Expert Grup
CENTRU ANALITIC INDEPENDENT

Eugen Hristev

Convergența sectorului de transporturi al Republicii Moldova către standardele Uniunii Europene

Document elaborat în cadrul proiectului „Relațiile comerciale ale Republicii Moldova cu Uniunea Europeană: situația curentă și perspective pentru aprofundare".
Proiect implementat cu suportul financiar al Fundației Soros – Moldova.

Eugen Hristev

Convergența sectorului de transporturi al Republicii Moldova către standardele Uniunii Europene

Document elaborat în cadrul proiectului
„Relațiile comerciale ale Republicii Moldova cu Uniunea Europeană: situația curentă şi perspective pentru aprofundare”.
Proiect implementat cu suportul financiar al Fundației Soros – Moldova.

Document de analiză a politicilor nr. 19

Chişinău 2008

Expert Grup
CENTRU ANALITIC INDEPENDENT

Notă: toate afirmațiile expuse în acest raport aparțin exclusiv autorului şi nu corespund în mod necesar cu pozițiile oficiale ale Fundației Soros – Moldova, Guvernului Republicii Moldova, Comisiei Europene, Centrului Analitic Independent Expert-Grup, precum și ale oricăror entități publice și private menționate în această publicație.

CZU 656.1/.5(478)
H 88

Autor: Eugen Hristev

Descrierea CIP a Camerei Naționale a Cărții

Hristev, Eugen

Convergența sectorului de transporturi al Republicii Moldova către standardele Uniunii Europene /Eugen Hristev; Expert Grup. – Ch.: Bons Offices, 2008. – 62 p.

ISBN 978-9975-80-206-2

200 ex.

656.1/.5(478)

Tehnoredactare: Mihai Sava

ISBN 978-9975-80-206-2

Cuprins

Introducere 5

I. Analiza situației curente în sectorul transporturilor
din Republica Moldova 7

II. Bariere formale şi informale în calea dezvoltării
sectorului transporturilor şi integrării acestuia
în spațiul european 21

III. Convergența legislației naționale în raport
cu standardele europene în domeniul transportului 31

IV. Evaluarea necesităților de asistență
din partea UE pentru dezvoltarea sectorului
moldovenesc de transporturi 55

Concluzii 59

INTRODUCERE

Scopul acestui document este a evalua gradul de convergență și integrare a sectorului de transporturi al Republicii Moldova în sistemul european, atât la nivelul operațional, cât și la nivelul reglementărilor și standardelor majore.

În primul capitol al analizei este elucidată situația actuala și perspectivele de dezvoltare ale sectorului de transporturi moldovenesc în contextul integrării europene. Ținând cont de particularitățile geografice ale Moldovei, domeniul analizei este limitat la subsectoarele de transport rutier, feroviar și aerian.

În partea a doua a studiului autorul a analizat principalele bariere formale și informale care stau în calea unei dezvoltări mai accelerate a sistemului național de transport și integrării acestuia în spațiul european. Pe lângă insuficiența infrastructurii propriu-zise de transport (nivelul de dotare cu infrastructură este cuantificată prin densitatea drumurilor autor și feroviare), autorul a scos în evidență și o serie de constrângeri instituționale, logistice și financiare care afectează sectorul.

Partea a treia a studiului descrie principiile-cheie care stau la baza acquis-ului comunitar în domeniul transporturilor și identifică progresul realizat și restanțele pe care Moldova le mai are în ceea ce privește convergența către standardele europene de transport. Principalele aspecte de convergență legislativă la care privește autorul sunt cele legate de stabilirea organului competent pentru a politicii în domeniul transporturilor, eliberarea certificatelor, respectarea normelor de siguranță, asigurarea accesului pe piață și la exercitarea profesiilor respective și asigurarea unui climat competitiv cu reguli unice de joc pentru toți operatorii pe piață.

Ultima parte a lucrării este cea care evaluează necesitățile / aşteptările de asistență a Republicii Moldova din partea Uniunii Europene în vederea dezvoltării sectorului moldovenesc de transporturi. În particular, este arătat că din cauza disparității la negocierile bilaterale privind activitatea operatorilor de transport, în domeniul de transport auto Moldova resimte acut necesitatea de a obține într-un cadru facil şi previzibil permise în baza acordurilor de paritate. În acest context se cere o asistență sporită pentru întărirea capacității instituționale a organului principal de stat abilitat cu reglementarea domeniului de transporturi.

Concluziile care încheie acest studiu au fost structurate ținând cont de diamantul competitiv al sectorului moldovenesc de transporturi. În baza analizei constrângerilor, s-a constatat că pentru sectorul transporturilor principalele constrângeri sunt cele ale infrastructurii existente de drumuri şi căi ferate, climatului de afaceri şi conjunctura economică şi politică regională.

CAPITOLUL I

Analiza situației curente în sectorul transporturilor din Republica Moldova

1

De la bun început vom preciza că limităm aria de analiză la transporturile rutier, feroviar şi aerian, acestea fiind cele mai semnificative sectoare de transport din Republica Moldova, ținând cont de condițiile sale geografice. 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 şi armonizarea sectoarelor menționate, la standardele comunitare, având în vedere aspirațiile de integrare europeană ale Republicii Moldova.

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

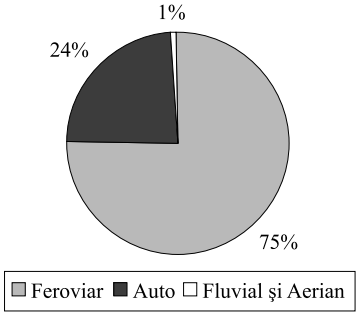
Un factor important al amplasării geografice este şi traversarea teritoriului Republicii Moldova de către coridorului pan-european IX, din țările scandinave (Finlanda), până în Sud-estul Europei (Bulgaria

şi Grecia). El asigură circulaţia mărfurilor între nordul şi sudul Europei. În plus, patru magistrale de importanţă internaţională E58 (Austria-Rusia), E577 (Polonia-România), E581 (România-Ucraina) şi E583 (Roman-Jitomir) trec, de asemenea, peste teritoriul Republicii Moldova. Un studiu recent efectuat de către echipa de economişti de la Goldman Sachs, prognozează pe termen lung o creştere substanţială a cererii de consum în Rusia[1], creând astfel oportunităţi strategice pentru dezvoltarea sectorului transporturilor din Republica Moldova ca un potenţial centru de logistică pentru fluxurile comerciale Vest-Est. Beneficiind de statutul de ţară vecină cu UE, Republica Moldova ar putea atrage, de asemenea, investiţii substanţiale în sectorul de transporturi şi logistică, oferind o forţă de muncă mai ieftină combinată cu o infrastructură durabilă şi calitativă.

În Republica Moldova, ponderea majoră în sectorul transporturilor revine sub-sectoarelor de transport auto şi, respectiv, feroviar, primul dominând la capitolul de transport de pasageri, iar cel de-al doilea la transportul de mărfuri (Fig. 1 şi 2), cota-parte a transportului fluvial şi a celui aerian fiind nesemnificative în ambele cazuri. Ţinând cont de amplasarea geografică a Republicii Moldova, transportul maritim nu joacă un rol important pentru economia naţională şi practic lipseşte 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 Giurgiuleşti, unde Republica Moldova deţine o fâşie îngustă pe malul Dunării, pe unde va putea primi şi nave maritime cu mărfuri şi pasageri. Având în vedere că acest port a devenit operaţional abia din anul 2007, fiind pregătit pentru primirea mărfurilor şi a produselor petroliere şi pentru transportarea ulterioară a pasagerilor, ponderea transportului maritim va fi infimă în perioada următoare, atât în raport cu volumul total de transport de mărfuri şi pasageri, precum şi cu volumul total de comerţ cu servicii de transport.

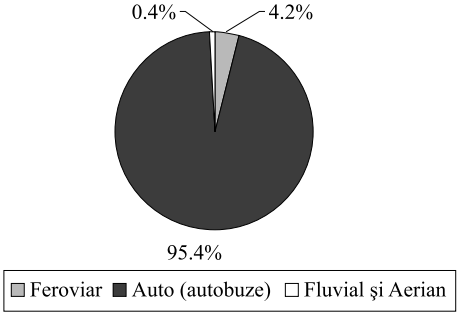
[1] Global Economics Paper No: 99, “Dreaming with BRICs: The path to 2050

Figura 1: Mărfuri transportate-total, mii tone (2006)



Sursa: *BNS*

Figura 2: Transportul de pasageri, mii pasageri (2006)

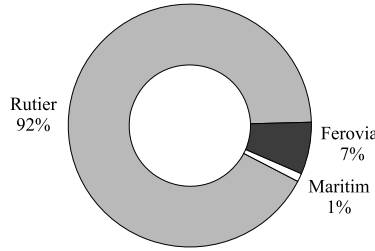


Sursa: *BNS*

Dacă la capitolul transportul de pasageri, se înregistrează o anumită similitudine a structurii tipurilor de transport preponderente (95.4% în Republica Moldova şi 92% în UE) (Fig.3), din punct de vedere al cantităţii transporturilor de bunuri, în Republica Moldova predomină tipul feroviar de transport, pe când în UE acesta ocupă o pondere de 10%, majoritatea mărfurilor fiind transportate pe mare (40%) şi mijloacele auto de transport (47%) (Fig.4). Din

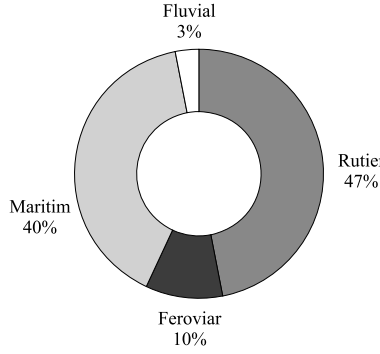
acest punct de vedere, structura modului de transport al Republicii Moldova se aseamănă cu sistemele de transport al mărfurilor specifice Bulgariei şi României, unde, de asemenea, predomină transportul feroviar. În contextul ţărilor din Sud-estul Europei se observă o diminuare a rolului transportului feroviar şi creşterea ponderii transportului auto.

Figura 3: Transportul de pasageri în UE25 (2004)



Sursa: *ERF Road Statistics 2007*

Figura 4: Transportul de mărfuri, UE25 (2005)

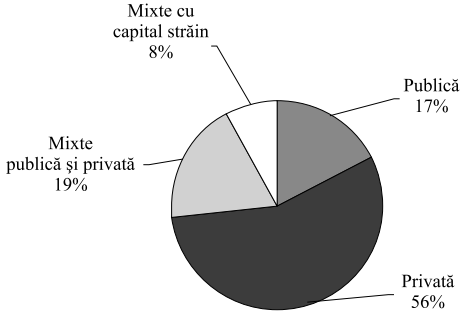


Sursa: *ERF Road Statistics 2007*

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.

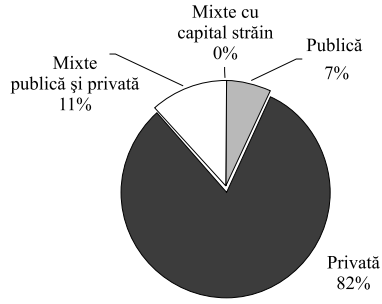
Dezvoltarea transporturilor se datorează cu preponderență sectorului privat, care deține cota majoritară în ce privește volumul mărfurilor transportate. Acest fapt creează premisele unui climat concurențial în sectorul transporturilor și diminuarea imixtiunii administrative. Cu toate acestea, observăm 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 (Fig.5 și 6).

Figura 5: Transportul auto de mărfuri (2005)



Sursa: *IRU*

Figura 6: Transportul auto de pasageri (2005)

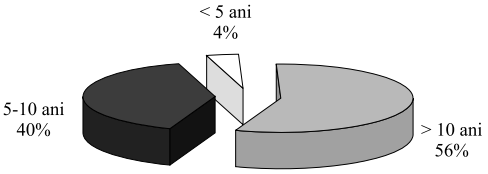


Sursa: *IRU*

În sectorul transportului rutier de marfă au fost atrase şi anumite investiţii străine, care activează ca întreprinderi mixte sau cu capital străin integral. Cu toate acestea, ponderea investiţiilor străine directe în sectorul transporturilor rămâne foarte redusă, în comparaţie cu ţările din regiune, unde o liberalizare a sectorului a avut loc cu câţiva ani înainte (de exemplu, dacă în Republica Moldova volumul investiţiilor 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 unităţi de transport cu o vârstă de peste 10 ani poate duce la limitarea accesului transportatorilor auto pe pieţele europene, şi reducerea competitivităţii serviciilor naţionale de transport, ţinând cont de atenţia sporită a UE faţă de normele ecologice şi aplicarea strictă a standardelor de mediu cum ar fi Euro 3 şi introducerea noilor standarde Euro 4 şi Euro 5 de emisie a gazelor de eşapament. În Moldova, peste jumătate din flota de autocamioane depăşeşte vârsta de 10 ani, împreună cu utilajele cu vârsta cuprinsă între 5 şi 10 ani, alcătuind circa 96% din toate unităţile de transport de acest tip (Fig.7).

Figura 7: Vârsta parcului de autocamioane



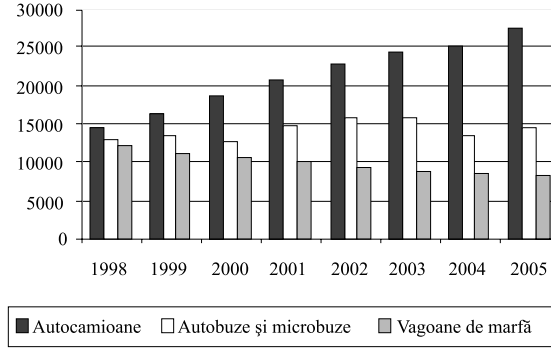
Sursa: *BNS*

Cu cât autocamioanele sunt mai noi, cu atât sunt mai mici costurile de deservire ale acestora şi, respectiv, tarifele de transport al mărfurilor. În plus, şi emisiile de gaze nocive sunt mai mici. Actualmente, doar 60% din întregul parc de autocamioane din Republica Moldova corespunde standardelor Euro 2 şi Euro 3, având posibilitatea de a presta servicii de transport auto peste hotarele ţării şi contribuind la comerţul trans-frontalier. Ţinând cont de faptul că începând cu anul 2007 permisele pentru parcursurile trans-frontaliere sunt acordate doar unităţilor de transport care întrunesc cerinţele standardului Euro 3 de protecţie a mediului, acest fapt poate deveni o mijloc esenţial de constrângere în promovarea comerţului 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 referinţă fiind importate peste 700 unităţi de transport performante.

În acelaşi timp, numărul total de autocamioane (majoritatea fiind proprietate privată) s-a mărit substanţial pe parcursul ultimilor 10 ani (Fig.8). De asemenea, constatăm şi o schimbare a calităţii structurii transportului auto, în funcţie de tipul de combustibil. Ca urmare a majorării substanţiale în ultimii ani a preţurilor la benzină, transportatorii se orientează la tipuri mai ieftine de combustibil (diesel sau gaz). Astfel, cota-parte a celor care consumă benzină s-a micşorat de la 85.7% în 1995, la 72.6% în 2005, sporind ponderea celor care consumă diesel până la 26%; ponderea celor care con-

sumă gaz rămâne nesemnificativă: aproximativ 1.3%, deşi acest raport ar putea fi modificat date fiind schimbările radicale produse în ultimul an privind coraportul preţurilor la benzină şi motorină.

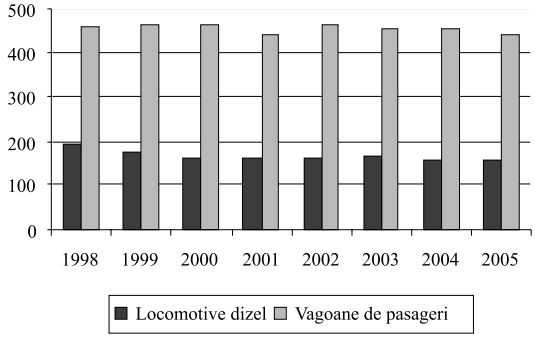
Figura 8: Parcul transportului auto şi de vagoane marfare



Sursa: *BNS*

Numărul unităţilor de transport auto a sporit considerabil pe parcursul ultimilor nouă ani, în special în sectorul autocamioanelor marfare. Aceasta se datorează, în particular, şi 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 agenţi economici privaţi, care au asigurat o dezvoltare mult mai dinamică a subsectorului de transporturi menţionat.

Figura 9: Parcul de locomotive şi vagoane de pasageri



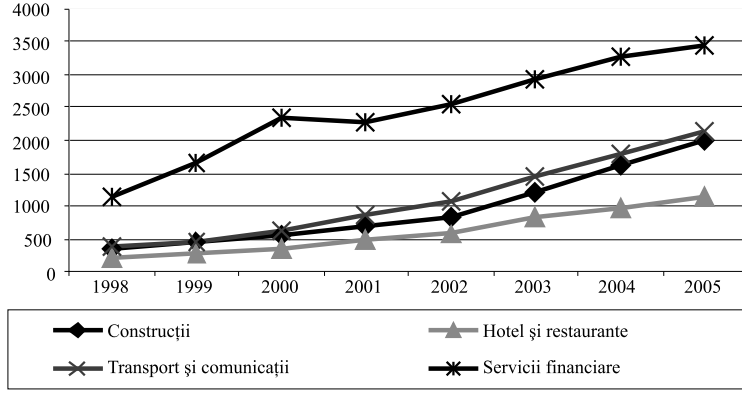
Sursa: *BNS*

Prin această tendinţă putem spune că se atestă o convergenţă a structurii sectorului serviciilor de transport al Moldovei cu cel al UE, unde spre deosebire de ţările recent aderate, transportul auto predomină comparativ cu cel feroviar. Noilor state UE le-au trebuit 10 ani pentru ca acest fenomen să aibă loc[2]. Dependenţa de sursele bugetare a condiţionat o capacitate redusă a transportului feroviar de a reacţiona rapid la cerinţele pieţei şi, în consecinţă, pe parcursul ultimilor ani observăm o scădere a numărului de vagoane de marfă. Chiar dacă această tendinţă se înscrie în trend-ul pan-european de micşorare a ponderii sectorului feroviar în totalul serviciilor de transport, o parte din diminuarea volumelor de mărfuri transportate se datorează şi factorului politic – dificultăţilor de reglementare a traseelor feroviare ce trec prin raioanele de est ale ţării, precum şi problemele logistice ce apar periodic cu partea ucraineană în ce priveşte tranzitul de mărfuri pe unele trasee sau cu Federaţia Rusă privind paritatea rutelor de pasageri deservite de operatorii ambelor state.

[2] Deutsche Bank Research, EU-Enlargement Monitor, January 2003, p.20

Cu toate că ponderea populației ocupate în sectorul transportului din Republica Moldova a crescut de la 4.7% în 1998 până 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%, şi 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.

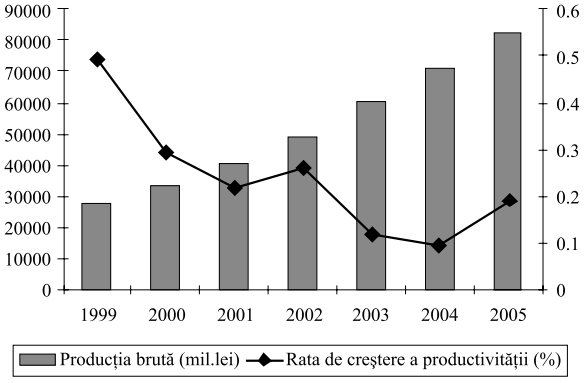
Figura 10: Evoluția salariului pe sectoarele economiei



Sursa: *DSM*

Un factor important este şi creşterea productivității muncii în sectorul dat cu ritmuri în scădere până în 2004, trendul începând să se schimbe din anul 2005 (Fig.11). Cu toate acestea, acest indicator este departe de a atinge nivelul din 1989, ceea ce este caracteristic nu doar Moldovei, ci şi altor state din regiune. (Comparație cu anul 1989 are anumite limite, având în vedere că în acel an realitățile economice erau cu totul altele, iar sectorul de transporturi din Moldova activa pe o piață închisă şi mult mai mare, care depăşea cu mult cererea actuală.)

Figura 11: Evolutia productivitatii muncii

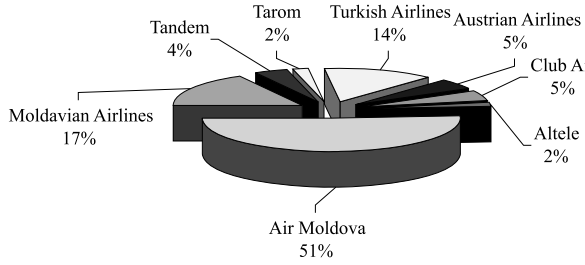


Sursa: *BNS*

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%[3] (Fig.12). Trei dintre aceste 15 companii (Air Moldova, Moldavian Airlines şi Tandem Aero) efectuează curse regulate de pe aeroportul din Chişinău, 4 companii activează pe principii de paritate – Turkish Airlines, Austrian Airlines, Tarom şi Club Air. Alte două companii naţionale – Întreprinderea de stat „Aeroportul Internaţional Mărculeşti" şi S.A. „Nobil Air" – efectuează curse *charter*.

[3] Administrația de Stat a Aviației Civile: Raport cu privire la rezultatele activității pe anul 2006.

Figura 12: Transportul de pasageri aerian (2006)



Sursa: *Administrația de Stat a Aviației Civile a RM*

Dinamica numărului de pasageri transportați cu ajutorul curselor aeriene creşte în ultimii ani cu un ritm constant: în anul 2006 s-a înregistrat o creştere de 13.8%, iar în număr absolut – o valoare de 548.3 mii pasageri, dublându-se în ultimii 10 ani. În acelaşi timp, transportarea de mărfuri cu aeronavele (încărcături şi poştă) a rămas la nivelul anului 2005 (1700 tone). Un număr sporit de călători se înregistrează în lunile de vară, acest fapt purtând 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. Câtorva operatori aero (8 companii) care se specializau în transportul cargo, 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[4] 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 şi Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), fapt care limitează competitivitatea companiilor naționale pe piața regională şi internațională de servicii aeriene.

[4] Strategia de dezvoltare a aviației civile în perioada anilor 2007-2016.

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

CAPITOLUL II

Bariere formale şi informale în calea dezvoltării sectorului transporturilor şi integrării acestuia în spațiul european

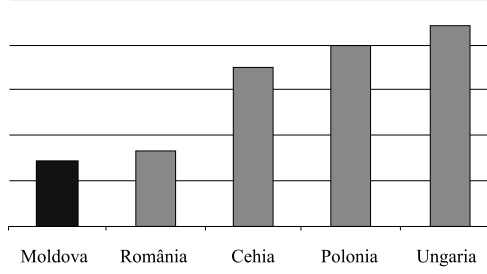
2

Unul din factorii de constrângere majoră în afirmarea Republicii Moldova ca un punct de tranzit calitativ este problema nesoluționată a conflictului cu raioanele din stânga Nistrului, care creează incertitudini şi dificultăți logistice pentru asigurarea serviciilor calitative şi eficiente de transport, mai ales pe coridorul pan-european IX. Aceasta a dus la diminuarea investițiilor atât din partea ucraineană, cât şi din partea Republicii Moldova în infrastructura de drumuri pe acest traseu. Aceeaşi problemă a creat dificultăți enorme, costuri mărite şi incertitudini în dezvoltarea transportului feroviar, mai ales după divizarea recentă a serviciului de căi ferate din raioanele din stânga 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 atât o influență benefică cu referință la transportul auto şi cel feroviar, precum şi limitările sale în ce priveşte dezvoltarea transportului maritim şi a celui fluvial. Analiza constrângerilor la capitolul infrastructurii transporturilor terestre a scos în evidență insuficiența rețelei de drumuri şi 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 ținând cont de conjunctura şi nivelul de dezvoltare a economiei naționale,

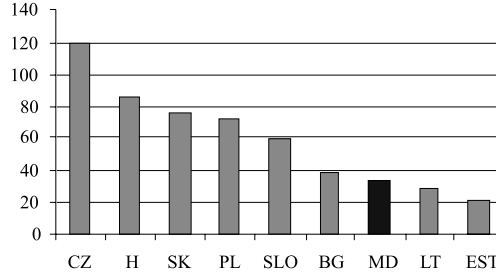
inclusiv densitatea redusă a vehiculelor cu motor/mia de locuitori, în comparație cu țările din regiune (Fig.13). La indicatorul de densitate a rețelei de căi ferate raportată la suprafața țării, Republica Moldova se află la acelaşi nivel cu țările din Europa de Est care au aderat recent la UE, dar mult sub nivelul țărilor Europei Centrale sau țările Europei de Vest (Fig.14).

Figura 13: Densitatea drumurilor (km pe 1000 km2 de teritoriu)



Sursa: *www. pmrpublications.com*

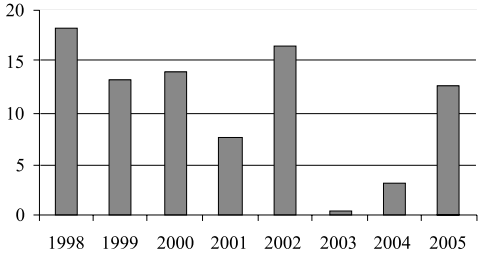
Figura 14: Densitatea căilor ferate (km pe 1000 km^2 de teritoriu)



Sursa: *IRU şi BNS*

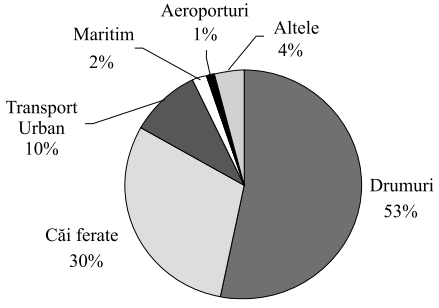
Lipsa fondurilor necesare pentru investiții în infrastructura transporturilor terestre şi menținerea acesteia au dus la deteriorarea considerabilă a calității ei, după cum arată raportul Băncii Mondiale prezentată în Analiza Constrângerilor, dar şi la încetinirea ritmurilor de construcție şi punerea în exploatare a drumurilor noi (Fig.15). Acest fapt reduce considerabil competitivitatea economiei naționale în general şi a sectorului de transporturi terestre, în special.

Figura 15: Lungimea de drumuri noi construite (km)



Sursa: *BNS*

Figura 16: Fondurile structurale UE -12 (2007-2013)



Sursa: *ERF Road Statistics 2007*

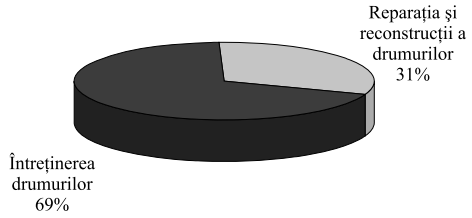
În acest context, putem da exemplu prioritățile stabilite de Uniunea Europeană în domeniul investițiilor în sectorul transporturilor şi infrastructurii adiacente, reflectate în distribuția fondurilor structurale pe următoarea perioadă de 6 ani, unde partea majoră va fi orientată pentru construcția şi reabilitarea rețelei de drumuri (Fig.16). La nivel european se acordă o atenție sportiă dezvoltării infrastructurii lanțului valoric, adică a facilităților de logistică şi distribuție, pe lângă centrele urbanistice cu o rețea de căi de acces bine dezvoltată, combinată cu o ofertă de forță de muncă mai ieftină şi 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 avariată[1] 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 depăşi această situație. Din surse proprii poate fi efectuată doar întreținerea parțială a drumurilor, ceea ce se şi întâmplă de fapt în ultimii ani (Fig.17), dar nu acoperă nici măcar necesitățile anuale. Se ajunge astfel la o stare de degradare continuă a părții carosabile. Dinamica cheltuielilor pentru reparația şi reconstrucția drumurilor reflectă o diminuare esențială a capacităților de finanțare din fondurile speciale pentru infrastructura de drumuri (Fig.18).

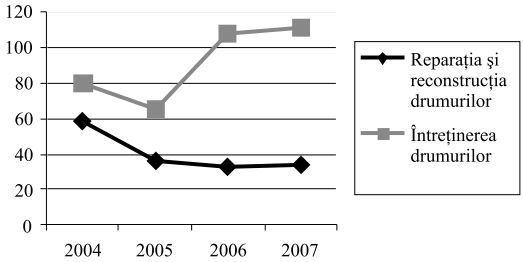
[1] Constraints Analysis, p.34, Figure 30

Figura 17: Distribuția fondurilor alocate pentru lucrările gospodăriei rutiere în perioada 2004-2007



Sursa: *Ministerul Transporturilor şi Gospodăriei Drumurilor*

Figura 18: Dinamica cheltuielilor gospodăriei rutiere în perioada 2004-2007 (mil. lei)



Sursa: *Ministerul Transporturilor şi Gospodăriei Drumurilor*

Sumele alocate anual pentru dezvoltarea şi 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), reuşind 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[2]. 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 aeronautic 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 aeronautic este foarte limitată și depinde integral de capacitatea investițională a statului. În prezent,

[2] www.pmrpublications.com

pentru cursele regulate şi cele internaţionale există un singur aeroport: aeroportul internaţional Chişinău (mai există în ţară încă patru aeroporturi: – Bălţi, Cahul, Tiraspol şi Mărculeşti. Cel de la Tiraspol se află în afara controlului administrativ al autorităţilor din Republica Moldova din cauza conflictului nesoluţionat cu raioanele din stânga Nistrului. Aeroporturile din Cahul şi Mărculeşti sunt în proces de certificare şi doar cel din Bălţi este operaţional, dar se foloseşte 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 piaţă făcându-şi apariţia o multitudine de operatori mari şi mici, fiecare găsindu-şi o nişă de activitate. Concurenţa este mare la nivelul serviciilor generale şi mai redusă la nivel de deservire a unor autocamioane de mare tonaj, unde sunt necesare investiţii considerabile pentru stabilirea şi funcţionarea centrelor de diagnosticare. Cu toate acestea, cele mai multe astfel de centre sunt concentrate în Chişinău şi mai puţine la Bălţi şi în alte centre raionale, ceea ce ridică costurile de deservire pentru întreprinderile de transport dislocate în restul teritoriului naţional. Ridicarea nivelului de trai şi ameliorarea infrastructurii generale (drumuri, canalizare, apeducte, reţele de gaz şi electricitate) vor crea condiţii 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 şi reparare a locomotivelor şi vagoanelor specializate, folosindu-se de serviciile prestate în statele vecine (Ucraina, Rusia).

În transportul aeronautic, toate întreprinderile de deservire şi auxiliare de susţinere a zborurilor se află la Chişinău: o întreprindere de dirijare a traficului aerian (servicii de dispecerat – MoldATSA), 3 întreprinderi de deservire la sol, 3 centre tehnice şi 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 şase ori.

De eficienţa funcţionării sectorului transporturilor depinde atât activitatea ramurilor economiei naţionale, cât şi un şir de aspecte sociale, transportul asigurând mobilitatea forţei de muncă. Transportul este parte componentă a lanţului valoric majorităţii sectoarelor de producţie, asigurând aprovizionarea cu factori de producţie, mişcarea forţei de muncă şi furnizarea producţiei gata la uşa consumatorului. Sectorul transporturilor asigură şi buna funcţionare a majorităţii instituţiilor municipale şi de stat, prin deservirea eficientă a călătorilor în zonele urbane. În acelaşi timp, sectorul transporturilor are un impact major asupra mediului ambiant, în special cel auto şi aerian, a căror gaze de eşapament poluează mediul ambiant şi contribuie la efectul de încălzire a climei.

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

În domeniul transportului de pasageri, nivelul actual al serviciilor prestate este sub nivelul acceptabil atât în domeniul transportului urban, cât şi al celui interurban sau internaţional. Acest lucru a fost consecinţa unor cauze multiple, printre care cele mai importante sunt:

a. mulți operatori cu un număr redus de unități de transport (microbuze) şi ca rezultat, fiind incapabili să-şi asigure capacitatea financiară de renovare a tehnicii;

b. nivel înalt de emisie a gazelor nocive de eşapament, ceea ce conduce la poluarea mediului ambiant;

c. existența unui număr ridicat de unități de transport care nu corespund standardelor minime de transport al pasagerilor;

d. infrastructura extrem de avariată a drumurilor în majoritatea oraşelor şi satelor din țară, fapt ce măreşte gradul de accidentare a unităților de transport, deteriorarea lor mai rapidă şi, în consecință, scăderea nivelului de securitate a circulației;

e. număr relativ mare de „operatori" neautorizați, care creează o concurență neloială.

Printre cele mai stringente probleme menționate de operatorii unităților de transport de pasageri se numără:

- gradul foarte lent de renovare şi înlocuirea unităților vechi cu mijloace fixe noi (parcului de autobuze şi troleibuze);
- perioade îndelungate de reglementări administrative, privind amplasarea noilor unități de transport în baza contractelor de leasing;
- discrepanțe mari în politicile tarifare pentru transportul de pasageri pe rute interne şi internaționale;
- măsuri insuficiente de prevenire şi combatere a activității „operatorilor" neautorizați;
- lipsa facilităților pentru procurarea unităților de transport ce corespund noilor standarde de mediu Euro 1, 2 şi 3.

În ce priveşte inovările tehnologice în sectorul de transport auto, un sondaj al OECD, a menționat o parte din inovațiile de acest gen, cum ar fi sistemul electronic de combustie şi sisteme informa-

ționale de parcurs, care sunt implementate în țările din Sud-estul Europei. În interviurile cu transportatorii din Republica Moldova s-a menționat faptul că schimbările regulatorii dese efectuate de instituțiile abilitate de stat și politica ambiguă în domeniu a inhibat și a descurajat investițiile private în acest sector.

O altă constrângere a fost menționată ca fiind lipsa unui organ independent de reglementare în sectorul transporturilor, după exemplul celor din sectoarele energetice și comunicații. În Republica Moldova, în calitate de organ de reglementare a funcționat Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor, care a fost reorganizat în agenție. Din țările sud-europene, doar în Albania și Bulgaria au fost create astfel de Agenții independente. Doar în Albania și Moldova tarifele la serviciile de transport sunt reglementate de stat.

CAPITOLUL III

Convergența legislației naționale în raport cu standardele europene în domeniul transportului

3

Legislația Uniunii Europene privind politica comunitară în sectorul transporturilor urmăreşte perfecționarea funcționării piețelor interne ale membrilor săi prin promovarea unor servicii de transport sigure, eficiente, care să nu afecteze mediul înconjurător. Acquis-ul Comunitar în domeniul transporturilor cuprinde peste 600 acte legale şi normative în continuă perfecționare şi evoluție, care definesc politicile în sectorul transporturilor divizat pe cinci sub-sectoare de bază: ***rutier, feroviar, fluvial, aviatic, maritim.***

Acestea se referă la standardele de siguranță, securitate, aspecte sociale, statale şi de control, precum şi cele de liberalizare a pieței interne. Numărul lor este tot mai mare cu fiecare an, însă cantitatea actelor adoptate va determina în ultimă instanță nivelul de convergență a sectoarelor de transport din Republica Moldova cu politicile UE din domeniu.

Adoptat în mai 2005, Ghidul structurilor administrative principale necesare implementării Acquis-ului comunitar specifică majoritatea principiilor de bază ce trebuie implementate de către statele ce-şi vor racorda legislațiile la cerințele UE. Cu toate acestea, majoritatea actelor legislative şi normative ale UE (cu excepția unor directive şi regulamente) nu prevăd stabilirea unor instituții administrative specifice. Rămâne la discreția statelor membre să decidă ce instituție (Ministerul Transporturilor, de cele mai multe ori) va fi responsabil de implementarea Acquis-ului în acest domeniu. Principalele aspecte legislative necesare sunt:

a. stabilirea organului competent, inclusiv cu capacități adecvate de promovare a politicii în domeniul transporturilor;
b. eliberarea certificatelor;
c. respectarea normelor de siguranță;
d. asigurarea accesului pe piață și la exercitarea profesiilor respective;
e. garantarea unui climat competitiv cu reguli unice de joc pentru toți operatorii pe piață.

În sub-sectorul de transport rutier, cerințele față de preocupările instituției administrative se concentrează asupra aspectelor sociale ale legislației din domeniu, licențiere, precum și asupra aspectelor de tehnologie și siguranță. În continuare vom identifica principalele dintre ele și pașii întreprinși de autoritățile respective pentru implementarea lor, din Republica Moldova.

Directiva UE 96/96 se referă la testele de siguranță pentru vehicule și remorci, care trebuie să intre în domeniul de preocupare a organelor de stat sau împuternicite să garanteze un nivel de siguranță și calitate ecologică adecvat. În general, acest aspect revine companiilor private cu drepturi delegate din partea statului. De asemenea, aceste instituții (uneori împreună cu poliția rutieră) sunt responsabile de verificarea adâncimii profilului anvelopelor, conform Directivei 89/459. Condițiile tehnologice ce trebuie respectate de autovehicule sunt stipulate în Directiva 2000/30/EC, conform căreia pot fi efectuate verificările mijloacelor de transport. Respectiv, capacitățile administrative trebuie create pentru a face față cerințelor acestor acte legale.

În această privință, Republica Moldova a adoptat Legea nr.131-XVI din 07.06.2007 privind securitatea circulației și de la 1 ianuarie 2008 este introdusă testarea obligatorie a tuturor autovehiculelor la cele 33 de stații de testare, marea majoritate fiind agenți economici privați. Pentru a exclude exploatarea mijloacelor de

transport deteriorate, acumulării depline la buget a taxelor rutiere, a fost înaintată şi adoptată Hotărârea Guvernului privind testarea tehnică obligatorie a tuturor autovehiculelor şi remorcilor acestora. O condiție specială este deschiderea stațiilor de testare în toate raioanele republicii.

Regulamentul 3820/85 reglementează timpul de parcurs, alternarea şi perioada de odihnă a şoferilor. A fost elaborat şi înaintat Ministerului Justiției pentru aviz, proiectul Hotărârii Guvernului Republicii Moldova cu privire la regimul de lucru şi odihnă a echipajelor transportului de călători, care va fi înaintat Guvernului spre examinare şi aprobare.

Transportul internațional este reglementat de Regulamentele 881/92 (transportul de mărfuri) şi Regulamentul 684/92 (transportul de pasageri) în ceea ce priveşte implementarea sistemului de licențiere. Directivele 96/26 şi 98/76 reglementează admiterea pe piață a operatorilor de transport. Reglementarea instituțiilor de examinare independentă, instruire şi certificare a operatorilor din transport, a consultanților pe siguranță şi a şoferilor ce transportă încărcături periculoase este prevăzută de Directivele 98/76/CE, 96/35/EC şi 94/55/EC.

Pe parcursul ultimilor doi ani, în Republica Moldova a fost instituit un sistem alcătuit din 12 Centre de instruire şi reciclare a personalului. O atenție deosebită se acordă procesului de pregătire şi reciclare a personalului în domeniul transportului auto, precum şi evaluării conformității produselor şi serviciilor din domeniul dat.

Regulamentele 3821/85 şi 2135/98, precum şi Directiva 92/6 cu amendamentele ulterioare reglementează instalarea tahografelor şi echipamentelor de verificare a limitelor de viteză de către grupurile specializate de lucru, autorizate în modul cuvenit de către autoritatea de stat. Prin Legea nr.1318-XII din 2 martie 1993, Republica Moldova a aderat la Acordul european privind activitatea

echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele (AETR). În prezent, pe teritoriul republicii activează 6 ateliere de instalare şi deservire a tahografelor. În consecință, toate unitățile de transport, circa 5 mii unități, care efectuează transportări internaționale sunt înzestrate cu tahografe.

Directivele 94/55 şi 95/50 reglementează transportul încărcăturilor periculoase. Autorităților specializate în domeniu ale fiecărui stat le revine responsabilitatea de a stabili instituția şi procedurile de eliberare a documentelor de clasificare ecologică pentru mijloacele de transport (ex: Euro I, Euro II..) pentru autocamioane grele, pentru a beneficia de o taxare corectă (Eurovignette) şi respectiv să creeze condiții favorabile pentru activitatea agenților economici.

În scopul stabilirii unor principii unice de calculare, aprobare şi aplicare a tarifelor pentru serviciile de transport al călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto a fost elaborată şi aprobată de Guvern Metodologia de calculare a tarifelor cu transportul auto.

În ce priveşte aspectul de armonizare a reglementărilor transportării încărcăturilor periculoase şi stabilirea procedurilor de eliberare a documentelor de clasificare ecologică pentru mijloacele de transport cu scopul unei taxări corecte (Eurovignette), atunci aceasta rămâne a fi realizat.

Referitor la implementarea Acquis-ului în domeniul licențelor de conducere, este necesar un organ competent pentru a asigura compatibilitatea şi echivalarea licențelor date conform Directivei 91/439/EEC şi amendamentelor la aceasta. Acest lucru se impune mai ales în contextul în care licențele vor trebui mutual recunoscute.

Regulamentul privind eliberarea licențelor de conducere, organizarea şi petrecerea examenelor pentru obținerea acestora şi condițiilor de admitere la circulație a fost adoptat prin Hotărârea Guvernului nr.1452 din 24.12.2007.

Cu toate acestea, după cum s-a menționat în capitolul precedent, problemele existente, atât în domeniul transportului rutier de marfă cât şi în cel de pasageri fac ca să rămână multe aspecte ale Acquis-ului cum ar fi cele ecologice, ale accesului pe piață (aspectele de licențiere şi administrare), care vor trebui armonizate şi incluse în legislația națională.

În domeniul transportului feroviar se pare că este necesar un efort mult mai mare în ceea ce priveşte asigurarea convergenței la normele Acquis-ului. Din Tabelul 3 de mai jos, observăm că la acest capitol Republica Moldova se aseamănă cu condițiile de activitate din Albania şi Macedonia, unde se păstrează, de asemenea, monopolul de stat şi se deosebesc radical de cele din Bulgaria (țară membră a UE) şi Croația, țară care a încheiat acord de asociere cu UE şi care este în proces intens de negocieri şi, respectiv, este mai avansată în gradul de armonizare la Acquis-ul comunitar.

În primul rând, Acquis-ul în domeniul transportului feroviar cere stabilirea instituțiilor de licențiere a activităților date conform directivelor 95/18 şi 01/13 cu amendamente la ea. Conform Directivei 2001/14, trebuie creată o agenție care ar exercita funcția de manager independent al infrastructurii de căi ferate. Aceasta ar prelua funcțiile de alocare a capacităților de infrastructură şi stabilire a taxelor aferente. Aceste instituții nu vor putea presta servicii de transport pe căi ferate. Instituția independentă de reglementare în domeniul transportului feroviar va trebui să fie creată conform prevederilor Articolului 30 al Directivei 01/14. Această instituție va activa şi în capacitatea de organ de apel privind deciziile luate cu privire la nivelul tarifelor utilizate şi a accesului la infrastructură.

Directivele 96/48 şi 2001/16 prevăd crearea şi a unor instituții de notificare şi evaluare a conformității şi interoperabilității. Siguranța transporturilor pe cale ferată este reglementată de Directiva 2004/49 aprobată în aprilie 2004 şi prevede crearea unei autorități independente de reglementare a securității şi a unei autorități de investigare a accidentelor.

Un pas important în restructurarea ramurii transportului feroviar public conform cerințelor europene a găsit reflectare în Strategia Infrastructurii Transportului Terestru, unde se prevede reabilitarea rețelei de cale ferată cu schimbarea materialului rulant în termen de 3 ani şi sunt abordate aspectele sociale. Cu toate acestea, majoritatea aspectelor legislative indicate mai sus rămân să fie rezolvate pe viitor. Tabelul 1 reflectă un sumar al actelor elaborate pe parcursul ultimilor doi ani care au fost elaborate şi se află în proces de examinare.

Tabelul 1. Actele normative armonizate cu Acquis-ul comunitar elaborate

Nr.	Actul Normativ Național	Referință a Acquis	Remarcă
1.	Legea expeditorilor	Directiva 96/96 a Consiliului Europei;	Act normativ nou
2.	Codul Transportului naval intern al Republicii Moldova Modificarea şi completarea Codului transporturilor auto. Legea nr.116-XIV din 29.07.1998.	Acordul privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul şi autobuzul (Acordul INTERBUS)	Act normativ nou
3.	Modificarea şi completarea Legii transporturilor nr.1194-XIII din 21.05.1997.	Directiva 96/96 a Consiliului Europei; Protocolul referitor la Conferința Miniştrilor de Transport	Act normativ ce necesită modificarea
4.	Modificarea H.G. nr.920 din 30.08.2005 cu privire la Nomenclatorul autorizațiilor, permisiunilor şi certificatelor, eliberate de către autoritățile administrative centrale şi organele subordonate acestora persoanelor fizice şi juridice pentru practicarea activității antreprenoriale.	Directiva 96/96 a Consiliului Europei; Acordul privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul şi autobuzul (Acordul INTERBUS);	Act normativ ce necesită modificarea

Nr.	Actul Normativ Național	Referință a Acquis	Remarcă
5.	Legea nr.273-XIII din 9 noiembrie 1994 privind actele de identitate din sistemul național de paşapoarte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1995, nr.9, art.89)	Protocolul referitor la Conferința Miniştrilor de Transport	Act normativ ce necesită modificarea

În domeniul transportului aerian, o importanță deosebită se acordă în Acquis-ul comunitar creării capacităților instituționale de a efectua supravegherea siguranței şi efectuarea licențierii operatorilor de transport aerian, conform Directivei 2004/36. Infrastructura aeroporturilor şi operațiunile lor trebuie să corespundă criteriilor de siguranță, securitate, eficiență, capacitate şi de protecție a mediului, în special în ce priveşte poluarea cu zgomot. Acestea sunt puse pe seama Autorității naționale în domeniul aviației civile, care adițional trebuie să fie preocupată de o gamă largă de activități economice cum ar fi supravegherea situației financiare şi a business-planurilor operatorilor pe piața aviației civile (Regulamentul 2407/92, a tarifelor aplicate de aceşti operatori (Regulamentul 2409/92), şi a serviciilor cu clientela (Regulamentul 2299/89) etc.

Conform Directivei 94/56 care stabileşte principiile de bază de efectuare a investigațiilor accidentelor şi incidentelor din domeniu, un organ permanent şi independent trebuie creat cu scopul petrecerii unor analize tehnice imparțiale a accidentelor şi incidentelor apărute, inclusiv pentru sugerarea măsurilor de corecție necesare de întreprins.

După cum menționasem anterior, respectarea Acquis-ului presupune monitorizarea permanentă a evoluției pieței şi relațiilor economice, astfel încât atunci când apare aceste fenomen să existe deja legislația necesară reglementării lor. Chiar dacă în prezent, nu putem afirma că aeroportul internațional din Chişinău sau alt aeroport din Moldova a atins un nivel maxim de congestie, astfel

încât să cadă sub prevederile Regulamentului 95/93, care prevede procedurile de alocare a timpurilor de aterizare, totuşi în scurt timp o astfel de normă va trebui adoptată pentru a ne conforma la cerinţele Acquis-ului din domeniu.

Directiva 96/67 privind serviciile de sol din cadrul aeroporturilor prevede crearea unei comisii alcătuite din toţi utilizatorii acestor servicii din cadrul aeroportului, pentru a organiza consultări privind oportunitatea sub-contractării acestor servicii, mai ales în cazurile când există doar un număr limitat de prestatori de asemenea servicii.

Directivele 2003/42 prevăd împuternicirea autorităţii naţionale responsabile de colectarea, evaluarea, procesarea şi depozitarea tuturor rapoartelor de incidenţe înregistrate. Regulamentul 437/2003 prevede crearea capacităţilor instituţionale pentru colectarea, procesarea şi transmiterea datelor statistice referitoare la transportul de pasageri, marfă şi poştal.

Decizia 2004/535 indică tuturor ţărilor-membre să stabilească o autoritate competentă însărcinată cu protecţia adecvată a datelor personale din fişele călătorilor, care sunt transferate autorităţilor din SUA de către operatorii din UE.

Regulamentul 261/2004 privind negarea drepturilor la zbor ca urmare a aşteptărilor îndelungate sau a zborurilor anulate, stabileşte ca fiecare stat-membru să creeze un organ responsabil pentru implementarea acestui regulament atât vis-a-vis de zborurile de pe aeroporturile de pe teritoriul său, cât şi de pe aeroporturile terţelor state. Acest organ va fi responsabil de protecţia drepturilor călătorilor.

Introducerea noilor standarde de mediu în Uniunea Europeană (Euro 4 şi Euro 5) în sectorul de transport auto, precum şi standardele ale Autorităţilor Aeronautice Unite ale Europei (JAA) şi ale OACI în domeniul certificării şi întreţinerii aeronavelor, va nece-

sita investiții majore atât private, cât şi din partea statului pentru a face față noilor cerințe ale pieței europene.

În prezent, în sectorul transportului aeronautic în această privință se produc schimbări calitative prin participarea Republicii Moldova la Programul Uniunii Europene – Cerul Unic European (Single European Sky), care se referă la managementul traficului aerian, la reducerea costurilor de operare şi la armonizarea standardelor de siguranță. Republica Moldova a atins o mare parte din aceste obiective prin participarea la programul ATM 2000+.

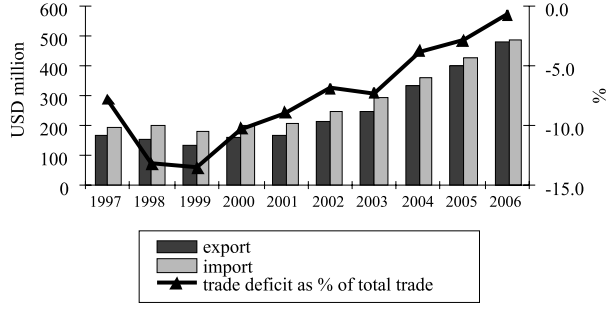
Chiar dacă din motivele prezentate la începutul analizei, subsectoarele de transport (cel fluvial şi maritim) nu fac parte din prezentul studiu, o dată cu darea în exploatare a portului Giurgiulesti, importanța acestor moduri de transport va începe să crească, odată cu cerințele față de adoptarea legislației şi normelor ce ar fi compatibile cu cele comunitare din domeniu. Mai mult, Moldova va trebui să înceapă să îşi examineze posibilitățile de a asigura modalități de transport inter-modale, care sunt reglementate şi implementate la nivel european prin programul Marco Polo (I şi II), care favorizează utilizarea schemelor inter-modale de transport din considerente ecologice pentru a diminua utilizarea transportului rutier.

Unul din principalii indicatori ai competitivității, în special în cazul unei economii mici şi deschise cum este cea a Moldovei, este creşterea exporturilor de bunuri şi servicii. Pe fondul şocurilor externe, care au afectat exportul de bunuri din Republica Moldova (criza financiară din 1998, restricționarea accesului pe piață a majorității produselor agricole autohtone, în special a vinurilor), comerțul cu servicii a înregistrat indicatori mult mai performanți la acest capitol, dovedindu-se mult mai rezistent la şocurile externe.

În primul rând, declinul total în comerțul cu servicii (Fig.19) a fost mult mai mic (-10.6% în 1999) decât cel observat în comerțul cu bunuri (-35.3%) pe aceeaşi perioadă. În al doilea rând, perioada de

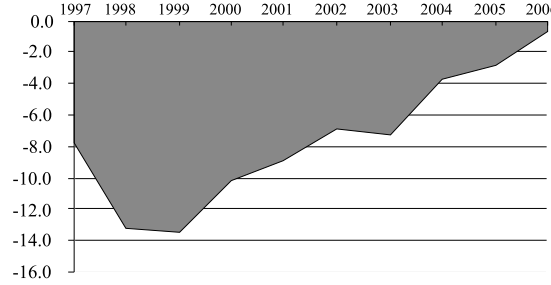
recuperare a fost mult mai scurtă (doi ani) pentru a depăşi în 2000 nivelul perioadei de până la criza înregistrat în 1997, comparativ cu şase ani, care au fost necesari pentru ca în anul 2003 să fie atins nivelul comerțului cu bunuri înregistrat până la criza financiară. În plus, pentru exportul de bunuri au fost necesari şapte ani pentru a atinge nivelul de până la criză, care în cazul exporturilor de servicii s-a realizat de trei ori mai repede.

Figura 19: Dinamica comerțului extern in servicii



Sursa: *Balanța de Plăți, BNM*

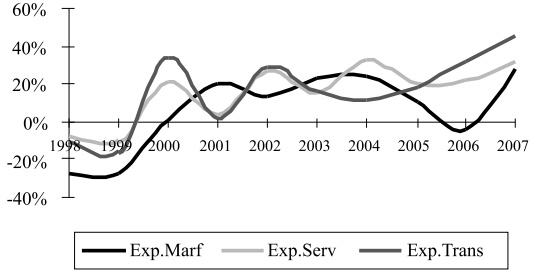
Figura 20: Deficitul balanței comerciale în comerțul cu servicii



Sursa: *Balanța de Plăți, BNM*

În al treilea rând, deficitul balanței comerciale (Fig.20) a fost redus la zero pe parcursul ultimului deceniu, în contrast cu balanța comercială negativă pe bunuri, care s-a dublat în aceeaşi perioadă, ajungând la un deficit de peste 2.3 miliarde de dolari SUA în 2007. În acest context, menționăm ritmuri sporite de creştere a exporturilor de servicii comparativ cu ritmurile de importuri de servicii cu doar o excepție nesemnificativă în 2003, fapt ce nu se înregistra în comerțul cu bunuri. Aceasta demonstrează o competitivitate pe termen lung a sectoarelor de servicii pe piețele regionale. Concluzii similare privind rezistența la şocurile externe este aplicabilă la exporturile de servicii (Fig.21), care a fost înregistrată în primii ani de după criza financiară. Pe lângă recuperarea rapidă, ritmurile de creştere de atunci le-au depăşit cele înregistrate în cazul comerțului cu bunuri. În mod special se evidențiază serviciile de transport, care în cea mai mare parte înregistrează ritmuri sporite de creştere a exporturilor comparativ cu media de creştere a serviciilor de export în general, mai ales în ultimii doi ani.

Figura 21: Ratele creştere a exporturilor cu bunuri şi servicii, inclusiv servicii de transport



Sursa: *Balanța de Plăți, BNM*

Aderarea Republicii Moldova la Organizația Mondială a Comerțului (OMC) şi semnarea acordurilor de liber schimb în cadrul

Pactului de Stabilitate din Sud-estul Europei şi CEFTA, creează noi oportunităţi pentru expansiunea sectoarelor de servicii, cu toate că va conduce şi la o concurenţă sporită din partea sectoarelor similare din statele UE cu sectoare de servicii mult mai dezvoltate şi maturizate. Cu toate că o analiză mai aprofundată a sectoarelor exportatoare de servicii ar fi utilă pentru o înţelegere mai profundă a părţilor forte ce stimulează creşterea exporturilor pe pieţele internaţionale în aceste sectoare. Un aspect pozitiv în reglementarea de stat al sectorului de transporturi este lipsa discriminării între operatorii autohtoni şi cei străini pe piaţa internă, fapt care deosebeşte esenţial Republica Moldova, cu un regim liberal în sectorul transporturilor auto, de ţările din regiune. În mare parte, acest lucru a devenit posibil după aderarea Republicii Moldova, în 2001, la Organizaţia Mondială a Comerţului (OMC) şi eliminarea restricţiilor de acces pe piaţă şi a prestărilor de servicii transfrontaliere (Tabelul 2 şi 3). În acest context, o evaluare a unui eventual impact asupra sectorului de transporturi pe care l-ar avea un potenţial Acord de Liber Schimb Aprofundat între UE şi Republica Moldova ar implica câteva aspecte. În general, un asemenea acord ar trebui să cuprindă atât circulaţia liberă a mărfurilor, cât şi a serviciilor, fapt, care după părerea noastră ar permite posibilitatea sectorului de transporturi din Republica Moldova de a beneficia de un asemenea regim comercial.

Tabelul 2: Condițiile pentru comerțul cu serviciile transportului rutier în țările din Sud-estul Europei

	Albania	Bulgaria	Croația	Macedonia	Moldova
Accesul pe piață					
Prezența comercială					
Restricții față de noii operatori	Restricții	Nu sunt restricții			Nu sunt restricții
Modul transfrontalier de prestare					
Restricții față de operatorii străini	Acorduri bilaterale de transport de mărfuri	Acorduri bilaterale de transport de mărfuri	Acorduri bilaterale de transport de mărfuri	Nu sunt restricții	Nu sunt restricții
Reglementări					
Organul regulator	Agenție Independentă	Agenție Independentă	Agenție Independentă	Agenție Independentă	Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor
Reglementarea tarifelor de transport	Doar la transportul urban	Nu sunt reglementări	Nu sunt reglementări	Nu sunt reglementări	la transportul public
Perioada medie pentru obținerea autorizației	10-30 zile	21 zile	30 zile	30 zile	3 zile
Discriminarea față de companii străine					
Interzicerea cabotajului	interzis	interzis	interzis	interzis	fără restricții
Restricții la transportul de pasageri și mărfuri	Nu există	restricții	restricții	restricții	fără restricții

Tabelul 3: Condițiile pentru comerțul cu serviciile transportului feroviar în țările din Sud-estul Europei

	Albania	**Bulgaria**	**Croația**	**Macedonia**	**Moldova**
Accesul pe piață					
Prezența comercială					
Restricții pentru noii operatori	Monopol de stat	Fără restricții	Fără restricții	Monopol de stat	Cu excepția transportului de pasageri si mărfuri
Restricții pentru operatorii străini	Monopol de stat	Fără restricții	Fără restricții	Monopol de stat	Cu excepția transportului de pasageri si mărfuri
Modul trans-frontalier de prestare					
Restricții pentru operatorii străini	Acorduri bilaterale de transport al mărfurilor	Acorduri bilaterale de transport al mărfurilor	Acorduri Multilaterale	Fără restricții	Fără restricții
Proprietate					
Proprietate privată şi străină	Monopol de stat	Pentru noii operatori	Monopol de stat	Monopol de stat	Pentru transportul de pasageri si mărfuri
Reglementări					
Existența unui organ de reglementare	Ministerul Transporturilor	Agenție independentă	Nu există	Finanțat de stat	Ministerul Transporturilor şi Gospodăriei Drumurilor
Reglementarea tarifelor la transportul de pasageri	Control din partea Guvernului	Necesită aprobare	Necesită aprobare	Necesită aprobare	Necesită aprobare
Reglementarea tarifelor la transportul de mărfuri	Un anumit control al prețurilor	Nu se reglementează	Necesită aprobare	În bază de acord liber	Nu se reglementează

Ținând cont de faptul că majoritatea mărfurilor este transportată prin intermediul transportului rutier şi cel feroviar, examinarea regimurilor de comerț în sectoarele acestea de servicii ne va furniza unele răspunsuri. Tabelele de mai sus prezintă regimurile comerciale şi reglementările din sectoarele de transporturi rutier şi feroviar stabilite în unele state UE, comparativ cu cel din unele state, care au încheiat acorduri de asociere cu UE (Croația), precum şi cele din Albania, Macedonia şi Moldova. De aici tragem concluzia că în domeniul transportului rutier, regimul de acces pe piața serviciilor de transport din Moldova este mai deschis decât cel al țărilor menționate, unde acesta este mai restrictiv, începând cu termenul de eliberare a licențelor de autorizare, care este substanțial mai mare (de câteva ori) şi până la restricții pentru operatorii transportului de mărfuri şi pasageri, inclusiv şi în cadrul acordurilor bilaterale.

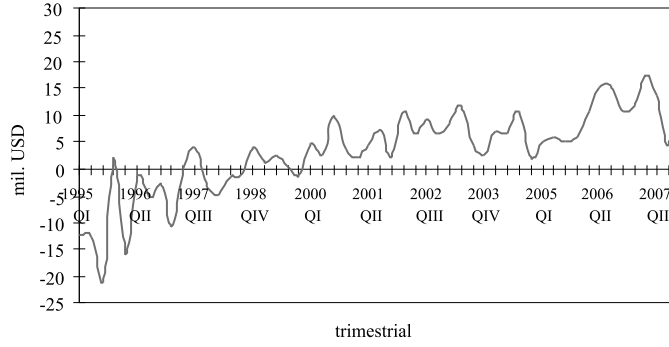
O situație inversă se atestă în domeniul transportului feroviar, unde în practică, regimul de acces pe piață şi condițiile de operare sunt foarte restrictive vis-a-vis de cele din statele UE şi nu corespund Acquis-ului. Cu toate că în cadrul angajamentelor sale, luate în cadrul OMC, Republica Moldova a promis liberalizarea în acest sector, nu a reuşit să se țină de cuvânt. Ca urmare, putem afirma că un acord de liber schimb cu servicii ar aduce mai multe beneficii în transportul rutier şi prin intermediul lui, transportatorii din Republica Moldova ar obține un acces mai larg la piețele din UE dar, probabil, ar crea o anumită concurență pentru transportul feroviar, care în prezent este dominat de monopolul de stat „Căile Ferate ale Moldovei".

Doar un acord de liber schimb al bunurilor ar crea limitări în ceea ce privește cotele de acces pe piețele din UE a unităților de transport din Republica Moldova. De aceea, sub noțiunea de Acord de Liber Schimb Aprofundat înțelegem un acord care ar cuprinde şi sectorul de servicii. De aici ar rezulta şi alte limitări şi dezavantaje legate de lipsa de armonizare din domeniile respective cu Acquis-ul comunitar şi limitările ce țin de infrastructură şi alți factori pe

care i-am expus şi analizat în capitolele de mai sus. Cel puțin, însă, un asemenea Acord de Liber Schimb Aprofundat ar crea oportunități pe care ar rămâne doar să le valorificăm.

Chiar şi în condițiile unui Acord de Liber Schimb limitat doar la libera circulație a bunurilor putem afirma că sectorul de transporturi s-a manifestat ca un sector extrem de competitiv, a cărui balanță comercială s-a păstrat pozitivă pe parcursul a mai bine de 10 ani, chiar şi la nivel trimestrial, înregistrând ritmuri sporite de creştere (Fig.22). Chiar dacă volumele serviciilor de transport au fost afectate de criza financiară din anii 1998-1999, balanța pozitivă în comerțul cu serviciile date practic nu a avut de suferit cu excepția unui trimestru. Aceasta ne demonstrează o adaptabilitate sporită a sectorului dat la condițiile de piață.

Figura: 22 Balanța comerțului cu servicii de transport

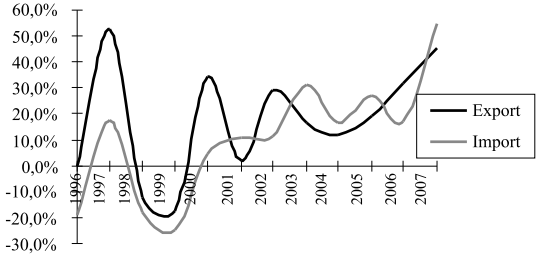


Sursa: *BNM şi calculele proprii*

Chiar şi în cadrul serviciilor de transport în ultimii 10 ani se atestă o depăşire a ritmurilor de creştere a exporturilor de servicii de transport vis-a-vis de importul serviciilor de transport (Fig.23), care demonstrează o competitivitate înaltă a operatorilor locali, fapt care se datorează în primul rând costurilor reduse a forței de

muncă comparativ cu cea din statele vecine şi mai ales a celor din Uniunea Europeană.

Figura: 23 Ritmul de creştere a volumelor de servicii de transport

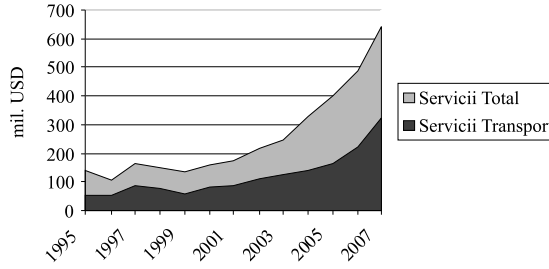


Sursa: *BNM şi calculele proprii*

Această situație nu poate fi sancționată la nivel de directive sau regulamente (căci nu este reglementată de Acquis) şi se va mai menține un timp îndelungat în favoarea sectorului de transporturi din Republica Moldova.

Totuşi, miza pe asemenea factori competitivi nu va putea fi pusă mult timp, căci va exista o posibilitate din partea operatorilor din UE de a-şi deschide reprezentanțe în Republica Moldova sau de a se diferenția prin oferirea de soluții logistice superioare. Cu toate acestea, sectorul serviciilor de transport s-a menținut ca un sector de bază în totalul exporturilor de servicii din Moldova cu o cotă de circa 50% pe parcursul ultimilor 10 ani (Fig.24).

Figura 24: Ponderea exporturilor serviciilor de transport în totalul exporturilor de servicii

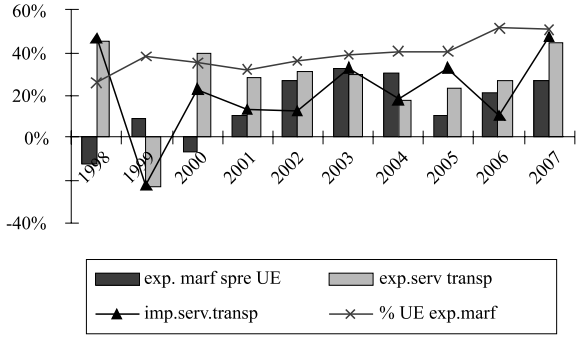


Sursa: *BNM şi calculele proprii*

Serviciile de transport (mai ales din ultimii ani) sunt o reflecție a dinamicii evoluției comerțului cu bunuri cu UE şi sunt direct corelate cu dezvoltarea cererii din regiune în ansamblu. Dacă în perioada de până la aderarea la OMC, 1997-2001, exportul de servicii de transport cu UE a crescut de 2 ori, din anul 2001 (data aderării Moldovei la OMC) până în prezent comerțul cu UE a crescut de 4.5 ori. Pentru prima dată, UE a devenit partenerul comercial principal al Republicii Moldova cu o cotă de circa 51% în ultimii doi ani. În perioada 1997-2007 exportul de mărfuri spre UE s-a mărit de 3,7 ori în timp ce volumul exportului de servicii de transport spre UE[1] în aceeaşi perioadă a crescut de circa 9 ori. Din momentul intrării în vigoare a facilităților de comerț cu mărfuri acordate de UE Republicii Moldova sub formă de SPG+ şi apoi a celor din cadrul comerțului asimetric liberalizat (2006-2007), exportul de servicii de transport a crescut simțitor (45%) înregistrând cel mai mare surplus de până acum (Fig. 26)

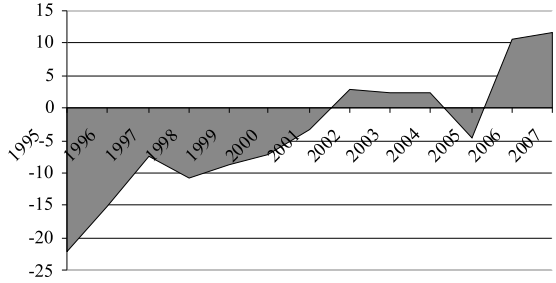
[1] Datele balanței de plăți ale BNM nu reflectă exportul de servicii de transport în UE dar autorul a făcut o presupunere în baza statisticii exporturilor în alte state decât CSI, conform statisticii de parcurs mediu al transportului rutier.

Figura 25 : Ritmurile de creştere a exporturilor de mărfuri servicii spre UE



Sursa: *BNM şi calculele proprii*

Figura 26 : Balanța de comerț cu servicii de transport

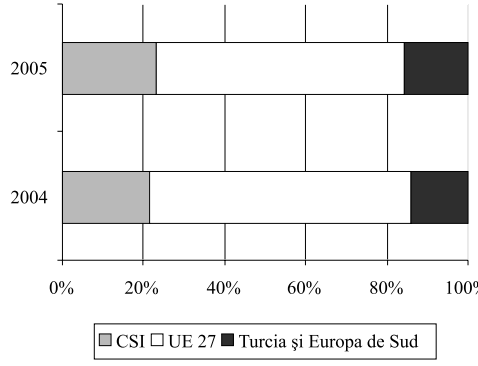


Sursa: *BNM şi calculele proprii*

În ultimii 8 ani, sectorul transporturilor (cu preponderență cel auto) a devenit o punte dintre Vest şi Est, asigurând logistic transportarea mărfurilor din Uniunea Europeană (27), Turcia şi Țările din Sud-estul Europei spre țările CSI (Fig.27 şi 28) În acelaşi timp, începând cu 2007, în urma lărgirii UE şi schimbării în regimul de trecere a frontierei cu România, unitățile de transport autohtone şi

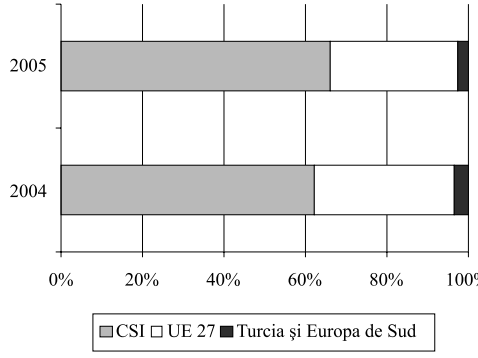
companiile de transport au început să resimtă dificultăți în operare, care pot duce la inversarea trendului pozitiv prezent în comerțul cu servicii de transport şi reducerea importanței sectorului dat în comerțul cu servicii de transport în context regional.

Figura 27: Originea încărcăturilor transportate auto



Sursa: *IRU*

Figura 28: Destinația încărcăturilor transportate auto



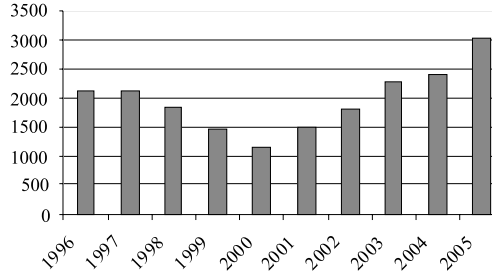
Sursa: *IRU*

Noile proceduri, mai restrictive de obținere a vizelor în țările UE, în special în noile state-membre, inclusiv România, au contribuit la complicarea problemei. Ținând cont de modul în care s-a dezvoltat sectorul de transport în ultimii ani, este importantă determinarea priorităților acestui sector în general şi a strategiei de dezvoltare a lui în plan regional.

Creşterea schimbului de mărfuri între piața UE şi piețele în creştere din CSI şi Asia vor asigura un flux sporit de mărfuri în circulație, care vor tranzita teritoriul Republicii Moldova. Sectorul transportului ar putea beneficia de pe urma conjuncturii date şi să adopte o strategie pentru a deveni nodul logistic între Vest şi Est, cel puțin în transportul auto, după cum operatorii din Republica Moldova au început să se afirme cu succes pe piața regională în ultimii ani. Promovarea unei astfel de strategii presupune, însă, un grad înalt de cooperare între diferiți „actori interesați", atât privați cât şi de stat, datorită sporirii concurenței la nivel interstatal în acest domeniu.

În anii '90 ai secolului trecut, tranzitul prin Moldova s-a diminuat substanțial (Fig.29) din cauza dificultăților înregistrate în procedurile de trecere a frontierei, cauzate de lipsa armonizării acestora între statele CSI pe de o parte şi țările Europei Centrale şi de Est pe de altă parte. Pe lângă discrepanța în procedurile de reglementare a tranzitului, mai existau şi neconcordanțe în interiorul țării între diverse organe abilitate cu funcții de control al mărfurilor din circuitul comercial (serviciile veterinare şi sanitare, cele vamale şi fiscale). În topul acestor probleme se mai afla şi lipsa de soluționare a conflictului cu raioanele de est ale Moldovei, care adaugă la toate cele enumerate şi lipsa de certitudine în traversarea teritoriului necontrolat de autoritățile oficiale.

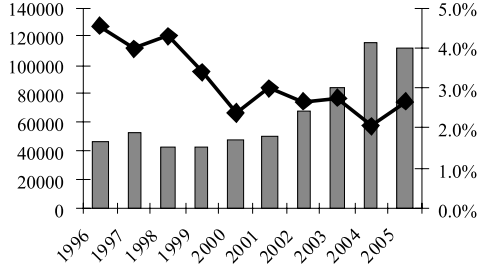
Figura 29: Numărul de camioane în tranzit



Sursa: *BNS*

Cu toate acestea, în urma unor măsuri luate în plan regional, la Comitetul Coordonator al CSI, începând cu anul 2001, numărul de unităţi în tranzit s-a mărit în termeni absoluţi, rămânând totuşi sub nivelul anului 1996 în termeni relativi, faţă de totalul unităţilor de transport ce intră în ţară (Fig.30).

Figura 30: % tranzitului în total camioane ce intra în RM



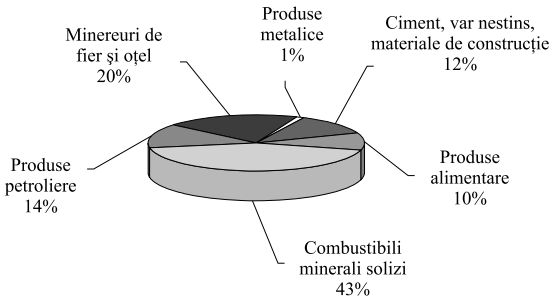
Sursa: *BNS*

Perfecţionarea cadrului legal de facilitare a trecerii frontierei (după experienţa participării Moldovei la proiectul de facilitare a comerţului şi transportului în Sud-estul Europei), a procedurilor vamale,

o dată cu îmbunătățirea infrastructurii de drumuri şi căi ferate va duce la majorarea substanțială a rolului sectorului de transporturi în tranzitarea mărfurilor prin teritoriul țării.

Dacă în prezent, infrastructura existentă este capabilă să asigure minimul necesar pentru tranzitul şi logistica de transport a mărfurilor pe magistralele europene ce trec pe teritoriul Moldovei, atunci, într-un viitor apropiat, aceasta poate să nu mai facă față unei cereri sporite de circa 2.5 ori a volumului de mărfuri în circulație, conform prognozelor efectuate.

Figura 31: Principalele mărfuri transportate pe calea ferată



Sursa: *BNS*

Un alt factor al cererii este calitatea serviciilor de transport ce va fi influențată de structura atât a mărfurilor importate, cât şi a celor exportate, în cazul transportului de mărfuri şi a cerințelor de securitate şi confort în cazul transportului de pasageri. Noi cerințe față de logistica de transport (împachetare, încărcare şi transport al mărfurilor) sunt înaintate de beneficiarii finali ai serviciilor de transport. În Republica Moldova, unde producția şi exportul bunurilor agroindustriale predomină, transportul lor, şi în special al fructelor şi legumelor în stare proaspătă, necesită o flotă specializată de autocamioane cu frigorifere. În prezent cele 1950 de

frigorifere ce operează pe piața de transport auto, constituie doar 2.5% din totalul de autocamioane, ceea ce este cu mult sub cererea actuală. Cu toate că în prezent nu se observă o specializare îngustă a transportatorilor în funcție de tipurile de mărfuri, odată cu dezvoltarea producției autohtone şi mărirea cererii la astfel de servicii de transport, această specializare se poate totuşi produce. Ținând cont de ponderea sectorului agroindustrial în economia națională, rolul sectorului transporturilor devine mai relevant pentru asigurarea unui acces minim al multiplilor producători dispersați geografic la piețele de desfacere locale şi internaționale, precum şi la punctele de stocare şi prelucrare a producției agricole. De asemenea, importanța sectorului va consta în asigurarea transportului diferiților factori de producție către producătorii agricoli şi pentru industria de prelucrare, cum ar fi combustibil, îngrăşăminte, precum şi al echipamentelor necesare pentru deservirea acestora. La fel se va întâmpla şi cu serviciile de transport feroviar, care în prezent transportă grupuri de mărfuri ce se caracterizează prin volume mari şi gradul de omogenitate sporit (Fig.31) pe tipuri de mărfuri transportate cu acest mod de transport, atunci în scurt timp putem observa si o cerere sporită la vagoane de marfă specializate.

CAPITOLUL IV

Evaluarea necesităților de asistență din partea UE pentru dezvoltarea sectorului moldovenesc de transporturi

4

Un rol deosebit le revine organelor statale în asigurarea atât a accesului nediscriminatoriu pe pieţele străine a operatorilor de transport din Moldova, cât şi a unui climat de afaceri transparent şi echitabil pe piaţa internă. În prezent, din cauza disparităţii 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 şi Rusia. Cu astfel de restricţii la accesul pe piaţă pentru operatorii autohtoni, sectorul de transporturi auto riscă să-şi piardă din competitivitatea regională câştigată până în prezent.

În acest context se cere o asistenţă sporită pentru întărirea capacităţii instituţionale a organului principal de stat abilitat cu reglementarea domeniului de transporturi. Instruirea specialiştilor, inclusiv prin programe de Twinning ale UE, prin care se stabilesc relaţii de colaborare între instituţiile similare ale unor state-membre UE vor fi foarte binevenite. Un exemplu în acest domeniu ar fi întâlnirile specialiştilor cehi şi moldoveni, care au avut loc în repetate rânduri în perioada anilor 2006-2007, în cadrul cărora s-a studiat posibilitatea tehnică a realizării proiectului de construcţie cu ecartament european de 1435 mm şi electrificarea sectorului Chşinău-Ungheni.

Negocierea unor cote ridicate de tranzit (cabotaj) în special pentru întreprinderile mici şi 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 şi în negocierile interstatale privind paritatea permiselor de tranzit pentru transportul auto şi 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 şi BERD, fiecare din ele valorând 30 mil. euro, urmând a fi acordate în două tranşe, câte 12,5 mil. şi, respectiv, 17,5 mil. Euro. Creditele sunt acordate la dobânzi preferențiate. Aceste mijloace vor fi utilizate la reabilitarea drumurilor Chişinău-Bălți şi Chişinău-Hâncești. Se întreprind măsuri în vederea finanțării ambelor tranşe în anul 2008.

În anul 2007 s-a elaborat un nou document de planificare strategică pe termen mediu şi 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–Călăraşi pe segmentul Rezina-Orhei (un cost de 396,0 mil.lei);
b. reconstrucția drumului Chişinău-Dubăsari pe sectorul de ocolire a or. Chişinău (un cost de 460 mil.lei);
c. construcția tronsonului de cale ferată Cahul-Giurgiuleşti (un cost total de 837 mil.lei).

Aceste obiective au fost determinate şi în funcție de limitele financiare ale bugetului național, care nu acoperă, însă, nici pe departe necesitățile reale ale sectorului de transporturi şi infrastructurii lui. Sectorul transporturilor joacă un rol extrem de important pentru economia națională dar constrângerile identificate inhibă dezvol-

tarea acestuia. În consecință, sectorul oferă încă o logistică de calitate inferioară şi costuri sporite de transport al mărfurilor pentru agenții economici din Republica Moldova. În acelaşi timp, după cum s-a observat, în prezent doar transportul rutier şi cel feroviar pot asigura economia națională la o scară largă şi să fie competitive la nivel regional. De aceea, stabilirea clară a priorităților de reanimare şi dezvoltare a subsectoarelor de transport este extrem de importantă în condițiile unor resurse financiare limitate.

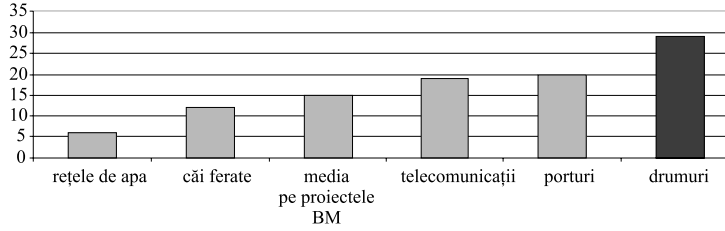
În majoritatea țărilor dezvoltate, 85% din transportul de mărfuri (ca tonaj) se datorează transportului auto şi se face la o distanță de până la 150 km. Pentru distanțe de până la 500 km, 97% din tot tonajul de mărfuri sunt transportate pe mijloace auto. S-a demonstrat faptul că pentru astfel de distanțe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

În termeni valorici, 90% din mărfuri sunt transportate pe automagistrale, iar în termeni cantitativi acest indicator este de 80%. Ținând 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 depăşirea constrângerilor principale de infrastructură şi 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 şi statistica ratelor medii de efect economic la proiectele de infrastructură a Băncii Mondiale, unde reabilitarea infrastructurii de drumuri depăşeşte cu mult alte proiecte de infrastructură (Fig.32).

Figura 32: Rata medie de efect economic la proiectele de infrastructură ale Băncii Mondiale (%)



Sursa: *Banca Mondială, 2000/ IRU*

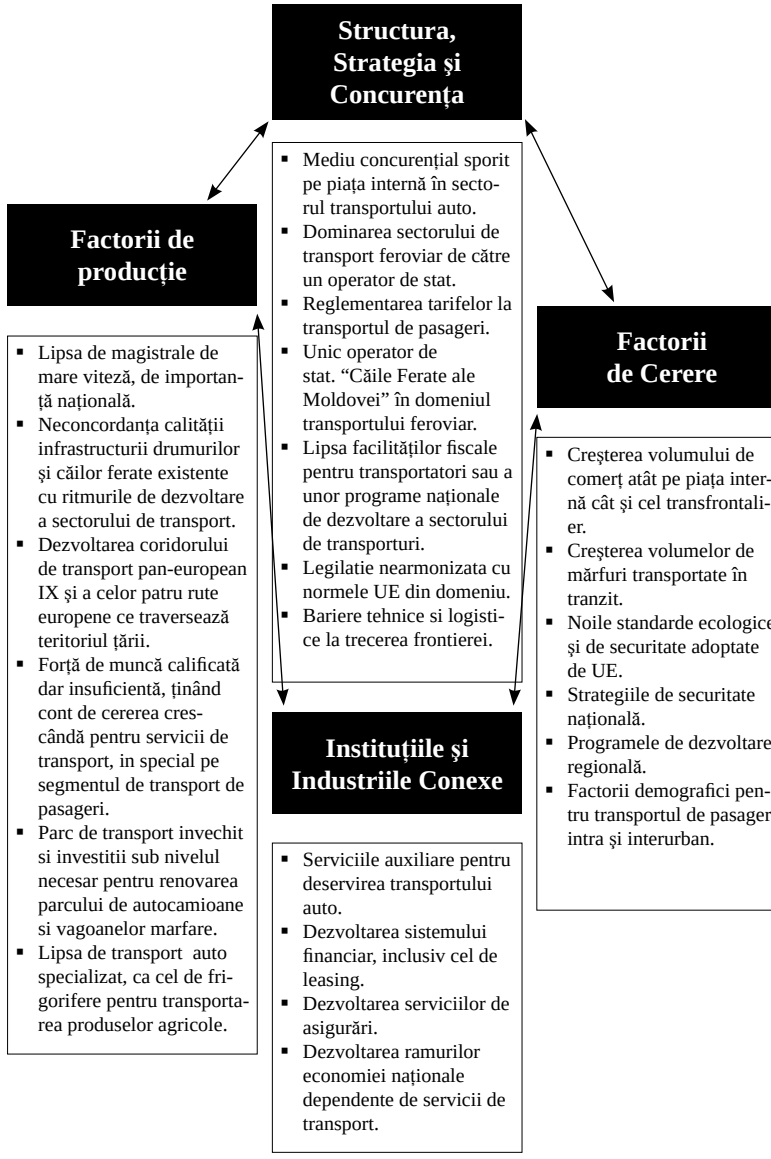
CONCLUZII

Sectorul transporturilor, din gama totală de servicii, se situează cel mai aproape de producţia materială de bunuri, asigurând logistic mişcarea acestora de la producător la consumator prin arterele de comunicaţii (rutiere, feroviare, acvatice sau aeriene). În plus, transportul de pasageri mai este şi o legătură între activitatea economică şi socială a comunităţii, asigurând mobilitatea forţei de muncă în economia naţională. Doar dezvoltarea sectorului de transporturi nu garantează creşterea economică, pentru aceasta fiind necesari factori precum scăderea costurilor de transport şi creşterea siguranţei acestuia; climat de afaceri favorabil si servicii auxiliare. Ameliorarea acestor factori ar putea conduce la faptul că sectorul transporturilor va deveni un catalizator al expansiunii economice. Respectiv, dezvoltarea economică dictează necesitatea unor servicii de transport de o calitate mai înaltă.

Pentru Republica Moldova, importanţa sectorului transporturilor este cu atât mai mare cu cât acesta asigură accesul multiplilor producători mici de bunuri agroalimentare dispersaţi geografic atât pe pieţele de desfacere a producţiei lor cât şi în centrele de prelucrare a acesteia. La fel de importantă este asigurarea producătorilor agricoli cu diverşi factori de producţie cum ar fi combustibilul şi îngrăşămintele, precum şi acordarea la timp a serviciilor necesare producţiei agricole.

Importanţa sectorului transporturilor pentru economia naţională reiese şi din contribuţia acestui sector la crearea Produsului Intern Brut (PIB), care în ultimii ani a crescut de la 7.3% în 1998, la 12.1% în 2005, ponderea majoră a acestui sector în comerţul exterior cu servicii, care a asigurat micşorarea deficitului balanţei comerciale în comerţul cu servicii, precum şi la ponderea sectoru-

Diamantul competitiv: Sectorul Transporturilor



lui în valoarea adăugată brută, care de asemenea a crescut considerabil de la 8.7% în 1998 la 14.4% în 2005. De asemenea, sectorul transporturilor antrenează cea mai numeroasă forță de muncă din toate sectoarele de servicii, fiind comparabilă chiar şi cu numărul de angajați din industrie.

Sectorul transporturilor s-a afirmat în scurt timp ca un sector important pentru economia națională, cu o competitivitate sporită în plan regional. Utilizând metoda analizei „diamantului competitiv" la analiza sectorului transporturilor am scos în evidență starea actuală a acestui segment, evoluția acestuia în funcție de o serie după un şir de indicatori, comparativ inclusiv cu situația din statele vecine, precum şi principalele constrângeri care stau în calea dezvoltării lui în perspectiva imediată şi medie. În acelaşi timp, amplasarea geografică a țării şi conjunctura economică şi politică au condiționat dezvoltarea cu preponderență a sub-sectoarelor de transport auto şi cel de căi ferate, celelalte două (aerian şi fluvial/maritim), având o prestație mai modestă în traficul de mărfuri şi de pasageri.

În baza analizei constrângerilor, am constatat că pentru sectorul transporturilor principalele constrângeri sunt cele ale infrastructurii existente de drumuri şi căi ferate, climatului de afaceri şi conjuncturii economice şi politice regionale. Lista constrângerilor mai relevante constă în:

a. lipsa unei infrastructuri moderne de drumuri şi căi ferate, care ridică costurile de transport şi, totodată, sporesc riscurile pentru transportul în tranzit;
b. corelarea redusă a dezvoltării infrastructurii de drumuri şi căi ferate cu strategia şi cererea pieței pentru dezvoltarea sectorului de transporturi;
c. problemele reglementării politice a conflictului transnistrean care reține investițiile în dezvoltarea coridorului european IX, care trece prin raioanele de est ale Republicii Moldova;

d. ritmurile mici de înnoire a parcurilor de autocare şi lipsa de investiții în vagoane marfare, care duce la „sporirea vârstei medii" a parcului de maşini inutilizate şi ca rezultat al pierderii accesului pe piețele dezvoltate, unde standardele ecologice sunt în continuă creştere;

e. reglementări excesive în transportul de pasageri din partea organelor guvernamentale abilitate;

f. lipsa programelor naționale de dezvoltare a sectoarelor de transport cu stabilirea clară a priorităților;

g. armonizarea slabă şi lentă a legislației naționale la normele şi practicile europene în domeniul transporturilor;

h. existența barierelor tehnice şi logistice de traversare rapidă a frontierei, în special când merge vorba despre producția agricolă.

Constrângerile identificate, care inhibă dezvoltarea sectorului transporturilor le putem diviza în câteva categorii: de conjunctură internă şi externă. Prima include în sine constrângerile critice cum ar fi calitatea infrastructurii de drumuri şi căi ferate, mediul de afaceri, iar cea de-a doua categorie include cu preponderență disparitatea necesităților de tranzit pentru transportul autohton prin țările învecinate vis-a-vis de tranzitul lor prin teritoriul Republicii Moldova, care proporțional este mult mai mic.

Toate aceste constrângeri reprezintă sarcini de anvergură națională, cu necesități financiare mult peste capacitățile actuale ale bugetului de stat sau ale celor locale, dacă e să ne referim la sporirea calității infrastructurii de transport auto, feroviar sau de alt tip. Pe de altă parte şi climatul de afaceri necesită o implicare mai activă a Guvernului pentru a fi ajustat la standardele europene. Rolul Guvernului devine crucial şi în negocierile interstatale privind paritatea permiselor de tranzit pentru transportul auto şi în dezvoltarea rutelor pan-europene cu trecere pe teritoriul Republicii Moldova.

Scopul acestui document este a evalua gradul de convergenţă şi integrare a sectorului de transporturi al Republicii Moldova în sistemul european, atât la nivelul operaţional, cât şi la nivelul reglementărilor şi standardelor majore.

EXPERT-GRUP este un centru de analize independent care îşi desfăşoară activitatea în Republica Moldova. Fiind o organizaţie neguvernamentală, EXPERT-GRUP nu este afiliat politic şi decide în mod independent asupra strategiei sale instituţionale. Misiunea Expert-Grup este de a contribui la dezvoltarea economică şi democratică a Republicii Moldova şi la consolidarea competitivităţii sale internaţionale. Instrumentele practice prin care Expert-Grup urmăreşte misiunea sa sînt analizele şi cercetările efectuate la standarde internaţionale de calitate. Domeniile principale de expertiză ale organizaţiei sînt politicile economice, de integrare europeană şi managementul privat şi public.

