

ROLUL SECTORULUI TRANSPORTURI ÎN DEZVOLTAREA ECONOMICĂ A REPUBLICII MOLDOVA

Dr. , conf. univ., Elena VACULOVSKI

*Academia de Studii Economice a Moldovei,
str. Mitropolit G. Bănulescu-Bodoni 61, Republica Moldova, Chișinău,
Tel.: +373 22 22 41 28; web site: www.ase.md*

Abstract

The investments in transport sector ensure the increasing of the invested capital compared to that realized in other fields of activity. To ensure a sustainable economic development for the Republic of Moldova in the future, is needed an efficient transport system, but this sector faces various problems. The main challenges that Moldova faces in the transport sector start from several key issues in the field. Each sector has several issues that require special resolution. Transport has benefic socio-economic effects only when it is enhanced in a sustainable way. Are recommended more solutions to overcome the problems in the transport sector in the Republic of Moldova, which is seen as an important economic factor. By the transport system as a whole must benefit all segments of the society, regardless of the type of transport.

Key words: *transport, investment, economic development, society, challenges, Republic of Moldova*

JEL CLASSIFICATION: R40

Dezvoltarea economică a oricărei țări, în prezent este legată de sectorul transporturilor. Acest fapt se explică inclusiv prin faptul, că realizarea creșterii economice și reducerea sărăciei presupun, accesul la resurse și piețe, dar și accesul la muncă, servicii, locuințe și educație. Se formează o legătură directă între investițiile noi în construcția drumurilor pe de o parte și crearea locurilor de muncă și creșterea economică de altă parte. Drumuri noi înseamnă comunicații mai bune, acces mai facil la piețe și noi oportunități de afaceri. Economia de timp înseamnă bani economisiți pentru companii, noi oportunități și noi locuri de muncă.

Investițiile în transport asigură creșterea capitalului investit față de cel realizat în alte sectoare de activitate, în baza unor efecte directe și indirecte, care rezultă din economisirea de costuri și de timp prin îmbunătățirea transportului, precum și prin atragerea resurselor necesare pentru realizarea unor infrastructuri moderne de transport.

Transportul influențează dezvoltarea economică a unui stat prin, contribuția sa la creșterea mobilității și posibilitatea transferării factorilor de producție, în special a forței de muncă, în locurile unde aceștia pot fi utilizați eficient, prin asigurarea procesului de producție, prin facilitarea transferului bunurilor și persoanelor în centrele de producție și consum, prin reducerea costurilor datorită progresului în domeniul transportului, care poate conduce la modificarea unor funcții de producție. De asemenea transportul contribuie la creșterea calității vieții, prin extinderea facilităților și asigurarea de bunuri, coeziune și securitate socială.

În Europa transporturile constituie un sector economic-cheie (cu o valoare adăugată brută de 4,8% sau 548 de miliarde euro pentru toate țările UE), care asigură peste 11 milioane de locuri de muncă. Astfel, printre primele politici comune ale Uniunii Europene se pot numi mai multe care se referă anume la acest sector. Titlul VI (articolele 90-100) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene reglementează subiectele ce țin de sectorul transport. De la intrarea în vigoare a Tratatului de la Roma în 1958, politica în domeniul transporturilor s-a axat pe eliminarea obstacolelor frontaliere între statele membre, contribuind astfel la libera circulație a persoanelor și a bunurilor. Obiectivele principale ale acestei politici sunt de a defini piața internă, de a asigura dezvoltarea durabilă, de a extinde rețelele de transport în întreaga Europa, de a maximiza utilizarea spațiului, de a îmbunătăți siguranța și de a dezvolta cooperarea internațională. [1]

Pentru ca Republica Moldova să asigure o dezvoltare economică durabilă în viitor, este necesar un sistem de transport eficient care poate satisface necesitatea cetățenilor în mobilitate și care ar facilita comerțul atât pe piețele autohtone cât și pe cele internaționale, astfel facilitând investițiile în diverse ramuri ale economiei naționale.

Evoluția Republicii Moldova în perioada de tranziție a însemnat pentru sectorul transporturilor necesitatea trecerii unor examene deosebit de dificile având în vedere lipsa de experiență a reorganizării activității de la un sistem super centralizat la o economie de piață, marcată prin numeroase lipsuri de ordin financiar, legislativ, administrativ, prin inexistența unor infrastructuri rutiere adecvate, prin declinul economic și prin lipsa unor perspective reale pentru majoritatea sectoarelor, care aduceau o contribuție la formarea PIB-ului și la realizarea activității economiei naționale.

În prezent Republica Moldova este asigurată de infrastructură suficientă, raportată la suprafața și numărul populației: un aeroport internațional principal, un port maritim internațional principal, 10.544 km de drumuri și 1.156 km de căi ferate. [4].

Totuși sectorul transporturilor continuă să se confrunte cu diverse probleme, deoarece calitatea infrastructurii și performanța logistică este la un nivel scăzut, ceea ce pe lângă alți factori duce la micșorarea investițiilor externe directe în țară, influențează șomajul și salariile mici. Investițiile ratate reduc ritmul de creștere al PIB-ului pe cap de locuitor și contribuie la creșterea poverii fiscale, limitând potențialul de investire, inclusiv în infrastructura de transport. Principalele provocări pe care Republica Moldova le înfruntă în sectorul transporturilor pornesc de la câteva probleme-cheie din domeniu, precum: [5]

- ✓ trecerea incompletă a sectorului de transport din Republica Moldova la o economie de piață bazată pe cerere și ofertă;
- ✓ scăderea cererii la transportul feroviar, infrastructura nesatisfăcătoare, material rulant învechit și uzat;
- ✓ finanțarea insuficientă timp de aproape 20 de ani a întreținerii, exploatării și reabilitării infrastructurii existente a drumurilor a condus la degradarea stării acesteia;
- ✓ insuficiența fondurilor disponibile pentru reabilitarea infrastructurii;
- ✓ piața în sectorul aviatic nu este liberalizată, cadrul legal și instituțional nu corespunde cerințelor actuale;
- ✓ transportul pe căile navigabile interne nu este posibil din cauza înămolirii albiilor râurilor Nistru și Prut, cadrul legal și instituțional necesită adaptare la Acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte;
- ✓ procedurile vamale la trecerea frontierei sunt complicate și necesită mult timp, dotarea insuficientă a punctelor cu programe IT și utilaj performant de scanare.

Totodată fiecare sector în parte are mai multe probleme care necesită soluționare. Astfel în sectorul rutier problemele țin de starea nesatisfăcătoare a circa 74 % din lungimea drumurilor naționale și 78 % din lungimea celor locale, de standarde și norme tehnice ce nu corespund cerințelor actuale, de un sistem ineficient de întreținere a drumurilor. Aceste nereguli provoacă un număr sporit de accidente rutiere, persoane rănite și decedate, care depășește esențial media din comunitatea europeană. De asemenea rețeaua de drumuri naționale și locale necesită optimizare, inclusiv prin construcția drumurilor de ocolire a localităților. Lipsește metodologia transparentă de identificare și prioritară a proiectelor de infrastructură rutieră, precum și restricții legale la acordarea serviciilor de transport, iar parcul de vehicule antrenat în transportul de pasageri nu corespunde standardelor stabilite. Totuși, sectorul transportului rutier este relativ competitiv în termeni de preț, în pofida stării în general rele a drumurilor. Sectorul este dominat de întreprinderi private și este considerat sigur și eficient de către clienții săi.

În sectorul feroviar problemele majore se bazează pe faptul că Î.S. „Calea Ferată din Moldova” este monopol de stat, iar conturile de infrastructură și operațiuni de transport sunt comune. Nu există o liberalizare a operațiunilor internaționale de transport de marfă, nu există concurență pe piața națională a transportului de mărfuri. De asemenea cadrul legal este imperfect, necesită o

revizuire și armonizare cu cel european, standardele de siguranță nu corespund celor europene, iar majoritatea vagoanelor existente și-au depășit perioada de exploatare. Întreținerea principalelor linii feroviare a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a fost insuficient finanțată timp de mai mulți ani, ceea ce a condus la reducerea vitezei și siguranței. Probleme apar și din cauza ecartamentului căilor ferate din Republica Moldova, care nu permite deplasarea liberă în România și nu există un terminal care ar oferi servicii de transferare a mărfurilor de pe rețeaua feroviară cu ecartamentul de 1520 mm la cea de 1435 mm. De asemenea se resimte neajunsul de sectoare cu linii duble, ce limitează capacitatea infrastructurii, nu există linii electrificate, fapt ce reprezintă un obstacol important pentru dezvoltarea operațiunilor de tranzit precum și un factor negativ de mediu, iar starea infrastructurii feroviare nesatisfăcătoare, conduce la reducerea vitezelor de operare. Utilizatorii apreciază transportul feroviar de mărfuri din Republica Moldova ca lent, costisitor și nesigur, fapt confirmat de studiile de caz privind performanța căilor ferate. Ca rezultat al serviciilor mediocre prestate la prețuri înalte, întreprinderea feroviară Î.S. „Calea Ferată din Moldova” prezintă pierderi atât a cotei de piață, cât și a pieței în termeni de volum absolut, în decursul unei perioade considerabile de timp.

În sectorul aviatic problemele principale țin de cadrul regulator din aviația civilă, care necesită ajustarea la reglementările UE. În prezent, ca moștenire din timpurile sovietice, Republica Moldova are 4 aeroporturi. Acestea sunt Chișinău, Mărculești, Cahul și Bălți, dar în prezent 3 nu sunt folosite pentru transportul de pasageri, și în pofida tentativelor autorităților de a atrage investitori, în viitorul apropiat aceste aeroporturi rămân a fi inactive. Aeroportul internațional Chișinău este principalul aeroport din țară datorită amplasării sale geografice favorabile, în apropiere de capitală fiind amplasat în centrul țării. Astfel, călătoriile aeriene spre și din Republica Moldova se caracterizează prin oferte limitate și costuri înalte. Piața aviatică necesită a fi liberalizată; lipsește un terminal cargo aerian ce ar presta serviciile la nivelul standardelor internaționale, iar capacitatea Aeroportului internațional Chișinău nu corespunde creșterii continue a fluxului de pasageri.

Provocările pentru sectorul naval țin de faptul că Republica Moldova nu are acces direct la mare, chiar dacă o fâșie de 430 m lungime a râului Dunăre a fost dezvoltată ca portul Giurgiulești, pentru a asigura țara cu un activ strategic. Portul constă din două părți: terminalul de pasageri și mărfuri gestionat de stat, de la Giurgiulești, și Portul internațional Liber Giurgiulești. Transportul naval intern în Republica Moldova este pe alocuri restricționat de pragurile din substanțe aluviale formate pe șenalul navigabil al râurilor. Aceste obstacole restricționează navigația, și sunt necesare investiții pentru eliminarea acestora și menținerea permanentă a parametrilor necesari pentru asigurarea navigației în siguranță. Astfel în acest sector există restanțe la implementarea și aplicarea angajamentelor Republicii Moldova conform diferitor acorduri din sectorul maritim, implementarea prevederilor actelor normative internaționale și naționale este insuficientă, iar accesul operatorilor privați la operarea porturilor nu este asigurat, deoarece nu este asigurată adâncimea minimă a accesului la port pe șenalul navigabil, care necesită investiții permanente garantate. În Republica Moldova nu există servicii de transport pe căile navigabile interne, deși „Registrul Naval de Stat” funcționează ca o instituție de clasificare a vaselor fluviale.

Cu toate că există suficientă capacitate pentru transport și logistică, starea infrastructurii existente în Republica Moldova reprezintă încă o problemă importantă. Actualmente rețeaua infrastructurii de transport este dezvoltată suficient și acoperă întreg teritoriul țării, dar necesită investiții majore pentru reabilitarea și modernizarea sa. În unele zone în care se preconizează creșterea economică infrastructura rutieră poate fi extinsă conform cerințelor traficului. În prezent circa 26 % din drumuri naționale sunt în stare bună sau mediocră, 54 % în stare rea și aproximativ 20 % în stare foarte rea. Starea drumurilor locale rămâne critică, numai 22 % din lungimea acestora se află în stare bună sau mediocră și restul în stare rea și foarte rea. Aceasta afectează grav accesul populației rurale la serviciile sociale, de învățământ, medicale, precum și accesul la piață.

În acest context sunt recomandate [6] mai multe soluții pentru depășirea problemelor, în sectorul serviciilor de transport, care este văzut ca, un factor economic important. Este necesar un sistem de transport și logistică eficient care susține necesitățile cetățenilor pentru mobilitate și care facilitează comerțul pe piețele internă și internațională, precum și sporirea rolului pe care Republica

Moldova îl are în calitate de legătură între statele UE și CSI. Republica Moldova va trebui să îmbunătățească anumite sectoare de drumuri de importanță internațională, în comun cu vecinii săi și în contextul european. Anumite coridoare care se conectează la rețelele europene vor trebui să fie aduse în conformitate cu standardele și specificațiile internaționale. Trecerea constatată de la transportul feroviar la automobile și autobuze pentru pasageri și autocamioane pentru marfă va continua. Dacă reformele sectorului feroviar vor fi implementate, volumul absolut al tonajului transportat va rămâne stabil, dar ponderea căilor ferate va continua să scadă. Traficul pe drumuri în următorii ani va spori. De asemenea se așteaptă creșterea continuă a traficului în sectorul aviatic, ceea ce va conduce la majorarea numărului de pasageri în următorii ani. Se preconizează dezvoltarea transportului multimodal, în deosebi cel rutier/feroviar, care a obținut deja o cotă considerabilă din piața UE și la momentul potrivit va avea un impact similar și în Republica Moldova, deoarece integrarea în UE va rămâne o prioritate pentru Republica Moldova. De asemenea este vitală implementarea reformei legislative și a restructurărilor instituționale pentru a face sectorul de transport și logistică mai competitiv și mai important pentru economie. Dezvoltarea infrastructurii și în special conectarea la Rețeaua de Transport Trans-Europeana ar fi o prioritate și un pilon al politicilor de transport. Însă aceste politici nu iau în considerare relația dintre aspectele economice, sociale și de mediu. Este relevant în această privință faptul că nu a fost făcută o evaluare strategică a rețelei transeuropene și a extinderii acesteia către est. Un cadru legal eficient (compatibil, ușor regulator și care facilitează comerțul) poate transforma Republica Moldova într-un centru de producție.

Transportul are efecte socioeconomice benefice doar atunci când este dezvoltat în mod durabil, deoarece impune costuri semnificative pentru societate în ceea ce privește impactul asupra mediului și sănătății. Un raport al Agenției Europene de Mediu arată că principala provocare în această direcție pentru noile State Membre și țările în curs de aderare este menținerea avantajului pe care îl au privind unele aspecte ale transportului și mediului în comparație cu Uniunea Europeană și în același timp satisfacerea necesităților de creștere a nivelului de trai și de mobilitate. [2] Având o cotă mai mare a căilor ferate, consum mai mic de energie în transporturi și nivel mai redus de emisii per capita precum și o fragmentare mai mică a teritoriului, țările în curs de aderare au încă presiuni ale transportului asupra mediului mai reduse decât în Uniunea Europeană. secretarul general ONU, Ban Ki-moon a declarat că “transportul durabil susține creșterea, forța de muncă, reducerea sărăciei, accesul la piețe, emanciparea femeilor și bunăstarea persoanelor cu dizabilități și a altor grupuri vulnerabile”. Totuși trebuie să existe un echilibru între protecția mediului și dezvoltarea economică. Tendințele din sectorul transport al Republicii Moldova se îndepărtează de obiectivele unei strategii de dezvoltare durabilă.

În **CONCLUZIE** se poate generaliza că pentru a eficientiza investițiile în folosul societății, sistemul de transport în totalitatea sa trebuie să aducă beneficii tuturor segmentelor societății, indiferent de tipul de transport. În acest scop trebuie respectate obiectivele majore care ar asigura un transport aerian, maritim și rutier **mai sigur**, un **program de lucru** rezonabil pentru cei care lucrează în sectorul transporturilor, mai multe **posibilități** de transport pentru pasageri și întreprinderi, mai puțină **poluare și** progrese **tehnologice** către un transport mai ecologic.

BIBLIOGRAFIE

1. <http://infoeuropa.md/transport/>
2. https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eea_ro
3. Legea Republicii Moldova cu privire la transporturi nr.1194-xiii din 21.05.97 Monitorul Oficial al R. Moldova nr.67-68 din 16.10.1997
4. <http://lex.justice.md/viewdoc.php?action=view&view=doc&id=350111&lang=1>, Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022
5. <http://lex.justice.md/md/326894/> Strategia infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017
6. <http://particip.gov.md/pageview.php?l=ro&jdc=475>, Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2020”: ȘAPTE soluții pentru creșterea economică și reducerea sărăciei