

# relații financiar - valutare și comerciale internaționale

ghidul lucrătorului de comerț exterior

## Metodologie proprie de prognoză a cursurilor de schimb (III)

### CURSORILE TENDINȚA

După ce au fost culese și prelucrate informațiile necesare, conform corelațiilor analizate dintre cursurile de schimb și indicatorii economici prezentați, se obține un set de cursuri de schimb care ar rezulta din situația ideală în care cursurile de schimb ar fi determinate numai de factorii economici avuți în vedere. Aceste cursuri, stabilite atât pentru situația trecută, cât și pentru cea viitoare, sînt denumite cursuri tendință (de referință). Deoarece factorii economici fundamentali pot fi interpretați diferit, iar în ceea ce privește evoluția lor viitoare nu există previziuni unice, din model rezultă mai multe cursuri de referință grupate în „marja de referință”.

Analiza cursurilor de referință care rezultă din model pentru perioada din 1973 pînă în prezent scoate în relief cîteva aspecte interesante :

— corelațiile dintre factorii economici fundamentali și cursurile de referință medii ponderate sînt mai evidente și mai logice decît cele dintre factorii economici fundamentali și cursurile de referință bilaterale ;

— cunoașterea cursurilor de referință prezintă importanță practică cel puțin datorită faptului că pe baza lor poate fi sesizată din timp amploarea dezechilibrelor care conduc, în final, la modificări importante ale cursurilor pe piață ;

— cursurile de referință nu se suprapun decît rar cu cursurile reale de pe piață, dar urmărirea comparată a seriilor statistice calculate (cursurile de referință) și a seriilor statistice reale (cursurile de piață) scoate în relief existența unor abateri rezonabile care par a fi guvernate de o serie de corelații sistematice, abaterile sînt mai mici decît cele care rezultă din utilizarea celor două metode bazate pe paritatea puterii de cumpărare.

Problema marjei de referință nu a fost soluționată în întregime. În primul rînd, s-au semnalat, pentru perioadele trecute, cazuri de abateri a cursurilor de piață peste marjele de referință care rezultă din model. Acest lucru se datorește faptului că în cazul fiecărei monede cursul de schimb se mișcă nu numai după legi generale, ci și după legi particulare, acestea din urmă nu sînt ușor de deplstat. Chiar dacă pe baza experienței trecute s-ar putea stabili limitele în care cursul de piață a unei monede se abate de la cursul de referință, aplicarea acestor limite pentru situațiile viitoare presupune certitudinea că o

anumită situație trecută se va repeta în viitor. În al doilea rînd, luarea în considerare a mai multor variante, factori și tehnici de calcul duc la lîrgirea exagerată a marjei de referință. O asemenea marjă largă ar cuprinde în cadrul ei cursurile reale de pe piață, dar orice prognoză lărgită pe o marjă mai mare de 5—10 la sută nu mai prezintă importanță practică.

### REZULTATELE FINALE ALE PROGNOZEI

Rezultatele finale ale modelului sintetizate în marjele de referință sînt analizate și interpretate de specialiști prin prisma experienței acestora și în comparație cu prognozele elaborate de alte instituții de specialitate. Se aduc corecturile calitative necesare și eventual se formulează cîteva variante.

Prezentarea rezultatelor prognozei către beneficiar se face în funcție de necesitățile și doleanțele acestuia.

În ceea ce privește conținutul prognozei, metodologia are în vedere cîteva variante de prezentare a rezultatelor finale :

— prognoze trimestriale, prognoze anuale sau prognoze pe termen lung (2—5 ani) ;

— prognoze indicînd marja de referință sau prognoze indicînd un anumit nivel de curs (acesta din urmă se consideră, de regulă, centrul marjei de referință) ;

— prognoze sub forma cursurilor efective sau a cursurilor în dolari ;

— prognoze simple sau prognoze însoțite de evoluția factorilor economici fundamentali ;

— prognoze cu comentarii (se prezintă contextul în care au loc modificările de curs) ;

— prognoze sub forma a diferite variante comentate ;

— prognoze însoțite de analize și aprecieri globale.

În ceea ce privește forma, se au, de asemenea, în vedere, mai multe variante de prezentare a rezultatelor finale :

— prezentare cifrică, eventual sub formă de tabele ;

— prezentare grafică ;

— prezentare condiționată (de exemplu, într-un anumit loc se indică cele mai importante condiții pentru ca prognoza să se realizeze) ;

— prezentare cu indicațiile metodologice necesare pentru a „citi” ușor și a înțelege sensul prognozei.

### TIPURI DE PROGNOZĂ A CURSURILOR DE SCHIMB ELABORATE

Pe baza metodologiei propuse au fost elaborate trei tipuri de prognoză a cursurilor de schimb :

a) Prognoza cursurilor efective a cinci valute pentru anii 1979—1980.

Pornind de la date certe disponibile pînă în trimestrul III 1978 și a extrapolărilor făcute pentru 1979, la începutul anului 1979 s-a prognozat evoluția cursurilor de schimb e-

Supliment la  
nr. 10 1982  
SALA DE LECTURĂ

Revista  
ECONOMICA

efective ale dolarului S.U.A., yenului japonez, lirei sterline, mărcii vest-germane și francului francez pentru anii 1979—1980.

Evoluția cursurilor efective în 1979 a confirmat marja de referință de 5—8% a prognozei. Cursurile de schimb efective nu s-au modificat în 1979 cu mai mult de 6—8 la sută, singura excepție a constituit-o scăderea substanțială a cursului yenului japonez.

b) Prognoza pe termen lung (până în 1984) a cursurilor de schimb față de dolar a cinci principale valute.

Prin metodologia propusă s-a încercat o prognoză pe termen lung (pe cinci ani) a cursurilor de schimb ale lirei sterline, mărcii vest-germane, francului elvețian, francului francez și yenului japonez față de dolarul S.U.A.

c) Prognoza-analiză a perspectivei dolarului S.U.A.

Pentru anumite decizii sau orientări, importante în politica de comerț exterior, este necesară uneori completarea datelor de prognoză cu informații și aprecieri suplimentare.

I. ANTON  
M. ISĂRESCU

## Sinteza de practică arbitrală de comerț exterior privind navigația civilă internațională

Soluțiile pronunțate de Comisia de arbitraj de la București (C.A.B.) în domeniul litigiilor referitoare la navigația civilă internațională pot fi grupate, în funcție de obiectul lor, în două grupe distincte. Unele privesc transporturile maritime de mărfuri, pe când altele, se referă la transporturile fluviale, efectuate pe Dunăre. În toate cazurile însă contractul în baza căruia au fost executate atare prestațiuni includ, ca element străin, un contractant dintr-o altă țară, fie cumpărător, fie vânzător. În raporturile sale cu întreprinderea română de comerț exterior exportatoare sau importatoare.

### I. TRANSPORTURI MARITIME DE MĂRFURI

1. Cerința operativității în executarea obligațiilor părților referitoare la transportul maritim. În operațiunile de transport maritim internațional, părțile trebuie să-și îndeplinească obligațiile cu maximum de operativitate. În consecință, întârzierea unor comunicări nu poate fi justificată de faptul că în zilele de vineri după-masă, de sâmbătă și de duminică serviciile întreprinderii în cauză erau suspendate. Aceasta mai ales dacă prin contractul de vânzare internațională s-a stabilit că se vor face comunicările zilnice prin telex, fără să se excepteze zilele de sâmbătă și de duminică. (Hotărârea C.A.B. nr. 3 din 12 ianuarie 1976).

2. Semnificația mențiunii clean on board. Mențiunea „clean on board” înscrisă pe conosament (clean bill of lading) atestă că acest document a fost semnat fără vreo rezervă, făcând astfel dovada nu numai că mărfurile au

fost încărcate în stare aparent bună, dar că nici ambalajul nu prezintă defecte. (Hotărârea nr. 219 din 7 noiembrie 1978 a C.A.B.).

3. Raporturile contractuale în cadrul transporturilor maritime internaționale. Contractul de navlosire încheiat cu armatorul, din dispoziția cumpărătorului, dar fără acordul vânzătorului, de către beneficiarul efectiv al mărfii (subdobinditor), în numele și pe contul său, fiind un act juridic al unei terțe persoane, este inopozabil vânzătorului. În consecință, prevederea din contractul de vânzare internațională potrivit căreia „plata de despatch/demurrage (indemnitate de celeritate și contrastalii) se va rezolva între vânzător și cumpărător în conformitate cu mențiunile din time-sheet” a rămas nemodificată, astfel că legitimarea procesuală pasivă în acțiunea prin care vânzătorul cere plata indemnității de celeritate din portul de imbarcare a mărfii aparține cumpărătorului, iar nu subdobinditorului produselor. (Hotărârea C.A.B. nr. 33 din 28 octombrie 1970).

4. Clauzele cuprinse în contractul de navlosire încheiat de cumpărător cu armatorul, în cadrul unei vânzări internaționale cu clauza FOB, sînt inopozabile vânzătorului, constituind o res inter alios acta.

Faptul material al încărcăturii mărfii pe nava astfel angajată nu are semnificația juridică a acceptării clauzelor contractului de navlosire de către vânzător, chiar dacă a luat cunoștință de ele de la comandantul navei în portul de imbarcare. (Hotărârea C.A.B. nr. 244 din 22 decembrie 1978).

5. Regimul juridic al clauzelor contractuale FOB. Vinzarea internațională FOB prevăzută de INCOTERMS 1953 nu exclude angajarea navei de transport și plata navlului în numele și pe contul cumpărătorului de către vânzător, dacă părțile au convenit în acest sens. (Hotărârea C.A.B. nr. 27 din 30 iunie 1971).

6. Potrivit INCOTERMS 1953, vânzătorul are obligația, în cadrul clauzei FOB, să livreze marfa la bordul unei nave desemnate de către cumpărător, în portul de încărcare convenit, „după uzanța portului” (lit. A, pct. 2). Aceste uzanțe nu afectează diferitele obligații ale părților — vânzător și cumpărător — enumerate de INCOTERMS 1953, ci privesc exclusiv datele tehnice ale imbarcării mărfii. (Hotărârea C.A.B. nr. 244 din 22 decembrie 1978).

7. Vinzarea internațională cu clauza FOB „stivuit” implică prelungirea răspunderii vânzătorului și după ce marfa a trecut peste bordul navei. Potrivit acestei clauze, transferul riscurilor de la vânzător la cumpărător are loc în momentul în care mărfurile sînt stivuite în calele navei de transport maritim, iar vânzătorul suportă toate cheltuielile ivite pînă atunci. (Hotărârea C.A.B. nr. 244 din 22 decembrie 1978).

8. În transporturile maritime internaționale, efectuate în condițiile clauzei FOB INCOTERMS 1953, cumpărătorul care a plătit integral prețul mărfii cumpărate, deși o parte din încărcătură a fost distrusă de un incendiu izbucnit la bord, este singura parte îndreptățită să încaseze valoarea echivalentă din polița de asigurare pentru riscuri, pe care a încheiat-o în vederea aceluși transport. (Hotărârea C.A.B. nr. 39 din 19 noiembrie 1969).

9. Clauza „FOB porturi românești” prevăzută în contractul de vânzare internațională este valabilă. Ea con-

feră cumpărătorului din străinătate — dacă părțile nu au convenit altfel — dreptul de a determina portul de îmbarcare.

Suprimarea de către cumpărător din cuprinsul acreditivului, la cererea vânzătorului, a portului Constanța, fără indicarea altui port de încărcare, atestă acordul cumpărătorului ca vânzătorul român să determine el portul de îmbarcare. Opțiunea sa trebuie să nu fie abuzivă. Dacă vânzătorul alege în atare condiții alt port decât Constanța, diferența de navlu pe distanța Constanța—Galați și retur, precum și toate taxele fluviale cad în sarcina cumpărătorului navositor. (Hotărârea C.A.B. nr. 93 din 27 martie 1978).

**10. Regimul juridic al clauzei contractuale CIF free out.** Taxele aferente unei depozitări prelungite a mărfii pe cheful portului de destinație, din culpa cumpărătorului, nu se includ în sfera cheltuielilor de debarcare pe care vânzătorul trebuie să le suporte, potrivit INCOTERMS 1953, în cadrul clauzei CIF free out, ele căzând în sarcina cumpărătorului. (Hotărârea C.A.B. nr. 42 din 23 iulie 1973).

**11. Cheltuielile aferente operațiilor materiale de descărcare a mărfii în portul de destinație, suportate de vânzător în temeiul clauzei CIF free out,** inserată în contractul de vânzare internațională, sînt distincte de valoarea contrastaliilor plătite în acest port. În consecință, clauza citată nu poate fi interpretată, în cadrul INCOTERMS 1953, în sensul că obligă pe vânzător să suporte și valoarea contrastaliilor din portul de descărcare, care îl privesc în mod exclusiv pe destinatar. (Hotărârea C.A.B. nr. 26 din 16 ianuarie 1979).

**12. Regimul juridic al clauzei C and F.** În condițiile clauzei C and F inserată în contractul de vânzare internațională, furnizorul este obligat, potrivit INCOTERMS 1953, să plătească navlul, pe care îl facturează împreună cu costul mărfii, în timp ce polița de asigurare a încărcăturii urmează să fie contractată de către cumpărător.

Din faptul că obligația de a contracta asigurarea maritimă revine cumpărătorului nu se poate deduce prezumția că acesta trebuia să știe data cînd nava angajată de vânzător va sosi în portul de destinație, mai ales dacă polița de asigurare nu exprimă o zi calendaristică fixă, care să coincidă cu sosirea navei în portul de destinație. Clauza C and F nu afectează așadar, în conformitate cu prevederile INCOTERMS 1953, obligațiile vânzătorului de a prezenta și de a aviza la timp sosirea navei în portul de destinație, dacă prin contractul de vânzare internațională nu s-a prevăzut altfel (Hotărârea C.A.B. nr. 125 din 27 aprilie 1979).

**13. Regimul juridic al indemnității de rapiditate în operarea navei.** Prevederea din contractul de vânzare internațională, în temeiul căreia „timpul de simbătă la prînz pînă luni orele 8 a.m. nu se socotește timp de încărcare, chiar dacă s-a folosit”, justifică pretenția încărcătorului (shipper) de a obține indemnitatea de rapiditate în operarea navei (despatch money), în cazul în care s-a lucrat la îmbarcarea mărfii și în intervalul arătat, realizîndu-se astfel, potrivit mențiunilor din time-sheet, un câștig de 4 zile față de timpul util pentru încărcare. (Hotărârea C.A.B. nr. 33 din 28 octombrie 1970).

**14. Calculul indemnității de rapiditate în operarea navei (despatch money), în raporturile dintre vânzător și**

cumpărător, se fac în conformitate cu criteriile convenite prin contractul de vânzare internațională încheiat de aceste părți, fiind inopozabile vânzătorului orice alte criterii de calcul, stipulate în contractul de navlosire încheiat de cumpărător cu armatorul. (Hotărârea C.A.B. nr. 79 din 17 iunie 1977; idem Hotărârea nr. 244 din 22 decembrie 1978).

**15. Regimul juridic al contrastaliilor.** În lipsă de prevederi contractuale diferite, contrastaliile devin exigibile și trebuie să fie plătite cu începere de la data confirmării documentelor pe baza cărora au fost calculate în portul de operare a navei de transport maritim. (Hotărârea C.A.B. nr. 181 din 16 iulie 1979).

**16. Contractul de vânzare internațională** poate să prevadă în mod valabil că nu va fi considerat ca timp de stali timpul pierdut din culpa cumpărătorului, din cauza întârzierii în deschiderea sau modificarea acreditivului pentru plata prețului mărfii. Dacă instanța arbitrală constată în fapt că s-a produs o asemenea întârziere din culpa cumpărătorului, vânzătorul este apărut de răspundere pentru zilele corespunzătoare de contrastalii. (Hotărârea C.A.B. nr. 33 din 28 octombrie 1970).

**17. Neîndeplinirea obligației asumate de armator prin contractul de navlosire, de a încălzi produsul transportat la o anumită temperatură, care să-i asigure fluiditatea necesară la refularea din tancurile navei, atrage răspunderea sa pentru depășirea timpului de descărcare convenit. În atare situație, armatorul nu este îndreptățit să ceară ca navlositorul să suporte contrastaliile din portul de destinație.** (Hotărârea C.A.B. nr. 7 din 19 februarie 1975).

**18. Staționarea navei în port peste timpul util de încărcare sau descărcare (timp de stali) se datorează culpei navlositorului — iar nu culpei agenției maritime (broker) care îl reprezintă în acel port — dacă potrivit contractului de agenturare (agency agreement) cel dintîi avea obligația, pe care nu și-a îndeplinit-o la timp de a plăti un avans din comisionul convenit agenției maritime înainte de plecarea navei în călătoria respectivă. În consecință, navlul plătit armatorului pe timpul suplimentar de staționare în port, conform contractului de time-charter, precum și costul combustibilului consumat de navă în interval cad în sarcina navlositorului, iar nu a agenției maritime din acel port** (Hotărârea nr. 3 din 12 ianuarie 1976).

**19. În condițiile unei vânzări internaționale cu clauza CIF sau C and F, care precizează printr-o clauză explicită că vânzătorul nu răspunde în nici un fel pentru întârzierea navei de transport pe care a angajat-o, survenită în portul de descărcare, cumpărătorul este obligat să restituie vânzătorului valoarea contrastaliilor calculate la destinație, pe care a refuzat să le plătească armatorului și au trebuit să fie avansate de vânzător, în calitatea sa de singura parte aflată în raporturi contractuale cu armatorul. Obligația de plată arătată subsistă în sarcina cumpărătorului chiar dacă deschisese, în scopul plății contrastaliilor din portul de destinație, un acreditiv de sine-stătător în favoarea vânzătorului, dar care nu a putut fi utilizat, deoarece expirase.** (Hotărârea C.A.B. nr. 110 din 12 aprilie 1978).

**20. În lipsa unor prevederi contractuale sau a unor instrucțiuni ale cumpărătorului referitor la modul de stivuire a mărfii pe navă, vânzătorul nu răspunde de contrastaliile calculate în portul de destinație, cauzate de unele di-**

ficulțăți de fapt în manipularea diferitelor loturi în cursul descărcării, dacă îmbarcarea încărcăturii și stivuirea ei s-au efectuat în portul de expediție în modul prescris de comandantul navei, în vederea asigurării tonajului. (Hotărârea C.A.B. nr. 26 din 16 ianuarie 1979).

21. Întârzierea navei, atât în portul de încărcare, cât și în portul de destinație, deoarece cumpărătorul nu a trimis utilajele necesare transportului paletizat, deși prin contractul de vânzare internațională s-a obligat să le pună la dispoziția vânzătorului, fiind consecința culpei sale, trebuie să suporte valoarea contrastalilor înregistrate ca rezultat al efectuării manuale a operațiilor de încărcare-descărcare. (Hotărârea C.A.B. nr. 184 din 24 iulie 1979).

**II. TRANSPORTURI FLUVIALE INTERNAȚIONALE DE MĂRFURI**

22. Neaplicarea Convenției internaționale de la Bruxelles din 1910 în transporturile dunărene de mărfuri. Convenția internațională pentru unificarea unor reguli în materie de abordaj, de asistență și salvare maritimă încheiată la Bruxelles la 23 septembrie 1910 și ratificată de România prin Decretul-Lege nr. 2291 din 17 ianuarie 1913, nu se

aplică în cazurile în care asistența sau salvarea unei nave a avut loc în apele fluviale dunărene, deoarece atât din titlul, cât și din cuprinsul Convenției rezultă că are de obiect numai navigația maritimă. (Hotărârea C.A.B. nr. 63 din 30 august 1974).

23. Domeniul de aplicare al Convenției internaționale de la Bratislava din 1955. Nefiind încheiată între statele dunărene riverane, ci numai de către societățile de navigație având naționalitatea acestor state, Convenția internațională privitoare la Condițiile generale de navlosire în transportul mărfurilor, încheiată inițial la Bratislava în 1955 și revizuită ultima dată în 1977, nu poate fi opusă, în Republica Socialistă România, decât întreprinderii de navigație NAVROM, care a semnat-o, dar nu și unul șantier naval cu personalitate juridică din țară, referitor la o navă pe care acesta a construit-o pentru un beneficiar din străinătate și care se afla într-un marș de probă pe Dunăre la data înregistrării prejudiciului. (Hotărârea C.A.B. nr. 63 din 30 august 1974).

Grupaj realizat de  
dr. O. CĂPĂȚINA

**conjunctura pe piețele valutare și de capital**

**Evoluția dobânzilor**

Având în vedere implicațiile vaste pe care le-a avut și le are nivelul ridicat al dobânzilor asupra întregii activități de comerț exterior, în general asupra economiei mondiale, urmărirea tendințelor care se înregistrează pe piețele de capital a devenit un factor de maximă importanță pentru desfășurarea unor relații economice externe eficiente.

Prezentăm în continuare principalele tendințe ale evoluției dobânzilor în 1981, care constituie punctul de pornire în aprecierea perspectivelor pentru acest an.

**EVOLUȚIA RATEI DOBÂNZILOR PREFERENȚIALE ÎN S.U.A. ÎN ANUL 1981**

După ce a atins un nivel record în Iulie-august a.c., rata dobânzilor preferențiale (considerată dobânda cea mai

reprezentativă pentru piața capitalurilor din S.U.A. și pentru creditele în dolari) a înregistrat o tendință treptată de scădere spre sfârșitul lui 1981; declinul dobânzilor preferențiale a fost însoțit de o evoluție similară a ratei dobânzilor la celelalte tipuri de credite practicate în

Sfârșitul lunii	ianuarie	martie	iulie	octombrie	decembrie
Rata dobânzilor	19,5	17,0	21,0	17,5	16

S.U.A. Scăderea ratei dobânzilor în S.U.A. a continuat în primele săptămâni din 1982 până la un nivel de 15 la sută a nivelului dobânzilor preferențiale. Ca urmare a împrumuturilor masive pe care le-a lansat guvernul federal pentru finanțarea deficitului bugetar, nivelul dobânzilor în S.U.A. a început din nou să crească din februarie a.c. Dar asupra evoluției din 1982 vom reveni pe larg într-un articol viitor.

**RATA DOBÂNZILOR ÎN PRINCIPALELE ȚĂRI CAPITALISTE DEZVOLTATE (NOIEMBRIE—DECEMBRIE 1981)**

Tipul de credit	Țara						
	S.U.A.	Anglia	Franța	R.F. Germania	Elveția	Italia	Japonia
a. Rata dobânzii la depozitele bancare la vedere	14	12	16	11	3,5	20,1	7,4
b. Rata dobânzii la depozitele bancare la termen (3 luni)	12,8	14,9	15,9	10,4	9,7	10,7	4,2
c. Rata dobânzii la creditele bancare preferențiale*)	17,0	16,0	14,5	14,0	12,5	23,0	6,7
d. Rata dobânzii la obligațiunile guvernamentale pe termen lung	14,1	15,9	16,4	10,0	21,3	6,1	8,3

\*) Creditele preferențiale sînt credite pe termen scurt acordate de băncile comerciale clienților lor de bonitate certă. Rata dobânzilor preferențiale constituie nivelul minim al dobânzilor la creditele acordate de băncile respective.

**RATA DOBÎNZILOR LA DEPOZITELE BANCARE  
IN EUROVALUTE (IN NOIEMBRIE—DECEMBRIE 1981)**

	1 lună	3 luni	6 luni	12 luni
Eurodolari	14,6	15,0	15,5	15,5
Euromărci vest-germane	11,1	11,3	11,0	11,0
Eurofranci elvețieni	10,0	10,3	10,2	9,5

Eurovalutele sînt capitaluri private exprimate în diferite monede, care circulă în afara granițelor naționale ale țărilor emitente.

Piața eurovalutelor este o piață de capitaluri, pe care acționează bănci comerciale private cu activitate internațională; acestea primesc depozite de la diferiți deținători de fonduri (corporații multinaționale, țări exportatoare de petrol etc.) și acordă credite pe termen scurt și lung diverșilor solicitanți (întreprinderi, țări cu deficite ale bilanțelor de plăți etc.).

Rata dobînzilor la creditele acordate de bănci în eurovalute este superioară cu o anumită marjă (de pînă la 1—2 procente) față de rata dobînzilor plătite la depozite.

**RATA DOBÎNZILOR LA CREDITELE BANCARE  
PENTRU IMPORTURILE DE MARFĂ CURENTĂ  
(NOIEMBRIE 1981)**

S.U.A.	(6 luni)	17,3 la sută
R. F. Germania	(6 luni)	10—12,5 la sută
Franța	(6 luni)	12,7—13 la sută
Anglia	(6 luni)	16,0—17,0 la sută
Italia	(12 luni)	15,0—19,0 la sută

**ACORDUL O.C.D.E. PRIVIND DOBÎNZILE LA CRE-  
DITELE DE EXPORT**

La 7 noiembrie 1981 s-a semnat la Paris între cele 23 țări membre O.C.D.E. acordul cu privire la nivelul minim al dobînzilor la creditele de export, care va fi diferențiat după cum urmează:

- 10,0 la sută pentru țările sărace;
- 10,5—11 la sută pentru țările mediu dezvoltate;
- 11,0—11,25 la sută pentru țările dezvoltate.

S-a procedat, astfel, la o majorare cu 2,25—2,50 la sută a ratei dobînzilor menționate.

La insistența Japoniei s-a admis ca rata minimă a dobînzii la creditele de export exprimate în yenii japonezi să fie de 9,25 la sută pe an.

Creditele de export prevăzute de acord sînt cele acordate sau garantate de instituțiile guvernamentale din țările O.C.D.E., diverșilor solicitanți externi (întreprinderi, agenții guvernamentale) pentru importul de marfă din țara creditoare.

Acordul a intrat în vigoare la 16 noiembrie 1981 pentru o perioadă de 6 luni, după care țările O.C.D.E. se vor întruni din nou în vederea revizuirii lui.

**RATA DOBÎNZII LA CREDITELE B.I.R.D**

Banca Mondială a majorat treptat în ultimii ani, cu aproape 4 procente, rata dobînzii la creditele pe care le acordă, ultimul nivel din septembrie 1981 fiind de 11,6 la sută.

M. ISĂRESCU

**NIVELURILE RECORD ALE DOBÎNZILOR IN PERIOADA 1973—1981 (%)**

Tipul creditului	Perioada	Nivelul din luna cînd s-a înregistrat recordul perioadei						
		S.U.A.	Japonia	R.F.G.	Franța	Anglia	Italia	Elveția
Pe termen scurt	1973—1975	11,9	16,9	14,8	14,8	16,3	18,0	6,0
	1976—1978	11,0	7,7	5,1	11,0	15,4	20,5	3,5
	1979—1981*)	13,2	12,7	14,5	13,3	18,6	19,7	8,0
Pe termen lung	1973—1975	9,3	10,9	10,7	11,5	17,4	12,7	7,9
	1980—1981	14,3	10,3	10,3	15,0	14,7	18,9	5,5

\*) Pînă în aprilie 1981.

**Particularități de marketing ale țărilor  
in curs de dezvoltare din Asia**

3. Regiune cu suprafață și populație mare, Asia reprezintă o piață potențială uriașă. Țările în curs de dezvoltare din zonă sînt însă confruntate cu serioase probleme economice și sociale, au capacitate de absorbție efectivă destul de redusă, în multe cazuri, care derivă atît din economiile naționale încă puțin diversificate (cu unele excepții) cît și din resursele financiare reduse. În consecință, apar mari necesități de credite pentru bunurile importate de aceste țări și asistență financiară externă substanțială.

Implicațiile asupra activităților de marketing sînt puternice, în această zonă apărînd o serie de practici ce o deosebesc de alte regiuni în curs de dezvoltare.

**Distribuția** are ca principală caracteristică marea eterogenitate a rețelelor de comercializare cu diferențieri accentuate de la o țară la alta, avînd numitor comun exis-

tența unui mare număr de firme particulare mici și foarte mici.

Rețelele de desfacere proprii ale exportatorilor există și pe aceste piețe dar, de regulă, se apelează la agenții locali pentru tratative și comercializare. Ei colectează comenzile micilor cumpărători, putînd negocia contracte mai substanțiale. Întrucît lucrează pe bază de comision, aceasta a devenit un important instrument în adjudecarea contractelor, ajugîndu-se să se perceapă pînă la 8—12 la sută din valoarea vînzărilor.

Numeroasele variante de distribuție ce pot fi utilizate în regiune pot fi grupate în două mari categorii: rețele de distribuție ale exportatorilor și rețele organizate în colaborare cu cele locale.

**Rețelele de desfacere ale exportatorilor** cuprind filiale pentru importul și comercializarea mărfurilor fabricate de companiile mamă și filiale ale companiilor producătoare străine care importă materii prime, semifabricate, componente pentru operațiuni de producție locale.

Legislația țărilor din regiune permițînd accesul capitalului străin, ușurează uneori înființarea de către firmele străine a unor organizații locale de import și comerciali-

zare proprii. Astfel, au procedat „Siemens“, care a înființat „Siemens Pakistan Engineering Co. Ltd.“, „Phillips“ (Phillips Electric Pakistan Co. Ltd.) și alte firme din țări capitaliste dezvoltate.

Organizarea comercializării în colaborare cu rețelele de distribuție locale are în vedere conlucrarea cu agenții locali, înființarea unor societăți ce trebuie indigenizate (în India, Indonezia) participarea la societăți existente sau constituirea unor societăți mixte, aproape toate țările din zonă permițând investițiile străine. Elementul central al canalelor de distribuție îl constituie importatorii care pot fi statul sau agenții de stat, diverse firme particulare autohtone sau străine.

Criteriul operațiilor efectuate permite împărțirea numeroșilor importatori în :

— importatori direcți sau propriu-zisi care achiziționează produsele necesare populației și consumatorilor industriali care nu sînt autorizați să efectueze importuri; asemenea importatori pot fi comercianți (angroșiști) pentru bunuri de consum, unele materii prime și utilaje, consumatori industriali (producători și importatori în același timp) sau diverși alți importatori (fermieri, instituții, spitale, prestatori de servicii etc.);

— importatori împuterniciți ce acționează ca agenți ai importatorilor direcți indigeni sau ca reprezentanți ai firmelor străine;

— exportatori înregistrați, incluzînd companiile care au fost astfel certificate și efectuează importuri.

Marea varietate de canale de desfacere fragmentează puternic drumul mărfurilor spre consumatori, dificultăți suplimentare derivînd din distanțele mari între piețele din zonă și cele exportatoare și chiar din interiorul țărilor, unde suportul logistic este slab dezvoltat și organizat ca și datorită fragmentării cererii care reclamă partizi mici de mărfuri.

În consecință, înființarea unor depozite care să acopere zone mari și să faciliteze distribuția rapidă în partizi mici, finanțarea unor rețele de transport sînt cerințe obiective pentru crearea unei mobilități corespunzătoare a mărfurilor, evitarea înfrîngerilor în livrări, asigurarea unor prezențe de durată pe piețele locale.

În domeniul acțiunilor promoționale apar, de asemenea, numeroase particularități.

Principala cale de stabilire a contactelor cu importatorii din zonă rămîne a vizitelor partenerilor externi pentru toate mărfurile comercializate, investigarea pieței, inițierea unor acțiuni de cooperare etc. Japonia constituie exemplul elocvent în această privință, utilizînd voiajori comerciali permanenți.

Alături de această modalitate se înscriu participarea internă la târgurile, expozițiile și mai ales, la licitațiile internaționale din zonă și, cu puternice efecte asupra stimulării schimburilor, acordarea de facilități partenerilor locali (reduceri de preț, rabaturi de cantități etc., ajungîndu-se pînă la rabat în mostre).

Serviciile constituie o problemă cu efecte puternice asupra competitivității ofertei, dacă se rezolvă prompt și complet două categorii de elemente: gama lor care trebuie să fie foarte largă, mergînd de la perioada de garanție, piese de schimb, reparații etc. pînă la furnizarea know-how-ului asupra montării, utilizării și specialiștilor necesari în acest scop, calificarea cadrelor autohtone și, respectiv, asigurarea unei baze tehnico-materiale corespunzătoare, inexistentă sau puțin organizată și dotată în majoritatea cazurilor, ceea ce implică investiții efective pentru construirea unor rețele de service, depozite de piese de schimb.

Teren propice pentru dezvoltarea relațiilor economice cu țările asiatice se dovedește a fi cooperarea economică în numeroase domenii și sub multiple forme (construirea de obiective economice, livrări de know-how, engineering, construirea de societăți mixte comerciale etc.).

Invingerea unor dificultăți în realizarea schimburilor comerciale comportă și utilizarea unor tehnici specifice care să nu implice efort valutar (barter, compensații etc.), participarea la băncile de dezvoltare din zonă, efectuarea

unor investiții de capital. Este evident că, pentru a fi eficiente pentru țările din zonă, investițiile străine trebuie să fie efectuate în domenii de interes pentru ele, nu numai pentru investitori. Faptul că din investițiile străine realizate în țările în curs de dezvoltare din Asia în perioada 1961—1975 aproximativ 50 la sută au fost concentrate într-o singură țară, nu este de natură să omogenizeze dezvoltarea din întreaga zonă. De asemenea, gradul mare de concentrare a surselor de investiție (Japonia și S.U.A. deținînd peste 60 la sută) accentuează dependența de anumite piețe străine.

Victor DANCIU

## Noțiuni, termeni, operațiuni

### Tranzacții comerciale legate

În literatura de specialitate tehnica tranzacțiilor comerciale legate este tratată sporadic, iar cînd se fac referiri, de cele mai multe ori acestea sînt de ordin general.

Această tehnică se impune cu atît mai mult a fi studiată, cu cît în comerțul dintre țările socialiste și cele capitaliste acest tip de tranzacții a cunoscut și cunoaște o puternică dezvoltare. Trebuie menționat totodată, că se observă un interes deosebit pentru tranzacțiile comerciale legate sub diversele lor forme și pe alte fluxuri ale comerțului mondial, cum ar fi cele între țările în curs de dezvoltare, dintre țările socialiste și cele în curs de dezvoltare, dintre țările capitaliste dezvoltate și cele în curs de dezvoltare.

Interesul crescînd se explică prin efectele negative asupra comerțului clasic a unor fenomene cum ar fi: instabilitatea sistemului monetar, inflația, lipsa mijloacelor de plată, nivelul ridicat al dobînzilor, riscurile financiar-valutare, flotarea generalizată a valurilor etc.

În aceste condiții, tranzacțiile comerciale legate oferă un cadru mult mai stabil, prezentînd avantaje multiple privind realizarea unor importuri fără eforturi valutare, eliminarea riscurilor de vinzare și deci, promovarea unor exporturi, diversificarea gamei sortimentale a mărfurilor importate pentru piața internă, realizarea unor operațiuni de aport valutar etc.

Unele greutăți în dezvoltarea comerțului prin tranzacții legate, considerăm că pot fi înlăturate prin realizarea de operațiuni triunghiulare.

În clasificarea tranzacțiilor comerciale legate (compensații, contrapartide, tranzacții paralele, barter etc.), trebuie avute în vedere anumite aspecte particulare care le delimitează și anume:

- nivelul la care are loc un asemenea angajament, și deci, numărul de participanți;
- modul cum circulă documentele de plată;
- valorile celor două partide de mărfuri;
- necesitatea sau nu a facturării;
- dacă este necesar sau nu un anumit sistem de garanții bancare al tipului respectiv de tranzacție legată;
- destinația soldului final într-un astfel de angajament;
- posibilitatea sau imposibilitatea efectuării unor tranzacții de aport valutar în baza unor asemenea aranjamente.

Prezentăm, în continuare, cîteva considerații referitoare la o formă aparte a tranzacțiilor comerciale legate și anume „barterul“ (de la englezul barter = a face schimb, troc), mai precis a tehnicii de barter back to back, și cum poate fi obținut dintr-un astfel de aranjament aport valutar.

Avantajele pentru întreprinderile importatoare ar fi:

- import fără plată în devize libere;
- plata în moneda națională (lei);
- rapiditatea rotației mijloacelor financiare investite;
- reducerea substanțială a cheltuielilor financiare.

Pentru întreprinderile exportatoare avantajele utilizării acestei tehnici ar fi:

- accesul la mai multe piețe de desfacere;
- eliminarea riscului de vânzare;
- linie directă de credit cu clientul;
- rapiditatea rotației mijloacelor financiare investite și reducerea cheltuielilor financiare;
- încasarea anticipată în lei a contravalorii mărfurilor destinate exportului.

Baza de funcționare a acestei tehnici este următoarea:

1. **Contractul cadru inter-schimb** (barter back to back), reprezintă cadrul pentru toate operațiunile de schimb de marfă și servicii și are la bază principiul de compensare între parteneri cu o cantitate de marfă egală valoric într-o perioadă de timp determinată.

În contract trebuie să se indice:

- partenerii (operatorul național și corespondentul străin);
- specificația detaliată a mărfurilor, obiectul inter-schimbului stabilit direct de parteneri;
- valoarea contractului;
- data bilanțului pentru determinarea soldului.

2. **Reglementările externe de compensare** — compensarea se face prin documente de export, documente de import din partea operatorului național (BRCE) cu documente corespunzătoare din partea corespondentului străin (bancă străină corespondentă BRCE).

3. **Reglementările interne (în lei)** — plata efectuată de importatorul-beneficiar la operatorul național (B.R.C.E.) este utilizată pentru plata producătorului exportator.

4. **Destinația soldului.** Soldul apare în baza contractului de barter la data bilanțului (sold ce se formează în contingente). Aceste solduri pot fi utilizate în tranzacțiile de aport valutar. Poate apărea și sold în afara contingentelor de mărfuri, dacă se folosește barterul într-un schimb de mărfuri neprevăzut în contractul cadru, când există, de asemenea, posibilitatea realizării unor tranzacții de aport valutar.

Părțile care concurează la realizarea acestui aranjament sînt: operatorul național (BRCE), corespondentul străin (bancă corespondentă și agreată BRCE), importatorul și exportatorul.

**Operatorul național** îndeplinește următoarele funcții:

- funcții principale:
  - formarea bugetului import-export în cadrul obiectului schimbului;
  - garantează plată la export și import;
  - efectuează regulat încasările și plățile;
  - stabilește destinația soldului;
  - coordonează centralizat tranzacțiile în compensare;
  - controlează derularea operațiunilor din barter prin documente.

● funcții secundare:

- sprijină aceste tranzacții în țară;
- coordonează realizarea operațiunilor de aport valutar

**Corespondentul străin:** este corespondentul operatorului național cu toate funcțiile respective. Pentru aceste tranzacții sînt indicate: consorții, firme de stat, organizații comerciale, financiare, societăți mixte, producători direcți etc., deoarece este posibil să apară și barter pentru un singur schimb.

**Importatorul:** tratează importul și semnează contractul; dă garanția bancară în favoarea operatorului național pentru plata în termenul prevăzut în contractul său de import.

**Exportatorul:** stabilește cu operatorul național derularea exportului pînă la destinație; negociază și semnează contractul de vânzare.

Potrivit contractului cadru de barter care stabilește un anumit nivel valoric și o anumită specificație de mărfuri, convenită de părți, are loc schimbul de garanții bancare. Astfel operatorul național și corespondentul străin schimbă reciproc cite o garanție globală, transferabilă și divizibilă la nivelul valoric al barterului. La momentul începerii livrărilor importatorii din fiecare țară parteneră la barter garantează plata la nivelul valoric al importului respectiv, iar exportatorilor respectivi li se ga-

rantează primirea contravalorii mărfurilor exportate. În acest fel fiecare parte participantă la aranjamentul de barter este asigurată financiar în cadrul relațiilor contractuale respective.

Exemplu: Dacă o firmă străină exportatoare, participantă la barter, exportă o marfă prevăzută în acordul de barter, la o valoare totală de 500 dolari, atunci aceasta va primi contravaloarea mărfii românești exportate în franci francezi (presupunind că partenerul străin este din Franța). În același timp întreprinderea românească importatoare va vîrși la BRCE contravaloarea mărfii importate în lei, care constituie sursa pentru plata întreprinderii românești exportatoare.

În urma schimburilor de mărfuri care au loc în cadrul barterului la un moment dat pentru una din părți poate apărea un sold activ (sold pasiv pentru cealaltă parte) și care nu mai poate fi echilibrat întrucît nu mai există interese pentru partea activă în preluarea mărfurilor stipulate în acordul de barter.

În această situație există două soluții:

a) transmiterea soldului activ la un alt corespondent cu care există de asemenea, un acord de barter, firma exportatoare livrînd unei firme dintr-o țară terță, indicată de operatorii naționali.

Acest gen de operațiune anulează aglio și disagio la re-exportul mărfii, neexistînd posibilitatea realizării de aport valutar, înregistrările făcîndu-se la aceleași valori.

b) transformarea unui sold activ rezultat dintr-un barter în sursă de aport valutar.

Mecanismul de funcționare este următorul:

1. Întreprinderea importatoare, parteneră la barter, are un sold activ la operatorul național (BRCE): + 300 dolari.

2. Firma străină exportatoare, parteneră la barter, are un sold pasiv la operatorul național (banca străină corespondentă BRCE): - 300 dolari.

3. Contract comercial de export: valoare 350 dolari.

4. Cumpărătorul final, ordonează băncii sale deschiderea unui acreditiv în valoare de 350 dolari domiciliat la BRCE.

5. Banca străină avizează BRCE, despre deschiderea L/C.

6. BRCE avizează întreprinderea importatoare despre deschiderea L/C în favoarea sa - valoare 350 dolari.

7. Firma străină, parteneră la barter și debitoare, livrează marfa.

8. Avizează banca sa și stinge soldul pasiv de 300 dolari.

9. Banca străină corespondentă debitează contul BRCE cu suma de 300 dolari, echilibrînd barterul; plătește în monea locală firma exportatoare din vîrsămîntul anterior al importatorilor.

10. Întreprinderea importatoare livrează marfa conform L/C.

11. Prezintă documentele la BRCE.

12. BRCE - operatorul național - reține suma de 300 dolari pentru plata în moneda națională a exportatorilor români și creditează contul întreprinderii importatoare cu suma de 50 dolari - aport valutar; remite documentele băncii terțe corespondente care o creditează.

13. Banca terță corespondentă remite documentele cumpărătorului final și îl debitează.

dr. Dan VOICULESAI  
ec. Lazăr MIHAI

## Restructurări în producția și comerțul mondial

### Industria automobilelor

2. Referindu-ne în primul rînd la Japonia, trebuie arătat că marile firme producătoare de autoturisme din această țară au trecut la realizarea unui vast program investițional care vizează extinderea activității lor atît în țară cît și în străinătate.

Astfel, în perioada 1981-1983, primele 10 firme constructoare de autovehicule din Japonia vor investi cca. 24

miliarde dolari în sectorul producției de autoturisme. O mare parte a acestor investiții va fi destinată finanțării acțiunilor de cooperare în străinătate, în principal în S.U.A. și Europa de Vest. În acest context poate fi menționată firma „HONDA MOTOR Co.”, care începând cu 1982 va asambla autoturisme în S.U.A. Firma japoneză a început în 1981 construcția unei linii de montaj în orașul Columbus — statul Ohio, linie care urmează să intre în funcțiune în 1982 și care va avea o capacitate de producție lunară de 10 000 autoturisme de mic litraj. Investițiile destinate acestui proiect sînt estimate la cca. 200 milioane dolari. „HONDA” este prima firmă japoneză constructoare de autoturisme care înființează o unitate de producție în S.U.A. În stadiu de finalizare sînt și tratativele dintre firma japoneză „TOYOTA” și firma nord-americană „FORD”, privind înființarea unei societăți mixte de producție în S.U.A., cu o capacitate anuală de 400 000—500 000 autoturisme de mic litraj de tipul „subcompact”. Se așteaptă ca în viitorul apropiat și alți producători japonezi să anunțe proiecte asemănătoare.

O activitate similară desfășoară firmele japoneze și în Europa de Vest, unde multe acorduri au fost sau sînt în curs de perfectare cu firmele europene constructoare de autoturisme. În acest sens pot fi menționate acordurile firmei japoneze „NISSAN” cu firmele vest-europene „ALFA ROMEO” din Italia și „VOLKSWAGEN” din R.F.G. Prin acordul semnat cu „ALFA ROMEO” se prevede fabricarea în Italia a 60 000 buc. autoturisme pe an dintr-un nou model (ARNA-1), jumătate din producție urmînd a fi destinată pieței japoneze. Firma „NISSAN”, al doilea mare producător de autoturisme din Japonia, va investi în noua întreprindere mixtă cca. 14,5 milioane dolari și va furniza caroseria noului model, în timp ce „ALFA ROMEO” va furniza motorul ca și diverse alte componente.

În baza înțelegerii încheiate cu firma „VOLKSWAGEN”, concernul „NISSAN” va fabrica în Japonia, începînd cu anul 1983, un nou model de autoturism „VOLKSWAGEN-SANTANA”. Firma vest-germană va livra în Japonia motorul, cutia de viteze și transmisia, partea japoneză urmînd să asigure restul componentelor. Producția acestor modele se va cifra la 60 000 buc. pe an în 1983, urmînd să ajungă la 120 000 buc. pe an în 1987.

Trecînd la firmele americane trebuie menționat că principalii furnizori din S.U.A. („GENERAL MOTORS”, „FORD” și „CHRYSLER”) și-au anunțat intenția de a investi pînă în 1990 cifra de 80 miliarde dolari pentru redimensionarea și modernizarea producției autovehiculelor, în principal pentru producția pe scară largă de autoturisme de mic litraj.

În vederea grăbirii procesului de asimilare a mașinilor mici, cu minimum de efort financiar, firmele americane au și început cooperarea cu producătorii europeni de autoturisme cu cilindrul mică. În afară de firma „VOLKSWAGEN”, care produce deja în S.U.A. cca. 40 000 autoturisme pe an și alte firme vest-europene au început să producă sau sînt într-un stadiu avansat de tratative cu firmele similare, nord-americane, pentru fabricarea sau asamblarea de autoturisme în S.U.A. Astfel, firma „AMERICAN MOTOR CORP” assemblează în S.U.A. autoturismele „RENAULT 5”. Firma „CHRYSLER” negociază cu firma „PEUGEOT” — Franța, montarea în S.U.A. a unui autoturism de tipul „compact”, cu cilindrul mică, în contrapartidă cu montarea în Franța de autoturisme de teren (tip „JEEP”), destinate pieței europene.

O largă cooperare internațională este în curs de a perfectă și firma „GENERAL MOTORS” cu filialele sale din străinătate. Astfel, transmisia pe față pentru noul model de „OPEL ASCONA” (ca și pentru modelul englezesc „VAUXHALL CAVALIER”) va fi fabricată în Japonia după proiectul firmei „OPEL” din R.F.G.

Firmele americane au, de asemenea, în vedere și cooperarea cu firmele japoneze la fabricarea autoturismelor de mic litraj, după cum s-a arătat mai sus.

O activitate investițională susținută desfășoară și firmele vest-europene. Astfel, principalele firme vest-europene au alocat sume importante pentru modernizarea in-

dustriei auto. În acest sens poate fi menționată firma „VOLKSWAGEN”, care în perioada 1979—1982 va investi numai în R.F.G. suma de 10 miliarde mărci, în special în sectorul liniilor de montaj care utilizează roboți acționați prin calculator. Firma „VOLKSWAGEN” acordă, de asemenea, o atenție deosebită investițiilor sale în străinătate.

Astfel, în afara investițiilor de la filiala sa din Brazilia, grupul „VOLKSWAGEN” construiește în prezent în S.U.A. o nouă linie de asamblat autoturisme pentru care a investit suma de 500 milioane mărci. Investițiile firmei „VOLKSWAGEN” în America de Nord (S.U.A. și Mexic) se vor cifra în perioada 1981—1983 la 13 miliarde mărci.

Grupul „DAIMLER BENZ” construiește în prezent două uzine în R.F.G. pentru producerea unui nou model de autoturism „MERCEDES”. Noul model se încadrează în importantul program de investiții pe 5 ani, în valoare de 10 miliarde mărci al grupului „DAIMLER BENZ”, care prevede creșterea producției de autoturisme de la actualul nivel de 430 000 bucăți pe an, la 550 000 bucăți pe an în 1985.

Programul de investiții al firmei „BMW” pentru perioada 1979—1984 prevede suma de 4,5 miliarde mărci. Firma „BMW” intenționează să-și mărească producția în principală sa uzină din R.F.G., de la 650 autoturisme pe zi, în prezent, la 1 000 buc. pe zi în 1985—1986, fapt pentru care va investi suma de 2 miliarde mărci. Firma „BMW” construiește, de asemenea, în prezent, în Austria, o uzină care va produce, începînd cu 1982, pentru prima dată la „BMW”, motoare Diesel pentru autoturisme. „BMW” a încheiat deja un contract cu grupul „FORD” pentru livrarea în S.U.A. a peste 190 000 motoare Diesel.

În Italia, firma „FIAT” s-a lansat într-un program de investiții în valoare de 4,8 miliarde dolari pe perioada 1980—1985, avînd ca obiectiv o restructurare masivă a producției sale. În cadrul acestui program, firma „FIAT” intenționează să-și majoreze producția, trecînd însă de la cele 8 tipuri actuale la 4 tipuri de concepție nouă.

Și alte firme vest-europene au în vedere proiecte de investiții similare.

Vom menționa aici și faptul că întreprinderea de comerț exterior „AVTOEXPORT” din U.R.S.S. a încheiat în 1980 un contract cu firma „PORSCHE” din R.F.G. pentru fabricarea, începînd cu anul 1982, a două noi modele de autoturisme tip „LADA”, cu tracțiunea pe față, după concepția firmei vest-germane.

Autoturismele produse după modelul firmei „PORSCHE” vor fi destinate, în principal, pieței externe.

A. DOBRESCU

## Turism Internațional

### Cooperarea economică internațională în dezvoltarea turismului

● În Bulgaria la Sofia, pe litoralul Mării Negre și în alte stațiuni balneare se vor construi hoteluri de către firme austriece în cadrul unui credit de 2 miliarde șilingi acordat Bulgariei de către Austria. Contractul care a început să se desfășoare încă din 1981, mai prevede livrarea de telecabine, teleschiuri, instalații de aer condiționat. Un acord asemănător a fost încheiat de Austria cu Ungaria. Construcția de complexe de tratament împreună cu firme suedeze și din alte țări au condus la o creștere importantă a numărului de turiști vest-europeni în Bulgaria.

● Între grupul maghiar Danubius și firma austriacă Österreichische Spielbanken Consulting A.G. s-a realizat o cooperare privind deschiderea la Budapesta a unui ca-



tinou în incinta hotelului Danubius-Hilton. Deschiderea canalului în una din unitățile rețelei Hilton vizează stimularea fluxurilor turistice nord-americane către cele douăări partenere.

● În Polonia s-au realizat prin cooperare internațională construcții de hoteluri după cum urmează: cu firme suedeze — 3 hoteluri, cu firme iugoslave — 1; cu firme franceze — 4 (la Cracovia). Firme britanice urmează să construiască 2 hoteluri pe litoral, iar firme finlandeze 2 hoteluri de categorie superioară (Katowice și Wrocław) și două hoteluri.

● Prin cooperare între R.P. Chineză și Australia s-au realizat un lanț de moteluri în regiuni turistice din nordul și sudul R. P. Chineze în valoare de peste 20 miliarde dolari. De asemenea, Japan Air Liner, prin filiala sa J.A.L. Development Co, va construi o serie de hoteluri de cat. I în R.P. Chineză, în principalele orașe și centre regionale. În primii 10 ani conducerea unităților ca și pregătirea personalului este asigurată de J.A.L.

● Trei firme finlandeze: Polar, Lemminkainen și Haka, împreună cu o firmă nord-americană — Tower Int. (finanțatoare) realizează proiectul construirii unui hotel de 1000 de locuri la Leningrad, beneficiar fiind organizația sovietică de turism „Inturist”.

● Un consorțiu de firme franceze au semnat la Beijing cu China Travel Service, un acord de colaborare privind proiectarea, finanțarea, construirea și exploatarea unor hoteluri de clasă internațională. Acorduri similare se desășoară cu grupurile: Intercontinental, Sheraton, Holiday Inn, Amherst, Hyatt.

● În Uniunea Sovietică au fost antrenate în construirea de bază materială turistică firme din Franța, Iugoslavia și Suedia.

● Antrepriza românească de construcții în străinătate ARCOM a construit în R.F. Germania, la Trawemünde un complex hotelier de mare capacitate.

● Pentru a înlesni legăturile turistice între Anglia și Polonia s-a luat inițiativa construirii în Polonia a două ferry-boat-uri „Pomerania” și „Silezia” care să lege coasta poloneză de Anglia. „Pomerania” poate transporta 1000 de pasageri și 270 de autoturisme, având totodată punți de promenadă, restaurant cu 200 de locuri, bar, braserie cu 200 locuri, bar de noapte cu 100 de locuri, două săli de conferințe, cinematograful, aer condiționat.

● Iugoslavia va construi autostrăzi în 4 regiuni. În cadrul unui proiect finanțat de Banca Mondială, în valoare de 785 milioane dolari.

● Agenția de închirieri de automobile Hertz este reprezentată în Polonia de Agenția de turism „Orbis” cu stații de închiriere în Varșovia (aeroport), Katowice, Lodz și alte orașe mari, iar în Ungaria de Agenția „Fotaxi” cu stații la Budapesta (aeroport), Balatonfüred, Debrecin și Sopron. Convenții similare există cu R.D. Germană și R. S. Cehoslovacă.

Redactor coordonator : dr. Ioan GEORGESCU

ăsfoidn prin dosare

## Cum tratăm cererile de ofertă ?

Printre operațiunile precontractuale și activitatea de comerț exterior o importanță deosebită o prezintă cererile de ofertă. Fiind o formă de manifestare a intenției partenerilor externi de a încheia contracte comerciale internaționale, este imperios necesar ca cererile de ofertă să fie tratate cu toată atenția și **operativitatea impusă de unul din imperatiile comerțului internațional — certitatea operațiunilor.**

Rezolvarea cu promptitudine a cererilor de oferte de export și a corespondenței privind relațiile economice externe, constituie o obligație pentru ministerele economice, celelalte organe de stat și obștești, și, în special, pentru întreprinderile de comerț exterior, în colaborare cu unitățile producătoare de mărfuri pentru export. Acestea au obligația, potrivit Decretului nr. 215/1973, să dea curs cererilor de ofertă primite din partea firmelor străine și să emită decizii în vederea încheierii contractului de vânzare. Actul normativ amintit prevede expres că cererile de ofertă pot fi refuzate dacă există cauze obiective, cu aprobarea ministrului coordonator. Pentru cererile de ofertă privind produsele manufacturate (instalații, mașini, utilaje, textile etc. altele asemenea mărfuri) cu o valoare mai mare de 500 000 lei valută pentru produsele generale cu o valoare mai mare de 2 milioane lei valută, unitățile pot refuza emiterea

ofertei, numai cu aprobarea Ministerului Comerțului Exterior și Cooperării Economice Internaționale.

Decretul amintit conține reglementări precise și cu privire la termenele în care trebuie soluționate cererile de ofertă. Astfel, termenul de răspuns la cererile de ofertă este fixat la 15 zile de la primirea lor. În situația când cererea de ofertă nu poate fi soluționată în acest termen, unitățile care au primit cererea sunt obligate ca, înăuntrul acestui termen, să dea un răspuns intermediar solicitantului extern, precizând termenul în care vor putea să rezolve cererea de ofertă. Același termen este stabilit și pentru rezolvarea corespondenței care necesită un răspuns către partenerii externi, dacă, prin convenții internaționale la care statul nostru este parte sau prin acorduri sau convenții încheiate de unitățile în cauză, nu au fost stabilite alte reglementări.

Așadar, reglementările privind modul de tratare a cererilor de ofertă sunt clare. Se aplică însă în toate cazurile? Un anume dosar pe care l-am răsfoit ne-a dat un răspuns negativ. Iată ce ne-a dezvăluit dosarul în cauză. Un partener extern a remis unei întreprinderi de comerț exterior o cerere de ofertă care conținea, în anexă, toate caracteristicile tehnice ale unui anumit produs sofisticat din domeniul construcțiilor de mașini, pe care dorea să-l cumpere. Cererea de

ofertă a fost remisă, de îndată, întreprinderii care avea în profilul ei de fabricație produse similare. Primind cererea, redactată în limba străină întreprinderii producătoare i-au trebuit câteva săptămâni să o traducă. Explicația? În localitatea unde își avea sediul, nu exista un lingvist cu cunoștințe de specialitate, care să dea o interpretare exactă caietului de sarcini complex, atașat la cererea de ofertă. Ca urmare, răspunsul dat partenerului extern a întârziat considerabil, iar interesul acestuia pentru încheierea contractului a scăzut.

Cazul amintit, care poate nu este singular, ridică o problemă de principiu: Nu ar fi mai bine dacă cererile de ofertă primite de la partenerii externi să fie traduse operativ de către întreprinderile de comerț exterior, după care să fie remise întreprinderilor producătoare, în limba română?

Răspunsul trebuie căutat în obligațiile ce revin întreprinderilor de comerț exterior din contractul economic de comision pentru export încheiat cu întreprinderile producătoare. Din păcate, aceste contracte nu conțin clauze adecvate privind modul de transmitere a cererilor de ofertă și în sarcina cui revine obligația de traducere; ca urmare, consecințele sunt de genul celei expuse mai sus.

Față de importanța pe care o prezintă problema pusă în discuție, credem că ea trebuie să-și găsească cât mai urgent o rezolvare corespunzătoare.

DALEX

# UNELE SARCINI ALE ORGANIZAȚIILOR SOCIALISTE ÎN LEGĂTURĂ CU ASIGURĂRILE AUTO

Prin «Decretul nr. 471/1971 cu privire la asigurările de stat», devenit Legea nr. 19/1972, s-a introdus asigurarea prin efectul legii de răspundere civilă pentru pagubele produse prin accidente de autovehicule. În baza acestei asigurări Administrația Asigurărilor de Stat a preluat obligația materială, financiară, pe care o au deținătorii de autovehicule de a repara prejudiciile produse terțelor persoane în cazurile în care au răspundere civilă pentru accidente de autovehicule produse pe teritoriul R.S. România. În cadrul acestui Decret, la titlul II, capitolul III, se stabilesc deținătorii de autovehicule ce intră sub incidența asigurării, cazurile în care se acordă despăgubiri, cuantumul primelor de asigurare și termenele de plată a acestora, precum și principiile care se aplică la stabilirea despăgubirilor.

În art. 42, alineatul 1, din decret sînt prevăzute obligațiile organizațiilor socialiste în cazurile în care cu autovehiculele deținute de acestea se produc pagube prin accidente de circulație unor terțe persoane, iar în art. 45, alinea-

tul 1, se prevede sarcina organizațiilor socialiste asigurate de a recupera pentru Administrația Asigurărilor de Stat despăgubirile plătite de aceasta, de la proprii lor conducători auto răspunzători de producerea pagubelor.

Prin «H.C.M. nr. 1715/1971 pentru stabilirea unor măsuri în executarea Decretului nr. 471/1971 cu privire la asigurările de stat» s-a reglementat procedura de stabilire și de încasare a primelor de asigurare, precum și celelalte norme de executare a dispozițiilor privind asigurarea prin efectul legii de răspundere civilă pentru pagubele produse prin accidente de autovehicule.

În aplicarea acestor dispoziții au fost emise «Instrucțiunile nr. 7/1976 ale ministrului finanțelor, pentru executarea de către organizațiile socialiste a unor sarcini ce le revin, potrivit legii, cu privire la asigurările de stat».

În cele ce urmează se redau, din normativele sus-menționate, unele sarcini ce revin organizațiilor socialiste în legătură cu asigurările auto.

## I. ÎN LEGĂTURĂ CU ANUNȚAREA ACCIDENTELOR PRODUSE ȘI STABILIREA DESPĂGUBIRILOR LA ASIGURAREA PRIN EFECTUL LEGII DE RĂSPUNDERE CIVILĂ AUTO

În vederea luării deciziei privind acordarea operativă a despăgubirilor, organizațiile socialiste sînt obligate, potrivit dispozițiilor art. 42, alineatul 1, din Decretul nr. 471/1971, să înștiințeze în scris, în termen de 24 ore de la producerea accidentului, unitatea ADAS în a cărei rază de activitate s-a produs accidentul și să comunice, deîndată, pretențiile formulate de cei păgubiți, precum și primirea oricăror acte în legătură cu accidentul, aceleiași unități ADAS ori aceleia în raza căreia își au sediul.

În ceea ce privește stabilirea despăgubirilor,

aceasta se poate face pe două căi și anume: fie pe baza înțelegerii dintre părți, fie prin hotărîre judecătorească.

Potrivit dispozițiilor art. 35, alineatul 2, din Decretul nr. 471/1971, despăgubirile se stabilesc pe baza înțelegerii dintre părți, cu acordul ADAS. Pentru aceasta este însă necesară încuviințarea atât a persoanei păgubite cît și a asiguratului răspunzător de producerea pagubei.

Având în vedere că potrivit dispozițiilor art. 46, alineatul 1, din Decretul nr. 471/1971, drepturile persoanelor păgubite prin producerea accidentelor de autovehicule se exercită împotriva celor răspunzători de producerea pagubei, precum și pentru a se evita încărcarea activității procesuale și efectuarea unor cheltuieli în procesul civil – cheltuieli care se recuperează de la propriii conducători auto ai organizațiilor socialiste atunci când aceștia sînt răspunzători de producerea pagubei – și a se asigura o desfășurare operativă a persoanelor păgubite, în aplicarea art. 35, alineatul 2, din același decret, pentru stabilirea despăgubirilor pe baza înțelegerii dintre părți, în toate cazurile în care din actele cu privire la cauzele și împrejurările producerii accidentelor de autovehicule – întocmite de organele miliției sau de alte organe de stat care constată și cercetează accidente de autovehicule, ori de organele ADAS – rezultă răspunderea organizației socialiste (inclusiv a propriului conducător auto) în producerea pagubei, reprezentantul organizației socialiste căreia îi aparține autovehiculul care a produs accidentul urmează să încuviințeze această înțelegere.

Pentru stabilirea unei juste despăgubiri de plată, organizațiile socialiste sînt obligate, potrivit art. 51 din același decret, să pună la dispoziția ADAS toate actele și evidențele necesare pentru verificarea existenței și valorii bunurilor, pentru constatarea producerii accidentelor de autovehicule și evaluarea pagubelor, precum și pentru stabilirea dreptului la despăgubiri. În același scop, în toate cazurile în care sînt implicate în accidente autovehicule aparținînd organizațiilor socialiste, la constatarea pagubelor va participa un reprezentant al acestora, iar, după caz, și propriul conducător auto răspunzător de producerea pagubei. Eventualele obiecții ale acestora cu privire la pagubele constatate se analizează de organele ADAS care, în funcție de constatări, iau hotărârile corespunzătoare în acest sens.

În cazurile în care la constatarea pagubelor nu este posibilă și participarea reprezentantului organizației socialiste al cărei conducător auto este răspunzător de producerea pagubei, constatarea pagubelor poate fi făcută și numai în prezența conducătorului auto și a persoanei păgubite.

Deși marea majoritate a organizațiilor socialiste au acordat importanța cuvenită stabilirii despăgubirilor pe baza înțelegerii dintre părți și ca urmare și-au dat încuviințarea respectivă, fie odată cu înștiințarea accidentului, fie imediat ce li s-a solicitat aceasta, sînt însă unele unități care, nenițelegînd interesul social al acestei asigurări și grija pe care statul o manifestă pentru despăgubirea victimelor accidentelor de autovehicule, creează nemulțumiri persoanelor păgubite prin întirzieri în comunicarea încuviințării sau refuzul de a da încuviințarea respectivă. În astfel de cazuri organizațiile socialiste în cauză motivează, în mod nejustificat, în contradicție cu obligațiile ce le revin, că conducătorul autovehiculului nu mai este încadrat al organizației socialiste sau că mai are și alte rețineri din retribuție. Alte organizații socialiste refuză să dea încuviințarea respectivă, fără nici o justificare, pretinzînd ca stabilirea despăgubirilor să se facă prin hotărîre judecătorească, deși conducătorul auto răspunzător de producerea pagubei a semnat procesul-verbal încheiat de organele miliției, recunoscîndu-și culpa, a plătit amenda, a participat la constatarea pagubei nefăcînd nici o obiecțiune, a solicitat ca despăgubirile să se stabilească pe baza înțelegerii dintre părți, ori a semnat o declarație prin care se obligă să suporte contravaloarea pagubelor stabilite de ADAS.

Netemeinicia unor asemenea tergiversări ori refuzuri apare și mai evidentă avîndu-se în vedere că odată cu introducerea asigurării prin efectul legii de răspundere civilă auto, despăgubirile fiind plătite de ADAS, nu mai sînt afectate fondurile organizațiilor socialiste.

Avînd în vedere scopul social al asigurării prin efectul legii de răspundere civilă auto și că este necesar să se elimine cauzele care generează nemulțumiri persoanelor păgubite, precum și pentru a se reduce numărul scrisorilor adresate în acest scop, organizațiile socialiste trebuie să-și dea încuviințarea ca despăgubirile să se stabilească pe bază de înțelegere, fie odată cu înștiințarea accidentului, fie imediat ce se solicită aceasta, confirmîndu-se astfel dispozițiilor sus-menționate.



## II. ÎN LEGĂTURĂ CU RECUPERAREA DE LA PROPRII LOR CONDUCĂTORI AUTO, PENTRU ADAS, A DESPĂGUBIRILOR PLĂTITE DE ACEASTA ÎN BAZA ASIGURĂRII PRIN EFECTUL LEGII DE RĂSPUNDERE CIVILĂ AUTO

Pentru despăgubirile stabilite pe baza înțelegerii dintre părți potrivit dispozițiilor art. 35, alineatul 2, din Decretul nr. 471/1971, unitățile ADAS, după plata despăgubirilor, trimit organizațiilor socialiste la care sînt încadrați conducătorii auto respectivi, sau organizațiilor cooperatiste ai căror membri sînt conducătorii auto în cauză, copia actului de constatare a accidentului, în care se stabilește răspunderea în producerea pagubei a conducătorului auto, copia actului de constatare a pagubelor și evaluare a acestora, precum și a celui de plată a despăgubirilor către persoanele păgubite. În baza acestor acte, organizațiile socialiste recuperează de la proprii conducători auto răspunzători de producerea pagubelor sumele respective.

Organizațiile socialiste asigurate trebuie să urmărească cu precădere obținerea angajamentului de plată care constituie titlu executor, conform art. 107, alineatul 2, din Codul muncii, iar în caz de refuz din partea conducătorului auto răspunzător, conducătorul organizației socialiste trebuie să dea decizia de imputare în sarcina acestuia.

În cazul în care despăgubirile s-au stabilit prin hotărîre judecătorească sau arbitrală, în baza căreia organizația socialistă a fost obligată, singură sau solidar cu conducătorul auto, să plătească despăgubiri părții păgubite, unitățile ADAS, după plata despăgubirilor trimit organizațiilor socialiste, în vederea recuperării despăgubirilor, de la proprii lor conducători auto răspunzători de producerea pagubelor, numai copie de pe actul prin care s-a făcut plata despăgubirilor către persoanele păgubite. În același scop, în cazul în care despăgubirile s-au stabilit prin hotărîre judecătorească, în baza căreia numai conducătorul auto a fost obligat să plătească despăgubiri părții păgubite, unitățile ADAS, după plata despăgubirilor, trimit organizațiilor socialiste și copie de pe hotărîrea respectivă.

Sumele recuperate de organizațiile socialiste de la proprii lor conducători auto se virează, lunar, unității ADAS de la care s-au primit actele în legătură cu despăgubirile plătite, cu indicativul menționat în actele respective, cu numele, prenumele și suma pentru fiecare debitor în parte.

Conducerile organizațiilor socialiste, precum și personalul acestora însărcinat cu recuperarea despăgubirilor plătite de ADAS, îndeplinesc toate formele legale pentru recuperarea sumelor respective ca și pentru debitele proprii lor unități. De asemenea, organizațiile socialiste trebuie să țină legătura cu unitatea ADAS care a plătit despăgubirea, în vederea procurării ori căror acte necesare în desfășurarea acțiunii de recuperare, atât cu privire la cauzele accidentului cit și la întinderea pagubelor.

Organizațiile socialiste au obligația să utilizeze căile de atac legale împotriva hotărîrilor netemeinice sau nelegale ale organelor de jurisdicție, pentru a nu prejudicia dreptul ADAS prevăzut în art. 45 din Decretul nr. 471/1971. În acest scop, organizațiile socialiste sînt obligate să comunice unităților ADAS în cauză instanța, numărul dosarului și termenele de judecată. De asemenea, unitățile ADAS au obligația să pună la dispoziția organizațiilor socialiste documentația necesară susținerii cauzei.

Organizațiile socialiste de la care proprii conducători auto debitori se transferă la alte organizații socialiste, urmăresc, în continuare, recuperarea la noul loc de muncă al debitorului și virează sumele recuperate în contul banțar al unităților ADAS la fel cum se procedează și pentru debitele ai căror titulari continuă să fie în muncă în acea unitate sau să fie membri — în cadrul organizațiilor cooperatiste — ori stabilesc cu organizația socialistă la care s-a transferat debitorul, pentru ca aceasta să

vireze direct sumele recuperate în contul bancar al unității ADAS.

Organizațiile socialiste care urmăresc debite de la proprii lor conducători auto, răspunzători de producerea pagubelor, în baza dispozițiilor art. 45 din Decretul nr. 471/1971, și care, în conformitate cu prevederile dispozi-

țiilor legale în vigoare le trimit spre urmărire și încasare organelor financiare de pe lângă comitetele (birourile) executive ale consiliilor populare, trebuie să menționeze în adresele de trimitere că sînt «creanțe ale Administrației Asigurărilor de Stat», și să avizeze despre aceasta și unitatea ADAS.

### III. ÎN LEGĂTURĂ CU CUPRINDEREA CONDUCĂTORILOR AUTO PROFESIONIȘTI ÎN ASIGURAREA FACULTATIVĂ DE RĂSPUNDERE CIVILĂ

În conformitate cu dispozițiile art. 45 din Decretul nr. 471/1971, conducătorii auto ai organizațiilor socialiste sînt obligați a restitui, potrivit legislației muncii – prin rețineri din retribuțiile lunare efectuate de către unitățile la care aceștia sînt încadrați –, despăgubirile plătite de ADAS în cadrul asigurării prin efectul legii de răspundere civilă auto, pentru pagubele de accidente provocate din vina lor cu autovehicule aparținînd unităților ai căror încadrați sînt.

La solicitarea unor conducători auto profesioniști, precum și a unor organizații socialiste, s-au aprobat «Condițiile speciale privind asigurarea facultativă de răspundere civilă a propriilor conducători auto ai organizațiilor socialiste, pentru pagubele produse prin accidente cu autovehiculele aparținînd acestor organizații».

Ca urmare, un conducător auto care a încheiat o astfel de asigurare, în cazul în care, conducînd un autovehicul aparținînd organizației socialiste al cărui încadrat este, a produs din vina sa un accident auto provocînd pagube unui terț, nu va mai fi obligat să restituie despăgubirea pe care ADAS a plătit-o terțului păgubit, în contul organizației socialiste asigurate deținătoare a autovehiculului cu care s-a produs accidentul.

Cum pagubele produse din asemenea accidente sînt adesea de valori însemnate, ceea ce creează dificultăți atît conducătorilor auto

în cauză, care urmează a suporta despăgubirile plătite, cît și organizațiilor unde aceștia lucrează, întrucît prin constituirea unor posturi de debitori le revin obligații în ceea ce privește urmărirea, în timp îndelungat, prin rețineri din retribuție, a sumelor respective, prin asigurarea facultativă introdusă s-a urmărit și eliminarea acestor dificultăți.

Avînd în vedere cele de mai sus, organizațiile socialiste vor da curs solicitărilor sucursalelor ADAS pentru inițierea de acțiuni în vederea încheierii de asigurări facultative de răspundere civilă cu conducătorii auto profesioniști.

Cu prilejul acțiunilor ce se întreprind pentru cuprinderea în asigurarea facultativă de răspundere civilă a conducătorilor auto profesioniști se va insista îndeosebi pe: protecția largă ce se acordă conducătorilor auto profesioniști prin această asigurare, la care prima pe 1 an este de numai 200 lei; măsurile organizatorice ce trebuie luate și sprijinul ce trebuie acordat în cadrul fiecărei organizații socialiste; avantajele pe care le au organizațiile socialiste unde sînt încadrați conducătorii auto care au încheiat asigurări, la care se elimină o serie de lucrări care se fac pentru urmărirea, în conformitate cu prevederile art. 45 din Decretul nr. 471/1971, a recuperării sumelor plătite drept despăgubiri pentru pagube produse din culpa conducătorilor auto profesioniști.

CONSILIUL POPULAR AL  
MUNICIPIULUI BUCUREȘTI  
GRUPUL ÎNTEPRINDERILOR DE  
GOSPODĂRIE COMUNALĂ  
ÎNTEPRINDEREA  
PRESTĂRI SERVICII  
Str. Berzei 25, Sector 1  
București

- Arbore planetar SR 113 buc. 18
- idem T.V. buc. 8
- Ax suport bară direcția T.V. buc. 1
- Ax pompă apă S.R. buc. 16
- Arc supapă presiune buc. 9
- Arc cuplare bendix SR 113 buc. 10
- Cuplaj arbore cardan TV buc. 2
- Ax primar cutie vit. SR—TV buc. 13
- Ax distribuitor delco TV buc. 16
- Apărătoare soare buc. 2
- Ax intermediar 2 TV 1 SR 113 buc. 3
- Ax cu zale 6 SR; 3 TV buc. 11
- Ax cu rolă men. 1 TV 8 SR buc. 9
- Arbore planetar spate ARO buc. 3
- Ansamblu frină 1 ARO; 1 Warșava buc. 2
- Arbore secundar (Diferit) buc. 12
- Ax culbutor SR 2 Dacia; 1 SR buc. 3
- Ax pinion sateliți 11 SR; 5 TV buc. 17
- Braț motor suport servofix SR 113 buc. 3
- Bendix Gaz 59 buc. 3
- Braț motor sup. servofix 413 buc. 6
- Bulon bielă buc. 6
- Bulon sferic cap bară SR 101 buc. 13
- Bulon arc buc. 22
- Bec soft 12×5 buc. 1216
- Bucșe pivot (diferite) buc. 120
- Buceuri liliput 12×4 buc. 134
- Bolț siguranță arc SR 113 buc. 5
- Bolț piston CN 7 SR 113, 3 SR 101 2 Warșava buc. 14
- Bucșe amortizor buc. 8
- Bucșe bielă SR buc. 43
- Bucșe diferite buc. 40
- Bolț ambreaj SR buc. 12
- Bec liliput 12×2 buc. 140
- Bielă compresor SR 113 buc. 3
- Cheder kg. 2
- Buton clacson (IMS M.46) buc. 29
- Bobină inducție 12 v buc. 12
- Bobină stator Dinam Bucegi SR 113 buc. 7
- Bobină colector electromotor SR 113 buc. 8
- Bec bilux buc. 67
- Bec far 12×40×45 Bec far 12×35; 495,6 ; 413 ; 1,20 buc. 30
- Bară conexiune ARO buc. 1
- Baie ulei SR buc. 1
- Capac cilindru chipar SR 132 buc. 1
- Capac servomecanism SR 113 buc. 2
- Cuplat frină pneumatic remorcă buc. 2
- Kilometraj (indicat. circulație) SR buc. 1
- Cuzineți bielă diferiți buc. 33
- Cuzineți palier diferiți buc. 20
- Carcasă corp pompă apă 6 TV; 7 SR buc. 13
- Capete bară ARO buc. 49
- Capac delco 117 SR 113 buc. 125
- idem 4 TV + 4 Warșava buc. 125
- Capac membrană SR 113 buc. 2
- Cilindru servo frină ARO buc. 10
- Cilindru frină receptor SR buc. 1
- Potcoavă baie ulei Warșava buc. 2
- Cilindru receptor frină ARO buc. 9
- Cilindru receptor frină SR buc. 30
- Culbutori SR 113+TV+ARO buc. 67
- Corp pompă benzină SR 113 buc. 10
- Cilindru ambreiaj TV buc. 9
- Corp pompă benzină SR 113 buc. 21
- Curele trapezoidale 1400 buc. 2
- idem 3300 buc. 2
- idem 2300 buc. 7
- idem 950 buc. 1
- idem 1210 buc. 24
- Siguranțe supapă SR 113 buc. 29
- Capac roată Warșava buc. 6
- Carcasă casetă dir. SR buc. 1
- Culișe auto SR 113 buc. 144
- Covor cauciuc buc. 11
- Garnitură chiuloasă buc. 2
- Colector evacuare TV buc. 8
- Cot radiator SR buc. 78
- Cilindru receptor TV buc. 17
- Cercel arc spate SR buc. 15
- Capac corp chiuloasă buc. 6
- Corp ajutat descărc. dif. buc. 3
- Casetă sateliți molotov. buc. 1
- Galerie evacuare TV+ARO 1 SR 113 buc. 10
- Cărbuni dinam SR 113 buc. 6
- Cărbuni electromotor buc. 45
- Cărbuni dinam SR 113 buc. 94
- Cărbuni antrenator TV, SR buc. 595
- Dispozitiv ridicare geam. SR buc. 8
- Disc ambreiaj SR buc. 9
- Dinam SR buc. 1
- Distribuitor delco TV M 461 buc. 2
- Diode SR+TV+ARO buc. 40
- Dispersor lumini buc. 2
- Reducție frină SR 113 buc. 50
- Element sită filtru benzină buc. 18
- Filtru ser compresor buc. 2
- Flanșă compresor SR buc. 2
- Filtru aer TV buc. 1
- Filtru aer ARO buc. 2
- Filtru motorină trac. buc. 1
- Furcă frină mină TV buc. 1
- Furcă ambreiaj SR buc. 1
- Furcă cutie viteză TV buc. 1
- Fuzetă stînga S R113 buc. 1
- Filtru ulei TV SR ARO buc. 481
- Filtru sită pompă benzină buc. 4
- Flanșă ax came buc. 2
- Flanșă pion atac TV buc. 1
- Filtru sită pompă benzină buc. 4
- Flanșă ax came SR buc. 2
- Flanșă pion atac TV buc. 1
- Fulie pompă apă SR 101 buc. 3
- Fulie pompă apă SR 101 buc. 3
- Fulie dinam SR 113 buc. 4
- Fulie arbore cotit SR 113 buc. 3
- Fulie antrenare p. apă buc. 1
- Flanșă arbore primar SR 113 buc. 4
- Ferodou (100×10). buc. 71
- Ferodou buc. 14
- Fasung lampă bord buc. 8
- Filtru brut benzină SR 113 buc. 1
- Garnitură pompă apă buc. 1
- idem capac distrib. buc. 1
- Ghid supapă admisie SR buc. 74
- Garnit. pompă benzină buc. 2
- Geam lateral SR 113 buc. 1
- idem fluture SR 113 buc. 10
- idem SR 113 buc. 17
- Geam ușă TV buc. 5
- Geam lateral ușă TV buc. 2
- Gheară manivelă rad. buc. 9
- Garnit. cilindru frină buc. 211
- idem inel buc. 174
- idem cilindru basc. buc. 95
- idem servo. buc. 66
- Geam pompă centr. buc. 169
- idem frină buc. 85
- Grup conic 2 TV+SR 113 buc. 4
- Grup diferențial corp buc. 1
- Garnit. inelare buc. 542
- Garnit. servo. buc. 163
- idem ambreiaj buc. 45
- idem piston buc. 68
- Geam carcasă buc. 108
- idem regulator buc. 80
- idem inel buc. 103
- idem far proiectare buc. 8
- Garnitură piston frină buc. 26
- idem filtru ulei buc. 28
- idem cămăși buc. 97
- Inele siguranță diferite buc. 88
- Indicator presiune ulei SR 113 buc. 20
- Inel sincron bronz TV buc. 2
- Inel etanșare SR 116 buc. 15
- Întrerupător lumină TV+SR buc. 1
- idem semnalizare TV buc. 8
- Țiglere SR+TV buc. 42
- Levier braț frină Warșava buc. 1
- Lame stergător IMS buc. 30
- Levier direcție Warșava buc. 3
- idem casetă direcție buc. 4
- Membrană pompă benzină buc. 1
- Macara geam SR 113 buc. 8
- Membrană pompă benzină SR 1 buc. 133
- Miner ușă SR buc. 17
- Manșon protecție rul. intern. buc. 3
- Manșon rulment SR+TV buc. 8
- Membrană servo SR 113 buc. 1
- Mele direcție (faza ax 10 SR 1) buc. 2
- Manivelă pornire TV buc. 40
- Membrană pompă benzină SR buc. 4
- Ochii pisică SR buc. 4
- Pinion satelit planetar SR 113 buc. 4
- Pîrghie fuzetă SR 13 buc. 4

Șurub cu piuliță tacheți Volgă buc. 3  
 Placă presiune buc. 2  
 Piston compresor SR 113 buc. 22  
 idem motor SR 101+SR 113+TV buc. 32  
 Pirghie membr. pompă benz. SR 113 buc. 40  
 Pivotal fuzetă pompă benz. SR 113 buc. 61  
 Pastilă pompă benz. TV buc. 115  
 Pinion satelit buc. 6  
 idem antrenare delco 11 SR 113 2 Warszawa buc. 13  
 idem bendix electromotor buc. 5  
 Pirghie acț. membrană. pompă benzină buc. 18  
 Pinion distribuitor ax came TV buc. 4  
 Pinion viteză I SR 113—131 buc. 4  
 idem II—III Warszawa buc. 4  
 idem I SR 113—131 buc. 3  
 idem arbore intern vit. SR113—131 buc. 6  
 idem dif. arb. int. SR 113—131 buc. 4  
 idem SR 113—131 buc. 1  
 idem atac. 2 SR 132 2 TV buc. 4  
 Planetar ARO buc. 7  
 Pinion mers înapoi ax interm. buc. 2  
 idem ax came. TV buc. 1  
 idem secundar arb. cut. vit. SR 113 buc. 1  
 idem intermediar cut. vit. SR 113 buc. 2  
 idem secundar vit. I SR buc. 1  
 Piston brut. buc. 1  
 Pompă centrală ambreiaj ARO buc. 9  
 Racord frină SR 113 buc. 34  
 Radiator apă ARO buc. 1  
 TV buc. 1  
 Ramă far TV buc. 3  
 Resort cilindru frină TV buc. 2  
 Rolă casetă direcție TV buc. 6  
 Regulator vacuatic TV buc. 23  
 Robinet golire apă 1 SR 5 TV buc. 6  
 Resort frină SR 113 buc. 4  
 dem TV buc. 25  
 dem SR 113 buc. 17  
 dem SR 113 buc. 30  
 Ţotor dinam. SR 113 buc. 2  
 dem distr. delco. SR 113 buc. 41  
 Ţez. bob. inducție SR+TV+ARO buc. 6  
 Putător SR 113+TV+ARO buc. 17  
 Port diode SR TV ARO buc. 1  
 Pirghie pompă benzină Volgă buc. 2  
 Placă disc. ferodou ambreiaj. buc. 25  
 Piulițe hexagonale capac bielă uc. 8  
 Piston pompă spirit benz. SR TV uc. 13  
 Pompă spirit. benzină SR 101 uc. 8  
 Rezoane SR 113 TV buc. 312  
 Relev. semnalizare buc. 11  
 Suport arc cercei SR 113 buc. 2  
 Suport cutie viteză SR 113 buc. 2  
 Supape pompă centr. frină SR uc. 14  
 Ușă filtru TV buc. 2  
 Ușă deflector Volgă buc. 2

— Siguranțe supapă Taler arc supapă SR buc. 70  
 — Saboți frină fontă buc. 4  
 — Sigur. bolț piston (difer.) buc. 30  
 — Șaibă culbutori SR TV buc. 94  
 — Șurub reglat tacheți SR buc. 1  
 — Simering tromba planetar SR buc. 3  
 — Semicuzineți palier SR TV ARO buc. 20  
 — idem bielă buc. 28  
 — Sincron I—TV (vit. III—IV) buc. 7  
 — idem IV—V+II—III 15.SR.113—131; 1 SR 113—131 buc. 16  
 — Suport arbore cadran Carpați buc. 7  
 — idem ax culbutori SR TV ARO buc. 5  
 — Șurub cu piuliță SR 113 buc. 8  
 — idem ambreiaj TV buc. 12  
 — Sector dințat carburator SR TV buc. 3  
 — Suport arc buc. 2  
 — idem buc. 2  
 — Suport suspensie buc. 1  
 — Suport rulment ambreiaj TV buc. 3  
 — Schimbător fază lumini TV buc. 5  
 — Saboți spate SR 113 buc. 2  
 — Segmenti ungere SR 113 buc. 92  
 — idem compresor buc. 28  
 — idem SR 113 buc. 88  
 — idem SR 113 buc. 59  
 — Scaun supape TV SR ARO buc. 42  
 — Șaibă pinion sateliți SR buc. 15  
 — Ștergători parbriz IMS buc. 8  
 — Supapă cilindru frină buc. 2  
 — idem pompă benzină SR TV buc. 145

— idem motor Sit 113 buc. 15  
 — Șaibe pinion planetar SR buc. 16  
 — Supape frină centrală SR buc. 3  
 — Tamboane diferite SR buc. 10  
 — Tije pompă ulei SR TV buc. 20  
 — Tambur roată SR 113 buc. 5  
 — Tampon elastic ARO buc. 2  
 — idem Warszawa buc. 1  
 — idem TV buc. 2  
 — idem SR 113 buc. 16  
 — idem motor SR 113 buc. 18  
 — idem SR TV ARO buc. 13  
 — Conducte culbutori SR 113+TV buc. 8  
 — Tamburi roată SR 113 buc. 22  
 — Ventilatoare SR 113 buc. 3  
 — Motorăș ștergători parbriz GAZ buc. 1  
 — Pinion ant. delco buc. 5  
 — Flanșă pinion atac buc. 1  
 — Ax volan direcție Warszawa buc. 2  
 — Bandaje cauciuc roți buc. 16  
 — Broască ușă Warszawa buc. 20  
 — Bucșe arc suspensiei SR 131 buc. 20  
 — Chiuloasă Ford buc. 1  
 — Cutie viteză Warszawa buc. 1  
 — Perle arc SR 131 buc. 36  
 — Miner ușă Volgă buc. 4  
 — Pinion planetar ZIL SR 101 buc. 12  
 — Punte spate Warszawa buc. 2  
 — Piston motor GAZ 51 buc. 1  
 — Pinion arbore cotit Volgă buc. 9  
 — Punte spate Warszawa buc. 2  
 — Segmenti GAZ buc. 12  
 — Transmisie cardanică Warszawa buc. 1  
 — Volan direcție IMS buc. 1  
 — Ax cardan interm. buc. 2

## CITITORII

Decupind și expedind formularul de mai jos vă asigurăm primirea în trimestrele II, III și IV/1982 a „Revistei economice” și a Suplimentului ei săptămânal.

Abonamentele pot fi făcute și prin oficiile P.T.T.R., costul unui abonament pe trei trimestre fiind de 195 lei, adică 5 lei un număr al revistei.

(adresa completă a abonatului)

Către

„REVISTA ECONOMICĂ”;

BUCUREȘTI, Bd. Magheru, 30, cod. 70 159

Prin mandatul poștal din ziua . . . v-am expediat suma de 195 lei, în contul ISIAP (Întreprinderea de stat pentru imprimare și administrarea publicațiilor, Piața Scintei, 1) nr. 64 51 502 28 BNRSR., Filiala Sector 1, București, reprezentând contravaloarea unui abonament la revistă și supliment, pe trimestrele II, III și IV/1982.

(semnătura abonatului)

*Vă*  
prezentăm

# ÎNTREPRINDEREA

## MECANICĂ DIN ROMAN

În apropierea gării de călători din municipiul Roman se conturează imaginea unei moderne întreprinderi constructoare de mașini. Este întreprinderea mecanică, în care din anul 1970 se realizează strunguri Carusel. În prezent sînt fabricate strunguri cu diametrul de prelucrare de 10 000 mm. Iată cîteva caracteristici și domeniile de utilizare ale acestor mașini-unelte mult apreciate și solicitate pe piața mondială.

**SC 14-17 NC** — Strungul Carusel cu comandă numerică (NC) cu cap revolver este o mașină unealtă universală, destinată strunjirii exterioare, interioare și plane a unor piese complexe. Poate prelucra piese în regim de degroșare sau finisare, unicate, șerli mici și mijlocii. Complexitatea suprafețelor obținute, gradul de finisare înalt a acestora, automatizarea trecerii de la o operație la alta, productivitatea ridicată în raport cu mașinile clasice, recomandă acest utilaj pentru dotarea atelierelor unde se prelucreză piese complexe. Echipat cu magazin de scule, cu 12 portscule, are performanțe superioare, putînd executa din aceeași prindere un mare număr de operații, schimbarea sculelor executîndu-se automat.

**SC 14-17** — Execută operații de strunjire cilindrică exterioară și interioară, strunjire plană, strunjire de canale, precum și alte operații, putînd fi folosit atît pentru lucrări de degroșare, cît și pentru lucrări de finisare. Prin echipare cu accesorii speciale (care se livrează la comandă specială contra cost) pe această mașină pot fi executate și operații de găurire, strunjire conică, filetare, copiere după șablon.

### Caracteristici constructive

Batiu monobloc, traversa mobilă, suport vertical dreapta cu cap revolver pentagonal, suport vertical stînga cu sanie în cruce (numai pentru SC 17), suport lateral. La comandă specială suportul vertical dreapta se poate livra și în variantă cu sanie în cruce.

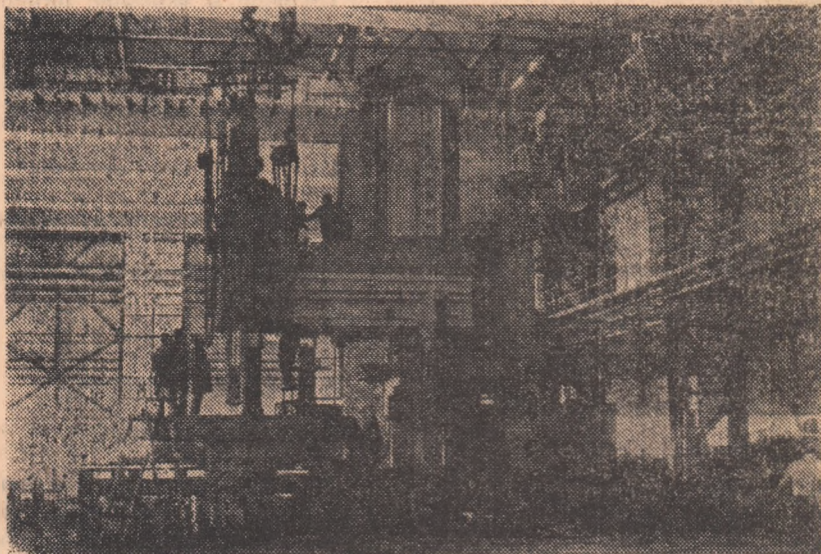
Acționarea principală se realizează de un motor de curent alternativ prin intermediul unei cutii de viteze cu 16 trepte comutabile hidraulic, sau cu motor de curent continuu și cutie de viteze cu trei trepte.

Menținerea constantă a vitezei de așchiere la strunjirea plană, o altă caracteristică importantă a acestei variante, se realizează prin reglarea automată a rotației platoului, permițînd astfel alegerea celor mai economice regimuri de lucru. Pupitrul de comandă suspendat și mobil permite comanda mașinii din poziții diferite.

**SC M** — Strungurile Carusel cu un montant sînt mașini-unelte universale, destinate operațiilor de strunjire cilindrică exterioară și interioară, prelucrărilor frontale, canalelor inelare, suprafețelor de revoluție rectilinii prin comandă numerică. Mașinile pot fi utilizate atît la operații de degroșare, cît și la cele de finisare. Cu ajutorul dispozitivelor de frezat și rectificat se pot realiza operații de frezare radiale și circulare, găurire, alezare și rectificare.

**SC 17 TF 2 NC** — Concepută special pentru a lucra cu regimuri de așchiere intensive, mașina este destinată prelucrării roților de vagon monobloc. Traversa fixă conferă mașinii o rigiditate maximă, ceea ce o face aptă pentru realizarea unor suprafețe cu o finisare superioară și un înalt grad de precizie dimensională.

I. VASILESCU



Strungul Carusel cu diametrul de prelucrare 8000 (10 000) mm, cu comandă numerică de conturare, cea mai prestigioasă realizare a colectivului de la I.M. Roman