

PROPUNERILE PENTRU RIDICAREA NIVELULUI DE DESERVIRE LA Î.S. „CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA”

Dumitru CEBAN, Ion COTRUȚĂ

Universitatea Tehnică a Moldovei, catedra Inginerie și Management în Transporturi

Abstract: *Se analizează situația actuală la Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Bazându-se pe rezultatele analizei și obiectivele principale ale transportului feroviar se propun acțiuni de elaborare și realizare a planurilor de reformare a sistemului de întreținere a infrastructurii și de dezvoltare a infrastructurii.*

Cuvinte cheie: *restructurare, separarea, dezvoltare a infrastructurii, finanțarea.*

1. Starea actuală a infrastructurii căilor ferate

Situația actuală a infrastructurii Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (în continuare – CFM) este determinată de următoarele circumstanțe:

- a) impactul notabil al conflictului transnistrean asupra serviciilor feroviare internaționale ale Moldovei, forțând redirecționarea unei părți a traficului pe itinerare de ocolire;
- b) folosirea veniturilor de la serviciile de transport al mărfurilor pentru subvenționarea serviciilor în pierdere ale transportului de călători, ceea ce reduce capacitatea CFM de a finanța întreținerea rețelei și a materialului rulant;
- c) prestarea în continuare de către CFM a serviciilor în pierdere în domeniul transportului de călători, ce reduce capacitatea CFM de a-și întreține în bună stare rețeaua și materialul rulant
- d) deteriorarea în continuare a infrastructurii feroviare, întrucât CFM nu are posibilitatea de a finanța lucrările urgente de întreținere.

Ponderele veniturilor provenite din transportul de mărfuri este de 81,7% în totalul veniturilor CFM, iar 96,0% din veniturile transportului de mărfuri provin din traficul internațional de mărfuri.

Au fost întreprinse anumite măsuri în vederea restructurării CFM, cel puțin în vederea externalizării cheltuielilor ce nu țin de serviciile feroviare. CFM a transmis autorităților administrației publice locale unele active nonferoviare, cum ar fi: blocuri locative, rețele electrice, rețele de distribuție a apei, precum și linii ferate de acces local. Aceste obiecte erau incluse în “Inventarul obiectelor neutilizate de menire socială și culturală” și nu erau utilizate în activitățile de bază ale CFM.

În pofida faptului că în ultimii ani au fost întreprinse unele măsuri de restructurare, situația curentă din sectorul transportului feroviar al Moldovei este departe de a fi satisfăcătoare. Lipsa de mijloace bănești este, de asemenea, un impediment pentru restructurare, deoarece separarea propusă a gestionării infrastructurii de serviciile de transport necesită, cel puțin la etapa inițială, disponibilitatea de fonduri respective pentru crearea unor companii separate și autonome din punct de vedere financiar.

CFM se confruntă cu unele probleme ce țin de acoperirea pierderilor, la prestarea serviciilor de călători, din veniturile încasate din transportul de mărfuri.

Pentru o examinare mai complexă a problemelor menționate, necesită abordare următorul elemente instituționale: restructurarea Î.S. “Calea Ferată din Moldova”

Tabelul 1. Analiza SWOT sectorul transportului feroviar

PUNCTE FORTE	OPORTUNITĂȚI
<p>Piață existentă pentru tranzitul internațional de mărfuri (10,5 M tone pe an) ce poate asigura rentabilitatea CFM</p> <p>Poziții durabile pe piață de transportare a încărcăturilor</p> <p>Inofensivitate față de mediu și mai sigur decât alte tipuri de transport</p>	<p>Integrarea treptată a Moldovei în UE, fie prin politica de vecinătate (termen scurt) sau, în ultimă instanță, calitatea de membru la UE (termen mediu sau lung)</p> <p>Mijloace financiare suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii căilor ferate concomitent cu procesul de integrare Moldova – UE</p> <p>Utilizarea adecvată a amplasării țării pentru a dezvolta traficul de tranzit internațional de-a lungul coridorului IX european de transport feroviar</p> <p>Integrarea în sistemul de calea ferată al CSI care îi va permite să opereze un trafic regional îmbunătățit</p> <p>Probabilitatea apariției noilor operatori pe piața transportului feroviar, în special pentru activitățile de tranzit</p> <p>Aplicarea noilor tehnologii</p> <p>Dezvoltarea coridoarelor poli-intermodale și centrelor logistice</p> <p>Globalizarea economiei și liberalizarea pieței de transport</p>
PUNCTE SLABE	AMENINȚĂRI
<p>Partea majoritară a infrastructurii căilor ferate naționale se află în stare tehnică rea</p> <p>Partea majoritară a infrastructurii căilor ferate nu permite de a atinge viteza proiectată, chiar pentru trenurile de marfă</p> <p>Starea nesatisfăcătoare a materialului rulant</p> <p>PSO (servicii publice obligatorii) neachitate de către autorități, ceea ce implică amânarea reabilitării infrastructurii sau întreținerii materialului rulant și efectuării investițiilor</p>	<p>Implementarea cu întârziere a proiectelor prioritare de infrastructură (infrastructură și material rulant)</p> <p>Implementarea cu întârziere a politicilor similare în țările vecine</p> <p>Devierea traficului din Republica Moldova. Legătura directă din Ucraina spre Moldova, care există deja la nord și ar putea fi dezvoltată spre sud printr-o nouă linie ferată între UZ (Ucraina) și SNCFR (România) pe noul pod peste Dunăre</p> <p>Divizarea geopolitică a țării, ceea ce împiedică orice dezvoltare pe termen lung a rețelei, în special pentru activitățile de tranzit</p> <p>Introducerea cu întârziere a noilor tehnologii și îmbunătățirea stării tehnice a infrastructurii căilor ferate</p>

2. Obiectivele strategice.

Obiectivul de bază al sectorului transporturilor este de a oferi țării un asemenea sistem eficient care ar satisface necesitatea cetățenilor în mobilitate și ar facilita comerțul pe piețele autohtone și internaționale, ținând cont de rolul pe care Moldova îl poate avea în calitate de punte dintre UE și țările Comunității Statelor Independente (CSI).

Obiectivul de bază poate fi realizat printr-o serie de obiective strategice mai specifice pe termen scurt și pe termen mediu:

Obiective pe termen scurt:

a) reabilitarea infrastructurii existente a transportului rutier și feroviar cu crearea unor condiții acceptabile de trafic pentru transportul de călători și mărfuri;

b) aranjamente instituționale care oferă un cadru stabil pentru reabilitarea și întreținerea continuă a infrastructurii.

Obiective pe termen mediu:

a) perfecționarea procedurilor de întreținere a infrastructurii transportului, pentru a atinge un sistem de întreținere și administrare mai eficient și durabil;

b) dezvoltarea infrastructurii cu îmbunătățirea ulterioară a calității infrastructurii și integrarea în rețelele europene de transport.

Necesitatea reabilitării cât mai urgente a activelor existente ale infrastructurii transporturilor constituie prioritatea de bază a prezentei Strategii. Orice investiții în infrastructura nouă a transporturilor trebuie eșalonate pe un termen mediu și lung.

Practicile curente de alocare anuală a mijloacelor bugetare pentru întreținerea drumurilor trebuie înlocuite cât mai rapid cu un cadru stabil de finanțare pentru întreținerea drumurilor pe termen lung. Doar în acest caz va fi posibil de a stopa procesul continuu de deteriorare fizică a drumurilor.

Strategia dezvoltării se axează pe trei direcții prioritare:

a) reabilitarea infrastructurii;

b) cadrul instituțional;

c) dezvoltarea infrastructurii.

În cadrul acestor direcții prioritare, sînt definite acțiuni pe termen scurt și mediu/lung care puntează problemele pe care trebuie să le soluționeze prezenta Strategie:

a) Acțiuni pe termen scurt:

elaborarea și realizarea Planului de reabilitare a căilor ferate;

crearea unui cadru stabil de finanțare a întreținerii infrastructurii transporturilor;

elaborarea și realizarea planului de restructurare a căilor ferate;

fortificarea instituțională.

b) Acțiuni pe termen mediu / lung:

elaborarea și realizarea Planului de reformare a sistemului de întreținere a infrastructurii;

elaborarea și realizarea Planului de dezvoltare a infrastructurii.

Modernizarea sectorului feroviar constituie, de asemenea, o condiție de bază pentru acordarea unor servicii de calitate în domeniul transportului feroviar pentru călători la un preț redus, pentru susținerea operațiunilor comerciale internaționale pe distanțe lungi, furnizarea carburanților și materiei prime în vederea eficientizării activității economice a țării și pentru valorificarea din plin a beneficiilor oferite de amplasarea teritorială a Moldovei.

Restructurarea căilor ferate necesită să fie însoțită și susținută de reabilitarea rețelei feroviare existente, precum și prin crearea unui cadru adecvat de finanțare.

Odată cu inițierea procesului de reabilitare a infrastructurii existente a drumurilor și căilor ferate, pot fi trasate următoarele obiective pe termen lung:

a) îmbunătățirea sistemelor de întreținere, trecerea la activități de întreținere pe bază de contract, inclusiv utilizarea unor sisteme moderne pentru evaluarea stării tehnice a drumurilor și optimizarea priorităților de întreținere și reparație. Se impune o nouă clasificare a rețelei de drumuri, care va delega responsabilitățile și resursele pentru gestionarea drumurilor locale către autoritățile administrației publice locale;

b) analiza noilor investiții în infrastructură, dacă necesitatea și justificarea acestor investiții sînt demonstrate prin studii de fezabilitate solide și minuțioase. Noile investiții nu trebuie să dezafecteze mijloacele de la reabilitarea și întreținerea obiectelor existente de infrastructură.

3. Planul de reabilitare a rețelei de cale ferată

Sistemul feroviar al Moldovei necesită mijloace financiare considerabile pentru infrastructură și materialul rulant. Întrucât restructurarea CFM poate stabili un cadru bun pentru viitor, este necesar de a compensa lipsa întreținerii din ultimii 15 ani, perioadă în care veniturile din transportul de mărfuri au fost folosite pentru a finanța operarea și întreținerea întregii rețele feroviare, precum și pentru a subvenționa operațiunile de transport al călătorilor.

În perioada 2001-2005, CFM a finanțat din fonduri proprii (în mare parte, din veniturile de la transportul de mărfuri) unele lucrări de întreținere și reparație a 685,2 km de linii de cale ferată, în sumă de circa 291 milioane lei. Executarea lucrărilor menționate a permis de a mări viteza trenurilor locale cu 6,6% și a elimina limitele de viteză pe un traseu de 49 km.

Este, de asemenea, necesar de a îmbunătăți întreținerea materialului rulant al CFM. Se preconizează că restructurarea CFM va reduce cheltuielile operaționale și astfel mijloacele financiare economisite vor putea fi utilizate la întreținerea materialului rulant.

Tabelul 2. Monitorizarea.

Indicii cantitativi	
Numărul de km de linii feroviare reabilite	Numărul de stații și alte încăperi reparate
Indicii rezultatelor	
Mărimea vitezei medii pe rețeaua feroviară reabilitată	Îmbunătățirea stării generale a rețelei liniilor de cale ferată
Creșterea traficului pe rețea	Reducerea costurilor operaționale

3.1. Planul de restructurare a CFM

În țările europene, cu referință la căile ferate, se manifestă tendința de a separa infrastructura feroviară și serviciile de transport feroviar, atât din punctul de vedere al gestiunii, cât și al evidenței contabile. În cadrul serviciului de transport feroviar se impune o separare ulterioară a serviciilor de transport al mărfurilor de cele de transport al călătorilor, pentru a dispune de o alocare a mijloacelor financiare pentru fiecare serviciu și pentru a permite stabilirea plăților compensatorii pentru obligațiile sociale în traficul de călători (PSO), achitate de autoritatea care le impune.

În Moldova, care dispune de o rețea mică, aflată într-o situație destul de rea, și de trafic internațional de mărfuri, destul de profitabil, separarea la scară largă și completă a CFM în diferite companii pentru infrastructură, servicii de transport al călătorilor și mărfurilor se consideră a fi nejustificată la momentul actual.

Se propune separarea internă în cadrul CFM a infrastructurii, transportului de mărfuri și de călători în unități comerciale autonome, cu o evidență separată a costurilor și veniturilor, precum și cu includerea obligatorie a activelor.

4. Acțiuni propuse

- 1) separarea în cadrul CFM a trei unități comerciale (infrastructură, transport de mărfuri și călători);
- 2) crearea sistemului de separare a costurilor. Perceperea reciprocă de mijloace financiare între unitățile comerciale;
- 3) servicii de consultanță pentru a sprijini procesul de separare, inclusiv efectuarea unui studiu de fezabilitate al unităților independente;
- 4) elaborarea și aprobarea de către Guvern a unui program privind serviciul de transportare a călătorilor și obligațiile sociale în traficul de călători.

Tabelul 3. Monitorizare.

Indicii cantitativi			
Implementarea unităților comerciale separate în cadrul CFM	Implementarea sistemului de separare a costurilor	Aprobarea raportului consultantului privind procesul de separare	Aprobarea de către Guvern a planului privind PSO
Indicii rezultatelor			
Disponibilitatea rapoartelor financiare separate pe fiecare unitate comercială			

4.1. Planul de dezvoltare a infrastructurii căilor ferate

Posibilitatea efectuării noilor investiții în calea ferată poate fi examinată după finalizarea Programului de reabilitare a căilor ferate și după realizarea reformei căilor ferate (restructurarea CFM) pentru a putea evalua în mod cert eficiența noilor investiții și a identifica cine va suporta costul investiției și întreținerii.

Propunerile existente privind noile investiții în infrastructura feroviară vizează diversificarea legăturilor internaționale, creînd conexiuni alternative pentru asigurarea accesului spre portul Giurgiulești:

- a) tronsonul nou de cale ferată Cahul – Giurgiulești;
- b) legătura feroviară peste râul Nistru spre Iampol (Ucraina);
- c) restabilirea sectorului Basarabeasca-Berezino.

Tabelul 4. Monitorizarea

Indicii cantitativi	
Definirea pe termen lung a rețelei feroviare din Moldova	Numărul studiilor de fezabilitate, evaluări de mediu finalizate
Indicii rezultatelor	
Aprobarea unui plan de investiții.	

4.2. Finanțarea

Finanțarea lucrărilor pentru reabilitarea și întreținerea infrastructurii transportului feroviar se va efectua din doi surse: finanțare externă (împrumuturi și granturi) și bugetul de stat.

Finanțarea externă: Pentru următorii ani sînt preconizate următoarele surse de finanțare externă:

- a) Uniunea Europeană – care oferă asistența financiară prin intermediul granturilor în cadrul Noii Politici de Vecinătate (NPV, Instrumentul pentru Politică de Vecinătate);
- b) Corporația Provocările Mileniului (MCC) – care este un instrument al Guvernului Statelor Unite ce oferă granturi de dezvoltare, pentru care este eligibilă Republica Moldova;
- c) Banca Mondială/IDA – care poate oferi finanțare prin credite cu dobîndă mică, deși suma creditelor este foarte limitată;
- d) Banca Europeană pentru Investiții (BEI) și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) – care pot oferi împrumuturi pentru dezvoltarea infrastructurii.

Bibliografie:

1. [Strategia infrastructurii transportului terestru pe anii 2008–2017](#). MTGD RM 2007
2. [Concepția unei politici de transport comune a statelor-membre CSI pe perioada pînă la 2010](#). MTGD RM 2008. www.mtgd.gov.md
3. [Acțiuni prioritare pentru anul 2008 în contextul procesului de integrare europeană](#). Guvernul RM 2007