

CĂILE DEZVOLTĂRII EFECTIVE A INFRASTRUCTURII TRANSPORT-LOGISTICE ÎN REPUBLICA MOLDOVA, ÎN CONTEXTUL INTEGRĂRII REGIONALE

Autor: Andrei SLANINA
Conducător științific: d.ș.t., conf. univ. Victor CEBAN

Universitatea Tehnică a Moldovei

Abstract: În ultimii ani se observă competitivitatea fiecărui stat pe piața internațională a serviciilor depinde de nivelul de un șir de elemente. Printre acestea este necesar de menționat și infrastructura transport-logistică a fiecărui stat. Aici se include atât parcul rulant al fiecărui stat, cât și centrele logistice existente și sistemele de transport integrate. Cu regret trebuie să constatăm că în Republica Moldova acest domeniu este slab dezvoltat și necesită întreprinderea unor măsuri prompte pentru stimularea dezvoltării acestuia. Totodată, este necesară studierea căilor de integrarea acestora în sistemele regionale, precum și cele europene și mondiale.

Cuvinte cheie: logistică, infrastructură, integrare, servicii, transport multimodal, bariere, cooperare regională.

În ultima jumătate de secol, s-a remarcat la nivel global tendința dezvoltării într-un ritm mai accelerat a serviciilor comparativ cu celelalte ramuri economice. Acest proces a determinat pe de o parte reducerea ponderii populației ocupate în agricultură și chiar în industrie, iar pe de altă parte, a crescut ponderea serviciilor în formarea produsului intern brut. Dacă în cazul industriei și agriculturii dezvoltarea este în mod clar legată de existența unor căi de comunicații în lipsa cărora materiile prime și produsele finite nu pot fi deplasate, în cazul serviciilor dependența nu este atât de clară. Totuși, nici serviciile nu se pot dezvolta fără o infrastructură de transport de calitate. Și, cum serviciile s-au impus ca principal motor economic al ultimelor decenii, analizarea relației dintre această ramură economică și infrastructura ilustrează nevoia presantă de a aloca prioritar fonduri pentru modernizarea șoselelor, căilor ferate, aeroporturilor și porturilor.

Un fenomen prezent în toate țările este creșterea ponderii forței de muncă ocupată în domeniul serviciilor, fenomen manifestat cu o mai mare intensitate în țările dezvoltate. Astfel, în țări ca SUA, Germania, Marea Britanie, Franța, Belgia, Danemarca, Elveția, Austria, Olanda și Suedia, ponderea populației ocupată în domeniul serviciilor depășește 70%. Chiar și în țări cu un nivel mediu de dezvoltare sau sub medie - Spania, Portugalia, Grecia, Croația, Ungaria, Slovenia, Slovacia și Polonia, ponderea populației ocupată în domeniul serviciilor depășește 60%. Bineînțeles, există particularități de la țară la țară, ce țin mai ales de ponderea diverselor subramuri din sectorul serviciilor. De exemplu, în unele țări este mai dezvoltat sectorul turistic (mai ales în Spania, Portugalia, Grecia, Croația și Slovenia), în timp ce în altele (Turcia, Polonia, Slovacia și Ungaria) se remarcă o mai mare dezvoltare a sectorului transporturilor. În ceea ce privește Republica Moldova, ponderea populației ocupată în domeniul serviciilor reprezintă numai 24.09%¹ din total.

Deși domeniul serviciilor este extrem de vast și depinde în mare parte de nivelul de dezvoltare economic al fiecărei țări, elementul principal totuși este transportul. Astăzi Republica Moldova se află în situația când este extrem de important de a dezvolta infrastructura logistică, în scopul integrării țării noastre în sistemele economice europene, precum și în scopul menținerii competitivității agenților economici autohtoni.

Acest lucru impune însă modernizarea rețelelor de infrastructură de transport, modernizarea mijloacelor de transport (în special a materialului rulant pentru calea ferată și a navelor), o politică fiscală atrăgătoare pentru serviciile executate în cont străin (inclusiv sau mai ales în cazul serviciilor portuare). În prezent, infrastructura de transport terestru nu corespunde cerințelor economice interne, așa încât cu greu poate fi vorba despre deservirea clienților externi. Deși densitatea rețelei feroviare în raport cu suprafața țării este satisfăcătoare, din cauza lipsei de investiții în modernizare, viteza atinsă de trenuri pe căile ferate este extrem de în raport cu rețelele europene.

În ceea ce privește infrastructura rutieră, stadiul actual este complet nesatisfăcător, avînd în vedere că nu avem nici un kilometru de autostradă, dar mai ales că drumurile naționale cu îmbrăcăminte din beton asfaltic constituie 75% din totalul rețelei, iar drumurile locale doar 37,8 %, ²și deseori acestea necesită reabilitare sau lucrări de reparații.

¹ http://www.statistica.md/public/files/publicatii_electronice/piata_fortei_de_munca/Piata_Muncii_2010.pdf

² <http://asd.md/>

Tabelul 1-3 Rețeaua drumurilor publice

Drumuri publice: inclusiv:	
magistrale	1075 km
republicane	2590 km
locale	6886 km
TOTAL	10531 km

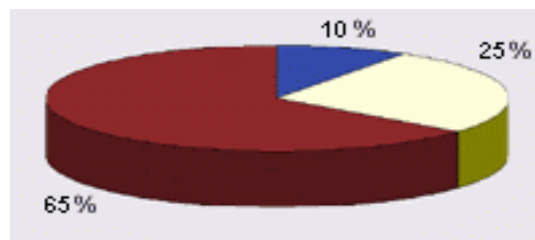


Fig. 1 Ponderea drumurilor publice după tipul acestora

Tipurile de îmbrăcăminte pe drumurile publice

Drumuri naționale	
beton asfaltic	2753 km
beton de ciment	437 km
bituminoase ușoare	214 km
pietruiri	261 km
pământ	0 km
TOTAL	3665 km

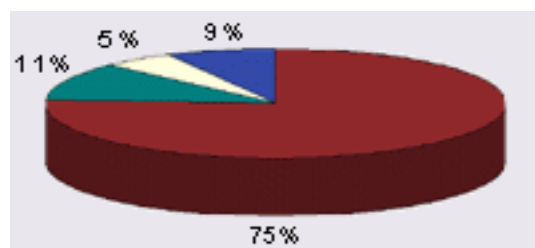


Fig. 2 Ponderea drumurilor naționale în dependență de îmbrăcăminte

Drumuri locale	
beton asfaltic	2596 km
beton de ciment	46 km
bituminoase ușoare	468 km
pietruiri	3161 km
pământ	595 km
TOTAL	6866 km

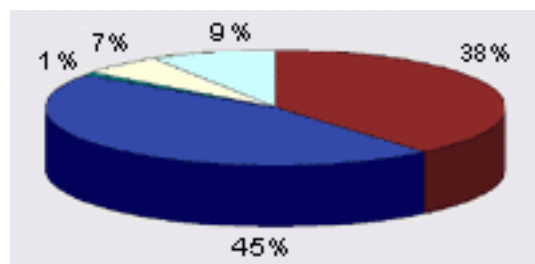


Fig. 3 Ponderea drumurilor locale în dependență de îmbrăcăminte

Dacă e să ne referim la transport atunci este necesar de menționat că în 2009 au fost transportate 25988,5 mii tone de marfă, dintre care 21390,8 mii tone prin intermediul transportului auto. Aceste date atestă o scădere a volumelor de marfă transportate cu circa 13000 mii tone, și stabilirea acestora la nivelul anului 2001.

Principalii factori care au influențat această scădere sunt:

- Criza economică mondială;
- Impunerea unor restricții la exportul unor categorii de mărfuri;
- Dezvoltarea insuficientă a infrastructurii transport-logistice;
- Dezvoltarea insuficientă a relațiilor de colaborare la nivel regional.

Tabelul 4 Transportul de mărfuri, pe moduri de transport

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mărfuri transportate, mii tone										
Transporturi – total	28917,7	27822,8	31808,0	34319,0	34700,9	36410,0	38250,1	40794,2	39793,6	25988,5
din care:										
feroviar	8213,8*	10550,7*	12615,6*	14738,9*	13309,9*	11704,1	11092,5	11846,8	11006,2	4414,9
auto	20671,7	17166,7	19084,0	19459,3	21270,6	24593,3	27015,1	28779,9	28584,6	21390,8
fluvial	30,8	103,7	107,5	120,0	119,7	111,8	141,5	166,5	202,0	182,0
aerian	1,36	1,72	0,91	0,75	0,72	0,77	0,97	1,00	0,83	0,83
Parcursul mărfurilor, milioane tone-km										
Transporturi – total	2605,2	3044,4	4007,0	4597,5	5168,7	5459,6	6242,2	5864,6	5840,6	3773,6
din care:										
feroviar	1513,2*	1980,0*	2748,4*	3019,2*	3005,9*	3052,9	3673,2	3120,2	2872,7	1058,2
auto	1087,8	1059,8	1257,0	1577,0	2161,4	2405,3	2567,1	2742,5	2965,9	2713,7
fluvial	0,06	2,6	0,3	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6	0,8	0,6
aerian	4,1	2,0	1,3	0,9	1,0	1,0	1,3	1,3	1,2	1,1

* Datele cu privire la transportul feroviar pentru anii 2000-2003, ianuarie-iulie 2004 sunt prezentate în ansamblu pe țară

Astăzi, este necesar de a accentua faptul că infrastructura logistică în Republica Moldova practic nu există, fiind reprezentată doar de unele micro sisteme la nivel local. Și, deși în Republica Moldova există 8 zone internaționale libere (—Expo – Business - Chișinău, —Ungheni - Business, —Tvardița, „Otaci - Business”, —Valkaneș, —Taraclia, —Balti, Giurgiulești International Free Port și Mărculești International Free Airport) tempourile de dezvoltare a rețelelor logistice pe teritoriul acestora sunt extrem de lente.

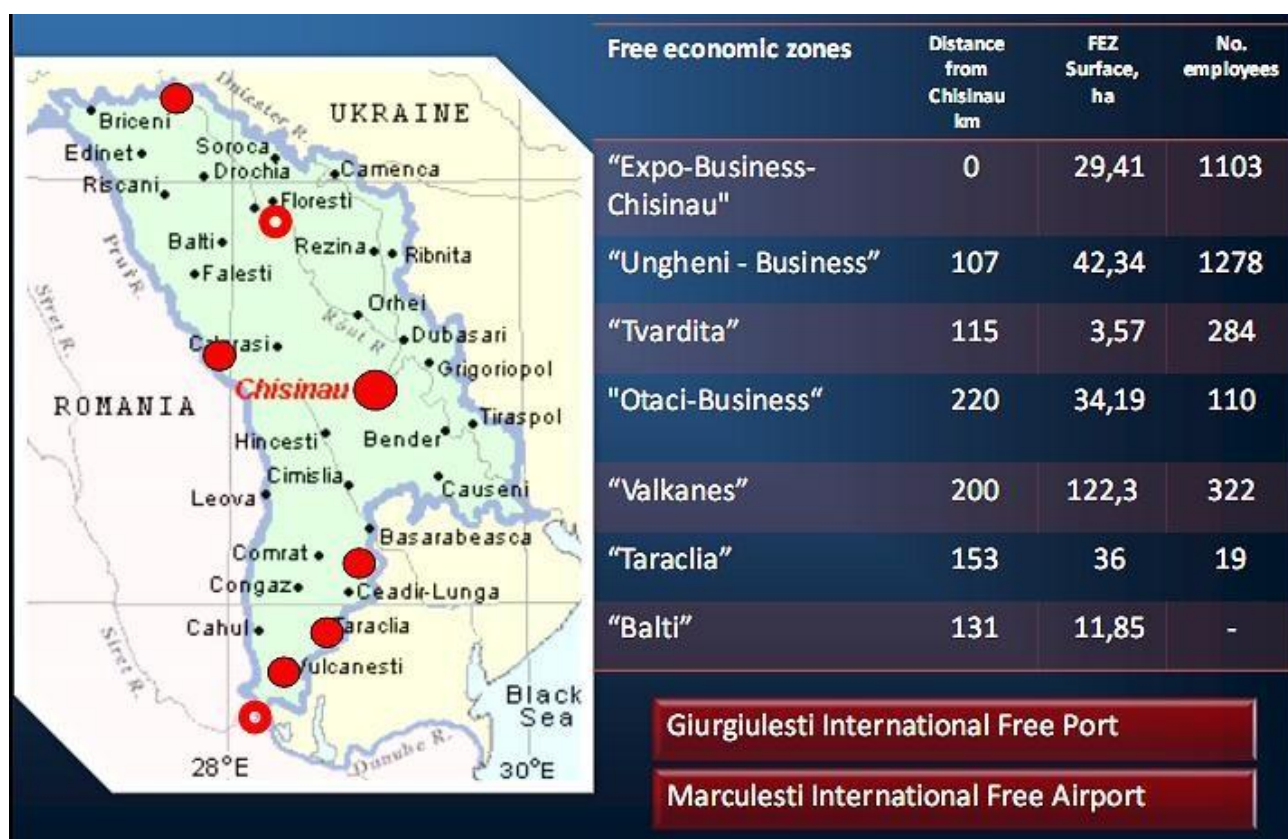


Fig. 4 Zonele Libere Internaționale de pe teritoriul Republicii Moldova

În acest context, un element cheie pentru stimularea dezvoltării a acestor sisteme este cooperarea regională în domeniu, precum și promovarea în cadrul

organismelor internaționale de finanțare a unor proiecte viabile, pentru dezvoltarea infrastructurii.

Este necesar de menționat că după declararea independenței Republicii Moldova, țara noastră participă activ în activitatea organizațiilor internaționale din regiunea extinsă a Mării Negre. Obiectivele principale ale statului nostru în cadrul organizațiilor din această regiune au fost și rămân a fi cooperarea în domeniul dezvoltării economice, comerț, transport, energetică, etc., care se manifestă prin elaborarea și implementarea proiectelor în aceste domenii.

În regiunea extinsă a Mării Negre țara noastră participă activ în: Organizația Cooperării Economice la Marea Neagră (OCEMN), Coridorul de Transport Europa-Caucaz-Asia (TRACECA) și Organizația pentru Democrație și Dezvoltare Economică – GUAM (ODDE – GUAM).

Principala fiind TRACECA, care a fost fondată la 3 mai 1993 de către 8 state (Republica Kazahstan, Republica Kirgîză, Republica Tadjikistan, Republica Turkmenistan, Republica Uzbekistan, Republica Armenia, Republica Azerbaijan și Georgia) în cadrul Conferinței de la Bruxelles. Colaborarea membrilor TRACECA tinde spre consolidarea comerțului și transportului în regiunea Coridorului Europa-Caucaz-

Asia, precum și încadrarea acestuia în Rețeaua Trans-europeană (TENs). La această Conferință a fost

încheiat un acord pentru implementarea unui program de Ajutor Tehnic, finanțat de către Uniunea Europeană pentru dezvoltarea coridorului de transport pe direcția Vest - Est din Europa, cu traversarea Mării Negre prin Caucaz și Marea Caspică, cu ieșire la Asia Centrală, Republica Moldova aderînd în 1996.

Republica Moldova atribuie un rol important cooperării în cadrul TRACECA beneficiind de unele proiecte investiționale:

- * *Transportul auto internațional și contribuția transportului în tranzit;*
- * *Prognosticul transportărilor și fundamentul tehnico-economic;*
- * *Armonizarea procedurilor de trecere a frontierelor;*
- * *Politica unică a tarifelor de tranzit și impozitelor;*
- * *Argumentarea tehnico-economică pentru îmbunătățirea punctelor de trecere auto și feroviar între Republica Moldova și Ucraina;*
- * *Baza juridică comună pentru transportul de tranzit;*
- * *Majorarea calificării componenții de conducere a sectorului de transport;*
- * *Consolidarea comerțului și sprijinul instituțional.*



Fig. 5 Rutele Coridorului Multimodal Europa-Caucaz-Asia

DRUMURILE EUROPENE CARE TRAVERSEAZA REPUBLICA MOLDOVA

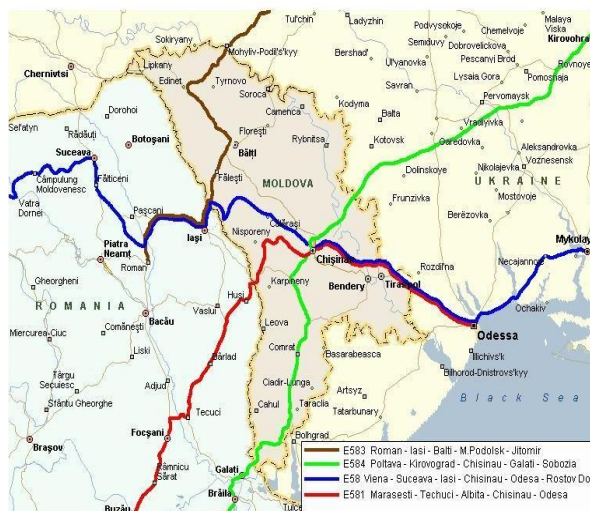


Fig.6 Drumurile europene care traversează Republica Moldova

Astfel în urma analizei situației reale din domeniu, în scopul dezvoltării infrastructurii transport-logistice în Republica Moldova sunt necesare următoarele acțiuni:

- a) Cadrul legislativ:**
- definirea sistemelor logistice și stabilirea cadrului legal de activitate a transporturilor multimodale;
 - racordarea legislației din domeniu la condițiile pieții;
 - promovarea parteneriatului public-privat în scopul încurajării investițiilor străine;
 - promovarea unor politici fiscale de stimulare a dezvoltării infrastructurii logistice;



Fig.7 Coridoarele europene care traversează Republica Moldova

- b) Infrastructură:**
- Integrarea rețelei rutiere din Republica Moldova în coridoarele europene și proiectele regionale;
 - Construcția unor autostrăzi ce vor permite conexiunea între principalele puncte vamale;
 - Dezvoltarea centrelor logistice pe teritoriul zonelor economice libere;
 - Modernizarea parcului rulant și adaptarea acestuia la transportul multimodal;
 - Crearea unor coridoare de transportare a mărfurilor agabaritice și interconectarea acestora cu coridoarele țărilor vecine;

- c) Cooperarea regională:**
- Consolidarea relațiilor de colaborare între Republica Moldova și partenerii regionali;
- Accesarea fondurilor europene pentru modernizarea infrastructurii;
 - Stabilirea relațiilor de parteneriat în domeniu cu țările vecine;
 - Identificarea partenerilor strategici din domeniu;

Este evident că pentru stabilirea celor mai efective căi de dezvoltare a infrastructurii transport-logistice este necesară efectuarea unei analize detaliate a potențialului Republicii Moldova, fluxurilor de mărfuri, precum și principalii parteneri regionali. În urma acesteia se vor putea stabili prioritățile pentru fiecare element cheie și prognozarea evoluției a acestui domeniu.

Bibliografie

1. Putz, E., Bîzoi, G., Managementul Lanțului Logistic, Timișoara, 2010
2. Gielen, D., Transportation in the world and the EU. A bird' eye view, EU Hitachi Science & Technology forum Stockholm, 2004
3. Putz, E., Bîzoi, G., Logistică economică, Editura Mirton, Timișoara, 2007
4. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений.— 2-е изд.—М.:Информационно-внедренческий центр "Маркетинг", 1999. — 228 с.
5. www.statistica.md/public/files/publicatii_electronice/piata_forței_de_munca/Piata_Muncii_2_010.pdf
6. www.mtid.gov.md
7. www.mfa.gov.md
8. www.asd.gov.md
9. www.internationaltransportforum.org
10. www.traceca-ltss.eu
11. www.mbw2010.miepo.md