

# CONVERGENȚA SECTORULUI DE TRANSPORTURI AL REPUBLICII MOLDOVA CĂTRE STANDARDELE UNIUNII EUROPENE

**Autor:** Pșenicinfi Ion

**Conducător:** conf.univ., dr.șt.ec. Alcaz T.

Universitatea Tehnică a Moldovei

**Abstract:** *Situația curentă în sectorul transporturilor poate fi privită dintr-o multitudine de aspecte: legale, comerciale, de infrastructură, tehnologice etc. Analiza curentă se va axa pe aspectele privind corelarea și armonizarea sectoarelor menționate, la standardele comunitare, avînd în vedere aspirațiile de integrare europeană ale Republicii Moldova.*

**Cuvinte cheie:** *Uniunea Europeană, Republica Moldova, sectorul de transport, probleme, soluții.*

## 1. Analiza situației curente în sectorul transporturilor din Republica Moldova

Plasarea geografică a Republicii Moldova poate fi privită ca un factor pozitiv pentru dezvoltarea sectorului de transporturi, în special a celui auto și, respectiv, feroviar datorită căilor de tranzit ce traversează teritoriul țării, asigurînd o bună parte dintre schimburile comerciale dintre Est și Vest. La aceasta contribuie și factorii uman și cultural, care în virtutea circumstanțelor istorice au creat legături culturale și lingvistice strînse ale populației din Republica Moldova atît cu vecinii săi imediați - România și Ucraina - cît și cu statele CSI în general și cele din Europa de Sud-est și Centrală. Din aceste considerente, majoritatea transportatorilor din Europa de Vest preferă să angajeze companii locale pentru a tranzita mărfurile în țările CSI, bazîndu-se pe experiența șoferilor din Moldova și cunoașterea pieței și reglementărilor din piața CSI.

Un factor important al amplasării geografice este și traversarea teritoriului Republicii Moldova de către coridorul pan-european IX, din țările scandinave (Finlanda), pînă în Sud-estul Europei (Bulgaria și Grecia). El asigură circulația mărfurilor între nordul și sudul Europei. În plus, patru magistrale de importanță internațională E58 (Aus-tria-Rusia), E577 (Polonia-România), E581 (România-Ucraina) și E583 (Roman-Jitmir) trec, de asemenea, peste teritoriul Republicii Moldova. Un studiu recent efectuat de către echipa de economiști de la Goldman Sachs, prognozează pe termen lung o creștere substanțială a cererii de consum în Rusia<sup>1</sup>, creînd astfel oportunități strategice pentru dezvoltarea sectorului transporturilor din Republica Moldova ca un potențial centru de logistică pentru fluxurile comerciale Vest-Est. Beneficiind de statutul de țară vecină cu UE, Republica Moldova ar putea atrage, de asemenea, investiții substanțiale în sectorul de transporturi și logistică, oferind o forță de muncă mai ieftină combinată cu o infrastructură durabilă și calitativă.

În Republica Moldova, ponderea majoră în sectorul transporturilor revine sub-sectoarelor de transport auto și, respectiv, feroviar, primul dominînd la capitolul de transport de pasageri, iar cel de-al doilea la transportul de mărfuri, cota-parte a transportului fluvial și a celui aerian fiind ne semnificative în ambele cazuri. Ținînd cont de amplasarea geografică a Republicii Moldova, transportul maritim nu joacă un rol important pentru economia națională și practic lipsește din statisticile oficiale cu privire la sectorul transporturilor. Acest lucru s-ar putea să se schimbe o dată cu darea în exploatare a terminalului de la Giurgiulești, unde Republica Moldova deține o fișie îngustă pe malul Dunării, pe unde va putea primi și nave maritime cu mărfuri și pasageri. Avînd în vedere că acest port a devenit operațional abia din anul 2007, fiind pregătit pentru primirea mărfurilor și a produselor petroliere și pentru transportarea ulterioară a pasagerilor, ponderea transportului maritim va fi infimă în perioada următoare, atît în raport cu volumul total de transport de mărfuri și pasageri, precum și cu volumul total de comerț cu servicii de transport.

Dacă la capitolul transportul de pasageri, se înregistrează o anumită similitudine a structurii tipurilor de transport preponderente (95.4% în Republica Moldova și 92% în UE), din punct de vedere al cantității transporturilor de bunuri, în Republica Moldova predomină tipul feroviar de transport, pe cînd în UE acesta ocupă o pondere de 10%, majoritatea mărfurilor fiind transportate pe mare (40%) și mijloacele auto de transport (47%). Din acest punct de vedere, structura modului de transport al Republicii Moldova se aseamănă cu sistemele de transport al mărfurilor specifice Bulgariei și Romîniei, unde, de asemenea,

predomină transportul feroviar. În contextul țărilor din Sud-estul Europei se observă o diminuare a rolului transportului feroviar și creșterea ponderii transportului auto.

În plan general s-ar putea vorbi despre un dezavantaj pentru Republica Moldova privind lipsa modului de transport maritim în structura sectorului de transport, care este unul din cele mai ieftine moduri de transport.

Dezvoltarea transporturilor se datorează cu preponderență sectorului privat, care deține cota majoritară în ce privește volumul mărfurilor transportate. Acest fapt creează premisele unui climat concurențial în sectorul transporturilor și diminuarea imixtiunii administrative. Cu toate acestea, observăm o diferențiere majoră în ce privește structura tipurilor de proprietate în diverse moduri de transport. Majoritatea serviciilor prestate de sectorul rutier de transport vin din partea operatorilor privați, care constituie un număr mare fără ca cineva să dețină vreo pondere semnificativă pe piață.

În sectorul transportului rutier de marfă au fost atrase și anumite investiții străine, care activează ca întreprinderi mixte sau cu capital străin integral. Cu toate acestea, ponderea investițiilor străine directe în sectorul transporturilor rămâne foarte redusă, în comparație cu țările din regiune, unde o liberalizare a sectorului a avut loc cu câțiva ani înainte (de exemplu, dacă în Republica Moldova volumul investițiilor străine directe în sector constituie 5.5%, în Macedonia este de 46%).

Calitatea flotei de transport auto este foarte scăzută; ponderea ridicată a numărului de unități de transport cu o vîrstă de peste 10 ani poate duce la limitarea accesului transportatorilor auto pe piețele europene, și reducerea competitivității serviciilor naționale de transport, ținînd cont de atenția sporită a UE față de normele ecologice și aplicarea strictă a standardelor de mediu cum ar fi Euro 3 și introducerea noilor standarde Euro 4 și Euro 5 de emisie a gazelor de eșapament. În Moldova, peste jumătate din flota de autocamioane depășește vîrsta de 10 ani, împreună cu utilajele cu vîrsta cuprinsă între 5 și 10 ani, alcătuiind circa 96% din toate unitățile de transport de acest tip.

Cu cît autocamioanele sunt mai noi, cu atît sunt mai mici costurile de deservire ale acestora și, respectiv, tarifele de transport al mărfurilor. În plus, și emisiile de gaze nocive sunt mai mici. Actualmente, doar 60% din întregul parc de autocamioane din Republica Moldova corespunde standardelor Euro 2 și Euro 3, avînd posibilitatea de a presta servicii de transport auto peste hotarele țării și contribuind la comerțul trans-frontalier. Ținînd cont de faptul că începînd cu anul 2007 permisele pentru parcursurile trans-frontaliere sunt acordate doar unităților de transport care întrunesc cerințele standardului Euro 3 de protecție a mediului, acest fapt poate deveni o mijloc esențial de constrîngere în promovarea comerțului extern pentru Republica Moldova. La începutul anului 2008 activau 1014 automobile Euro 3-5; în prezent sunt înregistrate 1714 automobile (Euro 3-5) - în perioada de referință fiind importate peste 700 unități de transport performante.

În același timp, numărul total de autocamioane (majoritatea fiind proprietate privată) s-a mărit substanțial pe parcursul ultimilor 10 ani. De asemenea, constatăm și o schimbare a calității structurii transportului auto, în funcție de tipul de combustibil. Ca urmare a majorării substanțiale în ultimii ani a prețurilor la benzină, transportatorii se orientează la tipuri mai ieftine de combustibil (diesel sau gaz). Astfel, cota-parte a celor care consumă benzină s-a micșorat de la 85.7% în 1995, la 72.6% în 2005, sporind ponderea celor care consumă diesel pînă la 26%; ponderea celor care consumă gaz rămîne nesemnificativă: aproximativ 1.3%, deși acest raport ar putea fi modificat date fiind schimbările radicale produse în ultimul an privind coraportul prețurilor la benzină și motorină.

Numărul unităților de transport auto a sporit considerabil pe parcursul ultimilor nouă ani, în special în sectorul autocamioanelor marfare. Aceasta se datorează, în particular, și faptului că spre deosebire de transportul feroviar, unde există doar un operator (cu capital de stat - „Căile Ferate ale Moldovei”), în sectorul transportului auto există un număr mare de agenți economici privați, care au asigurat o dezvoltare mult mai dinamică a subsectorului de transporturi menționat.

Prin această tendință putem spune că se atestă o convergență a structurii sectorului serviciilor de transport al Moldovei cu cel al UE, unde spre deosebire de țările recent aderate, transportul auto predomină comparativ cu cel feroviar. Noilor state UE le-au trebuit 10 ani pentru ca acest fenomen să aibă loc<sup>2</sup>. Dependența de sursele bugetare a condiționat o capacitate redusă a transportului feroviar de a reacționa rapid la cerințele pieței și, în consecință, pe parcursul ultimilor ani observăm o scădere a numărului de vagoane de marfă. Chiar dacă această tendință se înscrie în trend-ul pan-european de micșorare a ponderii sectorului feroviar în totalul serviciilor de transport, o parte din diminuarea volumelor de mărfuri transportate se datorează și factorului politic - dificultăților de reglementare a traseelor feroviare ce trec prin raioanele de est ale țării, precum și problemele logistice ce apar periodic cu partea ucraineană în ce privește tranzitul de mărfuri pe unele trasee sau cu Federația Rusă privind paritatea rutelor de pasageri deservite de operatorii ambelor state.

Cu toate că ponderea populației ocupate în sectorul transportului din Republica Moldova a crescut de la 4.7% în 1998 pînă la 5.4% în 2005, acest indicator continuă să fie mai mic în comparație cu țările din

regiunea Europei de Sud-est, media fiind de circa 6%, și mai scăzută decât în țările din Europa Centrală. Raportat, însă, la realitățile pieței de muncă din Moldova, acest indicator a înregistrat o dinamică pozitivă pe parcursul ultimilor patru ani.

Un factor important este și creșterea productivității muncii în sectorul dat cu ritmuri în scădere pînă în 2004, trendul începînd să se schimbe din anul 2005. Cu toate acestea, acest indicator este departe de a atinge nivelul din 1989, ceea ce este caracteristic nu doar Moldovei, ci și altor state din regiune. (Comparație cu anul 1989 are anumite limite, avînd în vedere că în acel an realitățile economice erau cu totul altele, iar sectorul de transporturi din Moldova activa pe o piață închisă și mult mai mare, care depășea cu mult cererea actuală.)

În transportul aeronautic operează 14 companii aeriene dintre care una de stat („Air Moldova”), a cărei cotă-parte în transportul de pasageri pe anul 2006 a constituit 52.1%. Trei dintre aceste 15 companii (Air Moldova, Moldavian Airlines și Tandem Aero) efectuează curse regulate de pe aeroportul din Chișinău, 4 companii activează pe principii de paritate - Turkish Airlines, Austrian Airlines, Tarom și Club Air. Alte două companii naționale - Întreprinderea de stat „Aeroportul Internațional Mărculești” și S.A. „Nobil Air” - efectuează curse charter.

Dinamica numărului de pasageri transportați cu ajutorul curselor aeriene crește în ultimii ani cu un ritm constant: în anul 2006 s-a înregistrat o creștere de 13.8%, iar în număr absolut - o valoare de 548.3 mii pasageri, dublîndu-se în ultimii 10 ani. În același timp, transportarea de mărfuri cu aeronavele (încărcături și poștă) a rămas la nivelul anului 2005 (1700 tone). Un număr sporit de călători se înregistrează în lunile de vară, acest fapt purtînd un caracter sezonier bine pronunțat pe parcursul ultimilor trei ani. Cu toate acestea, transportul aeronautic încă nu reprezintă o cotă semnificativă nici în transportul de pasageri, nici în cel de bunuri. Cîtorva operatori aero (8 companii) care se specializau în transportul car-go, înregistrați în Republica Moldova, li s-a retras licența în 2007 din cauza lacunelor depistate în activitatea lor.

În registrul aerian al Republicii Moldova sunt înregistrate 192 de aeronave din care 47.4% dețin certificat de navigabilitate la zi. Parcul de aeronave este compus în proporție de 80% din aeronave produse în fosta URSS, care în mare parte nu corespund standardelor europene și Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), fapt care limitează competitivitatea companiilor naționale pe piața regională și internațională de servicii aeriene.

Pe de altă parte, caracterul limitat al sectorului de transport aerian din Republica Moldova nu permite nici dezvoltarea propriilor școli de instruire a personalului calificat, care la moment a ajuns la o anumită limită de vîrstă. În scopul depășirii acestei probleme, Administrația de Stat a Aviației Civile recunoaște organizațiile de instruire din străinătate conform cerințelor JAR-FCL1 și JAR-147 pe criterii nediscriminatorii. În baza acordurilor bilaterale, repartizarea cotei-părți a transporturilor de pasageri între companiile aeriene naționale și străine, care efectuează zboruri regulate în și din Republica Moldova, este de respectiv 75% și 25%.

## **2. Bariere formale și informale în calea dezvoltării sectorului transporturilor și integrării acestuia în spațiul european.**

Unul din factorii de constrîngere majoră în afirmarea Republicii Moldova ca un punct de tranzit calitativ este problema nesoluționată a conflictului cu raioanele din stînga Nistrului, care creează incertitudini și dificultăți logistice pentru asigurarea serviciilor calitative și eficiente de transport, mai ales pe coridorul pan-euro-pean IX. Aceasta a dus la diminuarea investițiilor atît din partea ucraineană, cît și din partea Republicii Moldova în infrastructura de drumuri pe acest traseu. Aceeași problemă a creat dificultăți enorme, costuri mărite și incertitudini în dezvoltarea transportului feroviar, mai ales după divizarea recentă a serviciului de căi ferate din raioanele din stînga Nistrului aflate sub conducerea Căilor Ferate ale Moldovei. Găsirea unei soluții în această problemă ar crea un impuls considerabil pentru dezvoltarea transportului terestru.

Importanța infrastructurii transporturilor terestre reiese din amplasarea geografică a Republicii Moldova, care în contextul sectorului transporturilor, are atît o influență benefică cu referință la transportul auto și cel feroviar, precum și limitările sale în ce privește dezvoltarea transportului maritim și a celui fluvial. Analiza constrîngerilor la capitolul infrastructurii transporturilor terestre a scos în evidență insuficiența rețelei de drumuri și căi ferate în Moldova, fapt care inhibă dezvoltarea sectoarelor date. Republica Moldova se situează sub media regională la ambii parametri menționați. Rețeaua de drumuri auto mai face față cerințelor, doar ținînd cont de conjunctura și nivelul de dezvoltare a economiei naționale, inclusiv densitatea redusă a vehiculelor cu motor/mia de locuitori, în comparație cu țările din regiune. La indicatorul de densitate a rețelei de căi ferate raportată la suprafața țării, Republica Moldova se află la același nivel cu țările din Europa de Est care au aderat recent la UE, dar mult sub nivelul țărilor Europei Centrale sau țărilor Europei de Vest.

Lipsa fondurilor necesare pentru investiții în infrastructura transporturilor terestre și menținerea acestora au dus la deteriorarea considerabilă a calității ei, după cum arată raportul Băncii Mondiale prezentată în Analiza Constrângerilor, dar și la încetinirea ritmurilor de construcție și punerea în exploatare a drumurilor noi. Acest fapt reduce considerabil competitivitatea economiei naționale în general și a sectorului de transporturi terestre, în special.

În acest context, putem da exemplul priorităților stabilite de Uniunea Europeană în domeniul investițiilor în sectorul transporturilor și infrastructurii adiacente, reflectate în distribuția fondurilor structurale pe următoarea perioadă de 6 ani, unde partea majoră va fi orientată pentru construcția și reabilitarea rețelei de drumuri. La nivel european se acordă o atenție sporită dezvoltării infrastructurii lanțului valoric, adică a facilităților de logistică și distribuție, pe lângă centrele urbanistice cu o rețea de căi de acces bine dezvoltată, combinată cu o ofertă de forță de muncă mai ieftină și o infrastructură dezvoltată de utilități.

Lipsa de resurse financiare proprii îndreptate spre dezvoltarea infrastructurii transporturilor terestre din ultimii 15 ani a condus la faptul că în Moldova, peste 90% din rețeaua de drumuri este apreciată ca aflându-se într-o stare avariata<sup>1</sup> în comparație cu România, unde 2/3 din rețeaua de drumuri necesită renovare.

În acest context putem menționa disparitatea enormă în care se află Republica Moldova, privind accesul la fondurile necesare pentru a depăși această situație. Din surse proprii poate fi efectuată doar întreținerea parțială a drumurilor, ceea ce se și întâmplă de fapt în ultimii ani, dar nu acoperă nici măcar necesitățile anuale. Se ajunge astfel la o stare de degradare continuă a părții carosabile. Dinamica cheltuielilor pentru reparația și reconstrucția drumurilor reflectă o diminuare esențială a capacităților de finanțare din fondurile speciale pentru infrastructura de drumuri.

Sumele alocate anual pentru dezvoltarea și întreținerea rețelei de drumuri în Republica Moldova se ridică la câteva zeci de milioane de dolari SUA (bugetul alocat în perioada 2004-2007 este de circa 30 mil. dolari SUA), reușind doar să mențină în stare de utilizare calitatea unor drumuri de interes național, fără să mai vorbim de cele locale. Există speranța obținerii unor granturi sau credite preferențiale de la anumiți donatori (Banca Mondială, BERD, UE, SUA etc.).

De exemplu, doar din programul de fonduri structurale ale UE (pe lângă creditele parvenite de la Banca Mondială sau de la alți donatori), în perioada 2007-2013, România va beneficia de 4 miliarde euro pentru reabilitarea rețelei de drumuri, ceea ce îi va permite să construiască 1300 km de șosele noi până în 2013<sup>3</sup>. Prin comparație, Republica Moldova în 8 ani (1998-2005) a reușit să construiască mai puțin de 85 km de drumuri noi. În regiune, investițiile în infrastructură ajung în medie la 8-10% din PIB, iar în Republica Moldova acestea nu ajung nici la 3%.

Transportul călătorilor este o problemă, a cărei soluționare se încearcă de mai mulți ani, dar fără succese deosebite. Este o problemă ce derivă din acordarea unor favoruri anumitor agenți economici la atribuirea rutelor regulate, de aceea s-a decis revizuirea rețelei de rute în întreaga republică în scopul reducerii, comasării sau anulării unora dintre ele. În acest context, activitatea Comisiei pentru autorizarea noilor rute de călători s-a dovedit ineficientă, ba chiar dăunătoare, ceea ce a condus la încetarea activității acesteia.

O importanță majoră revine realizării Programului Național de Acțiuni prioritare pentru redresarea situației privind securitatea circulației rutiere, care presupune crearea unei infrastructuri adecvate (reconstrucția și reparația drumurilor), care la rândul său va duce la îmbunătățirea securității circulației pentru toate tipurile de transport.

Dezvoltarea ulterioară a transportului aeroneutic va depinde și de ridicarea nivelului de viață a populației, cu sporirea capacităților de plată a acestora pentru a fi în stare să se folosească de servicii de transport mai rapide, chiar dacă acestea se vor dovedi mai scumpe.

Infrastructura transportului aeroneutic este foarte limitată și depinde integral de capacitatea investițională a statului. În prezent, pentru cursele regulate și cele internaționale există un singur aeroport: aeroportul internațional Chișinău (mai există în țară încă patru aeroporturi: - Bălți, Cahul, Tiraspol și Mărculești. Cel de la Tiraspol se află în afara controlului administrativ al autorităților din Republica Moldova din cauza conflictului nesoluționat cu raioanele din stînga Nistrului. Aeroporturile din Cahul și Mărculești sunt în proces de certificare și doar cel din Bălți este operațional, dar se folosește doar pentru curse neregulate).

Un alt factor critic în dezvoltarea sectorului transporturilor este industria de deservire a mijloacelor de transport, care s-a dezvoltat în mod vertiginos în ultimii ani, pe piață făcându-și apariția o multitudine de operatori mari și mici, fiecare găsimdu-și o nișă de activitate. Concurența este mare la nivelul serviciilor generale și mai redusă la nivel de deservire a unor autocamioane de mare tonaj, unde sunt necesare investiții considerabile pentru stabilirea și funcționarea centrelor de diagnosticare. Cu toate acestea, cele mai multe astfel de centre sunt concentrate în Chișinău și mai puține la Bălți și în alte centre raionale, ceea ce ridică

costurile de deservire pentru întreprinderile de transport dislocate în restul teritoriului național. Ridicarea nivelului de trai și ameliorarea infrastructurii generale (drumuri, canalizare, apeducte, rețele de gaz și electricitate) vor crea condiții favorabile extinderii serviciilor specializate de deservire a mijloacelor de transport în alte zone ale Republicii Moldova.

În domeniul transportului feroviar, Republica Moldova nu are propriile întreprinderi de deservire și reparare a locomotivelor și vagoanelor specializate, folosindu-se de serviciile prestate în statele vecine (Ucraina, Rusia).

În transportul aeroneautic, toate întreprinderile de deservire și auxiliare de susținere a zborurilor se află la Chișinău: o întreprindere de dirijare a traficului aerian (servicii de dispecerat - MoldATSA), 3 întreprinderi de deservire la sol, 3 centre tehnice și un centru de instruire. În procesul de integrare în sistemul european de dirijare a traficului, MoldATSA prestează un număr tot mai mare de servicii de ghidaj. Numărul de survoluri deservite în ultimii 6 ani a crescut de șase ori.

De eficiența funcționării sectorului transporturilor depinde atât activitatea ramurilor economiei naționale, cât și un șir de aspecte sociale, transportul asigurând mobilitatea forței de muncă. Transportul este parte componentă a lanțului valoric majorității sectoarelor de producție, asigurând aprovizionarea cu factori de producție, mișcarea forței de muncă și furnizarea producției gata la ușa consumatorului. Sectorul transporturilor asigură și buna funcționare a majorității instituțiilor municipale și de stat, prin deservirea eficientă a călătorilor în zonele urbane. În același timp, sectorul transporturilor are un impact major asupra mediului ambiant, în special cel auto și aerian, a căror gaze de eșapament poluează mediul ambiant și contribuie la efectul de încălzire a climei.

În acest scop, începând cu anul 1990, UE a demarat implementarea noilor standarde de protecție a mediului pentru transportul auto introducând Euro 0, urmînd ca ulterior, din trei în trei ani să introducă Euro 1 și 2, în 2000 și, respectiv, 2005 să implementeze Euro 3 și 4, iar pentru 2008 să prevadă implementarea Euro 5. În această privință, Republica Moldova se străduiește să urmeze acest trend, cu toate că procesul s-a tergiversat, implementînd Euro 3 abia în 2007.

### **3. Evaluarea necesităților de asistență din partea UE pentru dezvoltarea sectorului moldovenesc de transporturi.**

Un rol deosebit le revine organelor statale în asigurarea atât a accesului nediscriminatoriu pe piețele străine a operatorilor de transport din Moldova, cât și a unui climat de afaceri transparent și echitabil pe piața internă. În prezent, din cauza disparității la negocierile bilaterale privind activitatea operatorilor de transport, în domeniul de transport auto se resimte acut necesitatea de permise în baza acordurilor de paritate. În mod special, aceasta are loc la transportul de mărfuri prin Ungaria, Ucraina, Polonia și Rusia. Cu astfel de restricții la accesul pe piață pentru operatorii autohtoni, sectorul de transporturi auto riscă să-și piardă din competitivitatea regională cîștigată pînă în prezent.

În acest context se cere o asistență sporită pentru întărirea capacității instituționale a organului principal de stat abilitat cu reglementarea domeniului de transporturi. Instruirea specialiștilor, inclusiv prin programe de Twinning ale UE, prin care se stabilesc relații de colaborare între instituțiile similare ale unor state-membre UE vor fi foarte binevenite. Un exemplu în acest domeniu ar fi înfîlnirile specialiștilor cehi și moldoveni, care au avut loc în repetate rînduri în perioada anilor 2006-2007, în cadrul cărora s-a studiat posibilitatea tehnică a realizării proiectului de construcție cu ecar-tament european de 1435 mm și electrificarea sectorului Chișinău-Ungheni.

Negocierea unor cote ridicate de tranzit (cabotaj) în special pentru întreprinderile mici și mijlocii din Republica Moldova pentru a putea face față concurenței din partea întreprinderilor mai capitalizate din UE. De exemplu, aceasta a fost practica pentru cele 9 state din valul de aderare din 2005, cu excepția Sloveniei, al cărei sector de transporturi era practic în întregime integrat cu cel al UE. Rolul guvernului pare a fi crucial și în negocierile interstatale privind paritatea permiselor de tranzit pentru transportul auto și în dezvoltarea rutelor pan-europene cu trecere prin teritoriul Republicii Moldova.

Au fost semnate trei acorduri de finanțare a reabilitării drumurilor cu Banca Mondială, Banca Europeană pentru Investiții și BERD, fiecare din ele valorînd 30 mil. euro, urmînd a fi acordate în două tranșe, câte 12,5 mil. și, respectiv, 17,5 mil. Euro. Creditele sunt acordate la dobînzii preferențiate. Aceste mijloace vor fi utilizate la reabilitarea drumurilor Chișinău-Bălți și Chișinău-Hîncești. Se întreprind măsuri în vederea finanțării ambelor tranșe în anul 2008.

În anul 2007 s-a elaborat un nou document de planificare strategică pe termen mediu și Strategia Națională de Dezvoltare (SND) a Republicii Moldova care vor deveni principalele documente de planificare strategică pe perioada anilor 2008-2011. În SND au fost incluse trei acțiuni:

a. reparația drumului național Rezina-Orhei-Călărași pe segmentul Rezina-Orhei (un cost de 396,0 mil.lei);

b. reconstrucția drumului Chișinău-Dubăsari pe sectorul de ocolire a or. Chișinău (un cost de 460 mil.lei);

c. construcția tronsonului de cale ferată Cahul-Giurgiulești (un cost total de 837 mil.lei).

Aceste obiective au fost determinate și în funcție de limitele financiare ale bugetului național, care nu acoperă, însă, nici pe departe necesitățile reale ale sectorului de transporturi și infrastructurii lui. Sectorul transporturilor joacă un rol extrem de important pentru economia națională dar constrângerile identificate inhibă dezvoltarea acestuia. În consecință, sectorul oferă încă o logistică de calitate inferioară și costuri sporite de transport al mărfurilor pentru agenții economici din Republica Moldova. În același timp, după cum s-a observat, în prezent doar transportul rutier și cel feroviar pot asigura economia națională la o scară largă și să fie competitive la nivel regional. De aceea, stabilirea clară a priorităților de reanimare și dezvoltare a subsectoarelor de transport este extrem de importantă în condițiile unor resurse financiare limitate.

În majoritatea țărilor dezvoltate, 85% din transportul de mărfuri (ca tonaj) se datorează transportului auto și se face la o distanță de pînă la 150 km. Pentru distanțe de pînă la 500 km, 97% din tot tonajul de mărfuri sunt transportate pe mijloace auto. S-a demonstrat faptul că pentru astfel de distanțe nu există alternative din punct de vedere al eficienței și costurilor.

În termeni valorici, 90% din mărfuri sunt transportate pe auto-magistrale, iar în termeni cantitativi acest indicator este de 80%. Ținînd cont de dimensiunile teritoriale ale Republicii Moldova, probabil nu există o altă alternativă mai viabilă pentru transportul rutier, fapt care a fost confirmat de evoluția sectorul transporturilor în Moldova din ultima perioadă.

În acest context, putem menționa că depășirea constrîngerilor principale de infrastructură și în special a rețelei de drumuri, poate duce la efecte economice majore cu impact pozitiv pe termen lung asupra economiei naționale în general.

În favoarea acestui argument pledează și statistica ratelor medii de efect economic la proiectele de infrastructură a Băncii Mondiale, unde reabilitarea infrastructurii de drumuri depășește cu mult alte proiecte de infrastructură.

### ***Bibliografie***

1. [www.expert-grup.org](http://www.expert-grup.org)
2. [www.at.gov.md](http://www.at.gov.md)
3. Culegeri de acte normative privind statistica pietei de transport.