

REȚEA DE TRANSPORT RUTIER AL REPUBLICII MOLDOVA, PROBLEMELE ȘI MECANISMELE DE REABILITARE

Dumitru CEBAN, Ion COTRUȚĂ

Universitatea Tehnică a Moldovei, catedra Inginerie și Management în Transporturi

Abstract: *Se analizează sarea actuală a rețelelor de transportului rutier și problemele cu care acesta se confruntă în Republica Moldova. Sunt date scopurile, principiile, metodele și mecanismele pentru dezvoltarea drumurilor.*

Cuvinte cheie: *impactul, fondul rutier, accizile, reforma organizației.*

1. Situația curentă și tendințe generale.

În anul 1995 Banca Mondială a efectuat o analiză a situației create în sectorul transportului în Moldova și în raportul final menționa următoarele: “Declinul major al sectorului transporturilor din Moldova este îndeosebi evident în subsectorul transportului rutier. Acesta este caracterizat prin micșorarea traficului și o lipsă acută de mijloace pentru întreținerea drumurilor. Prin urmare... infrastructura se află într-o stare de deteriorare gravă. Economia țării este extrem de dependentă de transportul rutier și este evident că declinul general trebuie oprit și inversat pentru a putea asigura o revitalizare a economiei.”

Această caracteristică a Băncii Mondiale este valabilă și în prezent. Procesul de deteriorare a continuat, atingând un nivel de peste 90% din rețeaua rutieră națională care necesită, după caz, reparații urgente (în termen scurt) sau reabilitare.

După dobândirea independenței în anul 1991, produsul intern brut (PIB-ul) în Republica Moldova s-a redus la o treime din nivelul atestat înainte de independență, iar indicatorii aferenți, cum sînt volumele transportului de marfă și de călători (măsurați în tone-km și călători-km) au scăzut vertiginos.

Această tendință a fost stopată la finele anilor 90 (1999 a fost anul cu cele mai mici înregistrări ale traficului), iar creșterea ulterioară a PIB-ului a condus la o revitalizare parțială a volumului de trafic, deși acesta este încă mult sub nivelul volumului de trafic din 1990 (vezi tabelul 1).

În anul 2006 PIB-ul total a însumat 44,1 mlrd. lei, cu o rată de creștere de 4%, iar pe cap de locuitor – 936 dolari SUA. Scenariul de bază al SCERS prevedea o creștere totală a PIB-lui cu 17% în anii 2004 - 2006; creșterea reală, însă, în această perioadă a fost de circa 20%, cu o creștere cumulativă de 49,5% din 1999, care a fost ultimul an de stagnare.

Tabelul 1. Tendințe constatate (indicele anului 1999 = 100)

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PIB	116	104	100	102	108	117	124	134	144	150	155	166
Traficul de mărfuri (mln. tonă-km)	190	159	100	115	134	177	203	228	241	273	291	312
Traficul de călători (călător-km)	150	113	100	90	80	98	111	125	133	139	155	162

Volumele mici ale traficului, înregistrate în anii de după independență, au condus la reducerea ritmului de deteriorare a infrastructurii transporturilor. Cu toate acestea, în prezent se impune luarea unor măsuri urgente de redresare a situației, întrucît creșterea traficului din ultimii ani a accelerat procesul de deteriorare. Or, creșterea economică ulterioară va depinde de o infrastructură eficientă a transporturilor. De aceea, reabilitarea rețelelor rutiere și feroviare devine o necesitate tot mai stringentă.

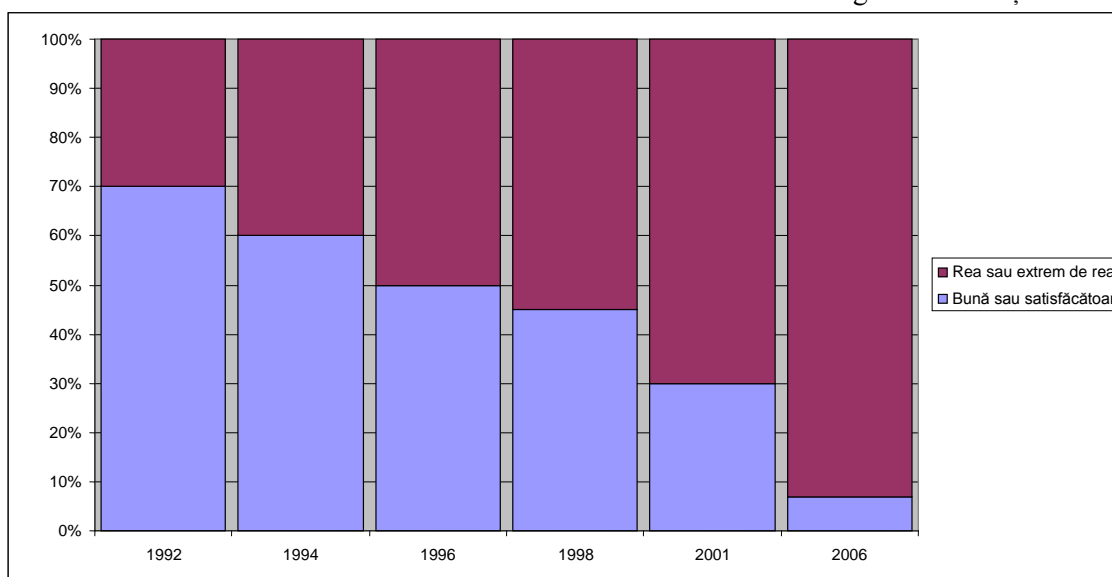
Infrastructura rutieră

În anul 1992, 70% din rețeaua rutieră a Moldovei era considerată ca fiind în stare bună sau satisfăcătoare. Această evaluare este în contrast pronunțat cu situația actuală. Studiul vizual detaliat al drumurilor, efectuat la finele anului 2006, demonstrează că doar 7% din rețeaua rutieră se află în stare bună sau satisfăcătoare, iar 93% - în stare rea sau extrem de rea. Evoluția stării drumurilor din ultimii ani este reprezentată în tabelul 2 și în figura 1.

Tabelul 2. Evoluția stării drumurilor (%)

Starea drumurilor naționale	Anii					
	1992	1994	1996	1998	2001	2006
Bună sau satisfăcătoare, %	70	60	50	45	30	7
Rea sau extrem de rea, %	30	40	50	55	70	93

Figura 1. Evoluția stării drumurilor



Starea rea a rețelei rutiere este caracteristică pentru întregul teritoriu al țării. Starea rețelei drumurilor locale este și mai rea. Doar 2% din drumurile locale supuse studiului se află în stare bună sau satisfăcătoare.

Pentru fiecare dolar SUA care nu a fost cheltuit pentru întreținerea drumurilor în ultimii 15 ani, costurile utilizatorilor de drumuri au crescut cu 1,23 dolari SUA, iar deteriorarea drumurilor (pierderea valorii activului rețelei de drumuri) poate fi evaluată la 2,47 dolari SUA. Conform estimărilor, pierderile suportate de economia națională, cauzate de întreținerea insuficientă a drumurilor în ultimii 15 ani, sînt de circa patru ori mai mari decît suma „economisită” (necheltuită) la întreținerea drumurilor.

Starea rea a rețelei de drumuri are un impact negativ major asupra comerțului și constituie un obstacol în calea combaterii sărăciei.

1.2. Impactul asupra comerțului

Avînd o amplasare strategică, Moldova joacă un rol tot mai important în calitate de țară de frontieră între Uniunea Europeană și Europa de Est și ar putea deveni un hub al transportului din regiune, dacă nu ar avea o infrastructură deteriorată și nu ar exista costuri înalte de logistică, în comparație cu țările vecine.

Economia Moldovei este bazată, în mare măsură, pe agricultură și industria produselor agricole, ceea ce necesită o infrastructură rutieră solidă, transport rutier bine funcțional și depozite adecvate. Mulți producători agricoli nu au posibilitate să-și comercializeze producția din cauza drumurilor de acces proaste spre piața locală, depozite și alte localități.

Nivelul scăzut al infrastructurii drumurilor afectează grav mobilitatea bunurilor și persoanelor, în special în zonele rurale. Aceasta constituie, de asemenea, un impediment semnificativ pentru extinderea comerțului, prin impunerea unor costuri adiționale exportatorilor și importatorilor: peste 30% din companiile

respondente au menționat că infrastructura transportului din Moldova a devenit un obstacol în calea operațiunilor comerciale, efectuate de ei pe parcursul ultimilor cincisprezece ani.

Costurile de transport pot afecta creșterea economică în mod diferit. În primul rând, costurile mai înalte pentru transport reduc câștigurile de la exportul produselor primare, diminuând mijloacele economisite disponibile pentru investiții. Pe de altă parte, costurile de transport majorează prețurile de import al bunurilor de capital, diminuând în mod direct investițiile reale.

1.3. Impactul asupra sărăciei

Gospodăriile casnice, în special cele din zonele rurale, din cauza stării nesatisfăcătoare a rețelei de drumuri, suportă cheltuieli suplimentare semnificative pentru accesul la serviciile sociale și administrative, precum și la piețele de desfacere.

Un studiu al gospodăriilor casnice, efectuat în anul 2003 în comunitățile rurale din Moldova, a demonstrat că cea mai gravă problemă cu care se confruntă aceste comunități este starea rea a drumurilor și a transportului.

1.4. Impactul asupra mediului

Impactul emisiilor de poluanți, produse de trafic asupra mediului, poate fi atenuat prin devierea traficului din zonele dens populate (de exemplu, construcția drumurilor de centură în jurul orașelor sau impunerea restricțiilor de circulație prin centrul orașului). Măsurile ce țin de organizarea traficului, care au drept scop reducerea aglomerării mijloacelor de transport, rareori se soldează cu reduceri semnificative ale emisiilor, deoarece aceste măsuri pot majora în mod general fluxurile de trafic.

Natura și nivelul impacturilor asupra mediului sînt determinate de intervențiile propuse în cadrul Proiectului de susținere a Programului în sectorul drumurilor, axat pe reabilitarea și întreținerea drumurilor existente. În linii generale, nu trebuie să ne așteptăm la un impact major al prezentei Strategii asupra mediului. Majoritatea impacturilor se vor limita, în mare parte, la efectele asociate cu lucrările de reabilitare, cum sînt: determinarea tipului prafului și controlul zgomotului, utilizarea bitumului, evacuarea deșeurilor solide și periculoase, precum și controlul asupra eroziunii și gestionarea șantierului. După implementare, proiectul menționat va avea impacturi pozitive indirecte asupra sănătății și siguranței umane prin micșorarea numărului de accidente și prin reducerea nivelului de poluare a aerului, ca urmare a unor viteze mai constante de deplasare pe segmentele de drum reabilitate.

1.5. Probleme de ordin financiar și instituțional

Deoarece alocarea mijloacelor în Fondul rutier nu sînt planificate pe termen lung, dar se aprobă anual, aceasta nu permite programarea pe termen mediu sau lung sau elaborarea unui plan de alocare a mijloacelor financiare. De exemplu, Administrația de Stat a Drumurilor, înființată în calitate de întreprindere de stat, nu a fost în stare, pînă în prezent, să elaboreze un cadru de planificare relevant pe termen mediu, întrucît este nevoită să aștepte în fiecare an alocațiile bugetare înainte ca mijloacele să fie incluse în proiectul bugetului.

Prin Legea fondului rutier nr. 720 – XIII din 2 februarie 1996, au fost puse bazele juridice și organizatorice de constituire a fondului rutier.

Sursele de constituire a fondului sînt următoarele:

- defalcările de la accizele la benzină și la motorină;
- taxele rutiere percepute conform legislației fiscale;
- mijloacele de la eliberarea autorizațiilor pentru transporturi rutiere internaționale, carnetelor (carnete de drum la autorizații multilaterale CEMT) și taxele pentru transporturi rutiere internaționale (taxe adecvate), achitate de persoane fizice și juridice;
- amenzile aplicate pentru nerespectarea regulilor transportului de călători, deteriorarea drumurilor, construcțiilor și utilajelor rutiere, a plantațiilor aferente drumurilor;
- taxa pentru gazul lichefiat importat;
- taxa pentru comercializarea gazelor naturale destinate utilizării în calitate de carburanți pentru unitățile de transport auto.

Obiectivul sus-numitei legi l-a constituit crearea unui instrument adecvat pentru canalizarea fondurilor colectate către sectorul drumurilor. Afară de aceasta, legea prevede o majorare semnificativă a nivelului general de finanțare pentru întreținerea drumurilor. Fondul rutier a fost creat în calitate de cont special la

Ministerul Finanțelor pentru colectarea veniturilor prevăzute în legea dată. Pe lângă faptul, că în anii precedenți au fost majorate accizele la importul de carburanți, ca sursă principală de venit pentru Fondul rutier, nivelul general de finanțare pentru întreținerea drumurilor nu a suferit o majorare corespunzătoare.

În activitatea actuală a fondului rutier se atestă mai multe neajunsuri, dintre care menționăm următoarele:

- a) legislația nu permite planificarea finanțării lucrărilor de întreținere pe termen mediu sau mai îndelungat, deoarece mărimea Fondului rutier se aprobă anual;
- b) utilizatorii de drumuri nu participă la luarea deciziilor privind utilizarea fondului;
- c) alocațiile anuale pentru întreținerea drumurilor sînt distribuite, în mare măsură, întreprinderilor de stat și societăților pe acțiuni cu pachetul de control al statului;
- d) nivelul acumulărilor nu permite organizarea și desfășurarea licitațiilor competitive pentru cea mai mare parte din lucrările de întreținere finanțate din fond;
- e) insuficient se execută auditul utilizării mijloacelor Fondului rutier.

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

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

Obiective pe termen scurt:

- a) reabilitarea infrastructurii existente a transportului rutier și feroviar cu crearea unor condiții acceptabile de trafic pentru transportul de călători și mărfuri;
- b) aranjamente instituționale care oferă un cadru stabil pentru reabilitarea și întreținerea continuă a infrastructurii.

Obiective pe termen mediu:

- a) perfecționarea procedurilor de întreținere a infrastructurii transportului, pentru a atinge un sistem de întreținere și administrare mai eficient și durabil;
- b) dezvoltarea infrastructurii cu îmbunătățirea ulterioară a calității infrastructurii și integrarea în rețelele europene de transport.

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

- a) îmbunătățirea sistemelor de întreținere, trecerea la activități de întreținere pe bază de contract, inclusiv utilizarea unor sisteme moderne pentru evaluarea stării tehnice a drumurilor și optimizarea priorităților de întreținere și reparație. Se impune o nouă clasificare a rețelei de drumuri, care va delega responsabilitățile și resursele pentru gestionarea drumurilor locale către autoritățile administrației publice locale;
- b) analiza noilor investiții în infrastructură, dacă necesitatea și justificarea acestor investiții sînt demonstrate prin studii de fezabilitate solide și minuțioase. Noile investiții nu trebuie să dezafecteze mijloacele de la reabilitarea și întreținerea obiectelor existente de infrastructură.

Așadar, reforma fondului rutier este strict necesară, pentru a soluționa problema privind deteriorarea continuă și restabilirea rețelei de drumuri din Moldova. În această ordine de idei, trecerea la un sistem de întreținere a drumurilor pe bază de contract reprezintă un pas important pentru raționalizarea costurilor și pentru modernizarea întreprinderilor de întreținere a drumurilor.

În trei raioane este elaborat un proiect-pilot cu suportul financiar al Asociației Suedeze Internaționale de Dezvoltare (ASID). Însă din insuficiența mijloacelor financiare pentru întreținerea drumurilor implementarea acestui proiect nu a fost posibilă. Acesta ar putea fi implementat odată cu reabilitarea treptată a rețelei și cu asigurarea nivelului necesar de finanțare pentru întreținerea curentă și periodică a drumurilor.

Deoarece alocarea mijloacelor în Fondul rutier nu sînt planificate pe termen lung, dar se aprobă anual, aceasta nu permite programarea pe termen mediu sau lung sau elaborarea unui plan de alocare a mijloacelor financiare. De exemplu, Administrația de Stat a Drumurilor, înființată în calitate de întreprindere de stat, nu a fost în stare, pînă în prezent, să elaboreze un cadru de planificare relevant pe termen mediu, întrucît este nevoită să aștepte în fiecare an alocațiile bugetare înainte ca mijloacele să fie incluse în proiectul bugetului.

Ținînd cont de necesitatea urgentă de reabilitare a rețelei drumurilor, cumulată cu volumul limitat de resurse disponibile, este ineficient de a propune investiții noi în infrastructura transporturilor. Mijloacele financiare limitate trebuie utilizate, în primul rînd, pentru reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere.

Structura actuală a rețelei rutiere a Moldovei este în general adecvată și poate face față cerințelor traficului și obiectivelor de conexiune internă și internațională. Prin urmare, nu există o necesitate stringentă de a dezvolta noi legături sau de a majora capacitățile relațiilor existente.

Tabelul 3. Analiza detaliată swot sectorul transportului rutier

PUNCTE FORTE	PUNCTE SLABE
<p>Rețea de drumuri bine dezvoltată, moștenită din perioada de pînă la independență</p> <p>„Pod” terestru între UE și țările Europei de Sud-Est și țările membre ale CSI</p> <p>Sistem eficient de educație și instruire profesională în sectorul transporturilor</p> <p>Nivel adecvat de pregătire profesională a angajaților din sectorul transporturilor</p>	<p>Starea rea sau foarte rea a unei părți considerabile a rețelei rutiere</p> <p>Restanțe considerabile la lucrările de întreținere, incertitudine privind finanțarea curentă a întreținerii drumurilor</p> <p>Implicare prea mare a statului în industria drumurilor prin intermediul întreprinderilor publice</p> <p>Parc de vehicule comerciale neadaptate la standardele europene de calitate și siguranță</p> <p>Probleme transfrontaliere nesoluționate</p> <p>Sistem de transport public neorganizat, nivel scăzut al calității serviciilor, administrare slabă la nivel local pentru a crea o structură de transport consecventă și integrată</p>
OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
<p>Posibilitatea de a beneficia de asistența externă și subvenții din partea UE pentru finanțarea renovării infrastructurii</p> <p>O potențială piață internă a sectorului de transport, oportunități pentru dezvoltarea companiilor comerciale de transport</p> <p>O posibilă piață mare a transportului pe distanțe mari susținute de o economie orientată spre comerț</p>	<p>Economia țării nu poate asigura un nivel adecvat de reabilitare a rețelei rutiere</p> <p>Rămânerea în urmă a dezvoltării sectorului agrar și rural împiedică dezvoltarea sectorului de servicii de transport</p> <p>Alocarea cu întârziere a investițiilor străine în sectorul de transporturi al Moldovei (companii de transport, logistică, datorită izolării țării)</p> <p>Evitarea de tranzit a Moldovei de către operatorii internaționali principali</p>

2. Planul de reabilitare a drumurilor auto

Axată pe infrastructură, analiza SWOT, precum și rezumatul situației curente prezentat mai sus, denotă următoarele probleme majore și puncte vulnerabile abordate de prezenta Strategie:

- deteriorarea infrastructurii transporturilor pe rețelele rutiere, feroviare și urbane;
- lipsa unui mecanism adecvat de finanțare a întreținerii și reparației drumurilor;
- lipsa unui mecanism adecvat de finanțare a activităților din domeniul transportului urban.

Pentru o examinare mai complexă a problemelor menționate, necesită abordare următoarele elemente instituționale:

- reforma fondului rutier existent;
- modificarea practicilor de întreținere a drumurilor.

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

Planul de reabilitare a infrastructurii rutiere include următoarele:

- Programul de reabilitare a întregii rețele de drumuri naționale și locale;

b) lucrări urgente de reparație și întreținere, efectuate pe drumurile considerabile „în stare rea”, pînă la demararea lucrărilor de reabilitare;

c) întreținere ordinară (de rutină și periodică) a tuturor drumurilor reabilite. Întreținerea periodică înseamnă acoperirea cu un strat nou de beton asfaltic sau tratament al suprafeței cel puțin o dată la 8 ani.

Un element-cheie al planului de reabilitare a drumurilor este prioritizarea investițiilor în timp.

Obiectivul prioritizării este unul dublu:

a) generarea unei îmbunătățiri echilibrate a rețelei;

b) stabilirea consecutivității investițiilor specifice în anumite segmente de drum, care vor fi incluse în plan în funcție de disponibilitatea mijloacelor financiare. Aceste prevederi sînt importante, îndeosebi în cazul în care mijloacele alocate sînt insuficiente pentru a finanța toate măsurile incluse în planul de reabilitare pentru perioada de 10 ani, ceea ce impune amînarea reabilitării unor segmente de drum.

În primul rînd, este necesară divizarea investițiilor în două părți: una – pentru drumurile naționale și alta – pentru drumurile locale, ceea ce va contribui la reabilitarea echilibrată atît a rețelei drumurilor naționale, cît și a celei locale.

În rîndul al doilea, se impune prioritizarea măsurilor în interiorul rețelei drumurilor naționale.

Pentru prioritizarea măsurilor au fost utilizate următoarele criterii:

Criterii	Măsuri
Tehnice	Costul reabilitării unui km de drum
	Intensitatea traficului curent și de perspectivă
	Îmbunătățirea condițiilor și securității circulației rutiere
	Starea tehnică prezentă a drumurilor și riscul de pierdere a activului în termen scurt (Gradul de urgență a reparațiilor)
Integrare internațională	Amplasarea drumului pe coridoarele paneuropene
	Drumurile de legătură internațională (drumurile spre frontieră)
	Rețeaua dintre orașele de importanță majoră și axele transnaționale
Social economice	Rețeaua dintre orașele importante (rețeaua interurbană de bază)
	Drumurile din / spre zonele populate
Facilitarea comerțului și afacerilor	Conexiuni intermodale (accese la porturi, stații importante de cale ferată)
	Conexiuni între centre economice de bază (agricole, industriale)
Financiare	Disponibilitatea finanțării
	Gradul de pregătire a proiectului

Acțiuni propuse:

a) revizuirea clasificării rețelei rutiere;

b) efectuarea unui studiu pentru definirea detaliată a reformei sistemului de întreținere a drumurilor;

c) extinderea treptată a întreținerii drumurilor pe bază de contract;

d) elaborarea și realizarea programului de consolidare a capacităților pentru întreprinderile de întreținere a drumurilor;

e) reducerea, prin fuzionare, a numărului companiilor de întreținere a drumurilor.

Monitorizare – implementarea Planului de reabilitare trebuie monitorizată aplicînd mai mulți indici care reflectă gradul de pregătire a diferitelor subproiecte, rezultatele de la implementarea reală a acestora și impactul lor asupra calității sistemului de transport.

Indicii cantitativi și rezultatele trebuie să evalueze acțiunile implementate și să monitorizeze consecințele cele mai favorabile / nedorite ale planului de acțiuni.

Indicele „Gradul de pregătire a proiectelor”				
Lungimea în km a drumurilor selectate pentru reabilitare în anul de raportare (km/an)	Numărul de proiecte în stadiul de pregătire	Documente de licitație elaborate pentru lucrări de construcție (Număr/loturi)	Finanțare prognozată pentru anul de raportare (mil. lei)	Gradul de pregătire a programului de reabilitare (km mil.lei)
Studiul de fezabilitate elaborat	Proiectul elaborat	Pregătirea achiziției terenului	Documentele de licitație elaborate	Alte documente de planificare elaborate
Indici cantitativi				
Numărul de km de drumuri naționale îmbunătățite	Numărul de km de drumuri locale îmbunătățite	Numărul de km de drumuri întreținute	Majorarea încasărilor din taxele rutiere	Majorarea cheltuielilor anuale pentru sectorul rutier
Indicii rezultatelor				
Îmbunătățirea stării drumurilor pe rețeaua reabilitată	Îmbunătățirea stării generale a rețelei	Creșterea vitezei de circulație pe rețeaua reabilitată	Reducerea costurilor operaționale de exploatare a vehiculelor	Evoluția accidentelor rutiere pe rețea
Creșterea traficului pe rețea	Modernizarea parcului de vehicule	Numărul companiilor de construcție și întreținere a drumurilor /numărul locurilor de muncă create în sector	Numărul de reclamații din partea companiilor și cetățenilor privind realizarea planului de reabilitare a drumurilor	Creșterea importurilor și producției autohtone de materiale pentru construcția drumurilor.)

2.1. Finanțarea drumurilor, fondul rutier

Actualmente, în practica internațională funcționează 2 sisteme de finanțare a drumurilor:

- a) finanțarea directă de la bugetul de stat;
- b) instituirea fondurilor speciale de întreținere a drumurilor.

Prima variantă este viabilă numai pentru țările în care bugetul garantează alocarea suficientă a mijloacelor pentru drumuri, în volumele necesare atât anual, cât și pentru o perioadă de cca 10-15 ani.

Ținând cont de experiența anilor precedenți, se propune modificarea Legii fondului rutier (FR) existent și a Codului fiscal, cu următoarele caracteristici definitorii:

Elementele financiare

Finanțare directă prin plățile utilizatorilor de drumuri sub forma de accize la carburanți, incluse în prețul combustibilului, și alte taxe rutiere acumulate pe un cont special.

Elemente operaționale

a) administrarea FR de către Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor sub supravegherea unui Consiliu al Fondului, compus din reprezentanții grupurilor utilizatorilor de drumuri din sectorul privat și ministerelor interesate;

b) resursele Fondului să aibă o destinație specială și folosite numai pentru întreținerea și reparația drumurilor publice existente;

c) contractele pentru întreținerea drumurilor să fie atribuite prin licitație competitivă;

d) supunerea Fondului unui audit financiar și tehnic regulat;

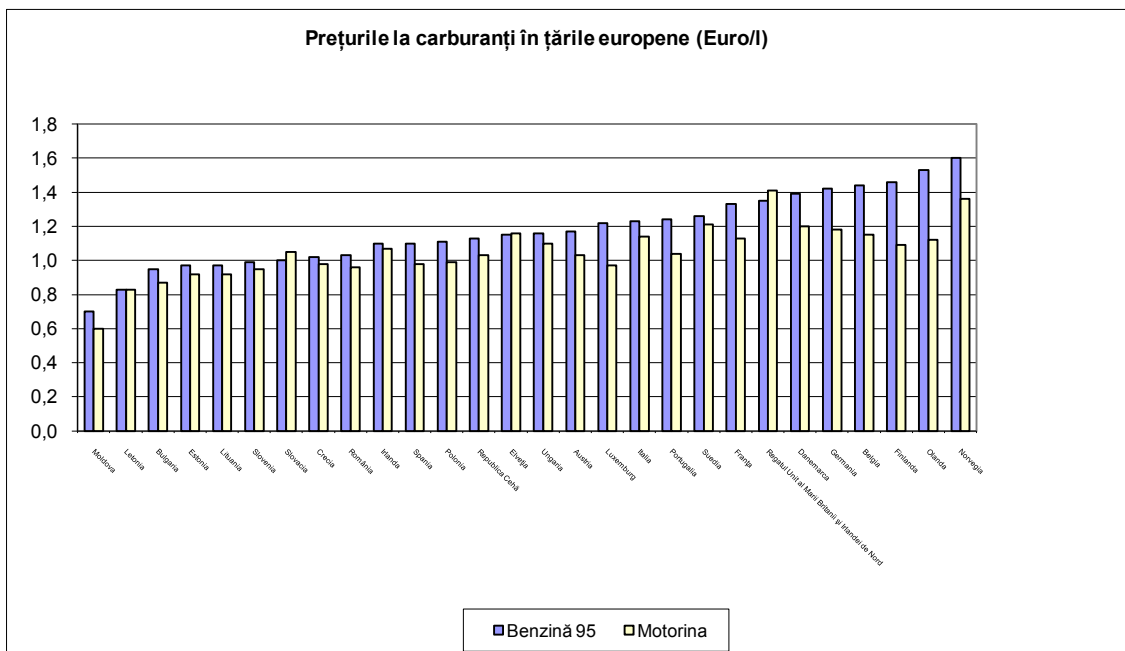
e) elaborarea de către Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor în comun cu Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” a unui program anual privind modul de utilizare a resurselor FR. Acest program urmează să fie coordonat cu Consiliul Fondului și aprobat de către Guvern.

Adoptarea proiectului de lege privind modificarea Fondului rutier existent și a Codului fiscal, ca urmare noul sistem de finanțare a întreținerii și reparației drumurilor va oferi volume financiare adecvate și va permite elaborarea unor programe de lungă durată.

Fondurile estimate din surse externe nu vor fi suficiente pentru a finanța planurile de reabilitare a drumurilor și căilor ferate. Va fi necesară o mobilizare importantă de mijloace financiare locale. Sursa de bază a acestor mijloace adiționale locale, în afară de alocările de la buget, vor fi sursele Fondului Rutier (FR) cu condiția alocării inițial în acest fond nu mai puțin de 80% din accize la benzină și motorină cu majorarea acestora în următorii doi ani până la 100%. Deoarece prețurile la carburanți în Moldova sînt cu mult mai mici decît acelea din țările vecine accizele pot fi majorate treptat.

Această măsură ar putea acoperi de sine stătător jumătate din necesitățile financiare

Figura 2. Prețurile la carburanți



Majorările relativ mici ale prețurilor la carburanți pot conduce la mobilizarea unor resurse adiționale importante, cu următoarele precondiții:

- evitarea majorării bruște a prețurilor, abordare de majorare treptată;
- creșterea stabilă a economiei, fapt ce poate conduce la o creștere durabilă a traficului și a consumului general de carburanți;
- combaterea importurilor ilegale de carburanți.

Accizele trebuie stabilite în așa fel încât diferența prețurilor la carburanți din Moldova și România să fie redusă cu 50%. Majorarea prețurilor se propune a fi extinsă pe o perioadă de trei ani. Aceasta va contribui la majorarea veniturilor de la încasarea accizelor (în monedă națională).

Figura 3. Majorarea accizelor

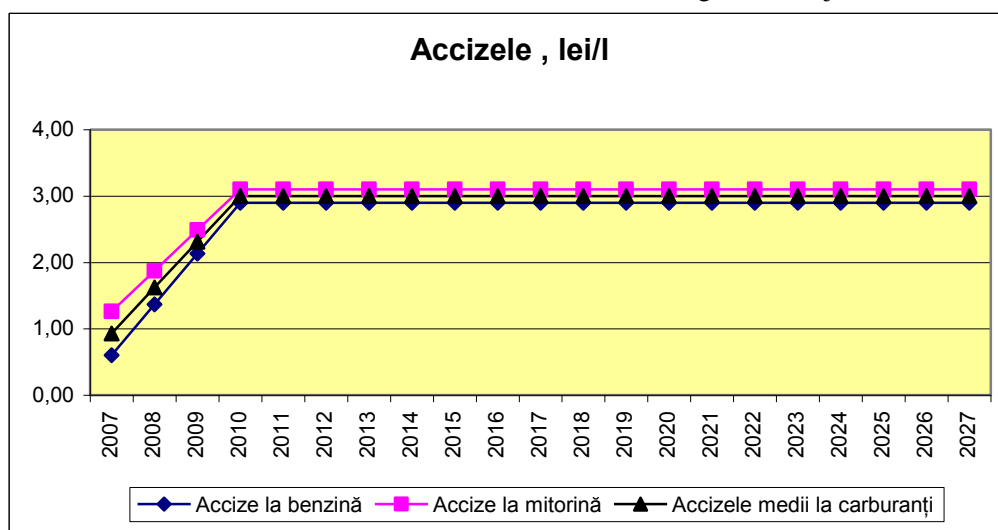
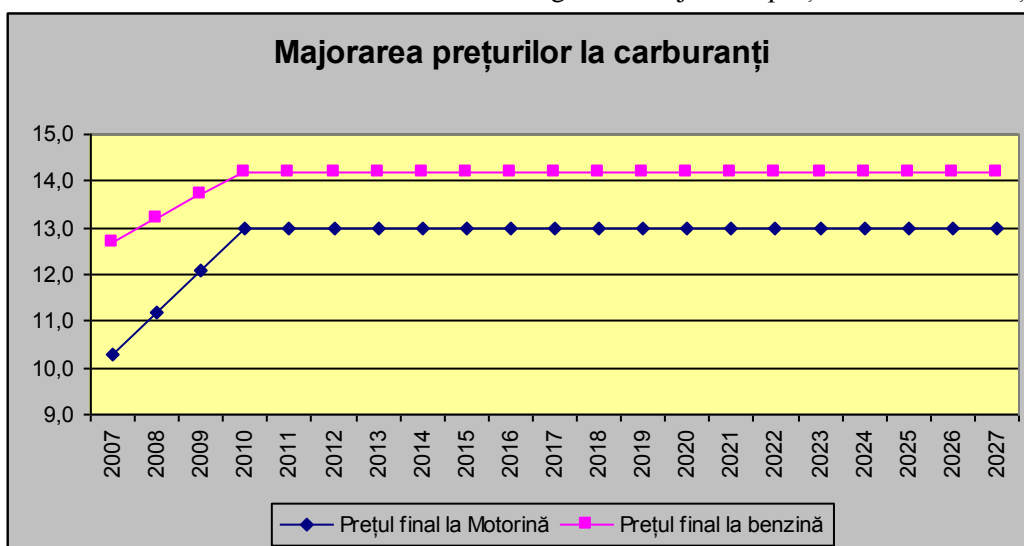


Figura 4. Majorarea prețurilor la carburanți



Accizele percepute în prezent, se vor majora de la 0,93 lei/l mediu, pînă la 3,00 lei/l,

Aranjamente pentru întreținerea drumurilor

Pe parcursul ultimilor ani, sistemul curent de atribuire și supraveghere a contractelor de întreținere a drumurilor a funcționat destul de eficient într-un mediu de lipsă cronică de mijloace financiare. Acest sistem însă nu este adecvat pentru a absorbi sume mari într-un mod transparent și eficient. De aceea, se impune o reformă a reglementărilor privind întreținerea drumurilor.

Sistemul existent de contractare a lucrărilor cu încredințare directă întreprinderilor locale de întreținere a drumurilor cu capital majoritar de stat are mai multe deficiențe, inclusiv:

- este dificil de a evalua cu precizie cantitatea și calitatea lucrărilor efectuate de întreprinderile locale de întreținere a drumurilor;
- este dificil de a impune standarde de calitate și de a respinge lucrări ce nu corespund standardelor, deoarece lipsește un sistem adecvat de penalizare;
- este aproape imposibil de a determina cu obiectivitate dacă un contractor a respectat sau nu contractul;
- este dificil de a refuza plata dacă o întreprindere nu și-a onorat obligațiunile în modul corespunzător.

e) însăși structura întreprinderilor în care statul deține majoritatea activelor, fără participarea investitorilor privați, împiedică de fapt dezvoltarea acestora ca contractanți serioși într-o economie de piață.

Experiența internațională a demonstrat că instituirea concurenței și absența distorsiunilor pe piață constituie garantul unor lucrări și servicii de calitate la un preț rezonabil. Aceasta se referă și la reforma mecanismului de finanțare a întreținerii drumurilor. Introducerea treptată, pe parcursul a câțiva ani, a licitației competitive pentru toate contractele de întreținere a drumurilor poate aduce beneficii majore pentru țară, inclusiv contribuie la crearea unei industrii locale durabile de întreținere a drumurilor.

Întreprinderile de întreținere a drumurilor dispun de resurse foarte limitate pentru a menține drumurile în stare funcțională pe parcursul ultimilor ani. În activitatea desfășurată, ele se confruntă cu probleme serioase, din cauza structurii imperfecte și echipamentului cu o durată de exploatare depășită. Pentru realizarea cu succes a reformei, se impune elaborarea și implementarea unui program de consolidare a capacităților existente, în următoarele scopuri:

- a) implementarea tehnologiilor moderne de întreținere a drumurilor;
- b) fuzionarea întreprinderilor pentru a mări capacitățile și puterea financiară a acestora;
- c) elaborarea și realizarea planului de renovare a echipamentului.

Bibliografie:

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