

TRANSPORTUL RO-LA CA STRATEGIE DE DEZVOLTARE A TRANSPORTULUI DE TRANZIT ÎN REPUBLICA MOLDOVA

Autor st. gr. EST –101 Proguza Dumitru
Conducător științific: conf. univ. dr. st. econ. Alcaz Tudor

Universitatea Tehnică a Moldovei

Abstract: *Transportul Ro–La este o tehnologie specifică de transport combinat (rutier-feroviar-rutier), în care sunt utilizate combinațiile camion-remorcă sau semi-remorca și sunt transportate în vagoane speciale de transport agabaritic (platforme).*

Gândit ca o soluție alternativă la transportul rutier de mărfuri, transportul combinat reprezintă realizarea de transporturi mai eficiente, sigure și cu un timp de tranzit optim. Datorită dezvoltării acestui serviciu, în ziua de astăzi transportul combinat Ro-La devine o posibilitate egală a transportului rutier.

Avantajele

- Diminuarea costurilor prin lipsa, cheltuielilor pentru combustibil, autorizații de circulație, etc
- Optimizarea timpilor de tranzit prin lipsa restricțiilor specifice sfârșitului de săptămână sau staționări impuse,
- Timpul petrecut în tren este considerat timp de odihnă.

Dezavantajele

- Costul mare a transportului de tranzit,
- Circulația trenurilor cu intervale mari în caz de clientelă slabă.
- Necesitatea de a construi instalații auxiliare pentru încărcarea descărcarea automobilelor.

Necesitatea implementării transportului rola în republica moldova

- Starea drumurilor Republicii Moldova,
- Facilitarea transportului internațional de mărfuri prin Rep. Moldova,
- Siguranța în traficul rutier național,
- Mediul înconjurător.

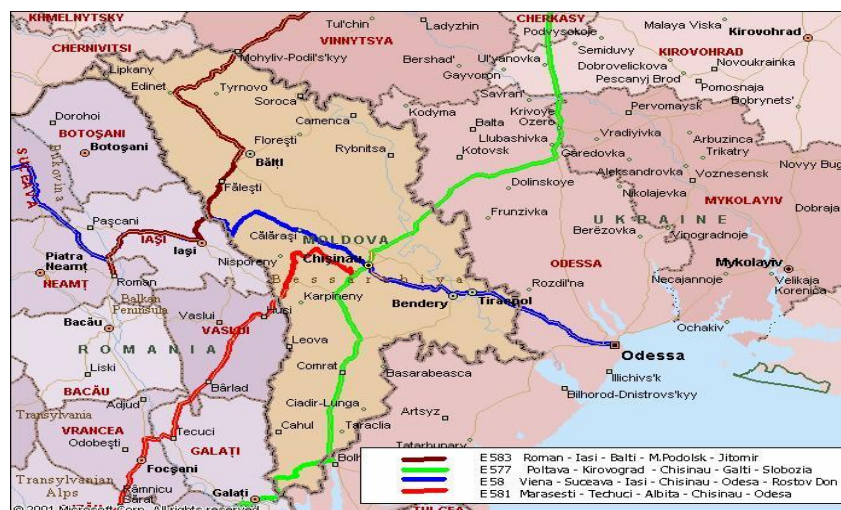


Fig. 1 Republica Moldova intersectată de drumuri de importanță internațională

Modul de activitate

Întrucât Teritoriul Rep. Moldova este străbătut de 4 căi de importanță internațională ar fi logic de folosit căile ferate alăturate acestor căi pentru a tranzita teritoriul R. Moldova pe cale feroviară a tirurilor care circulă pe aceste căi. Infrastructura feroviară existentă la moment ne permite acest lucru cu excepția tronsonului E581 pe sectorul Leușeni – Hâncești – Chișinău unde nu sunt căi feroviare ce ar putea crea dificultăți.

1 E583 Sculeni – Fălești – Bălți – Edineț – Otaci

2 E58 Sculeni– Ungheni – Cornești - Călărași – Bucovăț – Strășeni – Chișinău – Sângeră – Anenii Noi – Bender – Tiraspol

3 E581 **Leușeni – Hâncești** – Chișinău – Sângera – Anenii Noi – Bender – Tiraspol

4 E577 Giurgiulești – Vulcănești – Comrat – Cimișlia - Chișinău – Dubăsari

Starea drumurilor Republicii Moldova

Republica Moldova este codașă în lume în ce privește calitatea drumurilor. Potrivit unui clasament efectuat de World Economic Forum, Republica Moldova înscrie un indice de 1,6 puncte din 7. La capitolul "calitatea drumurilor", R. Moldova se plasează pe locul 124, fiind urmată numai de Chad, un stat african, unde starea drumurilor este cea mai proastă din lume.

Drumuri mai bune decât în Moldova sunt în țări subdezvoltate precum Angola, Camerun și Mauritania.

Media globală a calității drumurilor în lume este de 3,4 puncte. Vecinele Republicii Moldova, la fel, nu se pot lăuda cu drumuri bune, conform clasamentului citat. Ucraina se află pe locul 104 cu un punctaj de 2,2 din 7, iar România înscrie un punctaj 2,1 din 7 (locul 111).

Cele mai calitative drumuri din Europa sunt în Franța (locul doi în lume). Primul loc este deținut la acest capitol de Singapore. În Europa de Est, pe treapta întâi se plasează Croația (locul 37 din lume cu 4,7 puncte). Din fostul spațiu sovietic, cea mai bună stare a drumurilor este în Letonia (locul 62, cu 3,4 puncte din 7).

Facilitarea transportului internațional de mărfuri prin Republica Moldova

În transportul internațional o importanță deosebit de mare o are menținerea regimului de lucru și odihnă a conducătorului auto sau a conducătorilor auto dacă folosim mai mulți conducători, în acest scop trenurile RO-LA sunt dotate cu vagoane hotel unde conducătorii auto pot folosi timpul de deplasare cu trenul pentru a se odihni, a se alimenta. Timpul petrecut în trenul Ro-La se consideră timp de odihnă aflându-se în același timp în mișcare spre locul destinației deplasându-se trenul nu, iar automobilul fiind în calitate de marfă transportată.

Siguranța în traficul rutier național

Este cunoscut faptul ca transportul feroviar este considerat cel mai slab influențat de condițiile climaterice având în același timp și un grad foarte înalt de siguranță în circulație ceea ce dă un plus considerabil transportului Ro-La, deoarece transportul auto depinde într-o măsură mai mare de condițiile climaterice fiind în același timp și cel mai periculos tip de transport. Mai mult de 20.000.000 de oameni sunt accidentați grav sau mor pe șoselele din întreaga lume. În fiecare an în Uniunea Europeană Accidentele Rutiere sunt responsabile a mai mult de 50.000 de decese și peste 150.000 de persoane invalide care afectează la rândul lor viața a peste 200.000 de familii (emoțional, economic și prin procesele civile sau penale)

Mediul înconjurător

Statisticile arată că transportul auto este cel mai mare poluant al mediului înconjurător din transporturi terestre (vezi tabelul 1)

Poluanții atmosferici, în comparație, cu diferite tipuri de transport în Germania (gr./pasager/km sau gr./t/km transportată)

Tabelul 1

<i>Poluantul</i>	<i>Transportul</i>			
	<i>Călători</i>		<i>Marfă</i>	
	<i>Feroviar</i>	<i>Rutier</i>	<i>Feroviar</i>	<i>Rutier</i>
<i>monoxid de carbon</i>	<i>0.06</i>	<i>9.30</i>	<i>0.03</i>	<i>3.70</i>
<i>oxid de azot</i>	<i>0.43</i>	<i>1.70</i>	<i>0.20</i>	<i>3.30</i>
<i>componenți organici</i>	<i>0.43</i>	<i>0.10</i>	<i>0.10</i>	<i>1.60</i>
<i>particule în suspensie</i>	<i>0.08</i>	<i>0.03</i>	<i>0.40</i>	<i>0.07</i>

Materialul rulant utilizat



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

Compatibilitatea transportului ro-la cu căile ferate din R. Moldova

Studiind starea căilor ferate din R. Moldova putem constata că starea lor e la fel de deplorabilă ca și a drumurilor ceea ar pune sub semnul întrebării putem sau nu dezvoltă transportul Ro-La care necesită o calitate înaltă a căilor ferate, în acest scop putem face o comparație simplă: un tir încărcat la maxim cântărește în jur de 50 t, o locomotivă de manevră utilizată pe cile noastre cântărește în jur de 150 t, iar o locomotivă accelerată folosită pe direcții internaționale în jur de 200 t, În urma acelei comparații putem constata că este posibil de implementat acest mod de transport pe teritoriul R. Moldova însă pentru a mări gradul de siguranță se pot utiliza platforme cu 6 axe pentru a micșora sarcina pe axă.