurilor este divizată în 21 de secțiuni (ce includ 97 de capitole), cu note explicative pentru fiecare capitol, precum și cuantumul taxelor vamale cu lista mărfurilor supuse acestora, aferente fiecărei poziții tarifare separate. Cotele taxei vamale sunt unice și nu pot fi modificate, cu excepția cazurilor prevăzute de legislație și de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte.

În conformitate cu art. II al Legii nr. 172, în cazul apariției unor divergențe la clasificarea și codificarea mărfurilor, se dispune utilizarea Notelor explicative ale Convenției internaționale privind Sistemul armonizat de descriere și codificare a mărfurilor din 14 iunie 1983, aprobat de Organizația Mondială a Vămirilor.

În conformitate cu art. 1 din Convenția Internațională privind Sistemul armonizat de codificare și descriere a mărfurilor, „Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor reprezintă nomenclatura care cuprinde pozițiile și subpozițiile și codurile numerice aferente acestora, notele de secțiuni, capitole și subpoziții, precum și normele generale de interpretare a Sistemului armonizat cuprinse în anexa la prezenta convenție”. De asemenea, Republica Moldova este membră cu puteri depline a Organizației Mondiale a Comerțului (în continuare – OMC) din 6 iunie 2001. Prin urmare, conform regulilor de procedură ale OMC, Republica Moldova va fi supusă și în continuare procesului de revizuire a politicii comerciale pentru perioadele viitoare. Această practică este utilizată în cadrul mecanismului OMC pentru supravegherea politicilor comerciale naționale și se aplică periodic față de toți membrii OMC, în funcție de ponderea acestora în comerțul mondial.

Astfel, fiind membri ai diferitelor organizații și participanți în diferite zone de comerț, trebuie să fim în pas cu modificările în domeniul dat. În acest context, menționăm că în Nomenclatura combinată în vigoare din 1 ianuarie 2015 sunt modificate, semnificativ, unele taxe vamale.

Statistica comerțului exterior de mărfuri al Republicii Moldova se realizează în conformitate cu metodologia utilizată pe plan

internațional, iar mărfurile exportate și importate sunt clasificate în corespundere cu Nomenclatura combinată a mărfurilor, elaborată în conformitate cu Sistemul armonizat de codificare și descriere a mărfurilor (HS-2017) și Nomenclatura combinată (CN) a Uniunii Europene. Nomenclatura combinată a mărfurilor a fost aprobată prin Legea Republicii Moldova nr. 275 din 29.11.2018, fiind implementată de la 01 ianuarie 2020.

Primele șase cifre ale codurilor mărfurilor din Nomenclatura combinată a mărfurilor corespund totalmente cu Sistemul armonizat (HS-2017), 6 cifre plus a 7-a și a 8-a cifră corespund cu Nomenclatura combinată a Uniunii Europene, a 9-a cifră prezintă detalierea națională a mărfurilor.

Nomenclatura combinată a mărfurilor reprezintă clasificarea multifuncțională a mărfurilor care circulă pe piața mondială și cuprinde codurile, denumirile și descrierea mărfurilor corespunzătoare sistemelor de clasificare aplicate în practica internațională, introduse pe sau scoase de pe teritoriul vamal, precum și quantumul taxei vamale la aceste mărfuri. Nomenclatura este utilizată în scopul realizării măsurilor tarifare și netarifare de reglementare a activității economice externe a statului, perfecționării evidenței statistice și a schimbului de informație referitoare la circulația mărfurilor pe plan extern, cu alinierea acestora la standardele internaționale. Criteriul care stă la baza acestei nomenclaturi îl reprezintă natura mărfurilor, enumerarea mărfurilor fiind făcută în funcție de gradul de prelucrare: materii prime, produse semifinisate și produse finisate.

Pentru analize economice, cea mai potrivită este utilizarea Clasificării Standard de Comerț Internațional (SITC Rev. 4), mărfurile fiind clasificate în funcție de stadiul de prelucrare, precum și a Clasificării după Marile Categori Economiche (BEC), care grupează mărfurile din SITC Rev. 4 în mari clase economice de mărfuri, în funcție de utilizarea finală a acestora, semnificative pentru analize statistice și conturi naționale.

Datele privind mărfurile din Clasificarea Standard de Comerț Internațional, Marile Categori Economiche se obțin în baza unor tabele de trecere între aceste nomenclatoare și Nomenclatura Combinată a Mărfurilor.

Pentru țări, până în anul 2005 s-a utilizat Clasificatorul țărilor și teritoriilor, elaborat de Biroul de statistică al ONU (Standardul ISO 3166-88). Actualmente se folosește Nomenclatorul țărilor și teritoriilor, utilizat pentru statisticile de comerț exterior ale Comunității Europene în relațiile sale atât cu statele membre, cât și cu țările terțe – Regulamentul CE 1833/2006 din 13 decembrie 2006.

Gruparea țărilor pe continente se face conform recomandărilor Oficiului de Statistică al Uniunii Europene (EUROSTAT), iar grupările economice pe țări sunt cele din Buletinul lunar de statistică ONU.

- **Comunitatea Statelor Independente (CSI):** Azerbaidjan, Armenia, Belarus, Kazahstan, Kârgâzstan, Republica Moldova, Federația Rusă, Tadjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan.
- **Uniunea Europeană (UE):** Austria, Belgia, Bulgaria, Cipru, Croația, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Malta, Olanda, Polonia, Portugalia, Republica Cehă, România, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia, Ungaria.
- **Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE):** Australia, Austria, Belgia, Canada, Chile, Coreea de Sud, Danemarca, Elveția, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Israel, Italia, Japonia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Mexic, Norvegia, Noua Zeelandă, Olanda, Polonia, Portugalia, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Republica Cehă, Slovacia, Slovenia, Spania, Statele Unite ale Americii, Suedia, Turcia, Ungaria.
- **Asociația Europeană a Liberului Schimb (AELS):** Elveția, Islanda, Liechtenstein și Norvegia.
- **Organizația Țărilor Exportatoare de Petrol (OPEC):** Algeria, Angola, Arabia Saudită, Emiratele Arabe Unite, Gabon, Guineea Ecuatorială, Irak, Iran, Libia, Kuweit, Nigeria, Republica Congo, Venezuela.
- **Acord de Liber Schimb Central European (ALSCE):** Albania, Bosnia și Herțegovina, Kosovo, Macedonia de Nord, Montenegro, Republica Moldova și Serbia.

- **Comunitatea țărilor din bazinul Mării Negre (BSEC):** Albania, Armenia, Azerbaidjan, Bulgaria, Federația Rusă, Georgia, Grecia, Republica Moldova, România, Serbia, Turcia, Ucraina.

6.3. Metode de determinare a valorii mărfii în vamă

Valoarea în vamă a mărfurilor constituie baza de calcul al drepturilor de import *ad valorem*, iar declarantului îi revine responsabilitatea pentru declararea valorii în vamă a mărfurilor și elementelor care se includ în aceasta.

I. Metoda determinării valorii în vamă a mărfii în baza valorii tranzacției, respectiv în baza prețului efectiv plătit sau de plătit (Metoda 1)

Baza inițială pentru valoarea în vamă a mărfurilor este valoarea de tranzacție, adică prețul efectiv plătit sau de plătit pentru mărfurile importate (Metoda 1 – în baza valorii tranzacției), ajustat, dacă este cazul.

a) Cheltuieli care urmează a fi incluse în valoarea în vamă

Următoarele cheltuieli se adaugă la valoarea tranzacției, dacă nu au fost deja incluse în preț.

Transportul și costuri conexe:

- cheltuielile de transport până la locul de introducere (auto sau feroviar, aeroportul sau portul de descărcare);
- orice taxe aferente încărcării, descărcării și manipulării asociate cu transportul mărfurilor;
- costul de asigurare.

Containere și ambalaje: plățile ce urmează a fi efectuate de către importator în legătură cu folosirea și returnarea ambalajului sau containerului se includ în valoarea în vamă, cu excepția cazurilor când acestea sunt plasate în regim de admitere temporară.

Comisioane: orice comisioane de brokeraj, plătite pentru a recompensa agentul vânzătorului sau un terț pentru servicii în legătură cu vânzarea mărfurilor.

Articole auxiliare, livrate de cumpărător și necesare pentru producerea și vânzarea mărfurilor importate (de exemplu: piese, materiale sau unelte speciale de producere sau matrițe).

Mijloacele obținute din revânzare: sumele din venitul de la orice revânzare, transmitere sau utilizare ulterioară a mărfii în Republica Moldova, care ar reveni, direct sau indirect, vânzătorului.

Redevențele și taxele de licență: plățile efectuate de către cumpărător vânzătorului sau unui terț pentru utilizarea anumitor drepturi de proprietate intelectuală legate de mărfuri (de exemplu: brevete, mărci comerciale, drepturi de autor).

Notă: Toate elementele care se adaugă trebuie să se bazeze pe date obiective și cuantificabile; totodată, alte elemente, neprevăzute de cadrul legal, nu pot fi adăugate.

b) Condiții de declarare a valorii în vamă a mărfii

Metoda 1 se aplică, de regulă, în cazul tranzacțiilor de vânzare-cumpărare. Prețul efectiv plătit sau de plătit trebuie să fie format din suma plăților efectuate sau care trebuie efectuate de cumpărător către sau în beneficiul vânzătorului pentru mărfurile importate și include toate plățile efectuate sau care trebuie efectuate ca o condiție a vânzării mărfurilor importate de cumpărător către vânzător sau de cumpărător către o terță parte pentru a îndeplini o obligație a vânzătorului. Plata poate fi efectuată sub forma unui transfer de mijloace bănești fie prin acreditive, fie printr-un instrument negociabil, și poate fi făcută direct sau indirect.

În cazul Metodei 1, poate fi acceptat și prețul cu reducere comercială, dacă aceasta se atribuie mărfurilor de evaluat, iar în momentul acceptării declarației vamale, în actele comerciale aferente tranzacției, sunt prevăzute aplicarea acesteia, condițiile acordării și cuantumul reducerii.

Totodată, valoarea tranzacției nu se aplică în cazul livrărilor cu titlu gratuit (cadouri, mostre, obiecte promoționale); bunurilor introduse în țara în regim de consignație; mărfurilor importate de sucursale care nu au personalitate juridică; bunuri introduse în țara în baza unui contract de închiriere sau de leasing; bunuri care fac obiectul unui împrumut, dar care rămân în proprietatea furnizorului.

Valoarea în vamă se determină în valuta națională – leul moldovenesc. Astfel, suma în altă valută trebuie să fie convertită folosind cursul oficial stabilit de Banca Națională a Moldovei la data apariției obligației vamale.

c) Acte necesare declarării valorii în vamă

La anunțarea valorii în vamă, declarantul completează declarația valorii în vamă D.V.1, care se depune concomitent cu declarația vamală.

D.V.1 nu se utilizează în următoarele cazuri:

- valoarea mărfurilor este mai mică ori echivalentă cu suma de 5000 euro;
- în cazul destinațiilor vamale exonerate de plata drepturilor de import;
- dacă declarantul deține statutul de AEO.

La cererea autorității vamale, declarantul trebuie să prezinte, pe lângă actele deja prezentate pentru vămuire (setul minim de acte necesare vămuirii include factură, document de transport și, după caz, actul permisiv), documente suplimentare, în funcție de specificul tranzacției, ce confirmă valoarea anunțată, cum ar fi:

- contractul și acordurile adiționale, dacă există;
- documentele de plată în cazul achitării prealabile;
- contractul (comanda) de acordare a serviciilor de transportare sau factura de expediție, conform condițiilor de livrare;
- polița sau contractul de asigurare a mărfurilor, în cazul în care acestea au fost asigurate fie potrivit condițiilor de livrare, fie la inițiativa declarantului.

Adițional, în cazul în care organul vamal constată divergențe probate între datele conținute în actele menționate, identifică riscul de subevaluare a mărfii, el solicită în scris prezentarea și a altor acte aferente tranzacției de import (de exemplu: contractele cu terțe persoane referitoare la tranzacțiile indirecte; corespondența comercială; cataloagele, ofertele de preț (listele de prețuri) ale firmelor producătoare/vânzătorului etc.).

***Notă:** În cazul în care autoritatea vamală, în momentul vămuirii, nu acceptă valoarea în vamă a mărfii declarată conform Metodei 1, se aplică consecutiv alte metode de determinare a valorii în vamă sau se solicită eliberarea mărfurilor sub garanție.*

II. Eliberarea mărfurilor sub garanție (amânarea determinării valorii în vamă)

În cazul în care valoarea în vamă nu poate fi apreciată definitiv în procesul vămuirii, mărfurile pot fi eliberate declarantului cu condiția constituirii unei garanții sub forma unui depozit în numerar, garanția bancară sau garanția brokerului vamal (la alegerea declarantului). Cuantumul garanției constituie diferența dintre drepturile de import calculate pe baza valorii în vamă determinată de organul vamal și cele calculate de declarant.

În termen de până la 30 de zile, declarantul poate prezenta documente suplimentare pentru confirmarea valorii în vamă și, în cazul acceptării valorii în vamă declarată, garanția se restituie. În cazul în care documentele nu sunt acceptate de organul vamal, drepturile de import sunt încasate din garanția constituită.

În cazul în care declarantul nu prezintă în termen informațiile suplimentare sau actele prezentate nu elucidează suspiciunile asupra veridicității valorii declarate, organul vamal determină de sine stătător valoarea în vamă a mărfii, aplicând consecutiv metodele prevăzute.

Declarantul, în această situație, este obligat să modifice declarația vamală și să achite drepturile de import recalulate din valoarea în vamă determinată de organul vamal. Decizia organului vamal poate fi contestată în termen de 10 zile la autoritatea vamală și, ulterior, în instanța de judecată.

III. Alte metode de determinare a valorii în vamă

În cazul imposibilității aplicării primei metode de determinare a valorii în vamă, se aplică succesiv alte metode de evaluare, după cum urmează:

- **În baza valorii unei tranzacții cu mărfuri identice (Metoda 2)** – mărfuri care se aseamănă în toate privințele cu marfa evaluată, inclusiv în ce privește caracteristicile fizice, calitatea mărfii și reputația ei pe piață, țara de origine, producătorul.

- **În baza valorii unei tranzacții cu mărfuri similare (Metoda 3)** – mărfuri care, deși nu sunt identice, au caracteristici asemănătoare și se constituie din componente asemănătoare, fapt ce le permite să îndeplinească aceleași funcții ca și marfa evaluată și să fie interschimbabile din punct de vedere comercial. La determinarea similitudinii mărfurilor se iau în considerare următoarele caracteristici:

calitatea, existența mărcii comerciale, reputația pe piață, țara de origine, producătorul.

Aceste două metode se aplică în cazul în care marfa identică sau similară:

- este vândută pentru a fi introdusă pe teritoriul Republicii Moldova;
- este introdusă concomitent sau cu cel mult 90 de zile înainte de introducerea mărfii care urmează a fi evaluată;
- este introdusă aproximativ în aceeași cantitate și/sau în aceleași condiții comerciale.

Dacă marfa identică sau similară a fost introdusă în altă cantitate și/sau în alte condiții comerciale, valoarea în vamă se rectifică în mod corespunzător, ținând cont de aceste deosebiri.

În cazul în care, la determinarea valorii în vamă a mărfii, drept bază poate fi luată valoarea uneia dintre câteva tranzacții cu mărfuri identice sau similare, se aplică cea mai mică valoare a tranzacției.

- **În baza costului unitar al mărfii (Metoda 4).** În acest caz, valoarea în vamă se va baza pe prețul unitar corespunzător vânzării acestei mărfi ori vânzării mărfii identice sau similare acesteia în cea mai mare cantitate totală, concomitent sau aproape concomitent cu importul mărfii de evaluat către persoane care nu sunt în relații de interdependență cu vânzătorul și cu condiția deducerii:

- comisioanelor plătite ordinar sau convenite ori a marjei aplicate, în mod obișnuit, beneficiilor și cheltuielilor generale aferente vânzărilor de mărfuri de aceeași clasă sau de același tip;

- cheltuielilor obișnuite de transport și de asigurare, precum și cheltuielilor conexe suportate pe teritoriul Republicii Moldova;

- impozitelor și taxelor pasibile de plată în legătură cu importul sau vânzarea mărfurilor.

- **În baza valorii calculate a mărfii (Metoda 5),** care include:

- valoarea sau prețul materialelor și operațiunilor de fabricare sau ale altor lucrări pentru producerea mărfii;

- volumul beneficiilor și cheltuielilor generale, egal celui inclus, de obicei, în quantumul vânzărilor de mărfuri de aceeași clasă sau de același tip cu marfa de evaluat, fabricate de producători, cu destinația țării de import;

- orice alte cheltuieli pentru transportul mărfii până la locul de introducere a mărfii pe teritoriul vamal.

• **Metoda de rezervă (Metoda 6)** – valoarea în vamă se determină pe baza datelor disponibile.

Totodată, nu pot fi luate drept bază următoarele:

- prețul de vânzare în RM al mărfurilor produse pe teritoriul RM;

- prețul mărfii pe piața internă a țării exportatoare;

- prețul mărfii stabilit arbitrar sau prețul fictiv;

- sistemul care prevede aplicarea, în scopuri vamale, a celei mai mari valori a mărfii din două posibile;

- costul de producție al mărfii, altul decât valoarea calculată a mărfurilor identice sau similare, determinat conform prețului materialelor și operațiunilor de fabricare sau prețului altor lucrări pentru producerea mărfii;

- valoarea mărfii comercializate pentru export în altă țară decât țara importatoare;

- valoarea minimală în vamă a mărfii.

6.4. Regimurile vamale aplicate în Republica Moldova

Regimul vamal reprezintă un ansamblu de norme de drept și procedee vamale, aplicarea și efectuarea cărora au drept scop determinarea statutului juridic al mărfurilor și unităților de transport implicate direct în trecerea peste frontiera vamală a țării.

Prin lege, sunt stabilite următoarele regimuri vamale:

1) regimuri vamale definitive:

a) import;

b) export;

2) regimuri vamale suspensive:

a) tranzit;

b) antrepozit vamal;

c) perfecționare activă (cu suspendare);

d) transformare sub control vamal;

e) admitere temporară;

f) perfecționare pasivă.

În cadrul regimurilor specificate la alin.(1) se definesc regimurile vamale cu impact economic:

- a) antrepozit vamal;
- b) perfecționare activă;
- c) transformare sub control vamal;
- d) admitere temporară;
- e) perfecționare pasivă.

Persoana are dreptul să aleagă oricând regimul vamal din cele prevăzute la art.23 sau să renunțe la el (în schimbul unui alt regim vamal), indiferent de cantitatea, felul, originea și destinația mărfurilor și mijloacelor de transport, dacă aceste acțiuni nu contravin prezentului Cod și altor acte normative.

Regimurile vamale suspensive sunt operațiuni cu titlu temporar, ce au drept efect suspendarea totală sau parțială de drepturile de import sau de export. Organele vamale autorizează plasarea mărfurilor sub un regim vamal suspensiv numai dacă pot asigura supravegherea și controlul acestui regim. Cheltuielile suplimentare ocazionate de acordarea regimului vamal suspensiv vor fi suportate de titularul operațiunii. Prin autorizația emisă, organul vamal fixează termenul și condițiile de derulare și încheiere a regimului vamal suspensiv. Termenul de încheiere a regimului vamal suspensiv poate fi prelungit de către organul vamal care a autorizat regimul sau, în caz de refuz, de către organul vamal ierarhic superior, la cererea scrisă argumentată a titularului operațiunii, depusă în cadrul termenului acordat inițial.

În vederea acordării unui regim vamal suspensiv, organele vamale vor solicita constituirea unei garanții pentru a se asigura de achitarea oricărei obligații ce poate apărea. În aplicarea unui anumit regim vamal suspensiv pot fi prevăzute dispoziții speciale privind depunerea garanției sau exonerarea de datoria garanțării obligației vamale. Regimurile vamale suspensive, cu excepția tranzitului încheiat conform art.45, se încheie prin plasarea sub o altă destinație vamală fie a mărfurilor inițiale, fie a produselor compensatoare sau transformate. Organul vamal dispune, din oficiu, încheierea regimului vamal suspensiv în cazul când titularul operațiunii nu soluționează situația mărfurilor în termenul aprobat.

Sarcini de autoevaluare:

1. Explicați principiile guvernării în domeniul controlului vamal.
2. Caracterizați funcțiile Departamentului Control Vamal.
3. Identificați atribuțiile specifice controlului vamal.
4. Explicați principalele operațiuni în procesul controlului vamal.
5. Apreciați modalitatea de repartizare a mijloacelor de transport în procesul de efectuare a controlului vamal.
6. Determinați criteriile de clasificare a mărfurilor conform Sistemului armonizat de descriere și codificare a mărfurilor.
7. Planificați ordinea desfășurării procedurii determinării valorii în vamă a mărfurilor.
8. Argumentați necesitatea aplicării metodelor de determinare a valorii mărfii în vamă.
9. Integrați regimurile vamale aplicate în Republica Moldova în dezvoltarea comerțului exterior.
10. Evaluați rolul politicii vamale în dezvoltarea comerțului exterior.

Bibliografie complementară:

1. Codul vamal al Republicii Moldova nr. 1149/20.07.2000. Publicat: 23-12-2000 în *Monitorul Oficial*, nr. 160, art. 1201.
2. Legea cu privire la tariful vamal nr. 1380/20.11.1997. Publicat: 07-05-1998 în *Monitorul Oficial*, nr. 40-41, art. 286.
3. Hotărârea Guvernului nr.974/15.08.2016 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de declarare a valorii în vamă a mărfurilor. Publicat: 19-08-2016 în *Monitorul Oficial*, nr. 265-276, art. 1057.

Subiectul 7

INTERACȚIUNEA ORGANELOR DE CONTROL ȘI DE PRESTARE A SERVICIILOR ÎN PUNCTELE DE TRECERE A FRONTIEREI DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

Unități de conținut

- 7.1. Regulamentul general de interacțiune a organelor de control și prestare a serviciilor în punctele de trecere a frontierei de stat a Republicii Moldova
- 7.2. Normele tehnice generale de ieșire din țară
- 7.3. Normele tehnice generale privind controlul diferitelor mijloace de transport

Obiective de referință

- să explice conținutul *Regulamentului tehnologic general de interacțiune a organelor de control în punctele de control vamal din R. Moldova*;
- să descrie *practica și metodele de aplicare a normelor tehnice generale la ieșirea din țară*;
- să explice *normele tehnice privind controlul diferitelor mijloace de transport*;
- să determine *spectrul serviciilor în punctele de trecere a frontierei de stat*;
- să argumenteze *rolul normelor tehnice generale în dezvoltarea comerțului exterior*;
- să planifice *graficul de transport prin nodurile frontierei de stat*.

7.1. Regulamentul general de interacțiune a organelor de control și prestare a serviciilor în punctele de trecere a frontierei de stat a Republicii Moldova

Serviciile controlului de stat la frontieră sunt responsabile de a încasa, în mod centralizat, pentru serviciile prestate plăți (calculate sau stabilite de legislația în vigoare), în baza unui bon unic de achitare, coordonat și aprobat în modul stabilit. Organele Serviciului Vamal

sunt responsabile pentru eliberarea bonului unic de plată și controlul asupra încasării plăților.

Evidența privind perceperea plăților de către serviciile controlului de stat la frontieră asupra importului și exportului de mărfuri la intrarea în țară și ieșirea unităților de transport din țară se ține în baza bonului unic de plată. Se permite deplasarea mărfurilor și unităților de transport supuse plăților la trecerea frontierei de stat (vamale) din zona de regim și control, precum și din zona unică de prestare a serviciilor, numai în baza bonului unic de plată și după aplicarea semnăturilor și ștampilelor respective în acestea de către organele implicate în control și prestare a serviciilor la frontieră.

Deplasarea peste frontiera vamală a mărfurilor și mijloacelor de transport nesupuse plăților la trecerea frontierei, pentru care nu se eliberează bon unic de plată, se autorizează în baza unui tichet simplificat de control stabilit de organele vamale [17]. Acest tichet nu se aplică în cazul utilizării sistemului automatizat de evidență a mărfurilor și unităților de transport, autoturismele înmatriculate în Republica Moldova, România și Ucraina se autorizează colaboratorul vamal să determine necesitatea aplicării bonului unic simplificat de plată și efectuării controlului în zona de prestare a serviciilor, completând în bonul unic de plată rubrica taxa locală.

Prezentul Regulament este obligatoriu pentru toate serviciile nominalizate, ceea ce presupune ca birourile vamale, în comun cu subdiviziunile ministerelor și departamentelor implicate în control și prestare de servicii, elaborează norme tehnice, coordonate cu Serviciul Vamal, privind modalitatea de control și prestare a serviciilor la trecerea frontierei de stat (vamală) a Republicii Moldova, a cetățenilor, mijloacelor de transport și mărfurilor la fiecare punct de trecere, în funcție de locul amplasării, condițiile și caracterul specific de activitate [20].

Punctele de trecere peste frontiera de stat se clasifică:

după statut:

1. **Internaționale** – pentru trecerea frontierei de stat de către persoane și mijloace de transport de orice apartenență statală.
2. **Interstatale** – pentru trecerea frontierei de stat de către persoane și mijloace de transport care aparțin numai Republicii Moldova și Ucrainei (României).

3. **Locale** – (sunt amplasate numai pe sectorul moldo-ucrainean al frontierei de stat) pentru trecerea frontierei de stat de către cetățenii Republicii Moldova și Ucrainei care locuiesc permanent în raioanele administrative de frontieră în baza pașapoartelor interne (buletin de identitate) sau în baza pașapoartelor pentru ieșire peste hotare și trecerea frontierei cu mijloace de transport care aparțin acestora a căror capacitate de încărcare nu depășește 3,5 tone.

după tip:

1. **Rutiere** – preconizate pentru traficul frontierei de stat cu mijloace de transport.

2. **Feroviare** – preconizate pentru traversarea frontierei de stat cu trenul (pentru traficul feroviar, pasageri și încărcături).

3. **Fluviale** – preconizate pentru traversarea frontierei moldo-ucrainene cu mijloacele de transport fluviale (pentru traficul de pasageri în timp de zi cu luntre, vase, debarcadere).

4. **Aero** – preconizate pentru traversarea frontierei de stat cu aeronavele (pentru traficul de pasageri și încărcături).

5. **Port** – preconizate pentru traversarea frontierei de stat cu nave maritime (pentru traficul pasageri și încărcături).

În Republica Moldova pentru traficul internațional sunt deschise patru aeroporturi internaționale: Chișinău – Aeroport, Balți – Aeroport, Cahul – Aeroport, Mărculești – Aeroport, – dintre care în prezent funcționează numai „Chișinău – Aeroport” cu îndeplinirea rutelor permanente de pasageri și încărcături. Alte aeroporturi deservesc rutele charter.

Totodată, în Republica Moldova pentru traficul internațional de mărfuri și pasageri este deschis portul Giurgiulești.

În terminologia de specialitate privind interacțiunea organelor de control și prestare a serviciilor în punctele de trecere a frontierei de stat se întâlnesc următoarele semnificații:

- Organe vamale – Serviciul Vamal, birou vamal sau post vamal, împuternicit să efectueze operațiunea în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

- Autoritate sanitar veterinară – Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, Agenția Sanitar-Veterinară și pentru Siguranța

Produselor de Origine Animală și posturile de control sanitar-veterinar organizate în cadrul posturilor vamale.

- Autoritate fitosanitară – Agenția Fitosanitară sau orice altă subdiviziune teritorială abilitată să efectueze controlul fitosanitar al mărfurilor ce traversează frontiera de stat.

- Mărfuri supuse controlului – mărfurile ce se trec peste frontiera de stat, care, în corespundere cu prevederile legislației în vigoare, sunt supuse controlului sanitar-veterinar sau carantinei fitosanitare.

7.2. Normele tehnice generale de ieșire din țară

Regulile suplimentare privind controlul frontierei sunt elaborate în scopul executării prevederilor Legii nr.215 din 4 noiembrie 2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova și transpun parțial prevederile Regulamentului (EC) nr.562/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 de instituire a unui Cod comunitar privind regimul de trecere a frontierelor de către persoane (Codul Frontierelor Schengen), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 105 din 13 aprilie 2006, și ale Directivei 2004/82/CE a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind obligația operatorilor de transport de a comunica datele privind pasagerii, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 261 din 6 august 2004.

Aceste reguli stabilesc: condițiile de creare a culoarelor, categoriile de persoane și regulile de trafic prin culoare în punctele de trecere a frontierei de stat (în continuare – *puncte de trecere*); categoriile de persoane ale căror documente de trecere a frontierei de stat (în continuare – *document de trecere*) nu se ștampilează; regulile specifice de regim în cazul controalelor la frontieră pentru anumite categorii de persoane; regulile specifice de regim în cazul controalelor la frontieră pentru anumite tipuri de frontieră de stat și mijloace de transport; regulile cu privire la înregistrarea informațiilor; regulile cu privire la modul și condițiile transmiterii și procesării informației de către transportatorii aerieni; regulile de trecere a frontierei de stat de către formațiunile de salvare în caz de situații excepționale; prezumția cu privire la îndeplinirea condițiilor referitoare la durata șederii în Republica Moldova.

Noțiunile utilizate semnifică următoarele: control la ieșire – control efectuat la punctele de trecere a frontierei de stat pentru a garanta că persoanele, inclusiv mijloacele lor de transport, pot fi autorizate să părăsească teritoriul Republicii Moldova; control la intrare – control efectuat la punctele de trecere a frontierei de stat pentru a garanta că persoanele, inclusiv mijloacele lor de transport, pot fi autorizate să intre pe teritoriul Republicii Moldova; feribot – navă sau pod plutitor special amenajat pentru a transporta oameni, mijloace de transport etc. de pe un mal pe celălalt al unei ape; navă de croazieră – navă care parcurge un itinerar prestabilit ce include un program de activități turistice în diverse porturi și care, în principiu, nu îmbarcă și nu debarcă pasageri; persoane pentru care a fost emis un consemn privind nepermiterea intrării în Republica Moldova – străin pentru care a fost emis un consemn în sistemele informaționale integrate naționale în conformitate cu actele normative în vigoare; pescuit industrial – pescuitul efectuat cu ajutorul navelor care se întorc zilnic sau în termen de 36 de ore fără să fi staționat într-un port aflat pe teritoriul unui stat străin.

7.3. Normele tehnice generale privind controlul diferitelor mijloace de transport

Sistemul controlului frontierei reprezintă totalitatea activităților de coordonare și efectuare a supravegherii și controlului frontierei efectuat pe întregul teritoriu al Republicii Moldova, schimb de informații, cooperare în domeniul combaterii crimei organizate transfrontaliere, analiza și constatarea amenințărilor și riscurilor. Acesta asigură menținerea ordinii la frontieră, în zona de frontieră, punctele de trecere, pentru a efectua controlul persoanelor, mijloacelor de transport, mărfurilor și bunurilor, a asigura inviolabilitatea frontierei și infrastructurii acesteia. Controlul frontierei pe uscat și pe apele de frontieră este efectuat de Serviciul Grăniceri. În limitele stabilite de prevederile prezentei legi și actele legislative relevante, controlul frontierei poate fi efectuat în comun cu Serviciul Vamal.

Apărarea și controlul frontierei în spațiul aerian se efectuează de către forțele aeriene ale Armatei Naționale și constă supravegherea spațiului aerian, pe timp de pace și în situații de criză, în scopul

descoperirii încălcărilor frontierei de stat în spațiul aerian și reprimarea acestora. Colaborarea cu Forțele Aeriene ale Armatei Naționale va include schimbul reciproc de informații privind zborurile tuturor aeronavelor (aparaturilor de zbor) la altitudini joase, precum și privind zborurile planificate în zona de frontieră. Modul de acțiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al Republicii Moldova este stabilit de lege.

Supravegherea frontierei presupune monitorizarea frontierei pe segmentul între punctele de trecere în scopul prevenirii, constatării și cercetării acțiunilor ilegale la frontieră, combaterea criminalității transfrontaliere și constă într-un complex de acțiuni operative și de serviciu (pază, urmărire, observație și control), mobile sau staționare, coordonate și planificate în timp, spațiu și scop, care pot fi executate cu folosirea dispozitivelor electronice moderne și cîinii de serviciu.

Întru realizarea supravegherii frontierei, sunt folosite unitățile fixe și mobile, care-și îndeplinesc atribuțiile prin patrulare, sau prin prezența în locuri cu risc sporit [15]. Efectivul numeric și metodele de activitate sunt adaptate riscurilor și amenințărilor existente sau previzibile. Supravegherea frontierei este efectuată într-o asemenea manieră încât să prevină și să descurajeze activitatea ilegală la frontieră, precum și sustragerea de la controale în punctele de trecere.

În baza tratatelor internaționale poate fi autorizată patrularea comună a frontierei de către subdiviziunile de control al frontierei naționale și a statelor vecine. Controlul trecerii frontierei reprezintă un complex de măsuri efectuat de Serviciul Grăniceri în scopul asigurării autorizării trecerii frontierei de stat de către persoane fizice, mijloace de transport și Serviciul Vamal care autorizează trecerea frontierei de stat de mărfuri și alte bunuri și organul de control fitosanitar. Guvernul stabilește categoriile punctelor de trecere, în care controlul trecerii frontierei se efectuează de una din autoritățile menționate în prezentul alineat.

În scopul combaterii migrației ilegale, crimei organizate, contrabandei, terorismului internațional și altor infracțiuni, colaboratorii Serviciului Grăniceri (în continuare – *grăniceri*) sunt în drept să efectueze controlul persoanelor, mărfurilor și mijloacelor de transport, cu excepția punctelor de trecere a frontierei de stat, unde aceste activități se efectuează de către organele vamale, în limita competențelor stabilite de legislația în vigoare.

În timpul desfășurării controlului trecerii frontierei, se pot utiliza mijloace tehnice și dispozitive necesare. De asemenea, la punctele de trecere, în zona de frontieră și alte sectoare de-a lungul frontierei se pot instala aparate de înregistrare audio, video, fotografice și alte mijloace de înregistrare. Informația obținută cu ajutorul dispozitivelor tehnice și electronice pentru lupta împotriva migrației ilegale și îmbunătățirea controlului frontierei poate fi folosită numai în scop de serviciu. În scopul menținerii securității statului și a ordinii publice, grănicerul poate transmite organelor de drept sau securității statului, date cu caracter personal ale pasagerilor și altă informație pentru prelucrarea acesteia.

Serviciul Grăniceri poate colecta date ce urmează a fi stocate direct în sistemele de evidență și păstrate în conformitate cu legislația în vigoare cu privire la persoane și mijloace de transport supuse controlului trecerii frontierei și pentru aceasta, se pot folosi dispozitive tehnice și alte date decât cele înregistrate. Regulile suplimentare privind controlul frontierei sunt stabilite de Guvern în conformitate cu prezenta lege și alte acte legislative și normative. Regulile specifice privind controlul frontierei sunt stabilite de Serviciul Grăniceri. La îndeplinirea atribuțiilor de control al frontierei, la necesitate, grănicerii sunt în drept să aplice forța fizică, mijloacele speciale și arma de foc din dotare în conformitate cu actele legislative și normative în vigoare.

În caz de agresiune armată împotriva Republicii Moldova, formațiunile Armatei Naționale efectuează paza frontierei. Serviciul Grăniceri încheie cu autoritățile administrației publice centrale acorduri de colaborare și schimb de informații ce vizează frontiera.

Sarcini de autoevaluare:

1. Caracterizați specificul activității de control la punctele de trecere a frontierei de stat.
2. Explicați conținutul Regulamentului tehnologic general de interacțiune a organelor de control în punctele de control vamal din Republica Moldova.
3. Identificați categoriile de costuri aferente serviciilor de control al trecerii frontierei de stat.

4. Descrieți practica și metodele de aplicare a normelor tehnice generale la ieșirea din țară.
5. Clasificați atribuțiile organelor de control din punctele de trecere a frontierei de stat.
6. Explicați normele tehnice privind controlul diferitelor mijloace de transport.
7. Determinați spectrul serviciilor în punctele de trecere a frontierei de stat.
8. Argumentați rolul normelor tehnice generale în dezvoltarea comerțului exterior.
9. Integrați activitatea de control în operațiunile specifice transportului antrenat în comerțul exterior.
10. Planificați graficul de transport prin nodurile frontierei de stat.

Bibliografie complementară:

1. Hotărârea de Guvern nr. 808 din 09-08-2000 cu privire la interacțiunea serviciilor, reglementarea perceperii plăților și automatizarea sistemului de evidență la efectuarea controlului în punctele de trecere a frontierei de stat a Republicii Moldova. Publicat: 17-08-2000 în *Monitorul Oficial*, nr. 102-105, art. 903.
2. Legea nr. 215 din 04-11-201 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova. Publicat: 20-04-2012 în *Monitorul Oficial*, nr. 75-80, art. 243.

Subiectul 8

STRATEGIA COMERȚULUI EXTERIOR DE PROMOVARE A INVESTIȚIILOR

Unități de conținut

- 8.1. Caracteristica sistemului național de atragere a investițiilor.
Acordul privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor
- 8.2. Analiza dinamicii investițiilor străine în Republica Moldova
- 8.3. Factorii determinanți ai competitivității naționale;
- 8.4. Direcțiile și perspectivele de dezvoltare a mijloacelor de promovare a comerțului exterior prin atragerea investițiilor străine

Obiective de referință

- *să descrie sistemul național de atragere a investițiilor. Acordul privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor;*
- *să analizeze dinamica investițiilor străine în RM;*
- *să analizeze logica circulației fluxurilor investiționale în RM;*
- *să elaboreze unele previziuni privind investițiile străine în RM;*
- *să argumenteze infrastructura de circulație a investițiilor în comerțul exterior;*
- *să integreze măsurile de promovare a comerțului exterior și atragerea investițiilor străine.*

8.1. Caracteristica sistemului național de atragere a investițiilor. Acordul privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor

În societatea contemporană, modernizarea structurii economiei naționale este de neconceput fără existența unor programe de investiții bine alcătuite, deoarece investițiile reprezintă suportul material al creșterii economice. Numai pe baza calculului, resursele materiale și

umane disponibile pot fi orientate spre domeniile de eficiență maximă, spre acele ramuri care determină progresul economiei naționale în ansamblu. Atragerea investitorilor străini reprezintă un proces complicat pentru orice economie în dezvoltare, deoarece investițiile străine constituie una dintre cele mai sigure metode de stimulare a creșterii economice [90]. Actualmente, în contextul internațional, o importanță deosebită o deține orientarea strategică a investițiilor, care presupune că managerii trebuie să cunoască nu numai mediul socioeconomic actual, dar și pe cel viitor, să identifice cauzele care se află la baza schimbărilor.

În perioada de tranziție la economia de piață, pe care o trece republica noastră, investițiile constituie un rol destul de important în ceea ce privește redresarea economiei, deblocarea producerii de mărfuri, revitalizarea exporturilor, crearea locurilor noi de muncă ș.a. O economie slab dezvoltată necesită în perioada de tranziție alocări financiare externe [88]. Statul, care încearcă să depășească criza economică și mediul economico-social destul de dificil, depune eforturi de implementare a reformei de structură pentru a diversifica infrastructura de piață națională. În Republica Moldova există o atitudine contradictorie referitor la investițiile străine. Pe de o parte, investițiile străine sunt privite ca un pericol pentru siguranța economică a țării, pericol care rezultă din deschiderea economiei țării cu o competitivitate joasă, concurența neloială din partea producătorilor străini etc., care pot conduce spre acapararea pieței interne de către producătorii din străinătate. Pe de altă parte, este o tendință spre dereglementarea economiei, asigurarea intrării libere pe piața Moldovei, crearea unui sistem de facilități pentru activitatea capitalului străin. Ambele opinii au dreptul la existență și argumente obiective, unul dintre care este dependența directă dintre creșterea economică și investiții [81]. Considerăm că politica investițională a Republicii Moldova trebuie să fie orientată spre atragerea capitalului străin și a noilor tehnologii. Dar acest proces nu trebuie să decurgă spontan, ci trebuie controlat și reglementat de stat și, dacă este nevoie, într-un mod foarte riguros. Oferirea unui regim de facilități investitorilor străini în toate domeniile economiei este inoportun și periculos pentru siguranța acestei economii. Este necesară o politică investițională selectivă cu determinarea priorităților, a domeniilor

„închise” și „deschise” pentru capitalul străin, dezvoltarea unor firme de participare a capitalului străin care ne-ar avantaja, în primul rând, să se pună accent pe investiții directe și să se participe la procesul de realizare a producției. Politica investițională trebuie să fie transparentă și cu un caracter previzibil. Investitorii, de fapt, precum și ceilalți participanți la viața economică, au nevoie de unele „condiții de joc” foarte clare și efective și de un „juriu” obiectiv din partea organelor de conducere la toate nivelele [63]. Putem evidenția două probleme esențiale, care au atribuție la sfera investițională a Republicii Moldova și care par să fie obstacolul principal în atragerea investițiilor străine. Prima și cea mai importantă este legislația. Politica fiscală, monetar-creditară și vamală sunt pilonii politicii investiționale. Nu există un sistem de garanții și asigurări pentru contracte de creditare, expertize ale proiectelor de creditare, ceea ce sporește riscul investițional la un grad foarte înalt. A doua problemă este reprezentată de barierele administrative sau, cu alte cuvinte, de birocratie. De asemenea, ar fi important instalarea unor bariere protecționiste pentru pătrunderea capitalului străin în sferile de însemnătate strategică din punctul de vedere al intereselor. O politică investițională eficientă are drept consecințe, cel puțin din punct de vedere teoretic, înregistrarea succeselor pentru principalii indicatori macroeconomici și sociali, nivelul produsului intern brut, activitatea eficientă a întreprinderilor de stat și private, evoluția procesului investițional, stabilizarea prețurilor și aprecierea monedei naționale, creșterea nivelului de trai al populației și a nivelului de ocupare a forței de muncă etc. Realitatea însă este că puțini din acești parametri au înregistrat rezultatele scontate. Dar în pofida obstacolelor, statul a întreprins măsuri constructive pentru promovarea politicii în domeniul investițional, drept dovadă servind fondarea Agenției Naționale pentru atragerea investițiilor. Rolul ei constă în promovarea capacităților investiționale ale Republicii Moldova, promovarea imaginii favorabile a Republicii Moldova pe plan internațional, oferirea de servicii preinvestiționale investitorilor străini, promovarea proiectelor investiționale, îmbunătățirea cadrului legislativ în domeniul investițiilor ș.a. În prezent, Agenția a fost încorporată în cadrul organizației MEPO (*Moldova Export Promotion Organisation*) și, începând cu 2002, își exercită activitatea

într-o componentă nouă. O politică națională de atragere a investițiilor ar fi și crearea de către guvern a zonelor economice libere.

8.2. Analiza dinamicii investițiilor străine în Republica Moldova

Impactul investițiilor străine asupra economiei unei țări este incontestabil: lanțul de efecte pe care le creează se răsfrâng atât asupra producției de bunuri și servicii, cât și asupra consumului, motivând simultan cererea și oferta. Investițiile reprezintă stimulentele ce generează noi activități economice și are ca finalitate obținerea de bunuri și servicii indispensabile unei economii viabile, prospere. Existența unor acorduri de comerț și de liber schimb la nivel mondial și regional, presiunea fiscală redusă, forța de muncă relativ ieftină și calificată, amplasarea geografică strategică a țării, solul, clima favorabilă, existența tradițiilor în industria prelucrătoare, în special în cea a produselor agroalimentare constituie, indiscutabil, elemente definitorii cu o puternică amprentă pozitivă asupra competitivității investiționale a Republicii Moldova. Cu toate acestea, în comparație cu alte țări din regiune, climatul investițional nu este un atu pentru Republica Moldova.

Principala strategie de atragere a ISD pe care se bazează la etapa actuală Guvernul Republicii Moldova este Strategia de Atragere a Investițiilor pentru Promovarea Exporturilor pentru anii 2016-2020 înaintată de Ministerul Economiei [90]. Strategia își propune ca, în perioada 2016-2020 să fie atras un influx net de investiții străine directe (ISD) de circa 380 mil. USD. Conform estimărilor, efectul proiectelor va aduce la buget circa 232 mil. USD sub formă de venituri fiscale (61%). De asemenea, se urmărește crearea a cel puțin 10 mii locuri de muncă, creșterea volumului exporturilor de bunuri până la 3 mld. USD, iar exporturile de servicii până la 1,2 mld. USD, reducerea deficitului comercial din PIB cu 4%, scăderea ratei șomajului cu 1,4%, creșterea ponderii ISD în PIB până la 3,9%. De asemenea, efectele fiscale ale locurilor de muncă create în rezultatul implementării cu succes a Strategiei vor depăși de câteva ori costurile totale. Potrivit estimărilor, ar putea fi aduse la buget circa 455 mld. MDL sub forma încasărilor din impozitul pe venit, iar alte 1,4 miliarde lei ar

putea intra până în 2020 în bugetele CNAS și CNAM sub forma contribuțiilor de asigurări sociale și medicale.

Orientarea în continuare spre dezvoltarea mediului de afaceri și îmbunătățirea climatului investițional va avea urmări pozitive asupra competitivității Republicii Moldova în direcția atragerii investițiilor străine, ce se va exprima prin creșterea exporturilor, majorarea numărului de întreprinderi fiabile, motivate să implementeze inovații, capabile să creeze locuri de muncă atractive, să asigure productivitate înaltă și producție competitivă orientată spre export. Aceasta, inevitabil, se va reflecta în îmbunătățirea indicatorilor macroeconomici și avansarea în continuare a Republicii Moldova în clasamentele internaționale.

8.3. Factorii determinanți ai competitivității naționale

Competitivitatea internațională a economiilor este măsurată în general printr-o serie de indicatori ce pot fi grupați în funcție de orizontul de timp avut în vedere în: i) indicatori pe termen scurt și ii) indicatori pe termen lung și în funcție de nivelul la care se intenționează măsurarea și analiza competitivității în: i) indicatori microeconomici, respectiv ii) indicatori macroeconomici.

Deși clasificările în funcție de diferite criterii, adecvate scopului investigației, contribuie în general la mai buna înțelegere a conținutului competitivității economiei, în practică nu există un unic indicator, unanim acceptat, care să reflecte de o manieră globală și satisfăcătoare nivelul de competitivitate internațională a unei economii. În modelele analitice, indicatorii care măsoară competitivitatea economiilor sunt considerate variabile dependente. În ceea ce privește variabilele independente, rolul acestora în modelele analitice poate fi jucat de factorii determinanți ai competitivității economice, care pot fi grupați, la rândul lor, în factori ce țin de comportamentul întreprinderilor și factori de influență de natura intervențiilor guvernamentale, care acționează asupra economiei în ansamblu sau asupra unor ecosisteme mai largi în cadrul economiei [57]. Astfel, politicile economice cu aplicabilitate generală, cum sunt cele fiscale, de investiții publice, monetare, de reglementare a pieței de capital și a concurenței, politicile în domeniul educației și al CDI ținesc atât sporirea

atractivității mediului de afaceri, cât și competitivitatea firmelor rezidente, determinant al competitivității internaționale a economiei. Alte politici publice pot ținti exclusiv atragerea de investiții străine directe și creșterea competitivității firmelor rezidente prin politici industriale adecvate.

O tratare a competitivității, orientată din punctul de vedere al prețului produsului, dar și al catalizatorilor competitivității firmei o întâlnim la economistul S. Nohailic [35], unde autorul explică noțiunile de competitivitate-preț (capacitatea de a înfrunța concurența la nivel de prețuri) și competitivitate în afara prețului (bazată pe calitate, inovare etc.). Credem că aceste enunțuri ajută la stabilirea priorităților companiilor și la formarea elementului strategic de acțiune, precum și la stimularea rezervelor interne ale agentului economic. În lucrarea „Competitivitatea: noțiune, argumentare științifică, factori determinanți, evaluare” [55], autorul, A. Smic prezintă competitivitatea într-un mod comparativ, evolutiv (de la teoria ricardiană la studiile lui M.Porter), dar și din punctul de vedere al evaluării competitivității de către diverse organizații internaționale. O atare elucidare a subiectului permite crearea unei baze reale, individualizate a înțelegerii și stabilirii factoriale a competitivității, dar și metodologiei de tratare a potențialului entității economice.

În opinia noastră, în urma reflectării tuturor lucrărilor enunțate mai sus, putem deduce o structurare adecvată termenului specificat, în ideea de a înțelege complexul sistem care leagă competitivitatea cu toate nivelele economice, dar și aportul elementului strategic în acest studiu. Astfel, crearea unui mediu competitiv (deci implicarea acțiunilor de gestionare a proceselor) ține, în orice caz, de asigurarea unor criterii esențiale, cum ar fi: crearea unei baze de producție competitive; stimularea producției naționale competitive; crearea modelelor de gestiune eficientă; consolidarea abordării strategice, la nivel de companie, ramură, economie națională. Cu ajutorul unor astfel de elemente-cheie, am putea nu doar determina nivelul competitivității entităților economice și a producției diverselor sectoare ale economiei naționale, dar și realiza o matrice de acțiuni pe termen mediu-lung (pe categorii economice aparte, ceea ce ar aduce mai multă claritate și acțiune focalizată), fapt ce implică atât aspectul strategic, cât și factorii de răspundere, scopul final și activitățile

necesare pentru a-l atinge. Conceptul competitivității este, totodată, nemijlocit legat de conceptul producției, fapt ce ne indică o strânsă interrelaționare, de fapt, o simbioză între aceste două elemente – producția trebuie să fie competitivă, iar competitivitatea bazală este cea de la nivelul producției.

8.4. Direcțiile și perspectivele de dezvoltare a mijloacelor de promovare a comerțului exterior prin atragerea investițiilor străine

În pofida creșterii economice începând cu anul 2000, Moldova rămâne una dintre cele mai sărace țări din regiune. Dependența excesivă de remitențe, dependența exportului de un număr redus de produse, precum și crearea de locuri de muncă interne insuficiente fac economia Moldovei extrem de vulnerabilă la condițiile externe.

Fiind o economie mică și deschisă, potențialul de dezvoltare al Moldovei este legat de strategia de integrare comercială și de investiții. Republica Moldova este situată între două piețe mari: Uniunea Europeană (UE), care absoarbe mai mult de jumătate din exporturile Moldovei, și Federația Rusă.

Reducerea distanței economice până la piețele regionale mari și obținerea beneficiilor de la deschidere este esențială pentru depășirea constrângerilor structurale ale Moldovei și stimularea creșterii conduse de export [38]. Obiectivul Studiului privind comerțul în Moldova este de a contribui la o mai bună înțelegere a factorilor și provocărilor care stau la baza performanțelor comerțului exterior al Republicii Moldova și de a identifica reformele de politici care pot spori competitivitatea firmelor exportatoare din Moldova și valoarea adăugată a exporturilor lor.

Dezvoltarea economică durabilă a țării este posibilă doar în cazul implementării unor politici coordonate și proactive de stimulare a activității investiționale [46]. Experiența acumulată de statele care au atras un volum considerabil al investițiilor străine (Țările Baltice, Republica Cehă, Republica Slovenia etc.), demonstrează că crearea mediului de afaceri favorabil pentru activitatea investițională stimulează fluxul de investiții în țară și contribuie esențial la creșterea potențialului de export.

Pornind de la importanța asigurării unui cadru de programare a politicilor în domeniul stimulării investițiilor și promovării exporturilor, au fost elaborate și aprobate un șir de strategii și programe, care prevăd realizarea măsurilor ce pot contribui la creșterea economiei naționale, principalele fiind:

- Strategia de Creștere Economică și Reducere a Sărăciei (SCERS);
- Strategia pentru promovarea exporturilor pentru perioada 2002-2005;
- Strategia investițională a Republicii Moldova (2001-2005);
- Strategia de dezvoltare a industriei pe perioada până în anul 2015;
- Strategia de dezvoltare a sectorului agroalimentar în perioada anilor 2006-2015;
- Planul de Acțiuni Republica Moldova – Uniunea Europeană;
- Programul de activitate a Guvernului pentru anii 2005-2009 „Modernizarea țării – bunăstarea poporului”.

Pentru asigurarea fluxului de investiții străine și importului tehnologiilor și utilajului performante în vederea lansării activităților de producere și prestare a serviciilor, Guvernul va promova introducerea în legislația fiscală a unor facilități fiscale în scopul simplificării importului utilajului și echipamentelor, destinate lansării activităților de producere și prestare a serviciilor, care va consta în acordarea posibilității achitării în rate a TVA și taxelor vamale la import în funcție de termenul de exploatare a mijloacelor fixe. În acest context, se preconizează și introducerea unor astfel de facilități fiscale, cum ar fi scutirea de impozitul pe venit a profitului reinvestit de agenții economice. Impozitării se va supune doar profitul care urmează a fi repartizat, cu excepția formării rezervelor stabilite de legislație și statutul întreprinderii, în formă de dividende sau alte plăți acționarilor (asociaților) [67]. Astfel, facilitatea în cauză va determina investitorii să reinvestească profitul său pentru extinderea și dezvoltarea afacerilor.

Totodată, pentru nerezidenți Guvernul va implementa un mecanism eficient de impozitare a operațiunilor acestora, efectuate în interiorul și exteriorul țării, precum și facilitarea procedurilor de deschidere a conturilor bancare de către nerezidenți în vederea facilitării

fluxului de investiții și stabilirii unei politici fiscale flexibile menite să-i încurajeze pe aceștia să-și plaseze investițiile în Republica Moldova.

În scopul liberalizării în continuare a activității economice pentru rezidenții care efectuează operațiuni nerezidente, una din sarcinile Guvernului va fi acordarea stimulentei suplimentare, reieșind din abordările noi ce țin de dezvoltarea social-economică a țării, și anume, promovarea legalizării capitalului și amnistiei fiscale, simplificarea raportării agenților economici către instituțiile de stat, liberalizarea exportului capitalului etc.

O condiție indispensabilă în procesul acordării facilităților fiscale constă în perfecționarea concomitentă a administrării fiscale și vamale. Astfel, acțiunile de stimulare a investițiilor trebuie să fie însoțite de aplicarea metodelor noi nediscriminatorii de administrare din partea organelor fiscale și vamale.

Acordarea unor stimulente suplimentare pentru investitori va fi posibilă prin reformarea cardinală a sistemului existent de subvenționare a sectoarelor economiei naționale, elaborarea unui mecanism eficient, având la bază criteriile de performanță a întreprinderilor (de exemplu, rentabilitate, eficiență, competitivitate, potențial la export a producției fabricate și serviciilor prestate, utilizarea tehnologiilor noi și inovațiilor, posibilitatea de substituire a importurilor, efectuarea investițiilor în tehnologiile noi și inovații, transfer de know-how etc.). Guvernul are capacitatea de a examina și alte modalități de acordare a stimulentei pentru atragerea fluxurilor de investiții în diferite sectoare ale economiei naționale, de exemplu, prin reducerea taxelor regulatorii.

Sarcini de autoevaluare:

1. Descrieți sistemul național de atragere a investițiilor.
2. Caracterizați clauzele acordului privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor.
3. Analizați dinamica investițiilor străine directe în Republica Moldova.
4. Identificați riscurile financiare care pot afecta activitatea comerțului exterior.

5. Apreciați eficiența operațiunilor logisticii în circulației fluxurilor investiționale în Republica Moldova.
6. Planificați un grafic de realizare a acțiunilor logistice în susținerea investițiilor aferente comerțului exterior.
7. Elaborați un spectru de previziuni privind dinamica investițiilor străine directe în Republica Moldova.
8. Argumentați stabilitatea infrastructurii de circulație a investițiilor în comerțul exterior.
9. Determinați rolul investițiilor directe în dezvoltarea comerțului exterior.
10. Integrați măsuri concrete de promovare a comerțului exterior și atragerea investițiilor străine.

Bibliografie complementară:

1. GRIBINCEA, Alexandru; SALAME, Hoda. Creșterea competitivității naționale. Metodologia formării inovatorilor Publicat în: *Administrarea Publică*, 2017, nr. 2, pp. 115-127. ISSN 1813-8489. CZU 001.895:371.38.
2. GRIBINCEA, Alexandru, COJOCARU, Virginia. Costul perspectivelor securității naționale. În: *Mediul strategic de securitate: tendințe și provocări*. 18 mai 2017, Academia Militară a Forțelor Armate „Alexandru cel Bun”, 2017, pp. 203-212. ISBN 978-9975-3174-2-9.
3. CHISTRUGA, B., PISANIUC, M. Interdependența dintre eficiența cooperării economice și responsabilitatea social. În: *„Competitivitatea și inovarea în economia cunoașterii”*. Conferința științifică internațională din 25-26 septembrie 2009. Chișinău: ASEM, vol.I, pp. 21-26.
4. DODU-GUGEA, L. Identificarea relațiilor funcționale între competitivitate și unii indicatori macroeconomici. În: *Revista Economica*. Chișinău, 2009, ASEM, nr. 4(68), pp. 82-89
5. ȚĂU, Nicolae. Efficiency of technology and research/development in the contemporary world. În: *Teoria și practica administrării publice*. 19 mai 2017, Chișinău. S.C. „Elan Poligraf” S.R.L., 2017, pp. 147-153. ISBN 978-9975-3019-6-1.

Subiectul 9

CONDIȚIILE PRINCIPALE ALE SISTEMULUI PREFERENȚIAL COMUN ÎN COMERȚUL EXTERIOR

Unități de conținut

- 9.1. Rolul Acordului de Asociere UE-RM în dezvoltarea comerțului exterior
- 9.2. Principiile funcționării sistemului preferențial comun în Republica Moldova
- 9.3. Logistica strategiilor comerciale comune aplicate pe diferite categorii de mărfuri

Obiective de referință

- *să descrie rolul Acordului de Asociere UE-RM în comerțul exterior;*
- *să analizeze principiile funcționării sistemului preferențial comun în R. Moldova;*
- *să efectueze analiza strategiilor comerciale comune aplicate pe diferite categorii de mărfuri;*
- *să planifice acțiunile de elaborare a unei strategii comerciale durabile;*
- *să integreze principiile sistemului preferențial comun în comerțul exterior.*

9.1. Rolul Acordului de Asociere UE-RM în dezvoltarea comerțului exterior

Republica Moldova și Uniunea Europeană (UE) au o relație de cooperare care datează începând cu anul 1994 când a fost semnat Acordul de Parteneriat și Cooperare dintre Comunitățile Europene și statele lor membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de altă parte. Intrat în vigoare la 1 iulie 1998, Acordul de Parteneriat și Cooperare a constituit cadrul juridic adecvat de aprofundare a relațiilor, de consolidare a asocierii politice și de cooperare dintre părți.

Republica Moldova a înregistrat un pas important în realizarea obiectivului de integrare europeană prin semnarea, la 27 iunie 2014 la Bruxelles, a Acordului de Asociere a Republicii Moldova la Uniunea Europeană și ratificarea acestuia în ziua de 2 iulie 2014.

Acordul presupune o liberalizare graduală a comerțului (în decurs de până la 10 ani din momentul semnării), în funcție de nivelul de sensibilitate a produselor la concurența cu producătorii străini [29]. Liberalizarea nu va fi una completă, Republica Moldova limitează importul fără taxe pentru carne și produse din carne, produse lactate și zahăr, fiind stabilite cote cantitative. Eliberarea barierelor din calea importului și exportului oferă acces direct Republicii Moldova la piața unică europeană și va spori, totodată, concurența pe piața internă, ceea ce, în final, va contribui la diminuarea prețurilor și creșterea diversității și calității produselor. Prin urmare, liberalizarea comerțului: avantajează companiile oneste și eficiente, interesate de a-și moderniza producerea; avantajează consumatorii care vor avea acces la o gamă mai largă de produse mai calitative și mai ieftine (grație eliminării tarifelor vamale și a creșterii concurenței); avantajează statul grație creșterii încasărilor la buget ca rezultat al creșterii consumului și al intensificării activității economice.

O componentă importantă a Acordului de Asociere este crearea unei Zone de Comerț Liber Aprofundat și Cuprinzător. ZLSAC oferă Republicii Moldova cadrul necesar modernizării relațiilor sale comerciale și o bază solidă pentru dezvoltare economică prin eliminarea progresivă a tarifelor vamale și a cotelor și, printr-o armonizare extinsă a legilor, normelor și reglementărilor în diverse sectoare comerciale [27]. Crearea zonei de liber schimb între Moldova și UE implică nemijlocit domeniul standardizării. Deși, preluarea standardelor europene este un proces îndelungat, complicat, care necesită investiții, menționăm că adoptarea eficientă a acestora va genera o serie de oportunități, cum ar fi:

- integrarea în spațiul economic european. Prin standardele europene se asigură o interoperabilitate și compatibilitate a procesului de producție, livrare și vânzare a produselor și serviciilor. Astfel, acestea contribuie la intensificarea legăturilor dintre mediul de afaceri autohton cu cel european. Facilitarea accesului pe piața unică a UE se datorează faptului că standardele europene sunt recunoscute de către organismele

naționale a statelor membre ale UE, inclusiv state non-UE, precum Elveția, Norvegia, Islanda, Macedonia și Turcia. Așadar, standardele europene permit accesarea unei piețe de circa 600 mil. de consumatori;

- diversificarea piețelor de desfacere. Adoptarea și aplicarea standardelor europene va crea condiții favorabile pentru o convergență mai strânsă între economia moldovenească și cea europeană, ceea ce va contribui la creșterea competitivității produselor și accesul lor sporit pe diverse piețe internaționale, suplimentar la cea a UE;

- produse mai sigure și mai calitative. La elaborarea standardelor se iau în calcul propunerile organizațiilor specializate în asigurarea sănătății și protecției consumatorilor. În aceste condiții, produsele conforme cu aceste standarde sunt sigure și calitative, or, piața europeană este considerată una din cele mai exigente piețe din lume. În concluzie, preluarea acestor standarde va duce la sporirea calității și, respectiv, la maximizarea siguranței produselor.

Preluarea și aplicarea de către Republica Moldova a acquis-ului comunitar în domeniul vamal va asigura buna funcționare a comerțului dintre Republica Moldova și UE, prin eliminarea taxelor de import și simplificarea cerințelor și formalităților vamale, simultan prevenind fraudele vamale. În acest context, alinierea legislației vamale la acquis-ul comunitar se va efectua prin ajustarea Codului Vamal Comunitar (Regulamentul nr. 2913/92). Prin cod sunt stabilite procedurile vamale aplicabile bunurilor intrate în teritoriul Comunității precum și regimurile vamale sub care acestea pot fi declarate. O atenție specială este acordată antrepozitelor și zonelor libere ca și reexportării, distrugerii sau abandonării bunurilor necomunitare.

Republica Moldova s-a obligat să adere la Convenția de Tranzit Comun și la Convenția referitoare la simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri, implementarea cărora vor simplifica formalitățile în comerțul cu mărfuri între părțile contractante, în special prin introducerea unui document administrativ unic care va fi folosit pentru orice regim de export și import și pentru regimul de tranzit comun, și care se va aplica comerțului dintre părțile contractante, indiferent de tipul și originea mărfurilor [35]. Prin urmare, Republica Moldova va deveni stat membru al sistemului de tranzit electronic (NCTS) care este un sistem european, bazat pe depunerea declarației de tranzit în

format electronic și pe schimburi electronice de date între birourile vamale implicate într-o operațiune de tranzit. Drept consecință, vor fi înlocuite diversele documente pe suport de hârtie și simplificate formalitățile în cadrul operațiunilor de tranzit.

9.2. Principiile funcționării sistemului preferențial comun în Republica Moldova

În scopul diversificării exporturilor de mărfuri și servicii din Republica Moldova se vor impune acțiuni de dezvoltare a cadrului juridic preferențial cu diferite state ale lumii. Pentru atingerea acestui obiectiv, va fi necesar de a realiza recomandările UE pentru obținerea preferințelor comerciale autonome, precum și a Planului de acțiuni Republica Moldova – Uniunea Europeană. În acest context, vor fi activizate consultările și negocierile pe marginea regimurilor de comerț liber asimetric dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană. Concomitent, va fi necesară intensificarea contactelor în cadrul inițiativelor regionale de cooperare (de ex.: Pactul de Stabilitate pentru Europa de Sud-Est, CEFTA, GUAM, CEMN etc.). Totodată, se vor intensifica contactele și în procesul de implementare și utilizare a regimurilor comerciale preferențiale la care Republica Moldova este parte. Astfel, realizarea aderării și modernizării cadrului juridic al Acordului Europei Centrale privind comerțul liber (CEFTA), precum și a altor aranjamente comerciale preferențiale la nivel bilateral, va contribui la extinderea exporturilor, precum și va favoriza climatul investițional în țară.

O atenție deosebită va fi acordată progresului de implementare și valorificare a oportunităților oferite de acordurile bilaterale și multilaterale cu caracter economic, la care Republica Moldova este parte. În scopul promovării imaginii Republicii Moldova și identificării barierelor comerciale vizavi de producția autohtonă pe piețele străine, politica Guvernului va fi direcționată spre intensificarea prezenței Moldovei în cadrul structurilor economice internaționale, în particular în Organizația Mondială a Comerțului (OMC). Menținerea unui dialog permanent cu structurile și țările membre ale OMC va permite identificarea și soluționarea problemelor comerciale în relațiile bilaterale cu aceste țări.

Începând cu anul 2006, Moldova a devenit una dintre cele 15 țări beneficiare ale noului regim de preferințe comerciale – GSP Plus [42]. Acest regim este o etapă a schemei comunitare de preferințe comerciale tarifare, reprezentând o schemă specială, ce a avut ca scop primar promovarea dezvoltării sustenabile și politicile de bună guvernare a unor țări vulnerabile care îndeplinesc anumite condiții. În scopul obținerii sistemului GSP Plus, țările trebuiau să corespundă anumitor criterii, printre care: să dețină statutul de membru la diferite convenții și tratate internaționale, 23 la număr, în domeniul protecției muncii; să prezinte o informație detaliată privind respectarea prevederilor convențiilor internaționale în domeniul muncii și efectuarea unei solicitări în scris privind accesul la sistemul GSP Plus până la 31 octombrie 2005; să demonstreze că economia națională este „dependentă și vulnerabilă”.

9.3. Logistica strategiilor comerciale comune aplicate pe diferite categorii de mărfuri

Analiza efectuată în cadrul studiului dezvăluie următoarele: indicele de activitate comercială depinde enorm de evoluțiile macroeconomice din Republica Moldova și de sincronizarea dintre dinamica PIB-ului și cea a exporturilor și importurilor. Valorile indicatorilor producției și a rezultatelor comerciale au crescut rapid în perioada antecriză, după care acestea au suferit un declin profund în 2017, însă, conform datelor statistice, în 2018 s-a înregistrat o revigorare a situației. Comerțului i se atribuie un rol deosebit de important în economie. În acest caz, nu vorbim doar despre economie per ansamblu, dar și despre faptul că majoritatea sectoarelor depind foarte mult de comerțul internațional [80]. Situația de pe piețele externe determină semnificativ exporturile care nu sunt foarte sensibile la prețurile internaționale sau la fluctuațiile ratei de schimb valutar; însă importurile depind de fluctuațiile prețurilor. Acest fapt subliniază că evoluția inflației interne este foarte importantă pentru dinamica importurilor, iar în cazul Republicii Moldova controlul inflației ar putea fi o politică națională de protecție a pieței mult mai eficientă decât politicile protecționiste și explicite.

Nivelul dezvoltării umane în țară depășește, într-o anumită măsură, nivelul acesteia de dezvoltare economică. Sectoarele responsabile pentru dezvoltarea umană – educația, sănătatea, protecția mediului etc. depind de finanțarea publică [66]. Din datele prezentate rezultă că veniturile la bugetul de stat se află în corelație cu indicele de activitate comercială. Prin urmare, perfecționarea finanțării publice a tuturor activităților de dezvoltare umană este legată de dezvoltarea comerțului exterior, precum și de sporirea eficienței furnizării serviciilor publice în general.

Costurile reduse ale forței de muncă continuă să fie printre avantajele comparative ale economiei Republicii Moldova, însă acestea se află în creștere; respectiv, în curând avantajele vor dispărea. Creșterea productivității și accesul diferiților actori actuali și potențiali ai comerțului extern pe piața din Republica Moldova este inhibată de anumite probleme structurale ale economiei, inclusiv diferențe de dezvoltare regională, grad sporit de informalitate, competențe nepotrivite ale forței de muncă etc.

Analiza indicilor de activitate comercială din ultimii ani indică faptul că exporturile din Republica Moldova se împart în trei grupuri principale: vin și produse agricole; articole de îmbrăcăminte, încălțăminte și alte produse, înregistrate ca reexporturi de statisticile oficiale și servicii. Importurile constau, în cea mai mare parte, din produse de energie și bunuri de larg consum. Ponderea bunurilor capitale în importuri este mai mică decât s-ar preconiza pentru o țară în curs de dezvoltare. Din punct de vedere geografic, comerțul Republicii Moldova poate fi divizat în două dimensiuni aproximativ egale: comerț cu Uniunea Europeană (UE) și cu Comunitatea Statelor Independente (CSI); iar ponderile altor parteneri în exporturi și importuri sunt mult mai mici. Numărul produselor care necesită competențe și studii calificate nu este mare, dar se află în creștere.

În prezent, regimul comercial al Republicii Moldova este unul liberalizat, inclusiv în plan extern, piețele de export fiind de asemenea liberalizate pentru exporturile din Republica Moldova. În practică, comerțul este vulnerabil la acțiunile unilaterale ale partenerilor comerciali ai Republicii Moldova. De aceea, se pare că problema-cheie în politica comercială este lipsa asigurării unei mai mari previzibilități la stabilirea relațiilor comerciale cu principalii parteneri

comerciali. Într-un termen scurt și mediu pot surveni schimbări semnificative în regimul comercial. Acest lucru este legat de relansarea zonei comerțului liber în cadrul CSI și formarea Uniunii Vamale dintre Belarus, Kazahstan și Rusia, precum și de perspectivele legate de semnarea Acordului de Liber Schimb Aprofundat și Comprehensiv cu UE (DCFTA) și de semnarea Acordului de Liber Schimb cu Turcia [71]. Aceste schimbări oferă multe oportunități pentru dezvoltarea ulterioară a comerțului, extinderea exporturilor, obținerea unor beneficii pentru eficientizarea pieței interne, care vor crea un mediu mai benefic pentru afaceri și angajare în câmpul muncii, dar și vor moderniza cadrul juridic și instituțional în domeniul economic. Însă, această orientare spre o mai mare liberalizare a comerțului va solicita anumite costuri; unele sectoare/grupuri de populație vor avea de suferit din cauza schimbărilor. De aceea, problema dată trebuie să fie abordată în timp util și în mod corespunzător.

Analizând climatul de afaceri și performanța investițiilor, ajungem la concluzia că mediul de afaceri și de investiții este un factor determinant pentru dezvoltarea în continuare a comerțului în Republica Moldova. Costurile afacerilor par a fi o problemă mai gravă pentru exporturile din Republica Moldova decât politica comercială *stricto sensu* (tarife etc.) și problemele de competitivitate a prețurilor/ratelor reale de schimb. Pentru dezvoltarea de mai departe a comerțului în țară, este deosebit de important de a îmbunătăți performanța agențiilor guvernamentale care deservește fluxurile comerciale (serviciul vamal, serviciul de grăniceri, autoritățile de certificare etc.), de a implementa reforme de reglementare și de a face investiții în transport, infrastructura financiară și în cadrul altor tipuri de infrastructuri.

Sarcini de autoevaluare:

1. Descrieți avantajele Acordului de asociere Uniunea Europeană – Republica Moldova pentru dezvoltarea comerțului exterior.
2. Analizați oportunitățile de dezvoltare a comerțului exterior pe piața Uniunii Europene.
3. Identificați prioritățile politicii de comerț exterior.

4. Caracterizați particularitățile Zonelor de Comerț Liber Aprofundat și Cuprinzător.
5. Analizați principiile funcționării sistemului preferențial comun în Republica Moldova.
6. Comparați strategiile comerciale comune aplicate pe diferite categorii de mărfuri.
7. Evaluați potențialul economic al pieței naționale pentru economia europeană.
8. Determinați incidența măsurilor protecționiste pentru valorificarea eficientă a activității de comerț exterior.
9. Planificați acțiuni de elaborare a unei strategii comerciale durabile.
10. Integrați principiile sistemului preferențial comun în comerțul exterior.

Bibliografie complementară:

1. ANTOCI, N. European integration dimension of Republic of Moldova as development path in a globalization setting. In: *Eastern European Journal of Regional Studies*, Vol. 1, Issue 2, December 2015, pp.32-39 ISSN: 1857-4367, Edited by Centre for European Integration Studies Academy of Economic Studies of Moldova.
2. CREANGĂ, Ion, BOSTAN, Olesea. *Beneficiile Acordului de Asociere UE- RM*. IDIS Viitorul, 2016. 54 p.
3. GONCIARZ, Andrew, MOODY, Richard, et al. *Legislația și politicile în domeniul comerțului. Pregătirea și negocierea unui Acord de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător dintre Republica Moldova și UE*.
4. ROȘCA, P., ROȘCA, L. Rolul companiilor multinaționale în dezvoltarea relațiilor economice internaționale între state. În: *Analele ULIM, Seria Economie*. Chișinău, 2012, nr. 13, pp. 68-72.

Subiectul 10

ELABORAREA STRATEGIILOR LOGISTICE ÎN ACTIVITATEA DE COMERȚ EXTERIOR

Unități de conținut

- 10.1. Sensul și necesitatea elaborării strategiilor logistice de comerț exterior
- 10.2. Relațiile externe de corespondent și repatrierea resurselor bănești
- 10.3. Implementarea strategiilor logistice

Obiective de referință

- *să analizeze mediul economico-comercial național și internațional;*
- *să descrie perspectivele dezvoltării mediului comercial internațional;*
- *să determine direcțiile principale ale politicii comerciale externe;*
- *să argumenteze utilitatea strategiilor logistice în comerțul exterior;*
- *să planifice acțiunile de elaborare a unei strategii logistice.*

10.1. Sensul și necesitatea elaborării strategiilor logistice de comerț exterior

Datele statistice privind exporturile și importurile de mărfuri sunt colectate, verificate, prelucrate de Serviciul Vamal, în conformitate cu articolul 321 al Codului vamal al Republicii Moldova nr.1149 din 20.07.2000 și prezentate Biroului Național de Statistică pentru verificare, completare, validare, prelucrare, rectificare, definitivare și diseminare în conformitate cu Legea Republicii Moldova cu privire la statistica oficială nr.93 din 26 mai 2017 (art. 13,14, 16, 18, 19, 23 și 24). Pentru exporturile și importurile de bunuri materiale care fac obiectul tranzacțiilor comerciale, documentul de bază pentru evidența statistică este declarația vamală în detaliu, care se întocmește la punctele vamale

în momentul în care marfa intră sau iese din țară [14]. Pentru mărfurile care se transportă prin cablu sau conducte, sursa datelor operative o constituie raportul statistic nr. EI-1 „Export (import) de energie electrică și gaz natural”, întocmit de importator sau exportator în baza proceselor-verbale de primire-predare.

Statisticile comerțului exterior de mărfuri în Republica Moldova se realizează în baza recomandărilor Comisiei de Statistică a ONU (*International Merchandise Trade Statistics – Concepts and Definitions*, 2010 Series M No. 52) și legislației EUROSTAT privind comerțul internațional de mărfuri cu țările terțe (EXTRASTAT). La elaborarea statisticilor de comerț exterior ale Republicii Moldova, se utilizează noțiunile de regim vamal, care au o însemnătate hotărâtoare la determinarea sistemului de comerț și sferei de cuprindere.

Teritoriul luat în considerație în statistica comerțului exterior al Republicii Moldova se referă la teritoriul economic al țării, în care se aplică legislația vamală națională, dar care nu coincide cu teritoriul geografic al țării (cu excepția raioanelor din partea stângă a Nistrului). Sistemul de comerț utilizat în realizarea statisticilor de comerț exterior din Republica Moldova este sistemul general de comerț.

Comerțul exterior de mărfuri cuprinde totalitatea bunurilor materiale care se adaugă la stocul de resurse materiale ale țării (importuri) sau se scad din acesta (exporturi), prin intrarea pe teritoriul țării sau prin părăsirea acestuia.

Se disting trei tipuri de bunuri importate:

- Bunuri străine (altele decât produsele de compensare rezultate din prelucrări în afara țării);
- Bunuri străine care reprezintă produse de compensare rezultate în urma prelucrării în afara țării;
- Bunuri autohtone în aceeași stare cum au fost exportate anterior.

Se disting trei tipuri de bunuri exportate:

- Bunuri autohtone, originare din zona de circulație liberă sau zonele antreprenoriatului liber.
- Bunuri autohtone, constând din produse de compensare după prelucrare în interiorul țării.
- Bunuri străine în aceeași stare cum au fost importate anterior.

Unele mărfuri pot fi subiectul intrărilor vamale, însă, conform normelor metodologice ale statisticii comerțului exterior, din volumul exporturilor și importurilor Republicii Moldova se exclud:

- aurul monetar, piesele de aur și lingourile, care se schimbă între autoritățile monetare;
- bancnotele și titlurile de valoare emise și monedele puse în circulație.

Mărfurile temporar admise sau expediate. Mărfurile moldovenești aflate temporar în străinătate și, respectiv, mărfurile străine aflate temporar în țara noastră (care după o scurtă perioadă de utilizare se vor reîntoarce în țara de proveniență) pentru târguri, expoziții, mostre comerciale, materiale didactice, ambalaje, materiale de transport, containere și echipamente legate de transport, animale pentru împerechere, spectacol sau curse, se exclud din statistica comerțului exterior de mărfuri.

Mărfurile în tranzit pe teritoriul Republicii Moldova (pentru motive de transport), intrate în țară sau ieșite din ea, exclusiv în scopul livrării lor unei terțe țări, nu se supun evidenței statistice, dacă acestea nu se adaugă stocului de resurse materiale din țară sau nu diminuează acest stoc.

Mărfurile expediate către enclave teritoriale sau dinspre acestea. În general, teritoriul economic al unei țări include orice enclave teritoriale (ambasade, tabere militare străine și alte amplasamente), localizate fizic între granițele geografice ale altei țări, și exclude enclavele altor țări și organizații internaționale localizate între propriile granițe geografice. Prin urmare, mișcarea mărfurilor între o țară și enclavele sale din străinătate este considerată drept flux intern și trebuie exclusă din statistica importului și exportului țării gazdă (țara ce conține enclavele teritoriale ale altor țări sau organizații internaționale în interiorul granițelor sale geografice). În mod similar, mărfurile primite din străinătate de către organizații internaționale sau trimise în străinătate de către astfel de organizații sunt excluse din statisticile comerțului exterior de mărfuri ale țărilor gazdă.

Activele nonfinanciare, a căror proprietate a fost transferată dinspre rezidenți către nerezidenți, fără trecerea granițelor. Aceste active includ terenuri, construcții, utilaje și stocuri. Un astfel de transfer de

proprietate a activelor nonfinanciare este considerat a fi ca o operație financiară și este exclus din statistica comerțului exterior de mărfuri.

Mărfurile tratate ca parte componentă a comerțului cu servicii.

Această categorie cuprinde:

- mărfuri achiziționate de toate categoriile de călători, inclusiv muncitorii nerezidenți, pentru uz personal și transportare peste graniță în cantități și cu valori ce nu le depășesc pe cele stabilite de legislația vamală națională;

- ziarele și edițiile periodice expediate direct abonaților pe bază de abonament;

- mărfurile cumpărate de guvernele statelor străine prin intermediul ambasadelor sale sau prin taberele militare străine, sau alte amplasamente localizate pe teritoriul ei economic, pentru propriul lor uz;

- dischete sau CD-ROM-uri cuprinzând date sau software de calculator, furnizate la comandă, benzi audio și video conținând înregistrări originale; fotocopii realizate la comandă etc.;

Mărfurile în regim de leasing operațional (închiriere pentru exploatare, pe o perioadă mai mică de un an);

Mărfurile pierdute sau distruse după părăsirea teritoriului economic al țării exportatoare, dar înainte de intrarea pe teritoriul economic al țării importatoare, urmează să fie excluse din importurile țării care intenționează importul (chiar dacă ele sînt incluse în statistica exporturilor țării exportatoare);

Sticlele goale returnate pentru a fi reumplute sunt considerate „mijloace de transport”, prin urmare sunt excluse din statistica comerțului exterior de mărfuri;

Reziduurile și deșeurile neavând nicio valoare absolută urmează a fi excluse.

Evaluarea statistică a exporturilor se realizează în prețuri FOB, iar a importurilor – în prețuri CIF.

În cazul exporturilor valoarea în prețuri FOB, sau franco-frontiera țării exportatoare, reprezintă valoarea mărfurilor exportate la locul și data când mărfurile părăsesc teritoriul statistic al Republicii Moldova (valoare la care mărfurile au fost vândute de exportator, inclusiv cheltuielile de transport și alte cheltuieli pentru aducerea și încărcarea mărfurilor pe mijlocul de transport la frontiera țării).

Pentru importuri valoarea în preturi CIF, sau franco-frontiera țării importatoare, reprezintă valoarea în vamă a mărfurilor importate la punctul de frontieră de intrare în Republica Moldova (valoare la care mărfurile sunt cumpărate de importator, inclusiv cheltuielile de transport și asigurare pentru aducerea mărfurilor până la frontiera țării).

Valoarea statistică se înscrie în moneda națională și se determină prin transformarea în lei a monedei facturate, conform prevederilor legale. Valoarea statistică nu include drepturi percepute la import sau export, cum sunt taxele vamale, TVA, accizele sau alte taxe similare. În cazul mărfurilor care reprezintă ajutor gratuit, operații de schimb etc., estimarea exporturilor/ importurilor de mărfuri se realizează în prețurile acelorași mărfuri pentru care se realizează operațiuni de export-import pe bază comercială sau în prețurile pieței mondiale.

Valoarea tranzacțiilor comerciale poate fi exprimată într-o diversitate de valute. Conversia valutelor în lei se face în baza cursurilor oficiale stabilite de Banca Națională a Republicii Moldova la data înregistrării declarației în vamă. Datele în dolari SUA și în euro se calculează din datele în lei, utilizând cursul oficial al Băncii Naționale pentru cele două monede.

Evidența cantitativă a mărfurilor, atât la export, cât și la import, este în masă netă (greutate) exprimată în kilograme (exclusiv ambalajele) și pentru unele mărfuri – în una sau mai multe unități de măsură specifice mărfurilor, menționate în dreptul pozițiilor de mărfuri din Nomenclatura Combinată a Mărfurilor – bucăți, m³, perechi, kW/h etc.

Repartizarea pe țări a mărfurilor exportate se face după ultima țară de destinație a mărfurilor, iar la import – după țara de origine. Pentru exporturi, „țara de destinație” este considerată ultima țară cunoscută în momentul realizării exporturilor, unde urmează să fie expediate mărfurile pentru a fi consumate (consum public și privat sau utilizate în procesul de producție). Pentru importuri, „țara de origine” este considerată țara în care mărfurile au fost prelucrate în totalitate sau ultima țară în care mărfurile au suferit transformări substanțiale (în cazul în care la procesul de producție a acestora au participat două sau mai multe țări). Dacă în momentul livrării nu este cunoscută țara ultimei destinații sau țara de origine a mărfii, atunci exportul (importul) se stabilește după țara de expediere /destinație a mărfii.

10.2. Relațiile externe de corespondent și repatrierea resurselor bănești

În baza Legii nr. 1466 din 29-01-1998 cu privire la reglementarea repatrierii de mijloace bănești, mărfuri și servicii provenite din tranzacțiile economice externe, publicat: 02-04-1998 în *Monitorul Oficial*, nr. 28-29, art. 203, se stabilește modul de activitate, drepturile, obligațiile și responsabilitatea agenților economici și a autorităților administrației publice în domeniul repatrierii mijloacelor bănești, mărfurilor și serviciilor provenite din tranzacțiile economice externe. Obiectivele principale se referă la protecția suveranității și asigurarea securității economice a țării, dezvoltarea economiei naționale prin intermediul stimulării activității economice externe, asigurarea repatrierii de mijloace bănești, mărfuri și servicii provenite din tranzacțiile economice externe.

Terminologia de specialitate definește următoarele noțiuni:

- tranzacții economice externe – tranzacții de export, reexport, import, reimport, barter, cooperare, leasing și orice alte operațiuni și tranzacții externe;

- repatrierea mijloacelor bănești – încasarea de la nerezidenți, în termenul stabilit, a mijloacelor bănești aferente exportului de mărfuri, prestării de servicii/lucrări nerezidenților, precum și altor operațiuni și tranzacții externe în conturi deschise la băncile licențiate în Republica Moldova, volumul mijloacelor fiind indicat în declarația vamală, iar costul serviciilor prestate sau al lucrărilor executate în documentele confirmative (contract, acte privind lucrările executate sau serviciile prestate, factură/invoice);

- data repatrierii mijloacelor bănești – data la care sumele de încasat au fost trecute în contul exportatorului sau importatorului (responsabilului financiar) la băncile licențiate din Republica Moldova;

- repatrierea mărfurilor și serviciilor – efectuarea importului prevăzut în contractele economice externe;

- data expedierii mărfii – data perfectării documentelor vamale care confirmă exportul de mărfuri;

- data primirii mărfii – data eliberării de către serviciile vamale a mărfii în circulație liberă pe teritoriul vamal al Republicii Moldova;

Termenele de repatriere a mijloacelor bănești, a mărfurilor și serviciilor provenite din tranzacțiile economice externe vizează agenții economici rezidenți ai Republicii Moldova, indiferent de tipul de proprietate și forma juridică de organizare, sunt obligați să înregistreze în conturile lor din băncile licențiate ale Republicii Moldova încasările de la export, sumele transferate în avans pentru importul neefectuat, să efectueze importul de mărfuri și servicii în urma plăților pentru import sau să repatrieze mijloacele bănești și/sau materiale în urma altor tranzacții economice externe (în continuare, repatrierea mijloacelor bănești și materiale) în termenele stabilite, după cum urmează:

a) în contractele de vânzare-cumpărare, barter, de export în regim de consignație – în cel mult 3 ani de la data expedierii mărfurilor respective sau efectuării plății pentru marfă;

b) în contractele de prelucrare – 3 ani calendaristici de la data încheierii ciclului tehnologic, stabilită în contract;

c) în contractele de leasing, la scoaterea obiectului leasing-ului din Republica Moldova, încasarea plăților se efectuează în termenele stabilite pentru efectuarea plăților conform clauzelor contractuale, dar cel puțin o dată în decurs de 3 ani, începând cu data scoaterii obiectului leasing-ului din țară. La introducerea obiectului leasing-ului în Republica Moldova, în cazul achitării plății prealabile potrivit contractului de leasing, obiectul în cauză se introduce în termen de 3 ani, începând cu data efectuării acestei plăți;

d) în cazul altor tranzacții economice externe care nu sunt specificate la lit. a)-c) – în termen de cel mult 3 ani de la data efectuării tranzacției economice externe.

Mijloacele bănești transferate în avans nerezidenților pentru prestări de servicii și neutilizate în termenele prevăzute în contractele economice externe, în cel mult 3 ani de la data efectuării transferului, se asimilează cu sumele nerepatriate în termen din alte operațiuni și se supun sancțiunilor pecuniare în modul specificat la art.5 alin.(3).

În cazul efectuării lucrărilor de construcții-montaj, realizării de obiecte „la cheie”, prestării de servicii/lucrări nerezidenților, executate cu plata la timp, termenul de încasare (repatriere) a contravalorii acestora, în expresie bănească sau naturală, este de 3 ani de la termenele scadente prevăzute în contractele externe.

Pentru tranzacțiile care, potrivit contractelor, prevăd elaborarea proiectelor de documentație, fabricarea, asamblarea și furnizarea utilajului și mijloacelor tehnice complicate (nestandard), termenul de repatriere a mijloacelor materiale se consideră data stabilită prin obligațiile contractuale.

Termenul de repatriere a mărfurilor se va extinde pe întreg parcursul aflării acestora la păstrare sub supraveghere vamală la depozitele vamale, cu excepția cazurilor de export ulterior în corespundere cu regimul vamal.

În cazul în care mărfurile sunt importate în vederea prelucrării în Republica Moldova, agenții economici sunt responsabili de încasarea contravalorii manoperei și a altor cheltuieli aferente producției.

În cazuri excepționale, până la adoptarea unei legi organice referitoare la cazurile de forță majoră, Guvernul se abilitează cu dreptul de a adopta hotărâri de prelungire a termenelor de repatriere a mijloacelor bănești și a celor materiale, provenite din tranzacțiile economice externe ale rezidenților Republicii Moldova.

Nu sunt pasibile de repatriere mijloacele bănești și cele materiale utilizate în scopul:

a) dezvoltării bazei tehnico-materiale, suportării cheltuielilor pentru lucrări de construcție, reparație, exploatare a imobilului, întreținerea în regim de lucru, reparația și modernizarea obiectelor și a utilajului de producție aflat în proprietatea (arendat) rezidentului Republicii Moldova, dar situat pe teritoriul altor țări;

b) asigurării condițiilor de muncă și de trai ale lucrătorilor cetățeni ai Republicii Moldova care își desfășoară activitatea de muncă la obiectele ce aparțin (arendate) rezidenților Republicii Moldova, aflate pe teritoriul altor țări;

c) asigurării gajării obiectelor în corespundere cu contractele de leasing, încheiate de către rezidenții Republicii Moldova până la finele acțiunii contractului;

d) efectuării în străinătate a operațiunilor aferente investițiilor directe și operațiunilor cu bunuri imobile specificate în Legea nr. 62-XVI din 21 martie 2008 privind reglementarea valutară.

Controlul asupra repatrierii mijloacelor bănești și a mărfurilor provenite din tranzacțiile economice externe. Controlul asupra repatrierii mijloacelor bănești, a mărfurilor și serviciilor provenite din

tranzacțiile economice externe se efectuează de către Serviciul Fiscal de Stat în timpul controalelor efectuate la agenții economici, în modul stabilit de legislație. Controlul asupra integralității importului de mărfuri și prestărilor de servicii în cadrul exportului-importului se efectuează de către Serviciul Fiscal de Stat în baza informațiilor prezentate de organele vamale privind importul, exportul temporar al utilajelor, tehnicii etc. pentru prestarea serviciilor în străinătate.

Repatrierea la termen a mijloacelor provenite din tranzacțiile economice externe în baza contractelor de barter și de cooperare (prelucrare în lohn) se urmărește de către autoritățile vamale ale Republicii Moldova. Organele vamale prezintă lunar organelor Serviciului Fiscal de Stat informațiile privind nerepatrierea mijloacelor materiale provenite din tranzacțiile menționate, precum și informațiile referitoare la export-import în baza contractelor de leasing.

10.3. Implementarea strategiilor logistice

În Republica Moldova creșterea economică și reducerea sărăciei, într-o mare măsură, depind 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 [44]. 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, a început să sporească valoarea acestor exporturi prin vânzări pe piețele de desfacere mai mari, sectoare noi care pot contribui la creșterea economică.

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, 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 șapte 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. 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 a fost elaborată în anul 2008 și de atunci a servit drept cadrul de dezvoltare a subsectoarelor rutier și feroviar. Noua Strategie de Transport și Logistică, 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 strategie de transport și logistică 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, 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 subsectoarele, în scopul evitării unei discrepanțe între planurile de investiții și resursele disponibile. Înainte de a alocă investiții majore în infrastructură, politica sectorială și strategia trebuie definitivate și planificate transparent. Strategia de Transport și Logistică pentru perioada 2013-2022 a fost elaborată în baza studiilor efectuate pentru fiecare subsector în parte și cuprinde prevederile de abordare integrată în ce privește transportul și logistica, precum și facilitarea comerțului, care este parte a mediului de afaceri. Strategia de transport și logistică 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 în scopul de a stabili obiective de perspectivă. La elaborarea acestei strategii, s-a ținut cont de politica actuală a Guvernului Republicii Moldova și rezultatele studiilor realizate în contextul elaborării acesteia.

Sarcini de autoevaluare:

1. Identificați criteriile de elaborare a unei strategii de comerț exterior.
2. Clasificați operațiunile de logistică importante într-o strategie de logistică în comerțul exterior.
3. Analizați mediul economico-comercial național și internațional valabil în dezvoltarea comerțului exterior.
4. Descrieți perspectivele dezvoltării mediului comercial internațional în perspectiva dezvoltării unei strategii.
5. Determinați direcțiile principale ale relațiilor externe de corespondent și repatriere a resurselor bănești.
6. Planificați acțiunile-cheie în procesul repatrierii resurselor bănești.
7. Integrați facilitățile politicii economice externe în relațiile de corespondent.
8. Aplicați cadrul legal privind procedura de repatriere a resurselor bănești.
9. Argumentați utilitatea strategiilor logistice în comerțul exterior.
10. Planificați acțiunile de elaborare a unei strategii logistice.

Bibliografie complementară:

1. Legea nr. 1466 din 29-01-1998 cu privire la reglementarea repatrierii de mijloace bănești, mărfuri și servicii provenite din tranzacțiile economice externe. Publicat: 02-04-1998 în *Monitorul Oficial*, nr. 28-29, art. 203.
2. ANTOCI, Natalia, Economic security of the Republic of Moldova in the context of European integration. In: *Problems of systemic approach in the economy*. A series of National Aviation University, no. 5 (85)/2021. Kiev, Ukraina. ISSN: 2520-2200.
3. MIRON, D., COJANU, V. *Comerț internațional. Specializarea țărilor și sistemul comercial multilateral*. Vol. I. București: Editura ASE, 2013. ISBN: 978-606-505-775-3/ 978-606- 505-776-0.
4. ILIE, G. *Comerț internațional*. București: Editura Universitară, 2013. ISBN 978-606-591-841-2.

BIBLIOGRAFIE

1. Constitutia Republicii Moldova, 1994. *Monitorul Oficial* al R.Moldova, nr.1 din 12.08.1994.
2. Codul vamal al Republicii Moldova din 20.07.2000. Publicat: 23-12-2000 în *Monitorul Oficial*, nr. 160, art. 1201.
3. Legea cu privire la tariful vamal nr. 1380/20.11.1997. Publicat: 07-05-1998 în *Monitorul Oficial*, nr. 40-41, art. 286.
4. Legea nr. 215 din 04-11-201 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova. Publicat: 20-04-2012 în *Monitorul Oficial*, nr. 75-80, art. 243.
5. Legea cu privire la investițiile străine, Publicat în *Monitorul Oficial*, nr.7 din 1995.
6. Legea cu privire la repatrierea mijloacelor bănești, mărfurilor și serviciilor obținute în urma activității economice externe nr.1466 din 29.01.1998. Publicat: 02-04-1998 în *Monitorul Oficial*, nr. 28-29, art. 203.
7. Legea nr. 626 din 3.11.1995 cu privire la zona economică liberă, Tvardița. Publicată în *Monitorul Oficial*, nr.73 din 28.12.1995.
8. Legea reglementării de stat a activității comerciale externe 8.06.2000. Publicat: 21-09-2000 în *Monitorul Oficial*, nr. 119-120, art. 838.
9. Legea serviciilor în organele vamale 20.07.2000. Publicat: 26.07.2016 în *Monitorul Oficial*, nr. 230-231.
10. Legea cu privire la zonele economice libere 27.07.2001. Publicat: 06-09-2001 în *Monitorul Oficial*, nr. 108-109, art. 834.
11. Legea cu privire la modul de introducere pe teritoriul Republicii Moldova și scoaterea mărfurilor și bunurilor ce aparțin persoanelor fizice 20.12.2002. Publicat: 31-12-2002 în *Monitorul Oficial*, nr. 185-189, art. 1416.
12. Legea cu privire la tariful vamal nr. 1380/20.11.1997. Publicat: 07-05-1998 în *Monitorul Oficial*, nr. 40-41, art. 286.
13. Legea privind licențierea unor genuri de activitate în Republica Moldova 30.07.2001. Publicat: 06-09-2001 în *Monitorul Oficial*, nr. 108-109, art. 836.

14. Legea cu privire la ajutoarele umanitare acordate Republicii Moldova 28.11.2002. Publicat: 18-02-2003 în *Monitorul Oficial*, nr. 23-24, art. 79.
15. Regulamentul cu privire la introducerea pe teritoriul Federației Ruse a mărfurilor pentru prelucrare, nr.78-XI din 8 noiembrie 1994.
16. Regulamentul cu privire la ordinea perfectării actelor și perceperii plăților vamale la importul în Republica Moldova a mărfurilor supuse accizelor.
17. Instrucțiunea Comitetului Vamal de Stat din 26 august 1994, nr. 01-12/926, privind unele întrebări despre aplicarea regimului de reimport.
18. Hotărârea Guvernului RM nr.151 din 22 aprilie 1994 cu privire la aprobarea Regulamentului – tip de formare și funcționare a zonelor – economice – libere pe teritoriul Republicii Moldova, în *Monitorul Oficial*, nr. 28-29.
19. Hotărârea Guvernului RM cu privire la unele măsuri de reglementare a introducerii și scoaterii unor categorii de mărfuri, *Monitorul Oficial* din 17 decembrie 1998.
20. Hotărârea Guvernului nr.974/15.08.2016 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de declarare a valorii în vamă a mărfurilor. Publicat: 19-08-2016 în *Monitorul Oficial*, nr. 265-276, art. 1057.
21. Hotărârea Guvernului din 11 iunie 1996 privind operațiunea de tranzit, în *Monitorul Oficial*, nr. 28-29.
22. Hotărârea Guvernului RM nr.851 din 27.12.1995 despre procedura deschiderii și funcționării depozitelor vamale libere, în *Monitorul Oficial*, nr. 18-30.
23. Hotărârea Guvernului RM nr.777 cu privire la unele măsuri de reglementare a comerțului exterior din 13 august 1997, în *Monitorul Oficial*, nr. 21-28.
24. Hotărârea de Guvern nr. 827 din 28-10-2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022 Publicat: 01-11-2013 în *Monitorul Oficial*, nr. 243-247, art. 933.
25. Hotărârea de Guvern nr. 808 din 09-08-2000 cu privire la interacțiunea serviciilor, reglementarea perceperii plăților și automatizarea sistemului de evidență la efectuarea controlului în

- punctele de trecere a frontierei de stat a Republicii Moldova. Publicat: 17-08-2000 în *Monitorul Oficial*, nr. 102-105, art. 903.
26. Hotărârea Guvernului RM nr.777 cu privire la perfecționarea mecanismului exterior, în *Monitorul Oficial*, nr. 64-79.
 27. Regulamentul Comitetului de stat vamal din 10 ianuarie 1993, nr.314, pag.10.
 28. SALLON, Andre. *Le regime astensichz*. Bruxelles, 1988.
 29. GONCIARZ, Andrew, MOODY, Richard, et.al. *Legislația și politicile în domeniul comerțului. Pregătirea și negocierea unui Acord de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător dintre Republica Moldova și UE*.
 30. HERMANS, Andres. *Les Zones Liberalismet*. Paris, 1991, nr.37-XI/56
 31. ANGHEL, T. *Le system fiscal Français stabilite et adaptabilite*. Paris, 1994.
 32. ANTOCI, N. European integration dimension of Republic of Moldova as development path in a globalization setting. In: *Eastern European Journal of Regional Studies*, Vol. 1/, Issue 2/, December 2015, pp.32-39. ISSN: 1857-436X Edited by Centre for European Integration Studies Academy of Economic Studies of Moldova.
 33. ANTOCI, Natalia, BULAT, Veronica. Evoluția și tendințele de dezvoltare a pieței de transport din Republica Moldova prin prisma Acordului de Asociere al Republicii Moldova cu Uniunea Europeană. Conferința ESPN 2021 „Dezvoltarea economico-socială durabilă a Euroregiunilor și a Zonelor Transfrontaliere”. Iași. 29 octombrie 2021, pp. 15-21. ISBN: 978-606-685-831-1.
 34. ANTOCI, Natalia, Economic security of the Republic of Moldova in the context of European integration. In: *Problems of systemic approach in the economy*. A series of National Aviation University, no. 5 (85)/2021.Kiev, Ukraina. ISSN: 2520-2200.
 35. APPLEYARD, D. R., FIELD, A. J. Jr. *International Economics*, Third Edition, Irwin McGraw-Hill, International Edition, Boston, 2005.
 36. ARVIS, J.F., MUSTRA, A.M. *Connecting to Compete: Trade Logistics Performance Index and its Indicators*. Washington: World Group, 2014. 134 p.
 37. BĂLAN, Carmen. *Logistică*. Bucuresti: Uranus, 2014. 116 p.
 38. DEACOURG, Br. *Reimportul în structuri de comert*. Viena, art.114.

39. BULAT, V., ANTOCI, N. *The development of distribution networks for agrifood products in Republic of Moldova*. IBANESS Congresses Series on Economics, Business and Management-Plovdiv/Bulgaria. May 29-30, 2021. (Abstract indexed SCOPUS).
40. BULAT, Veronica, GRIBINCEA, Alexandru. *Estimarea comerțului internațional cu produse stomatologice*. Monografie. Chișinău: Foxtrot, 2015. 224 p. (10,2 c.a. ISBN: 978-9975-120-56-2).
41. BURNETE, S. *Elemente de economia și politica comerțului internațional*. București: Editura ASE, 2007.
42. CAZACU, C. *Vamuirea marfurilor de import-export*. București, 1996.
43. CHISTRUGA, B. *Avantajul comparativ și competitiv în comerțul internațional*. Craiova: Editura Universitaria, 2004. 252 p.
44. CHISTRUGA, B., PISANIUC, M. Interdependența dintre eficiența cooperării economice și responsabilitatea social. În: „*Competitivitatea și inovarea în economia cunoașterii*”. Conferința științifică internațională din 25-26 septembrie 2009. Chișinău: ASEM, 2009, vol.I, pp.21-26.
45. Colectia ziarului „Capitalul-Drawback”. Consiliul de cooperare Vamală, 1968.
46. Convenția Vamală relativă la importul temporar de material științific. Bruxelles, 68.
47. BAICOIANU, Cornel. *Istoria regimurilor vamale - ca politică comercială*. București. 1994.
48. CREANGĂ, Ion, BOSTAN, Olesea. *Beneficiile Acordului de Asociere UE- RM*. IDIS Viitorul, 2016. 54 p.
49. DIXIT, A. K., NORMAN, V. *Theory of International Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
50. DODU-GUGEA, L. Identificarea relațiilor funcționale între competitivitate și unii indicatori macroeconomici. În: *Revista Economica*. Chișinău, 2009, ASEM, nr. 4(68), pp. 82-89.
51. DRAGNEA, E. *Reglementări vamale*. Oradea, 1994.
52. CARAIANI, Gh. Operații de tranzit în comerțul internațional. În *Tineretul liber*, nr.435.
53. CARAIANI, Gh. *Vamuirea mărfurilor de export-import*. București, 1996.

54. Ghid de utilizare a Tarifului Vamal de import al României, În: *MO*, 1997, nr.3.
55. GARSTEA, Sergiu; BÎRCĂ, Iulita; GRIBINCEA, Alexandru. World economy post-crisis development. Revistă teoretico-științifică În: *Theoretical and scientific journal*, 2016, pp. 36-42.
56. GRIBINCEA, Al. *Organizarea și tehnica promovării comerțului exterior*. Chișinău: CEP USM, 2011. 375 p.
57. GRIBINCEA, Alexandru I., GRIBINCEA, Alexandru Al. Globalizarea economică versus dezvoltarea durabilă. În: *Economia contemporană*. 2019, nr.2/4, pp. 112-119.
58. GRIBINCEA, Al., ȚĂU, N., SAVA, E. *Tranzacții internaționale*. Chișinău: ULIM. 2008. 165 p.
59. GRIBINCEA, Alexandru; COJOCARU, Virginia. Costul perspectivelor securității naționale. În: *Mediul strategic de securitate: tendințe și provocări*. 18 mai 2017, Academia Militară a Forțelor Armate „Alexandru cel Bun”, 2017, pp. 203-212. ISBN 978-9975-3174-2-9.
60. GRIBINCEA, Alexandru; HABASHI, Manal; COJOCARU, Virginia. Education management - the basis of the country's competitiveness. In: *EcoSoEn*. 2020, no. 1-2, pp. 7-13. ISSN 2587-344X.
61. GRIBINCEA, Alexandru; SALAME, Hoda. Creșterea competitivității naționale. Metodologia formării inovatorilor În: *Administrarea Publică*. Chișinău. 2017, nr. 2, pp. 115-127. ISSN 1813-8489. CZU 001.895:371.38
62. HĂMURARU, Maria, BULAT, Veronica, *Sustainable development by optimizing transport costs in the supply chain management*. 38th International Business Information Management Association IBIMA Conference, Spain. 20 November 2021 ISBN: 978-0-9998551-7-1, ISSN: 2767-9640
63. HĂMURARU, Maria, BULAT, Veronica. Sustainable development in global distribution of goods. În: *Journal of Eastern Europe Research in Business and Economics*. Col 2021. ISSN 2169-0367.
64. POPA, I. *Tranzacții internaționale*. București, 1992.
65. ILIE, G. *Comerț internațional*. București: Editura Universitară, 2013. ISBN 978-606-591-841-2.

66. INCOTERMS 2020 by the International Chamber of Commerce, ICC rules for the use of domestic and international trade terms, ICC Services Publications, 38 Cours Albert 1er, 75008 Paris, France.
67. NASSET, Jean-Raimond. *Na reglementations douaniere transit*, Paris, 1989.
68. KRUGMAN, P. R., OBSTFELD, M. *International Economics, Theory And Policy*. Sixth Edition. Addison-Wesley Longman, Inc., Reading, 2006.
69. SELHTERLANG, M.C. *Le regim diplomatique Duty-Free*. Bruxelles, 1988.
70. MAYER, Ray August; with revisions by Don; Bixby, Michael (2013). *International business law: text, cases, and readings* (6th ed., international ed.). Harlow [etc.]: Pearson. ISBN 978-0273768616.
71. MIRON, D. *Comerț Internațional*. București: Editura ASE, 2004.
72. MIRON, D., COJANU, V., *Comerț internațional. Specializarea țărilor și sistemul comercial multilateral*. Vol. I. București: Editura ASE, 2013. ISBN: 978-606-505-775-3/ 978-606- 505-776-0.
73. MUNTEAN, M.C. *Comerț internațional*. Note de curs. FEAA, UDJG, 2017.
74. REICHESSE, N. *Reexporturile în țările dezvoltate*. Viteess, 1992.
75. KAHN, Ph. *La vente commerciale internationale*. Paris, 1984.
76. PALIU-POPA, L. Considerații privind tranzacțiile de comerț exterior. În: *Analele Universității „Constantin Brâncuși”, Seria Economie*, 2009, nr.1, Tîrgu-Jiu, pp. 285-296.
77. PORTER, M. *The Competitive Advantage of Nations*. Macmillan Press LTD, 1990.
78. PORTER, M. *The Five Competitive Forces that Shape Strategy*. Harvard Business Review, Jan. 2008, pp. 79-93.
79. RICARDO, D. *On the principles of political economy and taxation*. London: John Murray, 1817. 549 p.
80. ROȘCA, P., ROȘCA, L. Rolul companiilor multinaționale în dezvoltarea relațiilor economice internaționale între state. În: *Analele ULIM, Seria „Economie”*, 2012, nr. 13, pp. 68-72.
81. TÂU, Nicolae, IBRAHIM, Mustafa. *Human And Cultural Business Environment* In: *International Business, Fostering*

- Knowledge Triange in Moldova: 2017 Conference Proceedings, Academy of Economic Studies of Moldova, Centre for Studies in European Integration.
82. TERARD, Schifo. *Nomenclatura de import*. Bruxelles, 1998.
 83. GEORGESCU, Toma, *Tehnici de comert exterior*. Universitatea Romana Americana, 1995.
 84. TRIFONOVA, L., ROȘCA, P. Developing an educational brand in a world of globally competitive educational markets. În: *Revista științifică „Studia Universitatis”*, 2021.
 85. TURCOV, E., PETROVICI, S., PETROVICI, A. *Tehnologiile comerciale și logistica*. Chișinău: ASEM, 2014. 397 p.
 86. ȚĂU, Nicolae, ANTOCI, Natalia. Tipologia și efectele sancțiunilor economice asupra comerțului exterior, În: *Administrarea Publică*, 2020, nr. 3, pp. 34-40. ISSN 1813-8489.
 87. ȚĂU, Nicolae. Internationalization of economic activities and government’s involvement in the market economy. In: „*Administrarea Publică*”. 2017, no. 3(95), pp. 133-139. ISSN 1813-8489.
 88. ȚĂU, Nicolae. Efficiency of technology and research/development in the contemporary world. In: *Teoria și practica administrării publice*. 19 mai 2017. Chișinău: S.C. „Elan Poligraf” S.R.L., 2017, pp. 147-153. ISBN 978-9975-3019-6-1.
 89. ȚĂU, Nicolae. Globalization, contemporary problems and tendencies of international business development. În: *Economie și Sociologie*. 2016, nr. 3, pp. 27-33. ISSN 1857-4130.
 90. ȚĂU, Nicolae. Relațiile economice internaționale: teorii și olitici. In: *Teoria și practica administrării publice*. 17 mai 2019, Chișinău: Academia de Administrare Publică, 2019, pp. 198-204. ISBN 978-9975-3240-4-5.
 91. ȚĂU, Nicolae. The competitive advantage of Moldova’s wine industry at the foreign market. In: *Buletinul științific al Universității de Stat ”Bogdan Petriceicu Hasdeu” din Cahul*, Seria „Științe economice”. 2010, nr. 1(3), pp. 97-104. ISSN 1875-2723.
 92. VERNON, R. *International Investment and International Trade in the Product Life Cycle*, Quaterly Journal of Economics, May 1966, pp. 190-207.

93. VISHNY, Paul H. *Guide to international commerce law*. St. Paul, MN: West Group. 1991. ISBN 0070675139.
94. YOUNG, M., FENG, C., YING, T. *Logistics research in a supply chain*. International Journal of Logistics, Research and Applications. Vol 12, Issue 1, Washington, 2016.
95. ZYMONIK, Andrej, *Logistics and Supply Chain Management*. Lotz University, Poland, 2019. 478 p.
96. САНТАЛОВА, А.А. *Таможенное право в капиталистических странах*. Москва, 1939.
97. БАУЕРСОКС, Д., КЛОСС, Д. *Логистика, интегрированная цепь поставок*. Москва: Экономика, 2008. 643 с.
98. ВАРДАЙСКИЙ, А.А. *Транзит*. В: *Внешняя торговля*, №37/48, 1998.
99. ВОЛКОВ, Г. А., СОЛОДКОВ Г. П. *Международная торговля*. Феникс, 2008, 314 с. ISBN: 978-5-222-14007-9.
100. ГАБРИЧИДЗЕ, Б.Н. *Российское таможенное право*. Москва, 1997.
101. ГАДЖИНСКИЙ, А.М. *Логистика*. Москва: Маркетинг, 2006. 228 с.
102. ЗОБОРОВ, В.Е., ГАБРИЧИДЗЕ, Б.Н. *Таможенная служба в России*. Москва, 1993.
103. КОЗЫРИН, А.Н. *Таможенное право России*. Москва, 1995.
104. Комментарии к *Таможенному Кодексу России*. Под редакции Л.В. Шнур, Москва, 1997.
105. НОЗДРАЧЕВ, Б.Н. *Таможенное право России*. Москва, 1998.
106. ПОПОВА, И.Н. *Комментарий к таможенному кодексу, Основная часть*, 1996.
107. РАГУЛИН, Ю. В., ЗАВАЛЬКО, Н. А., КОЖИНА, В. О., *Тарговая логистика*. Москва, Инфра-М, Альфа-М, 2014, 272 с. ISBN 978-5-98281-398-5, 978-5-16-009825-8.
108. СЕРГЕЕВ, В. И. и др. *Глобальные логистические системы*. СПб.: Бизнес-пресса, 2001. 240 с.
109. СТАХАНОВ, В.Н., ШЕХОВЦЕВ, Р.В. *Тарговая логистика*. Москва: Приор, 2000. 214 с.

110. ФАМИНСКИЙ, И. П. *Мировое хозяйство: динамика, структура производства, мировые товарные рынки* (вторая половина XX – начало XXI века): Учебное пособие. Москва: Магистр, 2010. 668 с.
111. ФЕДКО, В.П., БОНДАРЕНКО, В.А. *Коммерческая логистика*. Москва, 2015. 304 с.
112. ХАСБУЛАТОВ, Р. И. *Международная торговля: Учебник для бакалавриата и магистратуры*. Москва: Юрайт, 2014. 489 с. Серия: Бакалавр и магистр. Академический курс. ISBN 978-5-9916-4041-1.
113. ЧЕБОТАЕВ, А. А. *Маркетологистика*. Москва: Экономика, 2014. 246 с.

ANEXĂ

CERINȚE PENTRU REALIZAREA STUDIULUI INDIVIDUAL

I. Tematica studiului individual

1. Analiza soldului balanței comerciale a Republicii Moldova pe grupe de produse (în perioada 2015-2020) și determinarea modalității optime de transportare a mărfurilor
2. Analiza dinamicii importului Republicii Moldova din țările Uniunii Europene (în perioada 2015-2020) și optimizarea cheltuielilor pentru transportul de mărfuri
3. Analiza dinamicii exportului Republicii Moldova în țările Uniunii Europene (în perioada 2015-2020) și optimizarea cheltuielilor pentru transportul de mărfuri
4. Analiza dinamicii exportului Republicii Moldova cu România (în perioada 2015-2020) și optimizarea circulației fluxurilor materiale de mărfuri
5. Analiza dinamicii importului Republicii Moldova din România (în perioada 2015-2020) și optimizarea circulației fluxurilor materiale de mărfuri
6. Analiza dinamicii comerțului exterior al Republicii Moldova cu Ucraina (în perioada 2015-2020) și estimarea traficului feroviar de mărfuri
7. Analiza dinamicii comerțului exterior al Republicii Moldova cu Turcia (în perioada 2015-2020) și estimarea traficului feroviar de mărfuri
8. Analiza dinamicii comerțului exterior al Republicii Moldova cu țările CSI (în perioada 2015-2020) și determinarea structurii transporturilor utilizate
9. Analiza dinamicii importului Republicii Moldova din țările CSI (în perioada 2015-2020)
10. Analiza dinamicii exportului Republicii Moldova în țările CSI (în perioada 2015-2020)
11. Analiza dinamicii exporturilor de produse agricole ale Republicii Moldova (perioada 2015-2020)

12. Analiza dinamicii importurilor de produse agricole ale Republicii Moldova (perioada 2015-2020)
13. Analiza dinamicii exporturilor de produse industriale ale Republicii Moldova (perioada 2015-2020)
14. Analiza dinamicii importurilor de produse industriale ale Republicii Moldova (perioada 2015-2020)
15. Analiza structurii exporturilor și importurilor de servicii de transport ale R. Moldova cu cinci țări din UE pentru anii 2015-2020
16. Analiza structurii exporturilor și importurilor de servicii de turism ale R. Moldova cu țările UE pentru anii 2015-2020
17. Analiza structurii exporturilor și importurilor de servicii comerciale ale R. Moldova cu cinci țări din UE pentru anii 2015-2020
18. Analiza structurii exporturilor și importurilor de servicii comerciale ale R. Moldova cu cinci țări din CSI pentru anii 2015-2020
Care este specificul exportului de servicii comerciale în CSI?
19. Regimul comercial al Republicii Moldova cu Comunitatea Statelor Independente (Cadrul juridic; Beneficii; Prioecte de cooperare; Prognoze)
20. Republica Moldova membră a Acordului Multilateral Central European cu privire la comerțul liber (CEFTA) (rol, obiective, obligații, beneficii)
21. Camera de Comerț și Industrie din Republica Moldova (noțiuni, funcții, responsabilități, gestiune)
22. Zonele Economice Libere ale Republicii Moldova (nomenclatură, suprafață/dimensiune/volum de vânzări, parteneri externi, direcțiile prioritare de activitate)
23. Republica Moldova membră a OMC (rol, obiective, obligații, beneficii)
24. Comerțul exterior – aspecte teoretice și metodologice generale
25. Caracteristica comerțului exterior al Republicii Moldova
26. Rolul INCOTERMS în desfășurarea comerțului exterior
27. Caracteristica logisticii transporturilor în comerțul exterior
28. Caracteristica generală a activității vamale din Republica Moldova
29. Analiza metodelor de determinare a valorii mărfii în vamă
30. Principalele trăsături ale regimurilor vamale aplicate în Republica Moldova

31. Caracteristica tuturor serviciilor prestate la trecerea frontierei de stat
32. Dinamica circulației investițiilor străine în Republica Moldova
33. Promovarea comerțului exterior pentru atragerea investițiilor străine
34. Analiza Sistemului Preferențial Comun în comerțul exterior
35. Rolul strategiilor logistice în comerțul exterior
36. Impactul restricțiilor comerciale asupra comerțului exterior
37. Evaluarea impactului Acordului de Liber Schimb cu UE asupra comerțului exterior
38. Oportunități de dezvoltare ale comerțului exterior
39. Sistemul de Descriere și Codificare a Mărfurilor
40. Nomenclatoare și Clasificatoare utilizate în statistica comerțului exterior

II. Exigențe de tehnoredactare

Redactarea lucrării trebuie să corespundă următoarelor cerințe:

Lucrarea se editează computerizat pe hârtie albă, format A4, pe o singură parte a foii.

Lucrarea se perfectează folosindu-se fontul Times New Roman cu dimensiunea de 12 pt. Spațiul dintre rânduri este de 1,5 intervale. Textul se nivelează după ambele câmpuri laterale.

Paginile lucrării au următorul câmp: în stânga – 30 mm, sus – 25 mm, în dreapta – 15 mm, jos – 25 mm.

Titlul subiectelor sunt scrise cu litere majuscule (font 12 pt., bold, centrat), al subcapitolelor — cu litere mici, în afară de prima literă (font 14 pt., bold, centrat). După denumirea subiectului nu se pune punct. Capitolele și subcapitolele se numerotează cu cifre arabe.

Fiecare capitol începe din pagină nouă, paragrafele urmează succesiv. Sublinierea titlurilor nu se admite.

Toate tabelele, formulele, figurile (desene, diagrame etc.) se numerotează, indicându-se numărul de ordine al acestuia. Denumirea tabelului se amplasează deasupra tabelului, iar a figurii sub figură.

Toate paginile lucrării se numerotează, începând cu pagina de titlu și terminând cu ultima pagină, fără a admite lipsa acestora sau

repetarea lor. Pe pagina de titlu nu se pune numărul paginii. Numărul paginii se indică pe câmpul din dreapta paginii, jos.

În mod obligatoriu, se utilizează literele cu diacritice specifice limbii române (ă, â, î, ș, ț și majusculele lor).

Semnele de punctuație (".", "?", "!") sunt urmate în mod obligatoriu de un spațiu.

Nu sunt acceptate prescurtări ale cuvintelor.

În lucrare nu se admit însemnări, corecții, conturări de litere, ștersături, pete, adăugări la pagină etc.

Se pot utiliza note de subsol pentru a oferi explicații pentru diferiți termeni, figuri, clasificări, anexe care nu apar în textul lucrării.

Caracterul literelor: *cursivul/italicul* se folosește pentru cuvintele de origine străină, titluri de cărți sau periodice, un cuvânt sau un pasaj care merită a fi pus în evidență, **aldinul/boldul** se folosește pentru titlurile capitolelor și subcapitolelor, evidențierea propozițiilor sau a frazelor ce trebuie memorate.

Imprimarea lucrării pe hârtie trebuie să fie calitativă. Literele, semnele, formulele, figurile trebuie să aibă aceeași intensitate pe parcursul rândului, paginii, lucrării în ansamblu, iar indicii formulelor trebuie să fie lizibili.

Produsul studiului individual

Produsul preconizat: PROIECT DE INVESTIGAȚIE		
Structura produsului	Strategii de realizare	Termen de prezentare
1. Foaie de titlu 2. Cuprins 3. Introducere (expusă pe 0,5-1 pagini), care va conține: 3.1. Justificarea temei (expuse succint într-un aliniat)	1. Alegerea temei 2. Studiul bibliografic 3. Delimitarea ariei de studiu: 3.1. dimensiunea temporală (perioada supusă analizei)	Conform graficului prestabilit

3.2. Scopul

(oglindește finalitatea investigației efectuate) și **obiectivele** concrete ale investigației (care desemnează rezultatele scontate în urma analizelor, calculelor)

3.3. Obiectul

investigației (redă domeniul, sfera, sectorul, domeniul de activitate, entitatea economică etc. la care se referă)

3.4. Metodologia de cercetare

aplicată, care cuprinde:

- a)* baza informațională (cadru legislativ și normativ, surse metodologice, monografice, lucrări științifice, baze de date statistice etc.)
b) metodele de cercetare utilizate (cantitative și calitative)

3.5. Cuvinte-cheie**4. Expunerea conținutului**

3.2. dimensiunea spațială (o entitate economică, un domeniu de activitate, UE, spațiul CSI etc.)

4. Formularea obiectivelor investigației
5. Selectarea metodologiei necesare pentru investigație (lecturarea, observarea, analiza de document, chestionare etc.)
6. Planificarea investigației
7. Analiza și procesarea informațiilor acumulate
8. Redactarea conținutului conform Normelor de redactare și perfectarea propriu-zisă a proiectului
9. Realizarea produsului final al investigației în forma solicitată (pe suport de hârtie, PPT, în

<p>structurat în compartimente/capitole, corespunzător disciplinei sau temei investigate</p> <p>5. Concluziile, opiniile, sugestiile și/sau recomandările personale (1-2 pagini). În acest compartiment se sugerează soluții referitor la problemele constatate și direcțiile ulterioare posibile de investigare</p> <p>6. Referințe la sursele bibliografice, citate în textul de bază al proiectului, perfectate în modul corespunzător, nu mai puțin de 5 surse</p> <p>7. Anexe</p>	<p>format electronic (format document Word, Excel) etc.)</p> <p>10. Prezentarea produsului și susținerea lui în termenele stabilite; Pentru prezentarea proiectului studentul va pregăti o comunicare verbală de 5-7 minute în care va relata succint principalele rezultate ale investigației realizate</p>	
---	--	--

III. Criterii de evaluare a produsului studiului individual

Criterii de evaluare a proiectului de investigație	Descriptori de performanță		
	9-10	7-8	5-6
1. Structura proiectului	Respectă părțile componente ale proiectului	Respectă toate părțile componente, dar una din ele nu corespunde strategiilor de realizare	Una din părțile componente ale proiectului lipsește
2. Corespunderea temei investigației cu esența materialului analizat și obiectivele formulate	Corespunde integral	Corespunde în mare parte	Corespunde esenței parțial
3. Relevanța metodologiei aplicate în cercetare	Este relevantă	Este adecvată scopului	Fără aspecte concrete
4. Gradul de realizare a investigației	Un grad înalt de realizare cu calcule și analize profunde	Un grad mediu de realizare cu analize parțiale	Este generală fără aspecte concrete
5. Prezentarea concluziilor și sugestiilor	Sunt prezentate constatări proprii, concluzii, sugestii referitoare la eficientizarea activităților efectuate și	Sunt prezentate concluzii și sugestii referitoare la eficientizarea activităților desfășurate, dar lipsește	Sunt prezente sugestii superficiale și neargumentate referitoare la

<p>6. Perfectarea proiectului</p>	<p>argumentarea acestora</p> <p>Corespunde strategiei de realizare</p>	<p>argumentarea acestora.</p> <p>Corespunde strategiei de realizare, dar cu unele abateri</p>	<p>activitățile desfășurate</p> <p>Nu sunt respectate rigorile stabilite</p>
<p>7. Prezentarea proiectului și susținerea lui în termenele stabilite</p>	<p>A prezentat în termenele stabilite proiectul. Prezentarea bună, laconică, completă, expusă într-un limbaj profesional. Răspunsurile sunt corecte, complete și laconice la întrebările comisiei</p>	<p>A prezentat în termenele stabilite proiectul. Prezentarea bună. Răspunsuri corecte, parțial complete la întrebările comisiei</p>	<p>Prezentare slabă. Răspunsuri evazive, unele – incorecte la întrebările formulate de comisie privind rezultatele cercetării efectuate. A prezentat proiectul cu întârziere.</p>

IV. Exemplul foii de titlu și de cuprins al proiectului studiului individual

**Universitatea de Stat din Moldova
Facultatea Științe Economice
Departamentul Economie, Marketing și Turism
Disciplina: Logistica comerțului exterior**

Proiect de investigare

Oportunități de dezvoltare ale comerțului exterior

A efectuat: **Nume, Prenume, Gr.**____

A verificat: **Veronica Bulat,
dr., conf. univ.**

Chișinău, 202_

CUPRINS

<i>Introducere</i>	2
Subiectul I: Studiul teoretic Titlul	3
Subiectul II: Studiul analitic Titlul.....	7
Concluzii	11
Bibliografie	12
Anexe	13

Evaluarea proiectului de investigare:

Criterii de evaluare	Punctajul acordat	Punctajul acumulat	Nota acordată
Foaie de titlu	0,5	15	10
Cuprins	0,5	13-14	9
Introducere		11-12	8
- justificarea temei	1	9-10	7
- scop	0,5	7-8	6
- obiective și obiect	0,5	5-6	5
- metodologia cercetării	0,5		
- cuvinte-cheie	0,5		
Expunerea teoretico-practică a conținutului			
- capitole sau paragrafe	5		
Concluzii și opinii	2		
Bibliografie	1		
Anexe	1		
PPT	1		
Redactare tehnică impecabilă	1		
TOTAL	15 puncte		

Materialele cuprinse în aceste *Note de curs* nu constituie lucrări de cercetare științifică și nu revendică originalitatea.

Ele au ca scop exclusiv prezentarea unor cunoștințe existente, servind procesului didactic.

Veronica BULAT

LOGISTICA COMERȚULUI EXTERIOR

Note de curs

Redactor – *Antonina Dembițchi*
Asistență computerizată – *Maria Budan*

Bun de tipar 25.01.2022. Formatul 60x84 1/16
Coli de tipar 10,2. Coli editoriale 7,6.
Comanda 108. Tiraj 50 ex.

Centrul Editorial-Poligrafic al USM
str. Al. Mateevici, 60, Chișinău, MD 2009