

Ținând cont de toate particularitățile specificului țării noastre, în urma cercetărilor aprofundate, analizelor și atribuirii elementelor celor mai de succes modele economice, în special din spațiul European, ne va da posibilitatea elaborării unui model economic adecvat integrării Republicii Moldova în Uniunea Europeană, ceea ce ne va apropia considerabil de standardele europene.

Bibliografie

1. Dumitru Moldovanu “*Curs de teorie economică*”. ARC. Chișinău 2006.
2. Andrei Cojuhari, Valentina Childescu “*Teorie Economică*”. Chișinău U.T.M. 2012.
3. Constituția Republicii Moldova. Chișinău 1994.
4. Valeriu Prohnițchi “*Investițiile tranziției*”.

ACORDUL DE ASOCIERE UE - UN VIITOR PROSPER A TRANSPORTURILOR DIN REPUBLICA MOLDOVA

**Gorgoș Ion ITTA-121, FIMT, UTM
Conducător științific: I. super. Crijanovschi S.**

„Va veni o zi în care voi , francezi, ruși, italieni, germani, voi toate națiunile continentului, fără să vă pierdeți calitățile distincte și glorioasa voastră individualitate, veți fonda o unitate superioară și veți construi fraternitatea europeană“.

Victor Hugo, 1849

Uniunea Europeană (abreviat **UE**) este o uniune economică și politică, dezvoltată în Europa, ce este compusă din 28 state. Originile Uniunii Europene se trag de la Comunitatea Europeană a Cărbunelui și Oțelului (CECO) și din Comunitatea Economică Europeană (CEE), formată din șase state în 1958. Uniunea funcționează printr-un sistem de instituții supranaționale independente și interguvernamentale care iau decizii prin negociere între statele membre. Cele mai importante instituții ale UE sunt Comisia Europeană, Consiliul European, Consiliul Uniunii Europene, Curtea Europeană de Justiție și Banca Centrală Europeană. Parlamentul European este ales la fiecare 5 ani de cetățenii europeni.

Uniunea Europeana reprezintă un parteneriat economic și politic care are drept scop de a realiza o uniune cât mai strânsă între popoarele Europei, în care deciziile să fie luate la un nivel cât mai apropiat de cetățeni și de a le oferi un trai decent. Însăși **Mottoul Uniunii Europene**, „**Unitate în diversitate**”, ne sugerează ca popoarele s-au unit pentru a promova pacea și prosperitatea, protejarea drepturilor omului, acceptând totodată să-și deschidă spiritul către culturile, tradițiile și limbile atât de diverse ale continentului nostru.

Un astfel de scop îl are și poporul Republicii Moldova prin felul de a parafa acordul cu Uniunea Europeana. Fiind student al Facultății de Inginerie Mecanica și Transporturi aș dori mai mult să mă axeze pe problemele transporturilor din țara noastră și soluțiile pe care le-ar putea oferi semnarea acestui acord.

Conform Capitolului 15, Art80 al AA, Uniunea Europeană și Republica Moldova au drept scop de a:

(a) extinde și consolida cooperarea lor în domeniul transporturilor pentru a contribui la dezvoltarea sistemelor de transport durabile;

(b) promova operațiuni de transport eficiente, în condiții de siguranță și securitate, precum și interoperabilitatea sistemelor de transport;

(c) depune eforturi pentru a consolida legăturile de transport principale dintre teritoriile lor. Cooperarea în domeniul transportului va duce: la elaborarea unei politici naționale durabile în domeniul transporturilor, la elaborarea strategiilor sectoriale în lumina politicii naționale în domeniul transportului (incluzând cerințele legale pentru modernizarea echipamentului tehnic și parcurilor de mijloace de transport pentru a corespunde cu cele mai înalte standarde internaționale) pentru transportul rutier, feroviar, căi navigabile interioare, aviație și inter-modalitate, inclusiv graficele și indicatorii de bază pentru implementare, responsabilitățile administrative și planurile de finanțare. Cooperarea științifică și tehnică și schimbul de informații vor conduce la elaborarea și perfecționarea tehnologiilor în domeniul transporturilor, cum ar fi sistemele de transport inteligente.

Cu toții știm că ramura de bază a transportului din țara noastră o reprezintă Transportul Auto. Rețeaua publică de drumuri din Republica Moldova este de 12 719 km, dintre care 87% cu suprafață pavată. Din acest total 3 669 km formează drumurile naționale, iar 6 834 km sunt drumuri locale, calitatea lor, însă, nu corespunde standardelor internaționale.

La data de 9 octombrie la Luxemburg **Mnistrul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor Vasile Botnari** a prezentat Comisiei Europene harta regională de transport ce avea drept scop construirea unui detur (ocolind trei sate), pe drumul Chișinău - Giurgiulești. La elaborarea hărții s-a ținut cont de necesitatea integrării sistemului de transport prin crearea coridoarelor pentru transportarea mărfurilor, reducerea timpului și costurilor de transportare cât și sporirea securității circulației. R. Moldova a propus proiecte concrete pentru a beneficia de susținere financiară în contextul creării Panelului pentru Transport din cadrul Parteneriatului Estic, conectat la Rețeaua Trans-Europeană de Transport (TENT-T). Incepînd cu anul 2014 deja au fost înrolați investitori în aceste proiecte printre care se numără reabilitarea traseului R33 Hîncești-Lăpușna-M1, reabilitarea traseului M3 Chișinău-Giurgiulești și construcția centurilor de ocolire a orașelor Cimișlia, Comrat, Vulcănești, care sînt incluse pentru finanțare din creditele oferite de BERD și BEI. De asemenea, R. Moldova mizează pe finanțare europeană pentru reabilitarea drumului național M14 Bălți-Criva. Deci semnarea Acordului de Asociere cu U.E. va obliga organele responsabile la restabilirea totală conform standartelor în vigoare a căilor de comunicații din Republica Moldova.

Starea alarmantă a căilor de comunicații din transportul rutier reprezintă problema de baza a țării noastre după care vine și **starea tehnică învechită a mijloacelor de transport** ce nu mai corespund normelor Europene și au ramas la nivel Sovietic. Prin semnare Acordului de Asociere de către Republica Moldova se va crea Zona de Liber Schimb și vor fi anulate tarifele vamale la import (art.147 al 1 AA).

Articolul 147. Eliminarea taxelor vamale la import

1. Fiecare Parte va reduce sau va elimina taxele vamale aplicate mărfurilor originare din cealaltă Parte în conformitate cu Anexa XV a prezentului Acord căruia urmează să i se aplice reduceri succesive.

Aceasta va duce la ieftinirea produselor importate precum ar fi Unitațile de Transport Moderne ca: autobuze, camioane, tractoare, automobile civile cât și auxiliarele: remorci de mare tonaj, semiremorci, agregate folosite în agricultură și altele, care vor conduce la scăderea prețurilor la produsele de consum, dar va crește și competitivitatea producătorilor autohtoni prin prelucrarea terenurilor agricole cu tehnică nouă. Efectul estimat este o creștere economică de 6, 4% pe termen lung, importurile vor crește cu 6 la sută, iar exporturile - de două ori, adică vor

atinge 12 %. Astfel Companiile de transport vor putea procura Tehnică Agricolă și unități de transport pentru mărfuri de ultimă generație la un preț redus.

Exista doua părți distincte ale Directivei adoptate de către Consiliul de Miniștri menționată încă din 1993. Prima trateaza impozitele pe vehicule și fixeaza nivele minime pentru acestea. Ratele minime ale impozitelor aplicate pe vehicule sunt diferite conform numarului de osii și greutatii maxime ca și dupa tipul de suspensie al axelor motoare. Cea de-a doua trateaza taxele care sunt legate direct de utilizarea infrastructurii, adica tarifele și taxele de utilizare.

Urmatoarele exemple pot ilustra această diferențiere:

σ Rata maximă pentru un vehicul cu 3 osii și greutatea brută de încărcare de 25 de tone cu suspensie pe aer (sau echivalenta) este de 222 EURO/an, în timp ce pentru vehicule cu alte sisteme de suspensie pe axele motoare este de 345 EURO/an.

σ Rata minimă pentru un vehicul cu 4 osii și greutatea brută de încărcare de 31 tone cu suspensie pe aer (sau echivalenta) este de 362 EURO/an, în timp ce aceasta este de 537 EURO/an pentru un vehicul cu alte sisteme de suspensie pe axa motoare.

Minimum pentru o combinație de vehicule cu 2-3 osii și o greutate brută de încărcare de 40 tone cu suspensie pe aer (sau echivalenta) este de 628 EURO/an, în timp ce pentru un vehicul cu alte sisteme de suspensie pe axa motoare este de 929 EURO/an.

Pentru menținerea în stare bună a carosabilului Uniunea Europeană a adoptat un acord cu privire la **Euro Vignette**, ce ar putea fi de folos și Republicii Moldova, care a intrat în vigoare în același timp cu Directiva. Scopul Acordului este aplicarea unei taxe comune de utilizare pentru vehicule - care depășesc 12 tone - care folosesc anumite infrastructuri pe teritoriile Partilor Contractante. Taxa de utilizare a drumurilor se plătește pentru o perioadă de timp calculată în zile, săptămâni, luni sau ani calendaristici. Taxele (care includ costurile administrative) sunt următoarele pentru cele două categorii de vehicule: (a) cu maximum 3 osii și respectiv (b) cu 4 sau mai multe osii:

- σ Anual: 750/1250 EURO
- σ Lunar: 75/125 EURO
- σ Saptaminal: 20/33 EURO
- σ Zilnic: 6/6 EURO

Se emite un certificat (Vignette) pentru plata taxei de utilizare a drumurilor. Vignetta, care trebuie sa contina informatiile privind data si ora emiterii, perioada de valabilitate, categoria de taxare, suma platita si numarul de inregistrare si tara vehiculului, va fi la bordul vehiculului in timpul calatoriei si va fi prezentata pentru control la cerere.

Articolul 82 alin.1 al A.A. ne comunică despre “Cooperarea ce se va axa de asemenea pe îmbunătățirea circulației pasagerilor și mărfurilor, sporirea fluidității fluxurilor de transport dintre Republica Moldova, UE și țările terțe din regiune, prin înlăturarea obstacolelor administrative, tehnice și altor obstacole, îmbunătățirea rețelelor de transport și modernizarea infrastructurii, în particular pe axele principale care leagă Părțile. Cooperarea respectivă va include acțiuni pentru facilitarea trecerilor de frontieră.” Un rol important în transportul de pasageri și mărfuri îl are **Transportul Feroviar**. Transportul feroviar este **avantajos** în ceea ce privește transportarea cantităților mari de mărfuri pe distanțe lungi, siguranță sporită la transport, descongestionarea traficului rutier, transporturi ecologice prin emisii de CO2 cu mult mai reduse. Principalele joncțiuni feroviare ale Republicii Moldova se află în Chișinău, Tighina, Ungheni, Ocnița, Bălți și Basarabeasca.

În ultimii 20 de ani, Comunitatea Europeană a fost implicată în procesul de restructurare a pieței europene de transport feroviar și în promovarea creșterii transportului feroviar.

Eforturile Comunității în ceea ce privește liberalizarea pieței feroviare, îmbunătățirea interoperabilității și dezvoltarea infrastructurii au avut ca rezultat o creștere a pieței de profil în perioada examinată în acest studiu (2001-2009) și se așteaptă o creștere continuă. În transportul feroviar unul din cele mai așteptate momente ale anului 2010 a fost intrarea în vigoare a celui de-al Treilea Pachet Feroviar pentru piața serviciilor de transport feroviar de pasageri. În plus, un element esențial al politicii de transport a Uniunii Europene îl constituie dezvoltarea interoperabilității în cadrul Uniunii și în relație cu țările terțe. Problema de baza cu care se confrunta **Î.S. ”CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA”** este: lipsa unor organe de reglementare puternice și independente, la care s-ar putea apela în caz de litigiu, este de asemenea considerată a fi o barieră. Taxele mari pentru accesul la infrastructura feroviară pot fi, de asemenea, o barieră, în special pe noile linii de mare viteză. Studiul facute de către Uniunea Europeană au identificat că pe aceste secțiuni de graniță există diverse probleme în ceea ce privește interoperabilitatea, probleme

cauzate de trecerea de la ecartamentul standard de 1.435 mm la cel de 1.520 mm. O soluționare a acestei probleme ar fi punerea în funcțiune a trenurilor de import, care au un confort mult mai mare, o viteză de deplasare sporită cât și capacitate de transport a pasagerilor mai extinsă. Sectoarele ce nu corespund standartelor europene datorită ecartamentului sovietic să fie reconstruite. Deci în urma statisticii putem spune că mergem dintr-o parte spre Europa și anume: numărul trenurilor de pasageri ce au traversat granițele Uniunii către state terțe non-UE a crescut, în perioada menționată, cu 13%. În ceea ce privește traficul transfrontalier de mare viteză, acesta, între cele 27 de state UE a crescut cu 48%, serviciile regionale transfrontaliere au crescut cu 36%, însă serviciile tradiționale executate pe distanțe lungi au înregistrat o scădere de 32%.

În concluzie vreau să spun că în urma semnării Acordului de Asocieră părțile vor dezvolta și întări cooperarea pentru a permite Republicii Moldova să structureze și modernizeze transporturile, să îmbunătățească deplasarea pasagerilor și mărfurilor, cât și accesul la piața transporturilor fără a avea obstacole. De asemenea se va facilita tranzitul de comunicații prin Republica Moldova prin transportul rutier, cale ferată și ape. Prin înțelegerea acestor două părți se va dezvolta transportul rutier, managementul căilor ferate și aeroporturilor. Retehnologizarea echipamentelor tehnice pentru respectarea standartelor europene va duce la diminuarea emisiilor de CO₂ în atmosferă, siguranța mult mai sporită, traficul va fi mereu verificat de agenți ale organelor de ordine ce vor preveni infracțiunile din ramura transportului cât și la lichidarea fraudelor economice. După părerea mea Acordul de Asocieră ne va oferi un trai decent și sigur.

Bibliografie

1. http://www.gov.md/public/files/2013/ianuarie_2014/ACORD_RM-UE_1.pdf
2. Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova
<http://www.statistica.md/pageview.php?l=ro&idc=289>
3. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor
<http://www.mtid.gov.md/index.php>