



HOTĂRÎRE
cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică
pe anii 2013-2022

nr. 827 din 28.10.2013

Monitorul Oficial nr.243-247/933 din 01.11.2013

* * *

În scopul promovării eficiente a politicii statului în sectorul transporturilor, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022 (se anexează).
2. Se abrogă Strategia infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.85 din 1 februarie 2008 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.30-31, art.159).
3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.

PRIM-MINISTRU

Iurie LEANCĂ

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul economiei

Valeriu Lazăr

Ministrul transporturilor și infrastructurii drumurilor

Vasile Botnari

Ministrul finanțelor

Anatol Arapu

Chișinău, 28 octombrie 2013.

Nr.827.

Aprobată
prin Hotărârea Guvernului
nr.827 din 28 octombrie 2013

STRATEGIA
de transport și logistică pe anii 2013-2022

INTRODUCERE

În Republica Moldova creșterea economică și reducerea sărăciei într-o mare măsură depinde de fluxul de remitențe și de consumul generat de acestea. Creșterea cererii de consum a fost satisfăcută, în mare parte, de importurile de bunuri și servicii, deoarece capacitățile de producție autohtone sînt foarte limitate. Bugetul public național a beneficiat de pe urma acestei situații, însă balanța comercială a evoluat în direcția unui deficit comercial esențial.

Creșterea economică din ultimii ani este bazată pe consum și pe remitențe, ceea ce expune economia țării unui pericol mare care constă în faptul că volumul remitențelor, la un moment dat, va începe să scadă. Acest model bazat pe consum a condus în prezent la reducerea competitivității și a locurilor de muncă în Republica Moldova, fapt care a încurajat și mai mult migrația peste hotare. Migrația, cu siguranță, a contribuit la reducerea sărăciei, dar și la reducerea oportunităților în țară.

Pentru a asigura o dezvoltare economică durabilă în viitor, Republica Moldova trebuie să asigure un sistem de transport eficient care ar satisface necesitatea cetățenilor în mobilitate și ar facilita comerțul pe piețele autohtone și internaționale, care să devină atractiv și să faciliteze investițiile. Moldova trebuie să promoveze atât exporturile de produse agricole, cât și neagricole, și, de asemenea, să sporească valoarea acestor exporturi prin vânzări pe piețele de desfacere mai mari. Viitoarea prosperitate a Republicii Moldova și în continuare va depinde în mare parte de specializarea în exportul produselor agroalimentare către vecinii săi. Totodată, exportul poate și trebuie completat cu exportul altor produse cum ar fi confecții, materiale de construcție etc., relativ puțin prezentate în condițiile actuale.

Pe lângă sectorul tradițional bazat pe agricultură, au apărut sectoare noi care pot contribui la creșterea economică. Acestea au beneficiat de investiții eficiente în ultimii ani și ar putea să ofere noi locuri de muncă necesare pentru stoparea creșterii șomajului. În Strategia de dezvoltare a industriei pe perioada până în anul 2015, aprobată prin [Hotărârea Guvernului nr.1149 din 5 octombrie 2006](#), au fost identificate următoarele ramuri ale sectorului industrial dezvoltarea cărora va contribui la dezvoltarea economică a țării:

- industria alimentară și a băuturilor;
- industria produselor nemetalice;
- industria ușoară;
- industria tehnologiilor informaționale;
- industria de mașini și echipamente;
- industria chimică.

Pentru a stimula aceste sectoare orientate la export, trebuie dezvoltată infrastructura eficientă de transport, precum și asigurate condiții de facilitare a comerțului și serviciilor de logistică din Republica Moldova. Ca răspuns la provocările pe care le înfruntă țara, Guvernul a elaborat Strategia națională de dezvoltare “Moldova 2020”, aprobată prin [Legea nr.166 din 13 iulie 2012](#). Documentul prezintă cadrul general conform căruia se prevede dezvoltarea Republicii Moldova. Strategia cuprinde 7 subiecte-cheie care au fost identificate drept cruciale în facilitarea dezvoltării Republicii Moldova până în anul 2020. Aceste sectoare sînt: educația, drumurile, accesul la finanțe, mediul de afaceri, energie, sistemul de pensii și justiția. Lichidarea neajunsurilor din aceste domenii va demonstra că țara e capabilă să **“asigure o dezvoltare economică calitativă și, implicit, reducerea sărăciei”**.

Strategia infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, aprobată prin [Hotărârea Guvernului nr.85 din 1 februarie 2008](#) a servit drept cadru de dezvoltare a subsectoarelor rutier și feroviar. Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022 (în continuare – Strategia), de asemenea, include drumurile, căile ferate, transportul rutier și feroviar, precum și facilitarea comerțului, soluționarea problemelor vamale și de trecere a frontierei, aeroporturile/transportul aerian, porturile și transportul maritim/naval intern. Prezenta Strategie urmărește transformarea sectorului de transport și logistică într-un factor care va permite dezvoltarea economiei Republicii Moldova și a comerțului de export, și va susține procesul continuu de armonizare a legislației Republicii Moldova din sectorul transporturilor cu standardele, legislația și reglementările corespunzătoare ale UE.

O atenție sporită este acordată problemelor legale și instituționale din toate tipurile de transport. Suplimentar, în Strategie se analizează barierele tehnice în calea comerțului, cum ar fi problemele vamale și cele privind cerințele de documentare. Au fost menținute elementele-cheie ale Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017 cum ar fi reabilitarea și întreținerea rețelei rutiere de bază, în condiții limitate de resurse. Necesitatea prioritizării investițiilor a fost accentuată pentru toate subsectoarele, în scopul evitării unei discrepante între planurile de investiții și resursele disponibile. Înainte de a aloca investiții majore în infrastructură, politica sectorială și strategia trebuie definitivate și planificate transparent.

Prezenta Strategie a fost elaborată în baza studiilor efectuate pentru fiecare subsector în parte și cuprinde prevederile Strategiei naționale de dezvoltare “Moldova 2020” și Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017 privind abordarea integrată în ce privește

transportul și logistica, precum și facilitarea comerțului, care este parte a mediului de afaceri. Prezenta Strategie se bazează pe scopurile strategice și perspectivele pe termen scurt pînă în 2015, mediu pînă în 2018 și pe termen lung pînă în 2022. La elaborarea Strategiei s-a ținut cont de politica actuală a Guvernului și rezultatele studiilor realizate în contextul elaborării acesteia, bazîndu-se pe cele mai recente date disponibile de la mijlocul anului 2012.

Prezenta Strategie nu include regiunea transnistreană din lipsa informației actualizate necesare. Odată cu obținerea datelor necesare din această regiune Strategia va fi completată.

Ipotezele ce stau la baza Strategiei

În baza evaluărilor realizate pe parcursul elaborării Strategiei au fost formulate cîteva ipoteze pentru a încadra opțiunile strategice selectate:

centrul de dezvoltare economică și a populației se axează pe direcția Chișinău – Bălți, coridorul central de dezvoltare;

numărul populației se stabilizează și creșteri semnificative nu se așteaptă;

sporirea veniturilor va conduce la creșterea numărului de autoturisme, precum și a intensității traficului;

tendința privind schimbări în separarea modală dintre sectorul rutier, feroviar și aerian se așteaptă să fie aceeași pentru toată durata Strategiei;

cota parte a agriculturii în economie și rata șomajului vor fi semnificative și în continuare, ar putea avea loc doar o industrializare treptată pe coridorul central de dezvoltare, în special bazată pe producție pentru asamblare în altă parte;

Republica Moldova nu poate și pe viitor să se bazeze pe remitențele moldovenilor din străinătate pentru a soluționa problema sărăciei și a finanța consumul intern;

sectorul serviciilor de transport va deveni, treptat, un factor economic important;

va avea loc o reorientare economică treptată de la piața CSI la cea a UE, fapt ce rezultă din semnarea și ratificarea ulterioară a Acordului de Asociere și din încheierea Acordului de comerț liber aprofundat și cuprinzător;

călătoriile fără viză vor contribui la sporirea transportului de pasageri spre și din UE, deoarece moldovenii care trăiesc în străinătate și revin în țară vor fi un factor semnificativ al călătoriilor de pasageri, îndeosebi după ce vor fi reduse costurile călătoriilor aeriene;

vor fi insuficiente fonduri disponibile pentru reabilitarea și întreținerea rețelei de infrastructură și, ca urmare, este necesară prioritizarea utilizării mai eficiente a fondurilor disponibile;

transportul multimodal (îndeosebi rutier/feroviar), care a obținut o cotă considerabilă din piața UE, la un moment potrivit va avea un impact similar și în Republica Moldova;

integrarea în UE va rămîne o prioritate de bază pentru Republica Moldova.

Principiile ce stau la baza Strategiei

Pe lîngă ipotezele menționate, există și anumite principii care au fost aplicate în procesul de elaborare a Strategiei:

sistemul de transport în totalitatea sa trebuie să aducă beneficii tuturor segmentelor societății, indiferent de tipul de transport;

reforma legislativă și instituțională, precum și modificarea bazei normative trebuie să precedeze investirea mijloacelor financiare pentru a asigura eficientizarea investițiilor în folosul societății;

populația Republicii Moldova are dreptul la infrastructura corespunzătoare pe întreg teritoriul țării;

investițiile în întreținerea infrastructurii existente sînt prioritare față de investițiile în construcția infrastructurii noi;

traficul de tranzit trebuie direcționat pe rute de ocolire a localităților unde este posibil;

la toate tipurile de transport siguranța transportului trebuie îmbunătățită astfel încît să corespundă cel puțin nivelului UE noilor state-membre pînă în 2022;

trebuie să existe un echilibru între protecția mediului și dezvoltarea economică. Deși este importantă, protecția mediului nu trebuie să împiedice dezvoltarea economică;

proiectele de infrastructură trebuie să corespundă prevederilor legale în vigoare din domeniul mediului;

fiecare mod de transport trebuie să investească în dezvoltare și operare;

în cazul investițiilor capitale în infrastructură trebuie de luat în considerare fezabilitatea acestora;

dezvoltarea Portului Giurgiulești și asigurarea accesului direct la mare și conectării acestuia la coridorul central de dezvoltare (definit ca regiunea dintre mun.Chișinău și mun.Bălți) este o prioritate strategică pentru Republica Moldova;

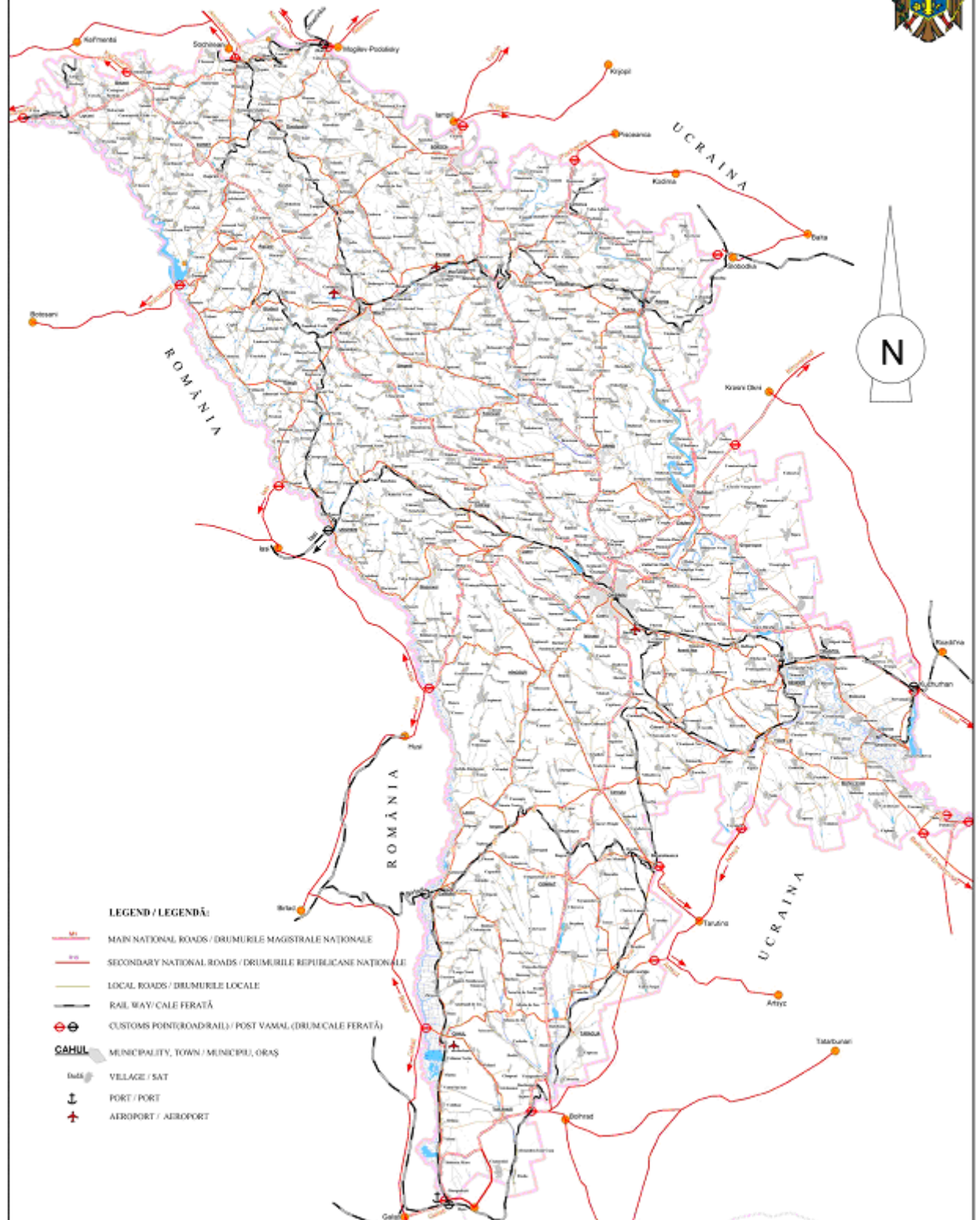
conectarea rețelei de transport a Republicii Moldova la coridoarele internaționale de transport trebuie să faciliteze comerțul transfrontalier;

Guvernul trebuie să asigure elaborarea și respectarea unui cadru legal și instituțional viabil pentru sectorul privat;

organele abilitate cu funcția de control trebuie finanțate din bugetul de stat pentru asigurarea executării deciziilor fără a fi împiedicate de diferite interese financiare.

Hartă: Prezentarea Rețelei de transport a Republicii Moldova

Strategia de Transport și Logistică – 2013-2022



SITUAȚIA CURENTĂ DIN SECTORUL DE TRANSPORT ȘI LOGISTICĂ

Sectorul de logistică din Republica Moldova este atât în proprietate privată, cât și de stat, pe când sectorul transportului rutier este dominat de întreprinderi private, sectorul feroviar este 100% deținut de stat, sectorul aviației fiind în proprietate mixtă privată și de stat și, în final, sectorul naval intern, în mare parte, în proprietate privată, cu excepția Portului Fluvial Ungheni care este întreprindere de stat.

În prezent Republica Moldova este asigurată de infrastructura suficientă, raportată la suprafață și numărul de populație: un aeroport internațional principal, un port maritim internațional principal, 10.544 km de drumuri și 1.156 km de căi ferate. Cu toate că există suficientă capacitate pentru transport și logistică, starea infrastructurii existente reprezintă problema-cheie. Actualmente rețeaua infrastructurii de transport:

este dezvoltată suficient și acoperă întreg teritoriul țării, dar necesită investiții majore pentru reabilitarea și modernizarea acesteia;

în unele zone, în care se preconizează creșterea economică, infrastructura rutieră poate fi extinsă conform cerințelor traficului.

Principalul operator de transport terestru de mărfuri și călători este sectorul rutier cu 97% din traficul de pasageri și 87% din traficul de mărfuri, urmat de căile ferate cu 3% din traficul de pasageri și 13% din traficul de mărfuri. În prezent aproximativ 1,1 milioane de pasageri utilizează serviciile Aeroportului Chișinău și în jur de 400.000 tone de mărfuri sînt transbordate prin Portul Giurgiulești.

SECTORUL RUTIER

Drumuri

Rețeaua de drumuri publice din Republica Moldova constituie 10.544 km, inclusiv: drumuri naționale – 3.677 km, locale – 6.867 km. La momentul actual Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor gestionează 9.344 km de drumuri, dintre care 3.336 km de drumuri naționale și 6.008 km de drumuri locale. Restul drumurilor cu lungimea de 1.200 km sînt gestionate de administrația publică locală din partea stîngă a rîului Nistru.

Conform ultimelor date, 92,5% din drumurile naționale și 46,1% din cele locale sînt cu îmbrăcăminte rutieră permanentă și semipermanentă (beton asfaltic, beton de ciment, mixturi bituminoase executate în situ). Ponderea acestora constituie 62,7% din întreaga rețea de 9.344 km.

Un drum bun trebuie să asigure confortul și siguranța circulației rutiere. Pentru o evaluare cantitativă a calității suprafeței de rulare se folosește “Indicele Internațional de Planeitate”, bazat pe măsurarea planeității drumului. Starea drumului cu valoarea parametrului IRI <2 echivalentă cu “foarte bună”, 2-4 “bună”, 4-6 “mediocră”, 6-8 “rea”, și >8 “foarte rea”.

În ciclul de întreținere a unui drum acest indicator stabilește termenul și tipul de lucrări care trebuie executate. De exemplu, un drum cu indicele internațional de planeitate de 3 necesită intervenție limitată, pe cînd un drum cu indicele internațional de planeitate de 5 sau 6 necesită reabilitare sau așternerea unui strat nou de îmbrăcăminte rutieră. De asemenea, trebuie de ținut cont că fiecare drum are planeitate diferită, ceea ce înseamnă că și pe rețeaua rutieră întreținută cel mai bine există un anumit procentaj de drumuri în stare rea.

În prezent circa 26% din drumurile naționale sînt în stare bună sau mediocră, 54% în stare rea și aproximativ 20% în stare foarte rea. Totodată, după aprobarea Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, situația s-a îmbunătățit și în perioada 2008 – 2012 au fost reabilitate peste 250 km de drumuri, inclusiv 60 km de drumuri locale, care se află în stare bună și foarte bună.

În conformitate cu prevederile Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017 a fost modificată [Legea fondului rutier nr.720-XIII din 2 februarie 1996](#), fapt ce a permis majorarea esențială a acumulărilor în fondul rutier (de la 241 mil. lei în 2009 pînă la 1025 mil.lei în 2012).

Pentru optimizarea intensității traficului pe rețea și facilitarea conexiunii rețelei de drumuri la principalele legături de transport internațional, planificarea mai eficientă a lucrărilor de întreținere și reparație și atragerea surselor suplimentare de finanțare, precum și sporirea eficienței activității transportului auto, a fost modificată [Legea drumurilor nr.509-XIII din 22 iunie 1995](#) prin care a fost aprobată clasificarea nouă a drumurilor, delimitarea zonei drumului și a zonelor de protecție a acestuia, au fost reglementate masa și gabaritele maxime admise ale vehiculelor care circulă pe drumurile publice în conformitate cu Directiva Consiliului Europei 96/53/CE din 25 iulie 1996.

În conformitate cu prevederile Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, a fost inițiată reforma sistemului de întreținere a drumurilor. Conform Planul de acțiuni privind implementarea reformei sistemului de întreținere a drumurilor publice, aprobat prin [Hotărârea Guvernului nr.244 din 19 aprilie 2012](#), actualmente se finalizează procesul de reducere prin fuziune a întreprinderilor de întreținere a drumurilor de la 38 pînă la 12.

În cadrul implementării Planului de investiții pentru reabilitarea drumurilor și prioritizarea, anexa nr.6 la Strategia infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, au fost încheiate mai multe acorduri de finanțare cu partenerii de dezvoltare pentru reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor naționale.

La Î.S. “Administrația de Stat a Drumurilor” au fost implementate auditurile financiar și tehnic și consolidate capacitățile Direcției investiții.

În același timp starea drumurilor locale rămîne critică, numai 22% din lungimea acestora se află în stare bună sau mediocră, iar și restul în stare rea și foarte rea. Aceasta afectează grav accesul populației rurale la serviciile sociale, de învățămînt, medicale, precum și accesul la piață.

Densitatea rețelei rutiere de 314 km pe 1.000 km² și 2,6 km pe 1.000 de locuitori este considerată rezonabilă pentru o țară în dezvoltare ca Republica Moldova. Primii ani de independență s-au caracterizat printr-o criză profundă economică și în consecință prin reducerea semnificativă a traficului rutier, care, ulterior, a fost considerată mai mult decît dezvoltată.

Declinul economic postsovietic a provocat și o reducere considerabilă a cheltuielilor de întreținere a infrastructurii, inclusiv a drumurilor. Din aceste considerente s-a dat prioritate lucrărilor de reparație curentă și întreținere a rețelei existente.

Neajunsurile în întreținerea drumurilor s-au evidențiat în ultimii cincisprezece ani datorită creșterii activității economice și, respectiv, sporirii volumului de trafic.

Standardele și normele tehnice în domeniul rutier sînt învechite și nu corespund cerințelor actuale.

Drept rezultat drumurile din Republica Moldova, conform Raportului Global al Competitivității 2012-2013, realizat de Forumul Economic Mondial, sînt considerate printre cele mai rele din lume. Cu toate acestea, programul actual de reabilitare și de întreținere a drumurilor prezintă rezultate tangibile privind îmbunătățirea stării drumurilor în Republica Moldova.

În pofida implementării Planului de acțiuni privind implementarea Strategiei naționale pentru siguranța rutieră, aprobat prin [Hotărârea Guvernului nr.972 din 21 decembrie 2011](#), siguranța rutieră rămîne o problemă stringentă. Diversi factori, cum ar fi starea nesatisfăcătoare a drumurilor, parametrii geometrici ai acestora, comportamentul conducătorilor auto și aplicarea insuficientă a regulilor de circulație rutieră joacă un rol semnificativ.

Transportul rutier

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 lor.

Începînd cu anul 1995, transportul de mărfuri a fost privatizat 98%, iar transportul de călători aproximativ 95%. Actualmente pe piața transporturilor activează aproximativ:

1824 agenți economici care prestează servicii de transportare a mărfurilor și călătorilor pe direcții naționale și internaționale, dintre care:

1250 operatori efectuează transportul de călători (circa 29.000 unități de transport);

574 operatori efectuează transportul de mărfuri (circa 6.000 unități de transport, dintre care: 863 corespund cerințelor euro-0; 44 – euro-1; 1361 – euro-2; 1762 – euro-3; 220 – euro-4; și 1916 – euro-5).

Zilnic se efectuează aproximativ 5 mii curse. În transportul internațional de călători se efectuează anual 100 mii curse, în transportul național aproximativ 2 milioane curse.

Parcul de unități de transport înregistrate constituie circa 745 mii unități.

Serviciile de autobuze interurbane sînt prestate pe bază regulată de 3 mari gări de autobuze interurbane din or.Chișinău și 26 de stații de autobuze raionale. În prezent sînt înregistrate aproximativ 3.000 de rute naționale și aproximativ 200 de rute internaționale. Sînt înregistrate mai

mult de 21.000 de microbuze și autocare. De peste 95% din microbuze implicate în transportul de pasageri au mai mult de 10 ani și au fost importate și înregistrate ca vehicule de marfă. Aceste vehicule au fost reutilitate și utilizate în transportul de pasageri. Acest fapt prezintă un risc sporit pentru siguranța călătorilor.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, în conformitatea cu prevederile [Hotărârii Guvernului nr.1167 din 29 octombrie 2007](#) “Cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto”, aprobă tarife pentru serviciile de transportare.

Oricum, unii producători și expeditori locali preferă să nu se folosească de serviciile companiilor moldovenești de transport din cauza problemelor de calitate. Unele din aceste probleme de calitate țin de cadrul legal imperfect sau de insuficiența aplicării acestuia. În plus contează și unele probleme mai frecvente, cum ar fi dificultățile și reținerile în obținerea vizelor sau faptul că șoferii rămân fără numerar în decursul călătoriilor în străinătate. Alte probleme de calitate țin, de exemplu, de lipsa de echipamente specializate sigure și de folosirea unităților de tractare învechite.

Serviciile interurbane de transport cu autobuze sînt o componentă importantă a rețelei de transport din Republica Moldova, deoarece serviciile de transport feroviar de călători sînt limitate în unele localități. Serviciile de transport interurban sînt organizate prin intermediul Î.S. “Gările și Stațiile Auto”, o întreprindere de stat, care gestionează procesul de vânzare a билетelor la nivel național și asigură respectarea itinerarelor. Problemele majore în sectorul rutier sînt tipul și vârsta parcului de vehicule, necorespunderea acestora reglementărilor în vigoare, ceea ce prezintă și o problemă de siguranța rutieră.

Serviciile internaționale de transport cu autobuze sînt prestate de sectorul privat. Parcul național de transport pe distanțe mari este format din microbuze și autobuze mai mari private. Sectorul oferă un set rezonabil de servicii la un preț competitiv și astfel atrage pasagerii de la calea ferată.

SECTORUL FERVIAR

Căile ferate

În prezent rețeaua națională de căi ferate din Moldova constă din 1.045,4 km de linii principale neelectrificate (dintre care circa 40 km sînt linii duble) cu 90 de stații și 648,5 km de linii secundare și de garare la stații. 1.013,1 km de linii principale au un ecartament de 1.520 mm, iar 32,3 km de linii din stații au un ecartament de 1.435 mm care se află în zonele de trecere a frontierei Ungheni și Giurgiulești (cifrele respective nu includ calea ferată Cahul-Giurgiulești care oficial nu este dată în exploatare).

422 km de cale ferată sînt dotate cu sistem de blocare automată, utilizat de peste 35 de ani. 589 km de cale ferată au sistem de blocare semiautomat ce utilizează cabluri electrice aeriene nesigure. Numeroase defecțiuni indică necesitatea urgentă de renovare a acestor sisteme de siguranță a traficului feroviar.

80 de stații și 1.660 de puncte feroviare sînt dotate cu control centralizat. La nouă stații se mai folosește controlul manual de schimbare a macazurilor și de semnalizare, la care sistemului de control a fost proiectat în anii 1940. Printre acestea este stația Giurgiulești care trebuie urgent modernizată.

Pe rețea există 226 de treceri la nivel, dintre care 37 sînt păzite. Cu semnalizare automată sînt dotate 181 de treceri, cu bariere de cale ferată – 39 și cu semnalizare feroviară de protecție – 37. Aproximativ 80 km de linii sînt totalmente lipsite de dispozitive automatizate de control. Printre acestea se numără sectoarele de cale ferată nou-construite Revaca-Căinari și Cahul-Giurgiulești, unde controlul traficului se realizează prin comunicare telefonică.

Conform datelor Î. S. “Calea Ferată din Moldova”, 77,6% din sistemele de control sînt în stare critică. Același lucru este valabil și pentru sistemul de comunicare care se folosește din anii 1970 și care de atunci nu a fost renovat sau modernizat.

Pe rețea nu există limitări de greutate. Sarcina standard pe osie este de 23,5 tone. Oricum, nu există sectoare în stare atât de rea încât să prezinte un risc pentru siguranță. Trenul standard permis de structura căilor ferate este de 57 unități × 14 metri.

Densitatea căilor ferate (32 km de linii feroviare pe 1.000 m²) este comparabilă cu rețeaua din România și Ucraina. Cu toate acestea, rețeaua feroviară din Republica Moldova este slab dezvoltată tehnic în comparație cu alte țări. Aceasta este condiționată de:

neajunsul de sectoare cu linii duble, fapt ce limitează capacitatea infrastructurii;

nu există linii electrificate, fapt ce reprezintă un obstacol important pentru dezvoltarea operațiunilor de tranzit și un factor negativ de mediu;

starea infrastructurii feroviare nesatisfăcătoare, care conduce la reducerea vitezelor de operare. Viteza medie tehnică este de 34,5 km/h. Pe unele sectoare vitezele sînt limitate din cauza curbelor cu raze mici, pînă la 150 m. Conform ultimelor date, aproximativ 23% din rețea, sau peste 200 km de linii, necesită reparații urgente. Unul din motivele principale este starea traverselor de lemn, dintre care aproximativ 460.000 de bucăți trebuie înlocuite. Costul estimativ este de 324 milioane lei moldovenești (27 milioane dolari SUA). Limitările de viteză, de asemenea, reprezintă un obstacol în folosirea transportului multimodal. Pe rețea nu sînt terminale moderne care ar putea manipula eficient containere ISO, controloare și corpuri interșanjabile. La parcurile existente de containere se manipulează un număr limitat de containere ISO, împreună cu containerele mici demodate de 3 și 5 tone greutate brută;

căile ferate din statele vecine sînt electrificate (calea ferată din Moldova nu este) și în unele cazuri au ecartamente diferite, fapt ce prezintă probleme pentru tranzit;

unele sectoare de linii și stații importante sînt amplasate în regiunea transnistreană;

sectoarele liniei feroviare Nord-Sud ce fac legătura între principalele coridoare internaționale se află în Ucraina;

infrastructura feroviară este în stare rea, iar venitul curent disponibil nu permite o reabilitare și modernizare semnificativă.

Transportul feroviar

Conform [Hotărîrii Guvernului nr.582 din 17 august 1995](#), căile ferate se consideră un monopol natural. Altfel spus, legea tratează sectorul feroviar ca pe o unitate totalmente deținută de stat, cu oportunități nule sau minime de participare a mediului privat. Î.S. "Calea Ferată din Moldova" este clasificată ineficientă comparativ cu celelalte "căi ferate" din regiune. Aceasta are în jur de 10.000 angajați pentru transportarea a circa 13.000 pasageri zilnic.

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 spre prețuri înalte, întreprinderea feroviară Î.S. "Calea Ferată din Moldova" prezintă pierderi atât a cotei de piață, cît și a pieței în termeni de volum absolut, în decursul unei perioade considerabile de timp. Mulți utilizatori s-au reorientat spre sectorul de transport rutier care este mai rapid și mult mai competitiv. Serviciile Î.S. "Calea Ferată din Moldova" sînt în prezent parțial oferite și vîndute de companii private intermediare, deși impactul acestui factor asupra vînzărilor este încă neclar.

O problemă suplimentară pentru utilizatori, care conduce la transferul de la folosirea transportului feroviar la transportul rutier, constă în faptul că Î.S. "Calea Ferată din Moldova" nu este capabilă să ofere vagoane marfare pentru cantitățile mai mici care sînt deseori necesare pentru transportarea mărfurilor ambalate.

Operațiunile de transport local și interurban a pasagerilor sînt prestate în bază de tarife reglementate de stat și sînt subvenționate încrucișat, în cadrul Î.S. "Calea Ferată din Moldova", din veniturile transportului de marfă. Acest lucru se dovedește prin tarife stabile și social-orientate pentru transportul de pasageri, menținute pe parcursul ultimilor 15 ani, în timp ce prețurile pentru transportul de marfă au fost majorate de două ori în anul 2010.

SECTORUL AVIATIC

Infrastructura

În prezent, ca moștenire din timpurile sovietice, Republica Moldova are 4 aeroporturi. Acestea sînt Chișinău, Mărculești, Cahul și Bălți. Aeroportul Internațional Chișinău este principalul aeroport din țară datorită amplasării sale geografice favorabile, în apropiere de capitală și în centrul țării. Acesta este situat la 14 km de centrul orașului Chișinău și ocupă o suprafață de 363 ha. Aeroportul Internațional Chișinău este o companie 100% de stat aflată în gestiunea Ministerului Economiei al Republicii Moldova.

Aeroportul constă dintr-o singură pistă operațională (3.590 m lungime și 45 m lățime) orientată în direcția Est-Vest, care corespunde cerințelor majorității tipurilor de aeronave. Aeroportul a fost proiectat pentru avioanele de tip sovietic, ce a rezultat într-un număr mai mic de clasificare al pistei, dimensiuni mai mici, precum și capacitatea portantă redusă a pistei și platformelor. Structura rutieră existentă a pistei de decolare/aterizare, a căilor de rulare și a platformelor și-a depășit termenul proiectat și necesită reabilitare. Aeroportul are două edificii de terminale – un terminal de pasageri și un terminal VIP. Terminalul de pasageri are o suprafață totală de circa 10.000 m² și atinge capacitatea maximă în configurația actuală.

Între anii 1998 și 2001 Aeroportul Internațional Chișinău a implementat primul proiect de modernizare în sumă de 12 milioane dolari SUA (circa 9,5 milioane euro) din care 9 milioane dolari SUA (circa 7,2 milioane euro) au fost oferți de către Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare, iar 3 milioane dolari SUA (circa 2,3 milioane euro) de către Guvernul Republicii Moldova. La sfîrșitul anului 2008, Aeroportul Internațional Chișinău a semnat un acord de împrumut cu Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare și Banca Europeană de Investiții în sumă totală de 47,25 milioane euro pentru îmbunătățiri ulterioare. Proiectul include:

reabilitarea pistei de decolare și extinderea căilor de rulare;

extinderea terminalului de pasageri și achiziția echipamentului aeroportuar;

reabilitarea și modernizarea iluminării la sol pentru avioane, echipamentelor electrice, modernizarea stațiilor de transformare și modernizarea sistemului de drenaj. Cu ajutorul unui grant de 1,75 milioane euro din partea Facilității de Investiții pentru Vecinătate a Uniunii Europene, Aeroportul Internațional Chișinău a elaborat Planul general pentru 20 ani pînă în 2030. Planul general a fost finalizat în mai 2010. Acesta este un document important de dezvoltare strategică a Aeroportului Internațional Chișinău, care include următoarele etape:

Etapa 1: Implementarea Proiectului de Modernizare II, finanțat de Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare și Banca Europeană de Investiții, care include reabilitarea pistei de decolare/aterizare existentă (termen 2015-2016);

Etapa 2: Construcția unui nou terminal de pasageri în partea de vest a terminalului de pasageri existent și extinderea platformelor conform reglementărilor ICAO (termen pînă în 2025);

Etapa 3: Extinderea aeroportului, terminalului de pasageri și serviciilor aferente pentru satisfacerea cererii în creștere (termen pînă în 2030).

Celelalte aeroporturi din Republica Moldova în prezent nu sînt folosite pentru transportul de pasageri, și în pofida tentativelor autorităților de a atrage investitori, în viitorul apropiat aceste aeroporturi rămîn a fi inactive.

Transportul aerian

Călătoriile aeriene spre și din Republica Moldova se caracterizează prin oferte limitate și costuri înalte. Prețul unui bilet din și spre Chișinău este aproape dublu comparativ cu o călătorie pe aceeași distanță din Kiev sau București. Transportul de pasageri s-a triplat în ultimii zece ani, cu o rată de creștere anuală de circa 13%. În anul 2011 Aeroportul Internațional Chișinău a înregistrat un număr record de pasageri – 1.046.086, ceea ce prezintă o sporire de 11,6% comparativ cu anul precedent. Lunile de vîrf au fost: iunie cu 121.993 pasageri, august cu 131.653 pasageri și septembrie cu 115.335 pasageri. În anul 2011 în total au fost efectuate 13.065 zboruri.

Principala companie aeriană, Î.S. “Air Moldova” este comparativ mică și își menține activitatea prin creșterea datoriilor, de exemplu, față de Aeroportul Internațional Chișinău prin neplata taxelor aeroportuare. Companiei aeriene îi lipsește masa critică pentru a concura, și în același timp ea este prea inefficientă ca să se dezvolte pe o piață competitivă.

Piața este deservită de câțiva transportatori, prestatori de “servicii complete” (full service) din Est și din Vest. Din Aeroportul Internațional Chișinău sînt regulat oferite zboruri spre 31 de destinații. Destinațiile și frecvențele zborurilor sînt stabilite în baza acordurilor bilaterale. Serviciile auxiliare sînt oferite de cîteva companii din sectorul public, din proprietatea municipalității și de stat, care sînt în prezent unicii prestatori de astfel de servicii. Nici unul dintre operatorii independenți de servicii la sol, în mod obișnuit prezenți în alte aeroporturi, nu activează în Republica Moldova.

SECTORUL NAVAL

Infrastructura portuară

Republica Moldova nu are acces direct la mare, chiar dacă o fișie 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.

În conformitate cu Concepția dezvoltării transportului naval în Republica Moldova, aprobată prin [Hotărîrea Guvernului nr.453 din 24 martie 2008](#), și în scopul ameliorării condițiilor de navigație pe căile navigabile interne, avînd în vedere perspectiva de dezvoltare a pieței de desfacere a serviciilor transportului naval intern și de sporire a cerințelor securității, au fost efectuate următoarele acțiuni:

- a fost elaborat proiectul legii privind transportul naval intern al Republicii Moldova, care a fost examinat de Parlament în primă lectură;

- a fost construit Portul de pasageri Giurgiulești;

- au fost date în exploatare terminalele de grîne, de uleiuri vegetale, de containere din Portul Internațional Liber Giurgiulești;

- se află în proces de construcție terminalul de mărfuri generale și Ro-Ro din Portul Internațional Liber Giurgiulești;

- au demarat lucrările de curățare a sectorului râului Prut de la Giurgiulești pînă la Cahul;

- au fost construite căile de acces (auto și feroviare) la Portul Internațional Liber Giurgiulești și Portul de Pasageri Giurgiulești;

- în clădirea Portului de Pasageri Giurgiulești a fost amenajat un centru de monitorizare și dirijare a traficului navelor.

Portul de mărfuri și pasageri gestionat de stat a fost finalizat în anul 2009 de către Guvern, în paralel cu deschiderea unei linii de transportare a pasagerilor cu feribotul la Istanbul. Acesta este format din clădirea administrativă și o dană cu zonă pentru îmbarcare/debarcare a pasagerilor și încărcare/descărcare a mărfurilor. Clădirea Portului de mărfuri și pasageri include oficiul Căpeteniei Portului Giurgiulești, a organului vamal și a Poliției de frontieră.

Portul Internațional Liber Giurgiulești cuprinde o zonă de 120 ha (arendată pentru 99 de ani). Întreg teritoriul are statut de zonă economică liberă pînă în 2030. Danube Logistics în prezent ocupă o suprafață de 55 ha care este divizată în șase zone funcționale:

- terminalul de produse petroliere;

- terminalul de uleiuri vegetale;

- terminalul de produse cerealiere;

- terminalul de mărfuri uscate în vrac;

- terminalul de containere și mărfuri generale;

- parcul de afaceri.

Adîncimea maximă la dană este de aproximativ 7 m, ceea ce permite intrarea în port pentru încărcare/descărcare a vaselor cu capacitatea de încărcare de pînă la 12.000 tone.

Portul Internațional Liber Giurgiulești activează în baza unui acord de concesiune și concurează cu alte porturi fluviale din regiune și cu porturile maritime Constanța și Odesa. În anul 2011 prin port au fost transportate de peste 380.000 tone de mărfuri. Principalele activități din portul Giurgiulești includ: exportul de cereale și uleiuri vegetale, importul de produse petroliere, importul de prundiș și nisip, și importul și exportul de containere. Volumul total transportat din

Portul Internațional Liber Giurgiulești și terminalul de pasageri și mărfuri, gestionat de stat, este de aproximativ 84% și, respectiv, 16%.

Transportul naval

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 sînt necesare investiții pentru eliminarea acestora și menținerea permanentă a parametrilor necesari pentru asigurarea navigației în siguranță.

De la terminalul de pasageri, gestionat de stat, din anul 2009 nu s-au prestat servicii regulate de transport de pasageri. Totodată, unii operatori de croazieră pe râu includ portul Giurgiulești ca punct de staționare pentru croazierele Dunărene.

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. Guvernul a elaborat proiectul legii privind transportul naval intern al Republicii Moldova, care a fost prezentat Parlamentului pentru examinare în a doua lectură.

LOGISTICA ȘI FACILITAREA COMERȚULUI

Infrastructura necesară pentru facilitarea comerțului

Infrastructura necesară pentru facilitarea comerțului, definită în scopul prezentei Strategii ca puncte de trecere a frontierei și posturi vamale interne, este cu caracter mixt. Punctele de trecere a frontierei au în general suficientă capacitate, presupunînd că angajamentele existente din acordurile internaționale sînt strict respectate. În prezent drumurile de acces spre punctele de trecere a frontierei nu facilitează separarea traficului ce ar fi oportun.

Posturile vamale interne sînt amplasate, în special, în Chișinău, acestea nu corespund scopului deoarece sînt localizate în zone rezidențiale și nu au fost proiectate pentru utilizarea lor curentă.

Servicii de facilitare a comerțului

Organele vamale din Republica Moldova și diferite organe de stat care emit certificate de export și import a mărfurilor, sînt factorii majori în facilitarea comerțului internațional. Aceste organe, cu excepția organelor vamale de la punctele de trecere a frontierei, activează, de regulă, de luni pînă vineri între orele 8:00 și 17:00, și sînt în mare parte amplasate în municipiul Chișinău. Pentru a crea condițiile favorabile tuturor agenților economici și facilitarea operațiunilor de import și export, programul de lucru a celor mai importante posturi vamale, amplasate în toate regiunile țării, a fost extins pînă la orele 20.00 inclusiv în zilele de odihnă și sărbători. Pentru toate mărfurile procedura de export la posturile vamale de frontieră, indiferent de adresa juridică a agentului economic, se efectuează în regim prioritar. De asemenea agenții economici de încredere pot solicita vămuire în orice post vamal. Nu există un ghișeu unic pentru obținerea documentelor necesare exportului, de aceea exportatorii pierd mult timp în capitală pentru colectarea documentelor.

Pe parcursul anului 2012, în conformitate cu Strategia de dezvoltare a sistemului informațional integrat vamal pentru anii 2012-2016, Serviciul Vamal și-a propus modernizarea și dezvoltarea Sistemului Informațional Integrat Vamal ASYCUDA World (SI ASYCUDA World), pentru acesta au fost întreprinse mai multe acțiuni menite să perfecționeze funcționalitatea modulelor deja existente și crearea noilor module necesare pentru lansarea procedurilor vamale electronice. Astfel, au fost create posibilitățile de migrare a evidenței datelor lansate și realizate în iunie 2013 lucrările de implementare a nodului doi de servere. Pe parcursul anului 2013 este preconizată lansarea la capacitățile maxime de funcționare a nodului doi în SI ASYCUDA World. Acest lucru va permite Serviciului Vamal implementarea procedurii de declarare electronică, perfecționarea sistemului de schimb prealabil de informații vamale între Republica Moldova și alte state, va favoriza integrarea Tarifului Vamal Integrat al Republicii Moldova în S.I. ASYCUDA World, va crea condiții pentru implementarea noului sistem computerizat de tranzit și ghișeu unic.

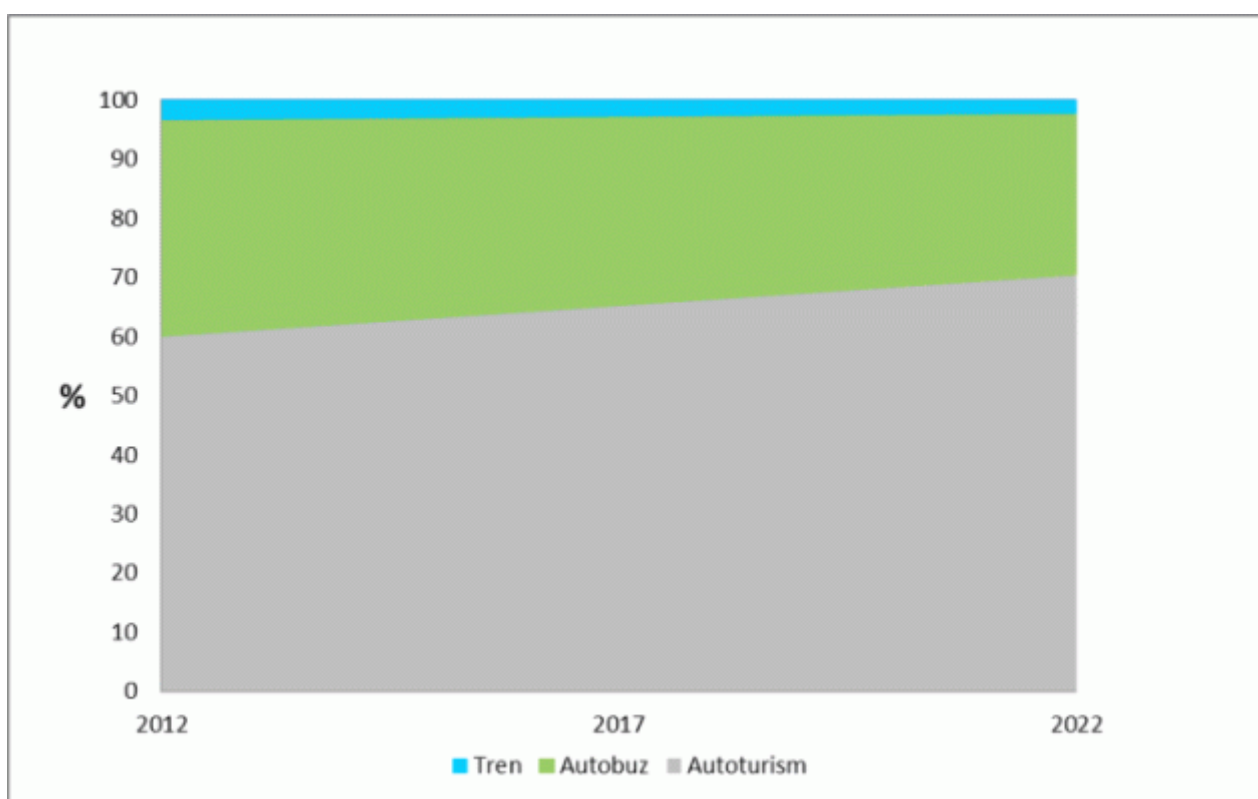
Traficul și prognoza acestuia

La elaborarea prezentei Strategii au fost efectuate prognozele de trafic pe moduri de transport. Au fost folosite evoluțiile istorice, relațiile comerciale existente, precum și prognoza de creștere economică generală. Concluziile generale arată că 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 cota procentuală a căilor ferate va continua să scadă. Traficul pe drumuri va spori cu circa 5% anual în următorii 5 ani.

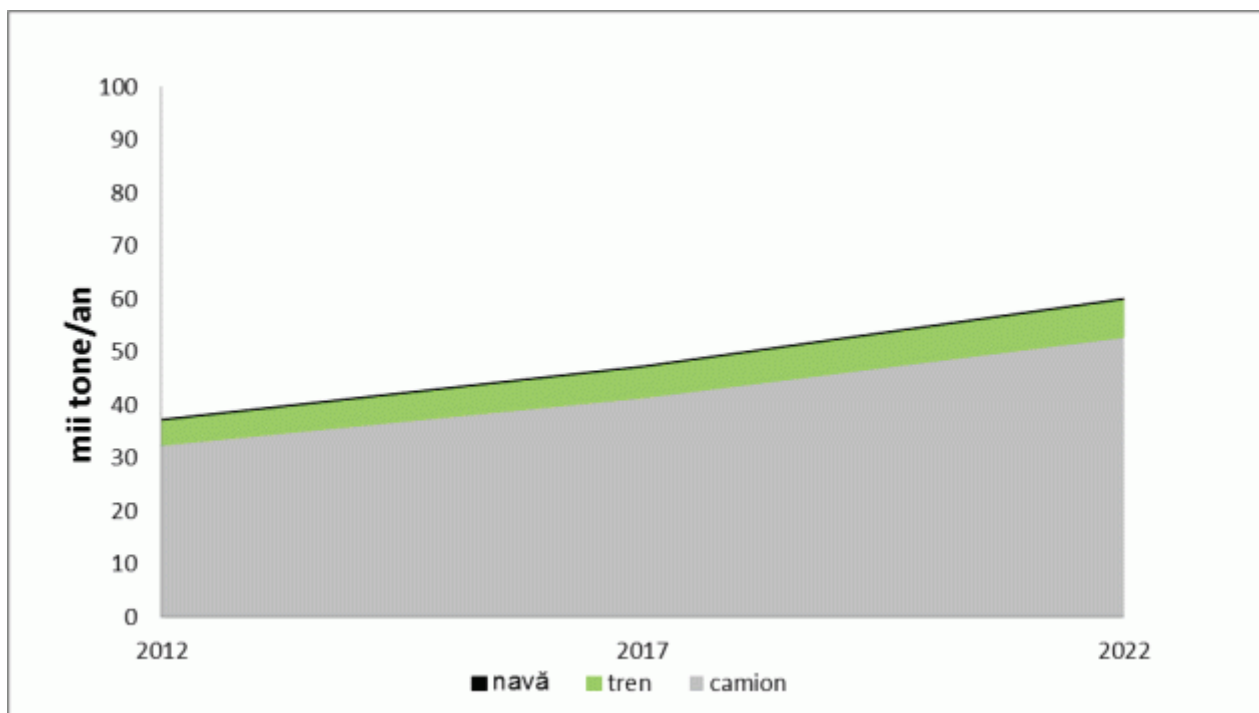
Se așteaptă creșterea continuă a traficului în sectorul aviatic, ceea ce va conduce la dublarea numărului de pasageri în următorii 10 ani. Se prognozează creșterea anuală cu aproximativ 11% a volumelor de mărfuri la Portul Internațional Liber Giurgiu în următorii 10 ani.

În diagramă este prezentată prognoza de distribuție modală pentru transportul de pasageri pe distanță lungă și transportul de mărfuri pentru o perioadă de 10 ani.

Prognoza transportului de pasageri pe distanță lungă pe moduri, anii 2012-2022



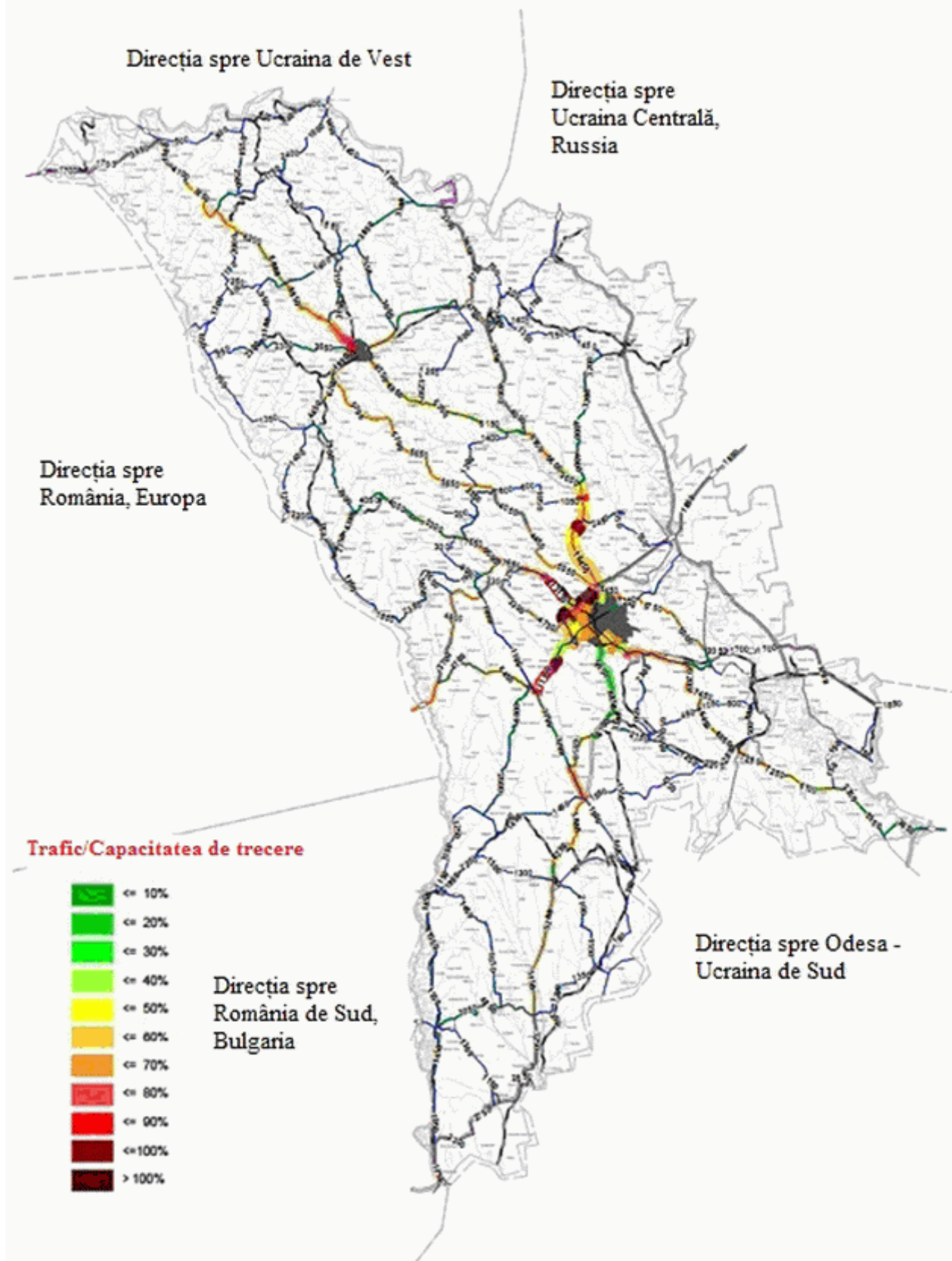
Prognoza transportului de mărfuri pe moduri, anii 2012-2022



Proгноза traficului rutier

Volumele estimate de trafic pe rețeaua rutieră din Republica Moldova în anul 2022 sînt prezentate în figura de mai jos. Culorile indică necesitatea majorării capacității de trecere a drumurilor. Sectoarele de drum marcate cu roșu trebuie lărgite sau necesită alte îmbunătățiri pentru a satisface traficul estimat.

Distribuția Estimativă a Traficului, anul 2022



Luând în considerare existența unei rețele rutiere bine dezvoltate, în viitorul apropiat nu se prevede extinderea acesteia. Oricum, 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.

Identificarea rețelei rutiere prioritare

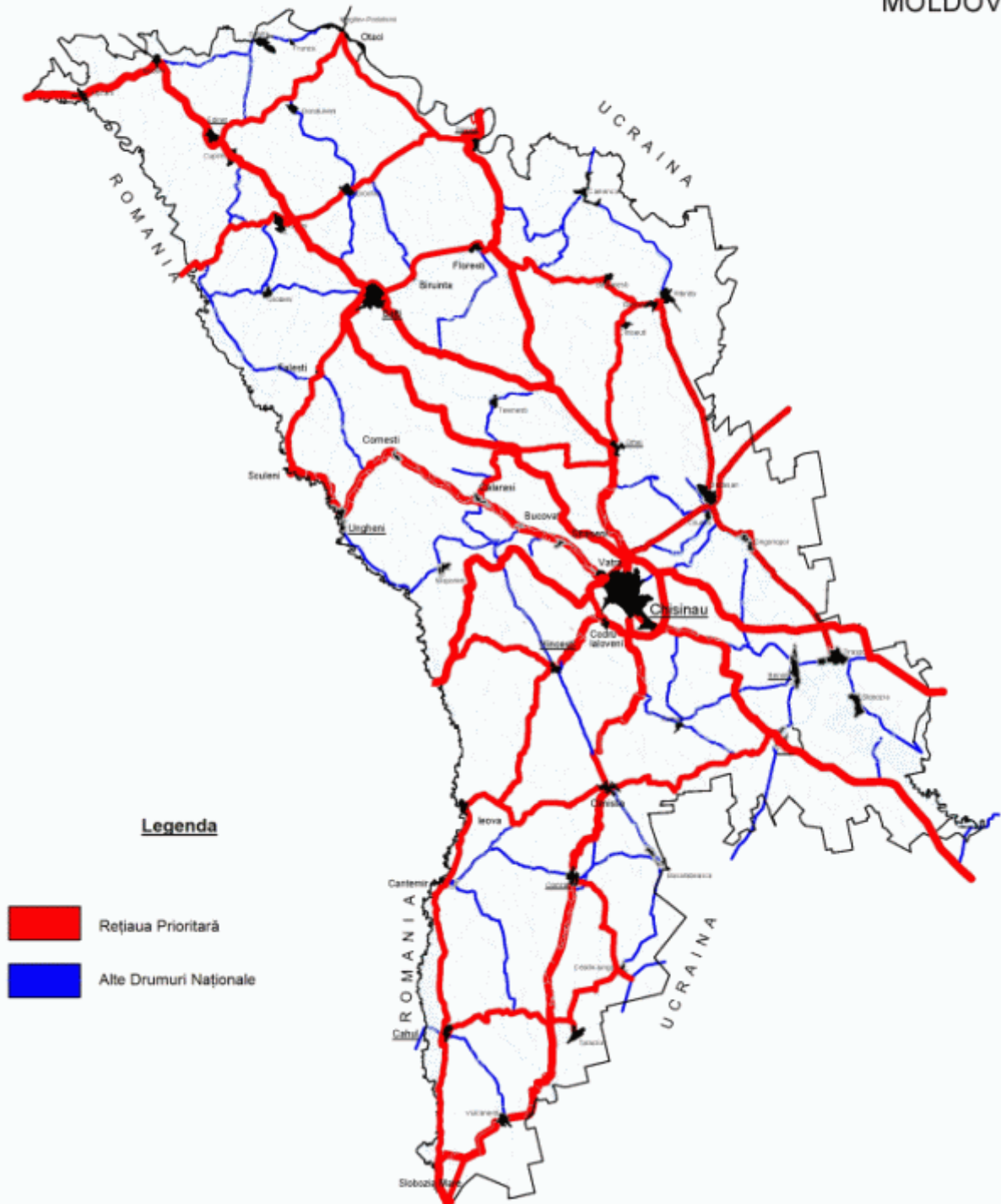
Având în vedere volumele limitate de fonduri disponibile și necesitățile în creștere a sectorului rutier, eforturile de reabilitare au fost focusate pe rețeaua de drumuri naționale ce constă din drumuri magistrale (M) și drumuri republicane (R). Cei 3.336 km de rețea de drumuri naționale, în funcție de volumele de pasageri și mărfuri transportate pe drumuri, sînt în continuare divizați în “rețeaua prioritară” și “alte drumuri naționale”.



Strategia de Transport și Logistică – 2013-2022



REPUBLICA
MOLDOVA



ANALIZA SWOT A SECTORULUI DE TRANSPORT DIN REPUBLICA MOLDOVA

Puncte Forte	Puncte Slabe
---------------------	---------------------

<p>Existența unei infrastructuri bine dezvoltate (căi ferate/drumuri) din perioada sovietică</p> <p>Educația și nivelurile de calificare din sectorul transporturilor</p> <p>Operatorii existenți de comerț și transport</p> <p>Creștere esențială în unele sectoare de transport (de exemplu, aviație)</p> <p>Potențial pentru investiții străine directe</p> <p>Creșterea durabilă a traficului</p>	<p>Starea rea a obiectelor de infrastructură</p> <p>Lipsa unei Strategii coordonate de transport și comerț</p> <p>Existența unor situații monopoliste</p> <p>Insuficiența de informație și date pentru luarea deciziilor</p> <p>Incompatibilitatea unor aspecte din cadrul legal adaugă cheltuieli necesare pentru operatorii de transport</p> <p>Costurile de finanțare a echipamentului de transport sînt mari:</p> <p> reînnoirea parcului necesită investiții majore și se realizează anevoios</p> <p> Dezvoltarea zonelor rurale rămîne la un nivel scăzut, ce rezultă în necesitățile reduse de asigurare cu infrastructură</p> <p> Durata obținerii actelor necesare vămuirii mărfurilor la export și tranzit complică activitatea companiilor comerciale și descurajează traficul de tranzit</p> <p> Problema nerezolvată privind regiunea transnistreană limitează opțiunile de politică în dezvoltarea sectorului rutier, feroviar și a căilor navigabile interne</p> <p> Infrastructura drumurilor nu corespunde cerințelor actuale de dezvoltare ce ține de trecerea prin localități și parametrii geometrici</p>
Oportunități	Amenințări
<p>Existența cererii de transport în diferite sectoare</p> <p>Punte de legătură între statele UE și CSI</p> <p>Stabilirea unor noi mecanisme de finanțare (de exemplu, Fondul rutier)</p> <p>Interes din partea instituțiilor financiare internaționale pentru susținerea eforturilor de modernizare</p> <p>Potențial pentru investiții străine directe</p> <p>Salarii mici (chiar comparativ cu România) reprezintă o oportunitate temporară pentru construirea unui sector de transport competitiv la nivel european</p> <p>Un cadru legal eficient (compatibil, ușor regulator și care facilitează comerțul) poate transforma Republica Moldova într-un centru de producție</p>	<p>Întârzierea reformelor sectoriale nu asigură o bază transparentă pentru investiții. Migrația în interiorul Republicii Moldova, precum și peste hotare duce la schimbări semnificative în schemele de transport</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii paralele duce la supracapacitate și ca rezultat la costuri excesive</p>

DEFINIREA PROBLEMELOR

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, limitînd potențialul de investire, inclusiv în infrastructura de transport.

Principalele provocări pe care Republica Moldova le înfruntă în sectorul transporturilor pornesc de la cîteva probleme-cheie din domeniu:

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 sînt 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 și anume:

Sectorul rutier:

starea nesatisfăcătoare a circa 74% din lungimea drumurilor naționale și 78% din lungimea celor locale;

standardele și normele tehnice nu corespund cerințelor actuale;

sistemul de întreținere a drumurilor este ineficient și necesită reformare;

numărul accidentelor rutiere, persoanelor rănite și decedate depășește esențial media din comunitatea europeană;

rețeaua de drumuri naționale și locale necesită optimizare, inclusiv prin construcția drumurilor de ocolire a localităților;

lipsește metodologia transparentă de identificare și prioritizare a proiectelor de infrastructură rutieră;

restricții legale la acordarea serviciilor de transport;

parcul de vehicule antrenat în transportul de pasageri nu corespunde standardelor stabilite.

Sectorul feroviar:

Î.S. "Calea Ferată din Moldova" este monopol de stat, conturile de infrastructură și operațiuni de transport sînt comune;

nu există liberalizarea operațiunilor internaționale de transport de marfă;

nu există concurență pe piața națională a transportului de mărfuri;

cadrul legal este imperfect și necesită revizuire și armonizare cu cel european;

standardele de siguranță nu corespund celor europene;

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;

ecartamentul căilor ferate din Republica Moldova 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.

Sectorul aviatic:

cadrul regulator în aviația civilă necesită ajustarea la reglementările UE;

piața aviatică necesită a fi liberalizată;

lipsește un terminal cargo aerian ce ar presta serviciile la nivelul standardelor internaționale;

capacitatea Aeroportului Internațional Chișinău nu corespunde creșterii continue a fluxului de pasageri;

necesitatea atragerii capitalului privat pentru dezvoltarea sectorului aviatic prin privatizarea întreprinderilor de stat.

Sectorul naval:

există restanțe la implementarea și aplicarea angajamentelor Republicii Moldova conform diferitor acorduri din sectorul maritim;

continua trecere a vaselor maritime comerciale din Republica Moldova în lista neagră a Memorandului de Înțelegere de la Paris;

implementarea insuficientă a prevederilor actelor normative internaționale și naționale;

accesul operatorilor privați la operarea porturilor nu este asigurat;

asigurarea adîncimii minime a accesului la port pe șenalul navigabil necesită investiții permanente garantate.

Logistica și facilitarea comerțului:

insuficiența capacităților informaționale împiedică comercianții să obțină rapid acces la documentele electronice;

lipsa unui ghișeu unic electronic cu toate serviciile implicate;

lipsa IMTS;

lipsa sistemului de monitorizare video cu identificarea numerelor de înmatriculare de stat a vehiculelor la punctele vamale interne și punctele de trecere a frontierei;

lipsa noului sistem computerizat de tranzit;

schimbul insuficient de informații vamale prealabile;

dezvoltarea insuficientă a centrelor logistice multimodale pe teritoriul țării.

Cadrul legal

În conformitate cu Acordul de parteneriat și cooperare dintre Comunitățile Europene și statele lor membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de alta parte, semnat la Bruxelles, la 28 noiembrie 1994 și protocoalele adiționale la acesta, Moldova s-a angajat să armonizeze legislația națională cu cea europeană (acquis-ului comunitar) timp de 15 ani. Din cauza cadrului legal imperfect a fost realizat un număr insuficient de reforme. Întreg cadrul legal trebuie revizuit pentru a crea condiții egale pentru toți agenții economici. Această necesitate se demonstrează, de exemplu, prin faptul că costurile de transport a operatorilor din România și din Republica Moldova sînt similare pe cînd salariile în România sînt cu mult mai mari.

Implementarea reformei legislative și restructurărilor instituționale este vitală pentru a face sectorul de transport și logistică mai competitiv și mai important pentru economie.

OBIECTIVUL DE POLITICĂ GENERALĂ AL STRATEGIEI

Obiectivul general ce urmează a fi atins prin implementarea prezentei Strategii este un sistem de transport și logistică eficient care susține necesitățile cetățenilor pentru mobilitate și care facilitează comerțul pe piețele internă și internațională, și sporirea rolului pe care Republica Moldova îl are în calitate de legătură între statele UE și CSI.

OBIECTIVELE SPECIFICE ALE STRATEGIEI

Obiectivele specifice ale prezentei Strategii sînt:

crearea unui mediu legal, instituțional și adecvat pentru ca sectorul de transport și logistică să faciliteze dezvoltarea economică durabilă a Republicii Moldova;

asigurarea unui cadru ce-ar permite fiecărui tip de transport să contribuie la dezvoltarea economică a Republicii Moldova, orientată spre dezvoltarea comerțului exterior;

asigurarea transparenței deciziilor cu privire la investițiile și cheltuielile de infrastructură, și stabilirea bazei pentru încheierea unor acorduri cu partenerii externi ai Moldovei, cum ar fi instituțiile financiare internaționale și comunitatea de donatori.

DESCRIEREA STRATEGIEI

Obiectivul de bază al prezentei Strategii poate fi realizat printr-o serie de obiective sectoriale realizate prin acțiuni care pot fi grupate în "organizatorice și instituționale" și "de infrastructură".

Măsurile organizatorice și instituționale constau în adoptarea, aplicarea și respectarea legislației și dezvoltarea instituțiilor antrenate în procesul de aplicare și respectare a legislației. Acestea, de asemenea, prevăd investiții limitate necesare sporirii capacităților instituțiilor pentru exercitarea atribuțiilor acestora. Măsurile respective nu se limitează neapărat la anumite instituții de stat, de transport și logistică dar se aplică și în sectorul privat, care prin dezvoltarea și activitatea sa să contribuie la îmbunătățirea climatului de afaceri din Republica Moldova.

Măsurile de Infrastructură țin de investițiile în infrastructură, cum ar fi drumuri, poduri, căi ferate, aeroporturi și infrastructură portuară, în măsura în care acestea nu afectează sectorul privat.

PLANUL DE ACȚIUNI

privind implementarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2020

SECTORUL RUTIER

Obiectiv general:

Asigurarea infrastructurii rutiere adecvate și a prestării unor servicii de transport rutier de calitate și în deplină siguranță.

Obiective specifice:

reducerea continuă a costurilor totale de transport rutier;

asigurarea reabilitării, modernizării, reparației și întreținerii corespunzătoare:

- a drumurilor din Rețeaua prioritară de drumuri naționale (1.730 km) până în anul 2018;

- a altor drumuri naționale (1.360 km) până în 2022;

asigurarea reparației și întreținerii corespunzătoare a drumurilor locale (6.008 km) până în 2022;

continuarea implementării Planului de acțiuni pentru reforma sistemului de întreținere a drumurilor publice;

asigurarea pe parcursul întregului an a accesului la rețeaua de drumuri naționale pe drumurile locale/rurale din toate localitățile țării;

reducerea numărului de accidente rutiere cu 50% până în 2020;

asigurarea cadrului legal și instituțional pentru planificarea, exploatarea și întreținerea rețelei rutiere;

integrarea rețelei rutiere a Republicii Moldova în rețeaua europeană;

asigurarea transportării mărfurilor și pasagerilor în condiții de siguranță.

Indicatorii de realizare:

aproximativ 280 km de drumuri naționale reabilitate anual pentru a finaliza reabilitarea Rețelei rutiere prioritare până în 2018;

aproximativ 310 km de drumuri naționale reabilitate anual pentru a finaliza reabilitarea altor drumuri naționale până în 2022;

1920 milioane lei moldovenești (120 milioane euro) de investiții externe atrase anual pentru reabilitarea drumurilor;

costurile medii de operare a vehiculelor reduse de la 2,88 lei moldovenești/km (0,18 euro/km) curent până la 2,72 lei moldovenești/km (0,17 euro/km) pentru autoturisme; și de la 12,8 lei moldovenești/km (0,80 euro/km) până la 11,2 lei moldovenești/km (0,70 euro/km) pentru autocamioane;

100% din rețeaua rutieră prioritară este clasificată în stare bună sau mediocră până în 2018;

100% din alte drumuri naționale sînt clasificate în stare bună sau mediocră până în 2022;

calitatea rețelei de drumuri naționale (3.336 km) îmbunătățită până în anul 2018, în stare bună – 35%, în stare mediocră – 35% și în stare rea – 30%;

calitatea rețelei de drumuri publice (9.344 km) îmbunătățită până în anul 2022, în stare bună – 45%, în stare mediocră – 45%, și în stare rea – 10%;

parcul de vehicule și operatorii de transport de pasageri adaptat la standardele stabilite, până în anul 2018;

operatorii de transport rutier de marfă și de pasageri corespund cu standardele legislației UE în privința accesului la profesie (până în 2016);

numărul de accidente rutiere redus cu 50% până în anul 2020.

Probleme	Obiective specifice	Acțiuni	Termenele de realizare	Autoritatea responsabilă	Rezultatele scontate	Indicatorii de performanță
1	2	3	4	5	6	7
Cheltuielile de transport rutier sînt mari și vitezele de	Reducerea continuă a costurilor de transport rutier	1. Identificarea și implementarea proiectelor de îmbunătățire a	2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Reducerea timpului de deplasare și a cheltuielilor de transport pe	Costurile medii de operare a vehiculelor pe rețeaua rutieră reduse:

deplasare sînt mici pe teritoriul Republicii Moldova		rețelei de drumuri naționale			teritoriul Republicii Moldova	- de la 2,88 lei moldovenești/km (0,18 euro/km) curent pînă la 2,72 lei moldovenești/km (0,17 euro/km) pentru autoturisme; - de la 12,8 lei moldovenești /km (0,80 euro/km) pînă la 11,2 lei moldovenești /km (0,70 euro/km) pentru autocamioane
74% din rețeaua rutieră prioritară de drumuri naționale este în stare rea sau foarte rea și se deteriorează din cauza insuficienței de finanțare (65% din transportul rutier de marfă și 85% din transportul rutier de pasageri se efectuează pe rețeaua prioritară de drumuri naționale)	Reabilitarea, modernizarea și întreținerea corespunzătoare a tuturor drumurilor principale din rețeaua prioritară de drumuri naționale	2. Asigurarea unui suport continuu din partea instituțiilor financiare internaționale și Creșterea corespunzătoare a Fondului rutier pentru întreținere, reabilitare și modernizare	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Finanțarea suficientă a lucrărilor de modernizare, reabilitare și întreținere a drumurilor din rețeaua prioritară	1920 milioane lei moldovenești (120 milioane euro) de investiții externe atrase anual pentru reabilitarea drumurilor din rețeaua prioritară Fondul rutier în anul 2018 va constitui 1815 milioane lei moldovenești
		3. Implementarea proiectelor de reabilitare și modernizare a drumurilor din rețeaua prioritară de drumuri naționale	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Selectarea celor mai fezabile proiecte pentru reabilitarea și modernizarea rețelei prioritare de drumuri naționale	1.974 km din rețeaua prioritară de drumuri naționale sînt clasificați în stare bună sau mediocră (IRI 2-4) Viteza medie de deplasare pe rețeaua prioritară de drumuri naționale majorată cu 20 km/oră, pentru a atinge 70 km/oră Costurile medii de operare a vehiculelor pe rețeaua prioritară de drumuri naționale reduse: - de la 2,88 lei moldovenești /km (0,18 euro/km) curent pînă la 2,72 lei moldovenești /km (0,17

						euro/km) pentru autoturisme; - de la 12,8 lei moldovenești /km (0,80 euro/km) pînă la 11,2 lei moldovenești /km (0,70 euro/km) pentru autocamioane
		4. Menținerea rezultatelor obținute din reabilitarea și modernizarea rețelei prioritare de drumuri naționale prin întreținerea acestora la nivelul corespunzător	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Asigurarea corespunzătoare a stării tehnice și întreținerii rețelei prioritare de drumuri naționale Reducerea cheltuielilor utilizatorilor de drumuri la niveluri competitive	1.974 km din rețeaua prioritare de drumuri naționale sînt întreținute corespunzător
Finanțarea insuficientă pentru modernizarea și întreținerea altor drumuri naționale	Modernizarea și întreținerea corespunzătoare a altor drumuri naționale	5. Asigurarea unui suport continuu din partea instituțiilor financiare internaționale și Creșterea corespunzătoare a Fondului rutier pentru întreținere, reabilitare și modernizare	2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Finanțarea suficientă a lucrărilor de modernizare, reabilitare și întreținere a drumurilor naționale	1280 milioane lei moldovenești (82 milioane euro) de investiții externe atrase anual pentru reabilitarea altor drumuri naționale Fondul rutier în anul 2022 va constitui 2920 milioane lei moldovenești
		6. Identificarea și implementarea proiectelor de reabilitare și modernizare a altor drumuri naționale	2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Selectarea celor mai fezabile proiecte pentru reabilitarea și modernizarea altor drumuri naționale	1362 km din alte drumuri naționale sînt clasificați în stare bună (IRI 2-4) 1362 km din alte drumuri naționale sînt întreținute corespunzător pînă în 2022
		7. Menținerea rezultatelor obținute din reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale prin întreținerea acestora la nivelul corespunzător	2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Asigurarea corespunzătoare a stării tehnice și întreținerii drumurilor naționale Reducerea cheltuielilor utilizatorilor de drumuri la	Viteza medie de deplasare mărită și timpul de călătorie redus pe întreaga rețea rutieră de drumuri naționale Viteza medie de deplasare majorată cu 20

					niveluri competitive	km/h, pentru a atinge 70 km/h Costurile medii de operare a vehiculelor pe întreaga rețea de drumuri naționale reduse: - de la 2,88 lei moldovenești/km (0,18 euro/km) curent pînă la 2,72 lei moldovenești /km (0,17 euro/km) pentru autoturisme; - de la 12,8 lei moldovenești /km (0,80 euro/km) pînă la 11,2 lei moldovenești /km (0,70 euro/km) pentru autocamioane
Finanțarea insuficientă pentru reparația și întreținerea drumurilor locale	Reparația și întreținerea corespunzătoare a drumurilor locale	8. Identificarea și implementarea proiectelor de reparație a drumurilor locale	2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor în parteneriat cu administrația publică locală	Alocarea prioritara a resurselor disponibile celor mai fezabile proiecte pentru reparația drumurilor locale Reducerea cheltuielilor utilizatorilor de drumuri la niveluri competitive	6.008 km de drumuri locale sînt clasificați în stare bună (IRI 2-4). Costurile medii de operare a vehiculelor pe întreaga rețea de drumuri reduse: - de la 2,88 lei moldovenești /km (0,18 euro/km) curent pînă la 2,72 lei moldovenești /km (0,17 euro/km) pentru autoturisme; - de la 12,8 lei moldovenești /km (0,80 euro/km) pînă la 11,2 lei moldovenești /km (0,70 euro/km) pentru autocamioane
		9. Menținerea rezultatelor obținute din reparația drumurilor locale prin întreținerea acestora la	2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor în parteneriat cu administrația publică locală	Asigurarea stării bune și mediocre a drumurilor locale și întreținerea acestora la nivel corespunzător	6.008 km de drumuri locale sînt întreținute corespunzător pînă în 2021 Viteza medie de deplasare mărită cu 20 km/h

		nivelul corespunzător				pentru a atinge 70 km/h
Necesitatea de dezvoltare continuă a capacității de management al sistemului de întreținere a drumurilor publice	Continuarea implementării Planului de acțiuni privind implementarea reformei sistemului de întreținere a drumurilor publice	10. Reorganizarea prin fuziune a societăților pe acțiuni și întreprinderilor de stat responsabile de întreținerea drumurilor	2013	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Optimizarea cheltuielilor administrative la întreprinderile de întreținere a drumurilor	12 întreprinderi de întreținere a drumurilor sînt reorganizate
		11. Ajustarea cadrului legal și normativ și a standardelor tehnice la cerințele noului sistem de întreținere	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Performanță sporită a sistemului de întreținere a drumurilor publice	Standarde, cadrul legal și normativ ajustate la cerințele noului sistem de întreținere
		12. Implementarea tehnologiilor moderne pentru întreținerea drumurilor și achiziționarea echipamentului necesar	2017	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Sporirea nivelului de întreținere a drumurilor	Tehnologii moderne pentru întreținerea drumurilor implementate și întreprinderile dotate cu echipamentul necesar
		13. Implementarea noilor contracte de întreținere a drumurilor, conform celor mai bune practici internaționale	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Asigurarea întreținerii drumurilor în conformitate cu nivelul de întreținere conform noii clasificări	Contracte multianuale de întreținere implementate
		14. Asigurarea executării prin concurs public a lucrărilor de întreținere de rutină a drumurilor	2017	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Utilizarea transparentă și responsabilă a fondurilor	Licitații publice la lucrările de întreținere de rutină a drumurilor implementate
		15. Consolidarea capacității și formarea managerială a personalului implicat în întreținerea drumurilor	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Consolidarea capacității personalului implicat în întreținerea drumurilor	Management al întreprinderii îmbunătățit
		16. Implementarea Sistemului de management de întreținere a drumurilor	2017	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Optimizarea planificării lucrărilor de întreținere	Sistemul de management de întreținere a drumurilor implementat

Sistemul de planificare a lucrărilor de reparație a drumurilor locale este centralizat și ineficient	Eficientizarea planificării lucrărilor de reparație a drumurilor locale	17. Decentralizarea administrării drumurilor locale prin: - trecerea unei părți a drumurilor locale mai importante, în drumuri regionale; - transmiterea drumurilor locale rămase la balanța autorităților publice locale de nivelul al doilea cu asigurarea alocării de resurse din Fondul rutier pentru reparația și întreținerea acestora, - asigurarea transferului de capacități pentru gestionarea eficientă a drumurilor locale	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor în parteneriat cu autoritățile publice locale de nivelul al doilea	Eficientizarea gestionării drumurilor locale	Sistemul de administrare a drumurilor locale decentralizat
Anual, aproximativ 500 de persoane, dintre care circa 10% de copii, își pierd viața și circa 3000 de persoane sînt rănite pe drumurile din Republica Moldova	Reducerea numărului de accidente rutiere cu 50% pînă în 2020	18. Implementarea prevederilor Strategiei naționale de siguranță rutieră	2020	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Educației, Ministerul Sănătății, Ministerul Tehnologiei Informației și Comunicațiilor în parteneriat cu autoritățile publice locale	Reducerea cu 50% a accidentelor rutiere soldate cu deces și a numărului total de accidente rutiere	Numărul de accidente soldate cu deces mai mic de 250 în anul 2020
		19. Includerea îmbunătățirilor de siguranță rutieră în proiectele de drumuri	2015	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Numărul de accidente rutiere cu răniți mai mic de 1.500 în anul 2020
		20. Includerea îmbunătățirilor de siguranță	2017	Ministerul Transporturilor și		Numărul de accidente la 10 milioane

		rutieră în activitățile de întreținere a drumurilor		Infrastructurii Drumurilor		vehicul/km mai mic de 6 în anul 2020
		21. Desfășurarea campaniilor de siguranță rutieră, regulilor de conduită la volan și programelor de aplicare a legilor	2020	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Educației, Ministerul Sănătății, Ministerul Tehnologiei Informației și Comunicațiilor în parteneriat cu autoritățile publice locale		Disciplina la trafic îmbunătățită
Nerespectarea condițiilor de licențiere, dar și a normelor de efectuare a serviciilor de transport rutier este foarte frecventă	Reducerea numărului de accidente rutiere cu 50% pînă în 2020	22. Dotarea vehiculelor care prestează servicii de transport rutier cu limitatoare de viteză și tahografe	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Ministerul Afacerilor Interne	Asigurarea îndeplinirii corespunzătoare a condițiilor de licențiere și normelor de efectuare a serviciilor de transport rutier	Operatorii de transport rutier corespund întocmai condițiilor de licențiere
		23. Abilitarea unei instituții publice specializate cu controlul calității și siguranței serviciilor de transport rutier	2014	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Numărul contravențiilor ce țin de nerespectarea normelor de efectuare a serviciilor de transport rutier micșorat
Restricții legale la acordarea serviciilor de transport	Asigurarea cadrului legal, instituțional și normativ pentru planificarea, exploatarea și întreținerea rețelei rutiere și prestarea serviciilor de transport	24. Transpunerea și implementarea actelor normative ale UE conform Planului aprobat de armonizare a legislației și acordului de asociere UE-RM, inclusiv dezvoltarea instituțiilor corespunzătoare	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Ajustarea legislației la cerințele actuale	Legislația ajustată
		25. Realizarea angajamentelor existente ale Republicii Moldova în conformitate cu convențiile	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		

		internaționale și acordurile la care este parte				
Restricții instituționale în activitatea de întreținere a drumurilor și prestarea serviciilor de transport		26. Implementarea condițiilor de acces la profesie în conformitate cu legislația UE	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Ministerul Educației, Ministerul Tehnologiei Informației și Comunicațiilor	Ajustarea instituțională în activitatea de întreținere a drumurilor și prestarea serviciilor de transport	Acces la profesie în conformitate cu legislația UE asigurat
		27. Perfecționarea sistemului de calificare și recalificare a managerilor de transport rutier și conducătorilor auto	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Sistem Instituțional ajustat
		28. Crearea și actualizarea bazei de date privind traficul rutier cu implementarea modelului de trafic național	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Baza de date privind traficul rutier creată. Modelul de trafic național implementat
Norme tehnice și standarde depășite în domeniul rutier		29. Elaborarea și implementarea normelor tehnice și standardelor ajustate la cerințele internaționale	2016	Ministerul Economiei, Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Ajustarea normelor tehnice și standardelor la cerințele internaționale	Norme tehnice și standarde ajustate la cerințele internaționale
Restricții în planificare: lipsa metodologiei transparente de identificare și prioritizare a proiectelor de infrastructură rutieră		30. Implementarea programelor HDM-IV, PMS și BMS pentru eficientizarea procesului de planificare	2017	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Implementarea metodologiei transparente de identificare și prioritizare a proiectelor de infrastructură rutieră	Metodologia de planificare a proiectelor de infrastructură rutieră implementată
Rețeaua rutieră din Republica Moldova nu este integral conectată la	Integrarea rețelei rutiere a Republicii Moldova în rețeaua europeană	31. Elaborarea și coordonarea cu România și Ucraina a rețelelor de transport	2013	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Conexiunea Republicii Moldova la rețeaua europeană de transport TEN-T și extinderea	Rețeaua națională de transport conectată la rețeaua europeană TEN-T

cele Internaționale		conectate la TEN-T			acestea pe teritoriul Ucrainei	
------------------------	--	-----------------------	--	--	--------------------------------------	--

SECTORUL FEROVIAR

Obiectiv general:

Oferirea serviciilor de calitate pentru transportul feroviar de pasageri la un cost acceptabil pentru societate și susținerea operațiunilor de comerț intern și internațional la transportarea mărfurilor pe distanțe medii și lungă.

Obiective specifice:

Măsurile organizatorice și investițiile corespunzătoare care susțin dezvoltarea serviciilor:

implementarea primului pachet feroviar al UE (restructurarea, recapitalizarea, raționalizarea și liberalizarea transportului internațional de mărfuri);

implementarea celui de-al doilea pachet feroviar (liberalizarea ulterioară, siguranța feroviară și armonizarea standardelor tehnice);

implementarea celui de-al treilea pachet feroviar;

adoptarea altor acte normative pentru susținerea dezvoltării sectorului feroviar.

Investiții în infrastructură și echipament:

renovarea parcului de material rulant pentru transportarea călătorilor și mărfurilor;

renovarea parcului de locomotive de manevră și magistrale;

achiziționarea mașinilor pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparație a căii ferate; reabilitarea rețelei feroviare;

construcția terminalului de transbordare din Ungheni;

fondarea Companiei Naționale de Vagoane;

asigurarea accesului feroviar la Centrul logistic multimodal din Chișinău.

Indicatorii de realizare:

primul pachet feroviar pregătit în doi ani și implementat în patru ani;

al doilea pachet feroviar pregătit în patru ani și implementat;

al treilea pachet feroviar transpus și implementat în întregime, în funcție de progresele înregistrate în reforma sectorului transportului feroviar;

atît trenurile de marfă cît și de pasageri vor atinge o viteză minimă de 50 km/h pe linia feroviară a rețelei principale pînă în 2020.

I. MĂSURILE ORGANIZATORICE ȘI INSTITUȚIONALE						
1	2	3	4	5	6	7
Î.S. "Calea Ferată din Moldova" este monopol de stat, conturile de infrastructură și operațiuni de transport sînt comune Nu există liberalizarea operațiunilor internaționale de transport de marfă	Implementarea primului pachet feroviar al UE (restructurarea, recapitalizarea, raționalizarea și liberalizarea transportului internațional de mărfuri)	32. Separarea în cadrul Î.S. "Calea Ferată din Moldova" a trei unități comerciale (transportul de pasageri, transportul de mărfuri și infrastructura feroviară)	2015	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Î.S. "Calea Ferată din Moldova" va face primul pas în calea transformării într-o companie durabilă, operată pe principii comerciale Subvenționarea încrucișată a transportului de pasageri și a operațiunilor de mărfuri încetată	Î.S. "Calea Ferată din Moldova" este transformată în societate comercială Unitățile operaționale sînt financiar separate și durabile

					Structura financiară transparentă și costurile prestării serviciilor sînt clare pentru formatorii de politici Servicii competitive de transport de mărfuri și transport internațional de pasageri	
		33. Raționalizarea rețelei cu închiderea liniilor și stațiilor neprofitabile, cu excepția celor justificate social	2015	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Diminuarea cheltuielilor neargumentate	Stațiile și liniile ce aduc pierderi sînt închise
		34. Restructurarea datoriilor și recapitalizarea	2015	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Îmbunătățirea situației economice a Î.S. "Calea Ferată din Moldova"	Datoriile restructurate și recapitalizarea efectuată
		35. Crearea cadrului normativ și legislativ pentru restructurarea Î.S. "Calea Ferată din Moldova" și pentru liberalizarea treptată a serviciilor	2015	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Cadrul normativ și legislativ permite restructurarea și liberalizare treptată a serviciilor	Cadru normativ și legislativ elaborat și adoptat
		36. Elaborarea și adoptarea cadrului normativ și legislativ privind serviciile publice pentru transportul de călători și semnarea unui Acord între Guvern și Î.S. "Calea Ferată din Moldova"	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Servicii transparente și accesul sectorului privat la transportul de pasageri	Cadrul normativ și legislativ aprobat

		37. Externalizarea obiectivelor de menire socială (spitale, clinici, fondul locativ) de la balanța Î.S. “Calea Ferată din Moldova”	2015	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Îmbunătățirea situației economice a Î.S. “Calea Ferată din Moldova”	Obiectivele de menire socială externalizate
Nu există concurență pe piața națională a transportului de mărfuri Standardele de siguranță nu corespund celor europene	Implementarea celui de-al doilea pachet feroviar (liberalizarea ulterioară, siguranța feroviară și interoperabilitate)	38. Fondarea autorității de siguranță a căilor ferate	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Îmbunătățirea siguranței la transporturile de mărfuri și pasageri	Autoritatea de siguranță este fondată, finanțată și funcțională
		39. Fondarea unui organ de investigare a accidentelor și incidentelor	2014	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Îmbunătățirea siguranței la transporturile de mărfuri și pasageri	Organul de investigare a accidentelor este fondat, finanțat și funcțional
		40. Elaborarea și adoptarea cadrului normativ și legislativ corespunzător	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Cadru normativ și legislativ permite implementarea celui de-al doilea pachet feroviar	Cadru normativ și legislativ adoptat
Exportatorii moldoveni nu pot obține numărul necesar de material rulant pentru a-și livra producția, în special din sectorul agricol. În același timp vagoanele Î.S. “Calea Ferată din Moldova” sînt deseori folosite de către întreprinderile feroviare străine în baza prevederilor acordului CSI privind “Flota comună”	Crearea pieței operatorilor de material rulant	41. Fondarea Companiei Naționale de Vagoane conform legislației	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Diminuarea dependenței de acordul CSI privind “Flota comună”: - aprovizionarea expeditorilor naționali cu capacități necesare pentru a-și exporta mărfurile; - atragerea investițiilor private în sectorul feroviar	Compania Națională de Vagoane este fondată și funcțională
Piața transportului național și internațional de pasageri liberalizată insuficient	Implementarea celui de-al treilea pachet feroviar	42. Elaborarea și adoptarea cadrului normativ și legislativ corespunzător	2020	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Cadru normativ și legislativ permite implementarea celui de-al treilea pachet feroviar Sporirea competitivității	Legislația adoptată și implementată Transportul feroviar competitiv

					pe piața internă și internațională	
II. INVESTIȚII ÎN INFRASTRUCTURĂ ȘI ECHIPAMENT						
Majoritatea vagoanelor existente și-au depășit perioada de exploatare	Renovarea parcului de material rulant	43. Evaluarea eficienței tehnico-economice privind renovarea parcului de material rulant	2014	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Reducerea consumului de combustibil și majorarea vitezei de circulație, îmbunătățirea eficienței operațiunilor feroviare	Studiul de fezabilitate elaborat
		44. Achiziționarea vagoanelor de pasageri care vor circula spre Europa și CSI	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Vagoane de pasageri achiziționate
		45. Modernizarea trenurilor diesel pentru asigurarea circulației liniile interne	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Trenurile diesel modernizate.
Locomotivele magistrale și locomotivele de manevră necesită modernizare	Renovarea parcului de locomotive și modernizarea depourilor de locomotive	46. Modernizarea locomotivelor diesel seria CME-3 și TE10M	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Sporirea eficienței energetice a transportului feroviar	Locomotivele seria CME-3 și TE10M modernizate
		47. Modernizarea depourilor de locomotive	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Depourile de locomotive modernizate
Portul Internațional Giurgiu-lești nu dispune de acces cu ecartament european	Asigurarea accesului de cale ferată cu ecartament european la Portul Internațional Giurgiu-lești spre/din România	48. Construcția accesului feroviar cu ecartament european de 1435 mm la Portul Internațional Giurgiu-lești spre/din România	2013	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene	Extinderea posibilităților de colaborare economică a Portului Internațional Giurgiu-lești	Acces feroviar cu ecartament european construit
Linia de cale ferată Cahul-Giurgiu-lești n-a fost finalizată și este inoperabilă	Finalizarea construcției liniei de cale ferată Cahul-Giurgiu-lești	49. Finalizarea construcției liniei de cale ferată Cahul-Giurgiu-lești	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Micșorarea distanței pe calea ferată dintre or. Cahul și s. Giurgiu-lești	Linia de cale ferată Cahul-Giurgiu-lești finalizată și dată în exploatare
Starea tehnică a rețelei de căi ferate din Moldova este nesatisfăcătoare din cauza	Reabilitarea rețelei feroviare și achiziționarea mașinilor pentru executarea lucrărilor de	50. Reabilitarea a 200 km de cale ferată	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Majorarea vitezei de circulație a trenurilor și îmbunătățirea competitivității	Trenurile de marfă și de pasageri circulă cu viteza medie de 50 km/h

finanțării insuficiente a lucrărilor de întreținere și reparație în ultimii 15 ani	reparație a căii ferate	51. Achiziționarea mașinilor pentru executarea lucrărilor de reparație și întreținere a căii ferate	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	transportului feroviar	Mașini pentru executarea lucrărilor de reparație și întreținere a căii ferate achiziționate
La PTF Ungheni diferența ecartamentelor căilor ferate complică circulația liberă a mărfurilor	Construcția unui terminal de transbordare pentru operarea mărfurilor în regiunea or.Ungheni	52. Elaborarea studiului de fezabilitate privind construcția unui terminal de transbordare în st.Ungheni	2014	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, parteneriatul public-privat	Facilitarea comerțului cu UE și CSI	Studiul de fezabilitate elaborat
		53. Construcția terminalului de transbordare în st.Ungheni	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, parteneriatul public-privat		Terminalul de transbordare în st.Ungheni construit
În Chișinău se planifică construcția unui Centru logistic multimodal și este necesară asigurarea lui cu acces feroviar	Centrul logistic multimodal din Chișinău asigurat cu accesul feroviar	54. Construcția accesului feroviar la Centrul logistic multimodal din Chișinău	2018	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Majorarea oportunităților Centrului logistic multimodal în Chișinău	Accesul feroviar la Centrul logistic multimodal din Chișinău asigurat

SECTORUL AVIATIC

Obiectiv general:

Oferirea serviciilor de calitate a transportului aerian de pasageri și mărfuri la un cost acceptabil pentru societate și întreprinzători prin dezvoltarea sectorului aviației civile, crearea unui mediu de piață competitiv și asigurarea securității în conformitate cu standardele internaționale

Obiective specifice:

Măsurile organizatorice și instituționale

liberalizarea pieței aviatice și armonizarea cadrului regulatoriu în aviația civilă cu reglementările UE;

consolidarea sectorului aviației civile;

privatizarea sectorului aviației civile din Republica Moldova.

Investiții în infrastructură și echipament

construcția unui terminal cargo la Aeroportul Internațional Chișinău;

extinderea terminalului principal de pasageri din Aeroportul Internațional Chișinău.

Indicatorii de realizare

pieța aviatcă liberalizată;

sectorul aviației civile privatizat;

prețul călătoriilor aeriene redus.

I. MĂSURILE ORGANIZATORICE ȘI INSTITUȚIONALE

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

<p>Cadrul regulator în aviația civilă necesită ajustarea la reglementările UE Piața aviatică necesită a fi liberalizată</p>	<p>Liberalizarea pieței aviatice și armonizarea cadrului regulator în aviația civilă cu reglementările UE</p>	<p>55. Adoptarea: legislației pentru liberalizarea accesului pe piață, drepturile la trafic și tarife; Regulamentului privind manipularea la sol și alocarea loturilor orare; reglementărilor de siguranță și securitate, în strânsă cooperare cu EASA, alte implementări din cadrul APIS; regulilor cu privire la concurență și sprijinul statului; regulilor cu privire la managementul traficului aerian, inclusiv aderarea /participarea la un FAB (Bloc funcțional de spațiu aerian); standardelor de mediu și drepturilor consumatorilor aviației civile</p>	<p>2015</p>	<p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă</p>	<p>Liberalizarea pieței aviatice din Republica Moldova Noi oportunități pe piață pentru transportatorii locali pentru a ajunge la piața aeriană din UE Standardele europene aeriene la nivel înalt care susțin îmbunătățirea siguranței și securității aviației</p>	<p>Cadrul regulator al aviației din anexa ECAA implementat</p>
<p>Necesitatea atragerii capitalului privat pentru dezvoltarea sectorului aviatic prin privatizarea întreprinderilor de stat</p>	<p>Privatizarea în sectorul aviației civile din Moldova</p>	<p>56. Aprobarea privatizării (concesionării)</p>	<p>2013</p>	<p>Ministerul Economiei</p>	<p>Atragerea investițiilor private în sectorul aviatic</p>	<p>Costuri reduse și venitul total al Aeroportului Internațional Chișinău majorat</p>
		<p>Aeroportului Internațional Chișinău și a companiilor</p>	<p>2014</p>			
		<p>ÎS “Air Moldova”, S.A. “Aeroportul Handling”,</p>	<p>2014</p>			
		<p>S.A. “Aeroportul Catering”, Î.S. “Centrul Aeronautic de Instruire” Pregătirea pentru tender: concesionarea Aeroportului Internațional Chișinău; privatizarea deplină a Companiei Î.S. “Air Moldova”; privatizarea deplină a Companiei S.A.</p>	<p>2015</p>			<p>Întreprinderile de stat privatizate</p>

		“Aeroport Handling”; privatizarea deplină a Companiei S.A. “Aeroport Catering”; privatizarea deplină a Î.S. “Centrul Aeronautic de Instruire”				
		57. Promovarea investițiilor private la Aeroportul Internațional Mărculești, care se va concentra pe zboruri charter de marfă, aviație VIP, școala de aviație, instruirii de zbor, întreținerea aeronavelor și aviația militară, Centrul logistic multimodal	2016	Ministerul Economiei		Investiții atrase, Aeroportul Internațional Mărculești funcțional
II. INVESTIȚII ÎN INFRASTRUCTURĂ ȘI ECHIPAMENT						
Creșterea continuă a fluxului de pasageri impune extinderea terminalului de pasageri a Aeroportului Internațional Chișinău	Extinderea terminalului principal de pasageri din Aeroportul Internațional Chișinău	58. Obținerea investițiilor private pentru extinderea terminalului prin concesiunea Aeroportului Internațional Chișinău	2014	Ministerul Economiei	Creșterea numărului de pasageri aerieni Îmbunătățirea nivelului serviciilor Consolidarea competitivității Aeroportului Internațional Chișinău ca un centru regional de aviație	Terminalul existent de pasageri extins Serviciile pentru pasageri îmbunătățite
Lipsa unui terminal cargo aerian ce ar presta serviciile la nivelul standardelor internaționale	Construcția unui terminal cargo nou la Aeroportul Internațional Chișinău	59. Obținerea investițiilor și construcția noului terminal cargo	2020	Ministerul Economiei	Îmbunătățirea nivelului serviciilor Servicii noi pentru cargo aerian Volumul sporit de cargo aerian	Volumul de cargo aerian crescut Companii noi atrase

SECTORUL NAVAL

Obiectiv general:

Asigurarea pentru Republica Moldova a accesului strategic important și eficient în termenele de costuri la transportul maritim și naval intern, prin încurajarea dezvoltării porturilor logistice eficiente și conexiunilor hinterland, precum și a transportului comercial privat de calitate înaltă.

Obiective specifice:

Măsurile organizatorice și instituționale:

implementarea planului de acțiuni privind reforma legislativă;
reglementarea accesului la operarea porturilor.

Investiții în infrastructură și echipament:

menținerea adâncimii minime garantate de acces la port;
reactivarea transportului pe căile navigabile interne, râurile Prut și Nistru.

Indicatorii de realizare:

în 2020 standardele tehnice ale Flotei Comerciale Maritime din Moldova vor fi la așa nivel, încât Republica Moldova se va afla pe lista albă a Memorandumului de Înțelegere de la Paris;
cadrul legal și instituțional asigură implementarea angajamentelor Republicii Moldova conform Convenției internaționale la care Republica Moldova este parte;
căile navigabile interne pe râurile Prut și Nistru reactivate.

I. MĂSURILE ORGANIZATORICE ȘI INSTITUȚIONALE						
1	2	3	4	5	6	7
Implementarea insuficientă a prevederilor actelor normative internaționale și naționale	Implementarea prevederilor actelor normative internaționale și naționale	60. Crearea, în conformitate cu practica și cerințele internaționale, a unui organ competent specializat care va asigura implementarea deplină a prevederilor acordurilor internaționale din domeniul transportului naval	2014	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Moldova este scoasă din lista neagră a Memorandumului de Înțelegere de la Paris Integrarea aprofundată în UE și îndeplinirea angajamentelor conform Acordului de Asociere UE-RM	Organul competent specializat funcțional
		61. Asigurarea implementării depline a convențiilor Organizației Maritime Internaționale din care face parte și Republica Moldova	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Prevederile convențiilor Organizației Maritime Internaționale din care face parte și Republica Moldova implementate pe deplin
		62. Transpunerea și implementarea actelor normative relevante ale UE, inclusiv dezvoltarea instituțiilor, conform prevederilor acestor acte	2016	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Actele normative adoptate și implementate
Nu există reglementări și mecanisme de asigurare a	Reglementarea accesului la operarea porturilor	63. Implementarea actelor normative ale	2017	Ministerul Transporturilor și	Accesul asigurat la operarea porturilor de	Act normativ care va asigura implementarea prevederilor

accesului operatorilor privați la operarea porturilor		UE ce reglementează accesul la piață în domeniul transportului naval (conform acordului RM-UE)		Infrastructurii Drumurilor	către operatorii privați	actelor normative ale UE adoptat. Accesul operatorilor privați la operarea porturilor asigurat
II. INVESTIȚII ÎN INFRASTRUCTURĂ ȘI ECHIPAMENT						
Complexul portuar din localitatea Giurgiulești nu este dotat cu instalații, echipamente și mijloace de colectare, stocare și utilizare a deșeurilor de la bordul navelor	Asigurarea Complexului portuar Giurgiulești cu facilități portuare destinate preluării de la bordul navelor a deșeurilor produse în urma exploatării acestora	64. Elaborarea unui proiect tehnic Atragerea mijloacelor financiare și realizarea acestui obiectiv	2015	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Îmbunătățirea serviciilor portuare și a atractivității Complexului portuar Giurgiulești	Complexul portuar Giurgiulești dotat cu instalații și echipamente pentru preluarea, stocarea și utilizarea deșeurilor de la bordul navelor
Lipsa de întreținere în ultimii 20 de ani a căilor navigabile interne a condus la înnămolirea albiilor râurilor și imposibilitatea asigurării navigației interne în siguranță	Reactivarea transportului pe căile navigabile interne, râurile Prut și Nistru	65. Ajustarea cadrului normativ, elaborarea studiului de fezabilitate	2015	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Reactivarea navigației pe râurile Prut și Nistru	Cadrul normativ ajustat, studiul de fezabilitate elaborat
		66. Obținerea mijloacelor necesare și curățirea albiilor râurilor pentru reactivarea navigației interne	2020	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor		Căile navigabile interne pe râurile Prut și Nistru reactivate

FACILITAREA INTERSECTORIALĂ ȘI FACILITAREA COMERȚULUI

Obiectiv general:

Asigurarea Sectorului logistic cu un cadru instituțional și juridic transparent și compatibil, precum și facilitarea comerțului internațional prin implementarea convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte

Obiective specifice:

Măsurile organizatorice și instituționale:

sporirea eficienței organelor vamale asigurând perceperea plăților prin modernizarea infrastructurii IT și a software;

implementarea prevederilor angajamentelor asumate conform tratatelor internaționale în domeniul traficului transfrontalier și facilitării comerțului la care Republica Moldova este parte și dezvoltarea cadrului normativ național conform standardelor internaționale în domeniu;

dezvoltarea cooperării transfrontaliere și implementarea controlului vamal comun la punctele de trecere a frontierei;

introducerea mecanismului de schimb de informații vamale prealabile cu UE, în vederea facilitării procedurilor de import/export la frontiera a UE cu Republica Moldova.

Investiții în infrastructură:

supralărgirea unor drumuri de acces la punctele de trecere a frontierei;
 crearea unui post vamal intern corespunzător la Chișinău;
 modernizarea și extinderea punctelor de trecere a frontierei.

Investițiile sectorului privat:

construcția Centrului logistic multimodal din Chișinău;
 construcția Centrului logistic în aeroportul internațional Mărculești.

Indicatorii de realizare:

îmbunătățirea clasamentului relațiilor de afacere internaționale la nivelul mediei UE 27 până 2020:

numărul de documente pentru operațiunile de import/export nu depășește 4 (până în 2020);

numărul de zile pentru a obține documentul de import/export nu depășește 10 zile (până în 2020);

costul de import/export pentru un container redus la nivelul mediei UE 27 (până în 2020);

timpul de procesare a trecerii frontierei pentru export nu depășește 20 de minute pentru orice tip de marfă, cu excepția mărfurilor supuse accizelor;

timpul de procesare a trecerii frontierei pentru import nu depășește 30 de minute pentru orice tip de marfă, cu excepția mărfurilor supuse accizelor;

timpul de așteptare în rând pentru a intra în punctul de trecere a frontierei nu depășește o oră în orele de vârf;

timpul de procesare la punctul de trecere a frontierei pentru vehiculele grele de marfă goale nu depășește timpul de procesare a vehiculelor ușoare;

Centrul logistic multimodal din Chișinău construit;

Centrul logistic din Aeroportul Internațional Mărculești construit.

I. MĂSURILE ORGANIZATORICE ȘI INSTITUȚIONALE						
1	2	3	4	5	6	7
Insuficiența capacităților informaționale împiedică comercianții să obțină rapid acces la documentele electronice Conform situației la începutul anului 2012, serverul care asigură funcționarea SI ASYCUDA World, gestionat de Serviciul Vamal a funcționat la capacitatea maximă, ceea ce cauzează disfuncționalități ale SI ASYCUDA World în zilele și orele de suprasolicitare a sistemului	Sporirea eficienței organelor vamale pentru asigurarea perceperii plăților prin modernizarea infrastructurii IT și a software Implementarea prevederilor angajamentelor asumate conform tratatelor internaționale în domeniul traficului transfrontalier și facilitării comerțului la care Republica Moldova este parte și dezvoltarea cadrului normativ național conform standardelor	67. Dezvoltarea Sistemului ICT la posturile vamale interne și punctele de trecere a frontierei	2014	Ministerul Finanțelor, Serviciul Vamal, Ministerul Afacerilor Interne, Poliția de Frontieră	Gradul de conformare a agenților economici la respectarea reglementărilor vamale și plata drepturilor de import Reducerea duratei și costului procedurilor de import/ex-port Gradul înalt de automatizare a procedurilor de control vamal	Sporirea eficienței serviciilor vamale: a) asigurarea accesului neîntrziat a persoanelor interesate la informații privind tariful vamal; reducerea abaterilor de la regulile de evaluare a mărfurilor în vamă; asigurarea calculării și perceperii integrale a drepturilor de import de către Serviciul Vamal;
		a) Tarif vamal integrat, TARIM;				b) Noul Sistem Computerizat de Tranzit, NCTS;

<p>Lipsa unui Ghișeu unic electronic cu toate serviciile implicate</p> <p>Lipsa sistemului de monitorizare video cu identificare a numerelor de înmatriculare de stat a vehiculelor la posturile vamale interne și punctele de trecere a frontierei</p> <p>Lipsa Noului Sistem Computerizat de Tranzit</p>	<p>internaționale în domeniu</p>					<p>plăților vamale, oferirea informației de către Serviciul Vamal privind achitarea plăților vamale;</p>
		<p>c) Sistemul electronic la Ghișeu unic;</p>				<p>c) reducerea timpului de perfectare a declarațiilor vamale de export și de pregătire a altor documente necesare pentru export;</p>
		<p>d) sistemul de monitorizare video și identificare a numerelor de înmatriculare de stat a vehiculelor;</p>				<p>d) asigurarea posibilității de a controla camioanele la punctele de trecere a frontierei utilizând baza de date a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor;</p>
		<p>e) schimbul de informații între administrațiile autorităților din aceleași puncte de trecere a frontierei în baza Concluziilor din Cracovia;</p>				<p>e) asigurarea aplicării principiului o singură oprire (one stop shop) la efectuarea controlului camioanelor în punctele de trecere a frontierei;</p>
		<p>f) reconfigurarea programului ASYCUDA World pentru a implementa acordarea serviciilor vamale în mod electronic;</p>				<p>f) utilizarea mai eficientă a sistemului informațional electronic vamal ASYCUDA World;</p>
		<p>g) modulul pentru carnetele ATA;</p>				<p>g) asigurarea perfectării eficiente a carnetelor ATA, implicat a evidenței în formă electronică a operațiunilor efectuate sub acoperirea</p>

						carnetelor ATA;
		h) modulul pentru controlul maritim (MCC) al containerelor;				h) modulul MCC (controlul maritim al containerelor) este aplicat;
		i) modulul pentru Regulile de origine (ROO);				i) modulul pentru regulile de origine este aplicat (ROO);
		j) modulul pentru auditul postvămuire;				j) modulul pentru auditul postvămuire implementat;
		k) modulul pentru drepturile de proprietate intelectuală (IPR) integrat în SI ASYCUDA World;				k) modulul pentru drepturile de proprietate intelectuală implementat, fiind sporită eficiența măsurilor de combatere a traficului ilicit cu mărfurile contrafăcute. Asigurarea evidenței mărfurilor reținute și nimicite;
		l) echipamentul de identificare a mărfurilor de contrabandă și contrafăcute, un sistem de gestionare al inventarului;				l) eficientizarea măsurilor de combatere a traficului ilicit transfrontalier;
		m) modulul selectivității în tranzit funcțional;				m) implementarea modulului selectivității în tranzit;
		n) echipament pentru control nedestructiv la posturile vamale de frontieră auto (8), cale ferată (2), port (1);				n) consolidarea capacităților de detectare a traficului ilicit de mărfuri;
		o) camerele video TVCÎ ionitorizarea personalului și administratori, pentru a descuraja deciziile				o) consolidarea integrității profesionale

		abuzive și a preveni practicile corupte				
Schimbul de informații vamale prealabile se implementează din 2008 între Republica Moldova și Ucraina, iar din 2012, și cu Federația Rusă. Din 2011 se implementează sistemul schimbului punctual de informații la frontiera moldo-română	Dezvoltarea cooperării transfrontaliere și implementarea controlului vamal comun la punctele de trecere a frontierei	68. Negocierea și semnarea tratatelor bilaterale	2014	Ministerul Finanțelor, Serviciul Vamal, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene	Reducerea timpului de așteptare la punctele de trecere a frontierei datorită capacității de procesare rapide Costuri mai mici pentru ambele țări	Reducerea timpului total la trecerea frontierei
Schimbul de informații vamale prealabile se implementează din 2008 între Republica Moldova și Ucraina, iar din 2012, și cu Federația Rusă. Din 2011 se implementează sistemul schimbului punctual de informații la frontiera moldo-română	Introducerea mecanismului de schimb de informații vamale prealabile cu UE, în vederea facilitării procedurilor de import/export la frontiera externă a UE cu Republica Moldova	69. Dezvoltarea cadrului normativ bilateral	2014	Ministerul Finanțelor, Serviciul Vamal, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene	Reducerea timpului pentru procedurile de import și export la punctele de trecere a frontierei, prevenirea fraudelor vamale	Reducerea timpului pentru procedurile de import și export. Sporirea securității la frontieră
II. INVESTIȚII ÎN INFRASTRUCTURĂ ȘI ECHIPAMENT						
Punctele de trecere a frontierei au fost proiectate utilizând configurația tradițională liniară cu o intrare și o ieșire	Supralărgirea unor drumuri de acces la export pentru a se egala la numărul de benzi la export în Zona de Control Vamal (ZCV) în cadrul punctelor de trecere a frontierei	70. Supralărgirea drumului de acces la punctul de trecere a frontierei Leușeni de la 1 la 3 benzi Instalarea sistemului de scanare staționar	2015	Serviciul Vamal, Poliția de Frontieră, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Reducerea timpului de așteptare a camioanelor pe drumul de acces, facilitând sosirea mai rapidă a produselor pe piață Lanțul de aprovizionare pentru export mai previzibil	Reducerea timpului de așteptare pe drumul de acces de la 3,8-4,0 ore la aproximativ 20-30 minute Maximum 1 oră de așteptare în orele de vîrf Regularea în comun a ambuteiajelor pe drumul de acces între punctele de trecere a frontierei

Postul vamal intern din Chișinău existent este prea mic pentru volumele curente de trafic	Crearea unui post vamal intern corespunzător la Chișinău	71. Renunțarea la cele 5 posturi vamale interne din centrul orașului și construcția unui post vamal intern corespunzător	2015	Serviciul Vamal	Postul vamal intern corespunzător la periferia Chișinăului, în apropierea altor moduri de transport, fiind capabil să proceseze și să gestioneze volumele de trafic existente și de perspectivă	Procedurile de import și export mai rapide, oferind lanțuri de aprovizionare pentru export mai previzibile; activitate 24 ore/7 zile pe săptămână
Unele puncte de trecere a frontierei amplasate pe terenuri limitate Unele puncte de trecere a frontierei nu corespund cerințelor. Activitățile și operațiunile Serviciului Vamal și Poliției de Frontieră nu sînt desfășurate eficient	Modernizarea și extinderea punctelor de trecere a frontierei	72. Punctul de trecere a frontierei Palanca. Alocarea unui teren de 1 ha pentru amplasarea clădirii administrative, zonei secundare de inspecție, încăperii pentru instalarea sistemului ASYCUDA, tunelului de scanare cu raze-x, cântarului pentru determinarea masei pe axă a camioanelor, instalarea iluminatului de securitate în zona de lucru și amenajarea accesului cu 3 benzi	2015	Serviciul Vamal, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Punctul de trecere a frontierei Palanca modernizat	Trecerea mai rapidă și mai sigură prin punctul de trecere a frontierei la Palanca modernizat
		73. Punctul de trecere a frontierei Unguri. Actualizarea studiului de fezabilitate și elaborarea proiectului punctului de trecere a frontierei și a drumurilor de acces Construcția punctului de trecere a	2018	Serviciul Vamal	Punctul de trecere a frontierei Unguri construit	Trecerea mai rapidă și mai sigură a camioanelor prin punctul de trecere a frontierei Unguri construit

		frontierei și a drumului de acces Atragerea cooperării părții ucrainene referitor la modernizările similare în partea ucraineană în zona adiacentă podului Unguri				
		74. Reconstrucția punctelor de trecere a frontierei de stat în conformitate cu cerințele art.36 din Legea nr.215 din 4 noiembrie 2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova și anexa nr.4 la Hotărîrea Guvernului nr.926 din 12 decembrie 2012 “Pentru implementarea Legii nr.215 din 4 noiembrie 2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova”	2014	Serviciul Vamal	Facilitarea trecerii frontierei de stat prin conformarea punctelor de trecere a frontierei la cerințele Hotărîrii Guvernului nr.926 din 12 decembrie 2012	Punctele de trecere a frontierei amenajate în conformitate cu normele în vigoare
III. INVESTIȚIILE SECTORULUI PRIVAT						
Moldova nu are centre logistice moderne pentru pregătirea mărfurilor și pentru oferirea serviciilor cu valoare adăugată	Construcția Centrului Logistic Multimodal în Chișinău	75. Elaborarea studiului de fezabilitate și înaintarea propunerii de finanțare a construcției Centrului logistic multimodal prin parteneriatul public-privat	2015	Ministerul Economiei	Facilitarea comerțului prin diversificarea oportunităților operaționale	Studiul de fezabilitate finalizat și parteneriatul public-privat identificat
		76. Construcția și operarea Centrului logistic multimodal din Chișinău de	2018	Ministerul Economiei		Centru logistic multimodal din Chișinău construit și funcțional

		către sectorul privat				
	Construcția Centrului logistic multimodal în Aeroportul Internațional Mărculești	77. Identificarea parteneriatului public-privat și construcția și operarea Centrului logistic multimodal de către sectorul privat	2022	Ministerul Economiei		Centru logistic multimodal în Aeroportul Internațional Mărculești construit și funcțional

Notă. Proiectele investiționale menționate în Planul de acțiuni se includ în anexa la prezenta Strategie.

IMPACTUL ȘI COSTUL

Implementarea prezentei Strategii va asigura Republicii Moldova un cadru juridic, de reglementare și instituțional perfect pentru dezvoltarea logisticii comerciale interne și internaționale, precum și dezvoltarea traficului de pasageri.

Mai mult ca atât, în cazul în care Strategia va fi implementată integral, programul de investiții în infrastructura de transport va asigura țara cu o rețea de transport accesibilă și capabilă a satisface necesitățile cetățenilor și întreprinderilor, cu condiția că infrastructura va fi și în continuare întreținută în mod corespunzător.

În cazul în care reformele cadrului juridic, de reglementare și instituțională nu vor fi asigurate până la sau simultan cu investițiile în infrastructură, nu numai sectorul transportului și logisticii, ci și întreaga economie va pierde o mare parte a beneficiilor din infrastructura îmbunătățită.

Folosirea forței de muncă disponibile în Republica Moldova în implementarea programelor de investiții va avea un impact pozitiv asupra economiei prin asigurarea locurilor de muncă pe perioada executării lucrărilor. Implementarea reformelor juridice, de reglementare și instituționale vor îmbunătăți climatul investițional, competitivitatea și mediul de afaceri din Republica Moldova.

Costurile estimative de implementare a prezentei Strategii constituie:

Nr. d/o	Denumirea sectorului	Costul estimativ, milioane lei moldovenești	Costul estimativ, milioane euro
1.	Sectorul rutier (reabilitarea, întreținerea periodică, reparații)	32894,00 <i>(investiții externe – 19958)</i>	2047,00 <i>(investiții externe – 1242)</i>
2.	Sectorul feroviar	8000,00	500,00
3.	Sectorul aviatic	880,00	55,00
4.	Sectorul naval	288,00	18,00
5.	Facilitarea comerțului	1140,32	71,27
	COSTUL TOTAL:	43202,32	2405,27

Tabelul de mai sus reflectă valoarea estimată a investițiilor la prețurile curente și rata de schimb valutar 16 lei moldovenești 1 euro. Adicional la aceste costuri, pentru întreținerea infrastructurii este necesar de a aloca anual aproximativ 10-12% din costul inițial.

Pentru întreținerea periodică, aproximativ la fiecare 5-6 ani trebuie alocate 25% din costul inițial.

FINANȚAREA SECTORULUI RUTIER

Condiție-cheie pentru finanțarea proiectelor de investiții în drumuri impusă de către instituțiile financiare internaționale a fost reforma de întreținere a drumurilor și o creștere considerabilă a finanțării pentru întreținerea drumurilor, inclusiv modificarea Legii fondului rutier. La 29 decembrie 2009, Legea fondului rutier a fost modificată în partea ce ține de alocarea în fond a nu mai puțin de 50% în anul 2010, 65% în anul 2011, 80% în anul 2012 și în anii următori din volumul total al accizelor la produsele petroliere supuse accizelor și, respectiv, distribuite pentru întreținerea drumurilor.

În baza nivelurilor de accize stabilite anterior, a fost prognozat următorul scenariu de finanțare a sectorului rutier pentru reabilitarea drumurilor din Republica Moldova, prezentat în tabelul de mai jos.

Scenariul cu privire la finanțarea sectorului rutier

milioane lei moldovenești

Nr. d/o	Denumirea indicatorilor	Anii									
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Volumul total al Fondului rutier	1245	1346	1500	1650	1815	1995	2195	2415	2655	2920
2.	Investițiile externe	950	2488	3072	2992	1952	1944	1944	1920	1384	1312
3.	Alocarea din Fondul rutier a mijloacelor pentru întreținere	640	660	680	700	720	720	700	680	660	640
4.	Alocarea din Fondul rutier a mijloacelor pentru întreținere periodică și reparații*	605	686	820	950	1095	1275	1495	1735	1995	2280
5.	Subtotalul punctelor 2 și 4 din prezentul tabel	1555	3174	3892	3942	3047	3219	3439	3655	3379	3592
6.	Lungimea drumurilor naționale reabilite anual, km	100	270	320	340	350	350	330	360	320	350
7.	Lungimea drumurilor naționale reabilite cumulativ, km	100	370	690	1030	1380	1730	2060	2420	2740	3090
8.	Lungimea drumurilor locale reparate anual, km	300	340	410	425	425	430	435	440	430	550
9.	Lungimea drumurilor locale reparate cumulativ, km	300	640	1050	1475	1900	2330	2765	3205	3635	4185

milioane euro

Nr. d/o	Denumirea indicatorilor	Anii									
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Volumul total al Fondului rutier	78	84	94	103	113	125	137	151	166	183
2.	Investițiile externe	60	155	192	187	120	120	120	120	86	82
3.	Alocări din Fondul rutier a mijloacelor pentru întreținere	40	41	42	44	45	45	44	42	41	40
4.	Alocări din Fondul rutier a mijloacelor pentru întreținere periodică și reparații*	37	43	51	59	68	79	94	108	124	142
5.	Subtotalul punctelor 2 și 4 din prezentul tabel	97	198	243	246	188	199	214	228	210	224

6.	Lungimea drumurilor naționale reabilitate anual, km	100	270	320	340	355	350	375	370	360	250
7.	Lungimea drumurilor naționale reabilitate cumulativ, km	100	370	690	1030	1385	1735	2110	2480	2840	3090
8.	Lungimea drumurilor locale reparate anual, km	300	340	410	425	425	430	435	440	430	550
9.	Lungimea drumurilor locale reparate cumulativ, km	300	640	1050	1475	1900	2330	2765	3205	3635	4185

* Pentru a compensa întreținerea insuficientă ce a condus la degradarea semnificativă a rețelei rutiere.

Note:

Punctul 1: Tendința reflectă majorarea treptată a accizelor la combustibil cu 10% anual în perioada anilor 2013-2022, pentru a atinge nivelurile – pentru benzină 4.150 lei moldovenești/tonă, motorină 3.470 lei moldovenești/tonă.

Creșterea mijloacelor Fondului rutier se bazează pe intensitatea traficului prognozată în cadrul prezentei Strategii, ținând cont de alocarea în fond a minimum 80% din volumul total al accizelor la produsele petroliere. Sînt luate în calcul și alte taxe acumulate în Fondul rutier. Volumul Fondului rutier în perioada 2017-2022 va fi actualizat în conformitate cu tendința reală a acumulărilor.

Punctul 2: Investițiile externe pînă în 2022 sînt alocate pentru reabilitarea rețelei de drumuri naționale.

Punctul 3: Volumul de alocare a mijloacelor din Fondul rutier pentru întreținerea drumurilor este calculat în baza Fondului rutier existent pentru 2013. Valoarea include, lucrările de întreținere de rutină, asigurarea siguranței traficului rutier, lucrări de proiectare, elaborarea documentelor normative, procurarea de mașini autospeciale și utilaje pentru întreținerea și administrarea drumurilor, precum și controlul sarcinii pe axă.

Punctul 4: Alocarea mijloacelor rămase în Fondul rutier pentru întreținerea periodică și reparația drumurilor locale.

Punctul 5: Cifrele indică suma mijloacelor distribuite din Fondul rutier și investițiile externe pentru reabilitarea drumurilor naționale și reparația drumurilor locale.

Punctul 6: Cifrele indică numărul de kilometri de drumuri naționale reabilitate anual în limitele fondurilor disponibile. Costul mediu de reabilitare 1 km de drum național este de 530.000 euro (fără TVA).

Punctul 7: Lungimea totală a drumurilor naționale reabilitate.

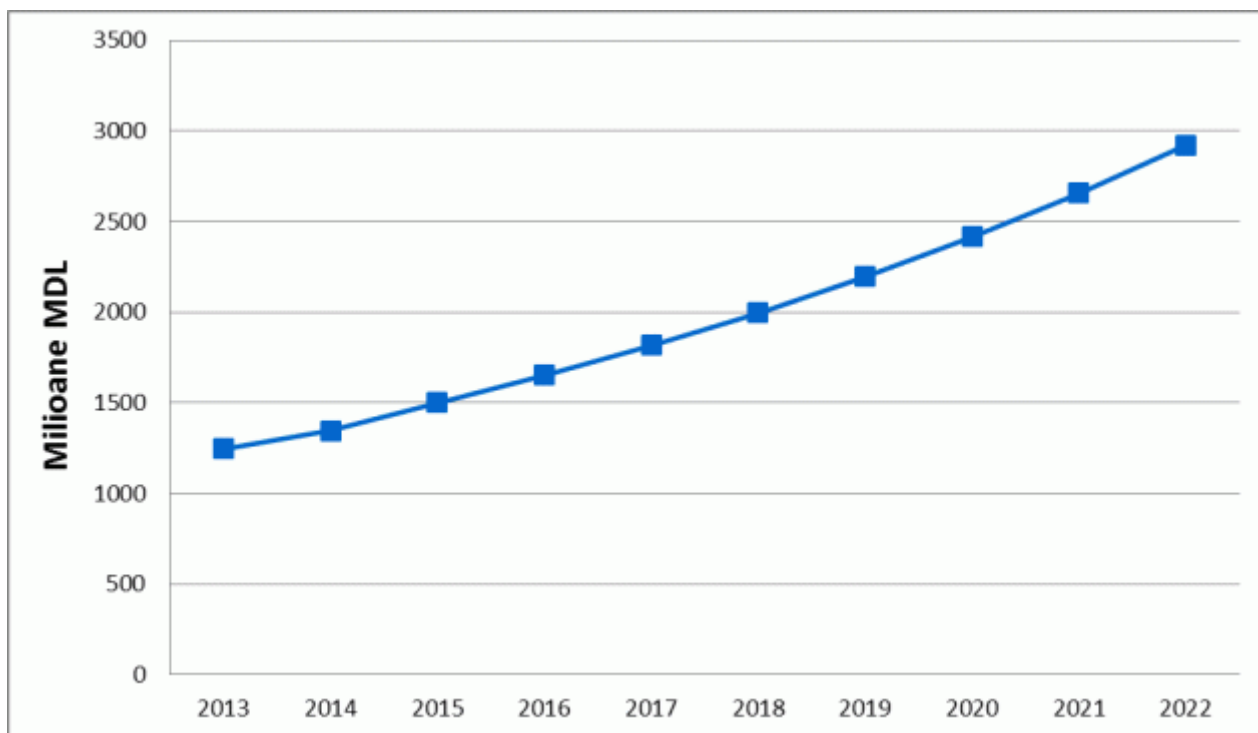
Punctul 8: Cifrele indică numărul de kilometri de drumuri locale reparate anual în limitele fondurilor disponibile. Costul mediu de reparație 1 km de drum local este de 125.000 euro (fără TVA).

Punctul 9: Lungimea totală a drumurilor locale reparate.

Rata de schimb la costurile prezentate în tabelele de mai sus este de 16 lei moldovenești la 1 euro.

Figura de mai jos prezintă creșterea treptată a mijloacelor fondului rutier.

Mijloacele fondului rutier conform creșterii accizelor la produsele petroliere la nivelurile stabilite



ETAPELE DE IMPLEMENTARE ȘI GRAFICUL PRELIMINAR

Durata de implementare a prezentei Strategii constituie perioada din anul 2013 pînă în anul 2022 și este divizată în trei etape: termen scurt (2015), termen mediu (2018) și termen lung (2022), acțiunile cărora în mare parte depind de mijloacele financiare disponibile și de capacitatea redusă a instituțiilor responsabile de implementare. Marea parte din obiective au fost stabilite pentru a fi realizate către perioada anilor 2020 sau 2022.

În planurile de acțiuni sectoriale sînt incluse măsurile de implementare, indicatorii de performanță și termenele de realizare ale acestora.

PROCESUL DE MONITORIZARE

Monitorizarea și evaluarea

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor este responsabil de monitorizarea implementării prezentei Strategii.

Autoritățile responsabile de implementarea Planului de acțiuni vor prezenta, anual, pînă la 30 ianuarie, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor rapoartele privind mersul implementării Strategiei și vor formula, după caz, propuneri, recomandări și soluții spre coordonare. Rezultatele evaluărilor ar putea facilita modalitățile de implementare a Strategiei. Astfel, va fi efectuată o evaluare a impactului acțiunilor întreprinse, precum și vor fi evidențiate progresele sau regresele înregistrate în procesul de implementare.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor va prezenta Guvernului raportul anual pe data de 15 februarie.

Pe parcursul implementării pot apărea factori care nu au putut fi luați în considerare la elaborarea și aprobarea Strategiei (de exemplu, regiunea din partea stîngă a râului Nistru). Reieșind din aceasta, Strategia trebuie să fie flexibilă schimbărilor permanente, iar direcțiile strategice principale trebuie urmate în perspectivă.

Există trei grupe de indicatori ai nivelului de implementare a Strategiei:

indicatorii cu privire la acțiunile de reformă;

indicatorii sectoriali;

indicatorii strategici.

Acești indicatori sînt descriși mai detaliat, după cum urmează:

Indicatorii cu privire la acțiunile de reformă

Planul de acțiuni privind implementarea prezentei Strategii identifică acțiunile specifice care urmează a fi executate. Aceste acțiuni vor contribui la realizarea obiectivelor generale și sînt atribuite de către Guvern instituțiilor de resort pentru implementare. Reieșind din condiția asigurării finanțării suficiente poate fi determinată performanța instituțiilor în implementarea acțiunilor. În acest context, urmează a fi dat răspuns la următoarele întrebări:

acțiunea a fost implementată în termen și în cadrul bugetului?

dacă nu, care a fost cauza și poate fi rectificat?

În fiecare an, pentru asigurarea implementării durabile a Strategiei, trebuie să fie determinate acțiuni privind atenuarea efectelor, în cazul depășirii termenelor de executare a măsurilor preconizate.

Pentru fiecare sector în parte au fost determinați indicatori sectoriali.

Indicatorii sectoriali

Indicatorii sectoriali au fost selectați în baza a mai multe surse recunoscute pe plan internațional ca indicatori de performanță. Indicatorii concreți sînt prezentați la rubrica “Indicatori de performanță” ai fiecărei acțiuni strategice.

Progresele înregistrate de acești indicatori trebuie să fie monitorizați anual.

Indicatorii strategici

Dezvoltarea trebuie să fie uniformă în toate sectoarele pentru a asigura o abordare de perspectivă mai bună în toate segmentele economiei. Totodată, pentru a determina impactul global al implementării Strategiei, indicatorii nivelului de implementare trebuie să ofere o perspectivă în progresul general al reformelor. În mod mai specific, acești indicatori sînt folosiți pentru:

realizarea unui clasament la același nivel mediu cu UE atît în clasamentul competitivității globale cu privire la calitatea infrastructurii, cît și al indicelui de performanță logistică BM pînă în 2022. Mai exact:

scorul indicelui de performanță logistică pentru operațiuni vamale de 2.55 pînă în 2022;

scorul indicelui de performanță logistică pentru competența logistică de 2.50 pînă în 2022.

Anexă
la Strategia de transport
și logistică pe anii 2013-2022

Eșalonarea proiectelor investiționale

Nr. d/o	Sectorul	Denumirea proiectului	Tipul lucrărilor	Propus de	Costul estimativ,	Costul estimativ,
					milioane lei moldo-venești	milioane euro
1	2	3	4	5	6	7
1.	Vamal	Sistem Electronic “Ghișeu Unic” și Noul Sistem Computerizat de Tranzit (NCTS)	Instalarea/adoptarea hardware/software	Trade and Transport Facilitation Assessment	64,00	4,00
2.	Rutier	*R33: Hîncești-Lapusna-M1	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	368,00	23,00
3.	Rutier	*M3: drumul de ocolire a s.Slobozia	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și	352,00	22,00

		Mare, s.Cișlița-Prut și s.Giurgiulești		Infrastructurii Drumurilor		
4.	Naval	Proiectarea și construirea stației de preluare a deșeurilor de la bordul navelor cu prelucrarea și utilizarea acestuia	Proiectare, construcție și utilare	Trade and Transport Facilitation Assessment	Conform proiectului	
5.	Rutier	R1: Cornești – Ungheni (km 74 – km 96)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	304,00	19,00
6.	Rutier	*R14: Bălți – Sărăteni (km 26 – 38 și km 43-61, km 64 – 67)	Reabilitare și modernizare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	608,00	38,00
7.	Rutier	*R6: M1 – Ialoveni (km 0 – km 7)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	160,00	10,00
8.	Feroviar	Modernizarea motoarelor diesel	Modernizare	Î.S. “Calea Ferată din Moldova”	560,00	35,00
9.	Rutier	*R16: Bălți – Fălești – Sculeni (km 5 – km 59)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	560,00	35,00
10.	Rutier	M3: Porumbrei – Cimișlia (km 34 – km 60)	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	608,00	38,00
11.	Rutier	M3: drumul de ocolire a or.Comrat	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	272,00	17,00
12.	Rutier	M3: drumul de ocolire a or.Vulcănești	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	144,00	9,00
13.	Rutier	*M21: drumul de ocolire a or.Chișinău (km 6 – km 15)	Reabilitare și modernizare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	400,00	25,00
14.	Rutier	*M1: drumul de ocolire a or.Chișinău (km 6 – km 14)	Reabilitare și modernizare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	256,00	16,00

15.	Rutier	*R9: Soroca – Arionești – Moghilev Podolski (sectorul Soroca – Arionești)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	256,00	16,00
16.	Vamal	Punctul de trecere a frontierei Leușeni	Supralărgirea drumului de acces de la 1 la 3 benzi, instalarea sistemului de scanare staționar	Trade and Transport Facilitation Assessment	96,00	6,00
17.	Rutier	*R13: Bălți – Gura Camencii (km 1 – km 41)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	496,00	31,00
18.	Rutier	M14: Bravicea – Chișinău (km 806 – km 856)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	391,04	24,44
19.	Rutier	M14: Bălți – Bravicea (km 725 – km 806)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	651,84	40,74
20.	Rutier	*R34: Hîncești – Leova – Cahul – Slobozia Mare	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	1248,00	78,00
21.	Rutier	R1: Ungheni – Sculeni (km 105 – km 127)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	85,76	5,36
22.	Rutier	R2: Chișinău – Anenii Noi (km 5 – km 34)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	224,00	14,00
23.	Feroviar	Modernizarea locomotivelor seria CME-3 și seria TE10M	Modernizare	Î.S. Calea Ferată din Moldova	1664,00	104,00
24.	Rutier	M3: Chișinău – Porumbrei (km 0 – km 34)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	316,96	19,81
25.	Rutier	R37: Ceadăr-Lunga – Comrat (km 5 – km 36)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	269,60	16,85
26.	Rutier	R20: Rezina – Orhei – Călărași (km 0 – km 112)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	608,00	38,00
27.	Rutier	R26: Căușeni – Cimișlia (km 27 – km 95)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și	373,92	23,37

				Infrastructurii Drumurilor		
28.	Rutier	R7: Soroca – Rîșcani (km 13 – km 62)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	469,60	29,35
29.	Rutier	M21: Chișinău – Dubăsari (km15 – km 42)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	187,84	11,74
30.	Rutier	R38: Balabani – Cahul (km 34 – km 71)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	290,40	18,15
31.	Vamal	Postul intern vamal nou Chișinău	Construcție nouă cu amplasare diferită	Trade and Transport Facilitation Assessment	185,44	11,59
32.	Rutier	*R3: Chișinău – Hîncești – Cimișlia – Basarabeasca (km 30 – km 70)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	384,00	24,00
33.	Vamal	Punctul de trecere a frontierei Palanca	Supralărgirea drumului de acces de la 1 la 3 benzi, instalarea sistemului de scanare staționar	Trade and Transport Facilitation Assessment	184,16	11,51
34.	Aerian	Modernizarea Aeroportului Internațional Chișinău	Extinderea terminalului de pasageri	Trade and Transport Facilitation Assessment	848,00	53,00
35.	Rutier	M14: Edineț – Bălți (km 655 – km 725)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	928,00	58,00
36.	Rutier	M14: Criva – Edineț (km 591 – km 655)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	688,00	43,00
37.	Rutier	R30: Anenii Noi – Ștefan Vodă (km 20 – km 29, km 33 – km 37, km 46 – km 50)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	155,04	9,69
38.	Rutier	R30: drumul de ocolire a s.Grigorievca	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	74,72	4,67
39.	Rutier	M14: Chișinău – Gura Bîcului (km 856 – km 911)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	464,48	29,03
40.	Feroviar	Sectorul de calea ferată Cahul – Giurgiulești	Finalizarea construcției	Calea Ferată din Moldova	320,00	20,00

41.	Rutier	R30: Anenii Noi – Ștefan Vodă (km 0 – km 12)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	100,00	6,25
42.	Rutier	R30: drumul de ocolire a s.Troița Noua	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	70,40	4,40
43.	Rutier	R30: drumul de ocolire a or.Căușeni	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	94,72	5,92
44.	Vamal	Punctul de trecere a frontierei Unguri	Construcția noului punct de trecere a frontierei și drumului de acces la el	Trade and Transport Facilitation Assessment	576,00	36,00
45.	Rutier	R26: Căușeni – Cimișlia (km 95 – km 107)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	56,00	3,50
46.	Rutier	R9: Arionești – Otaci (km 31 – km 41)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	45,92	2,87
47.	Rutier	R47: Cimișlia – Sărata Noua (km 0 – km 40)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	320,00	20,00
48.	Feroviar	Reparația capitală a căii ferate	Reparație capitală	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	1248,00	78,00
49.	Rutier	R13: Gura Camencii – Rezina (km 41 – km 98)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	388,00	24,25
50.	Naval	Reactivarea transportului naval pe râurile Nistru și Prut	Elaborarea studiului de fezabilitate și proiectului, lucrări de asigurare a navigației în condiții de siguranță (curățirea albiei, instalarea semnalizării, lucrări de amenajare a cheurilor etc.)	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Conform proiectului	
51.	Feroviar	Terminalul de transbordare Ungheni	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	320,00	20,00
52.	Vamal	Punctul de trecere a frontierei Ungheni	Instalarea sistemului de scanare a vagoanelor marfare	Trade and Transport Facilitation Assessment	34,72	2,17

53.	Feroviar	Instituirea unei companii naționale de vagoane	Material rulant	Trade and Transport Facilitation Assessment	240,00	15,00
54.	Rutier	R36: Ceadăr-Lunga – Comrat (km 39 – km 63)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	188,00	11,75
55.	Rutier	R46: Pleșeni – Iargara (km 0 – km 10)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	81,60	5,10
56.	Rutier	R8: Otaci – Edineț (km 0 – km 56)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	441,60	27,60
57.	Feroviar	Departamentul Servicii Intermodale	Platforme pentru containere	Trade and Transport Facilitation Assessment	32,00	2,00
58.	Feroviar	Achiziționarea vagoanelor de pasageri	Achiziționare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	2560,00	160,00
59.	Aerian	Terminalul de mărfuri Chișinău	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	32,00	2,00
60.	Feroviar	Achiziționarea de mașini pentru executarea lucrărilor de întreținere a căii	Achiziționare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	176,00	11,00
61.	Logistic	Centrul logistic multimodal Chișinău	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	480,00	30,00
62.	Feroviar	Construcția accesului feroviar la Centrul logistic Chișinău	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	32,00	2,00
63.	Logistic	Centrul logistic multimodal Mărculești	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	267,20	16,7

* Tronsoanele rutiere care necesită reabilitare conform stării suprafeței de rulare (IRI) și a ratei interne de rentabilitate (RIR) și care au fost propuse pentru finanțare de către Guvernul Republicii Moldova Băncii Europene de Investiții și Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare.

Eșalonarea proiectelor rutiere

1	2	3	4	5	6
1.	*R33: Hîncești-Lăpușna-M1	Reabilitare	Ministerul Transporturilor	368,00	23,00

			și Infrastructurii Drumurilor		
2.	*M3: drumul de ocolire a s.Slobozia Mare, s.Cislița-Prut și s.Giurgiulești	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	352,00	22,00
3.	R1: Cornești – Ungheni (km 74 – km 96)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	304,00	19,00
4.	*R14: Bălți – Sărăteni (km 26 – 38, km 43 – 61, km 64-67)	Reabilitare și modernizare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	608,00	38,00
5.	*R6 M1 – Ialoveni (km 0 – km 7)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	160,00	10,00
6.	*R16: Bălți – Fălești – Sculeni (km 5 – km 59)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	560,00	35,00
7.	M3: Porumbrei – Cimișlia (km 34 – km 60)	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	608,00	38,00
8.	M3: drumul de ocolire a or.Comrat	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	272,00	17,00
9.	M3: drumul de ocolire a or.Vulcănești	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	144,00	9,00
10.	*M21: drumul de ocolire a or.Chișinău (km 6 – km 15)	Reabilitare și modernizare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	400,00	25,00
11.	*M1: drumul de ocolire a or.Chișinău (km 6 – km 14)	Reabilitare și modernizare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	256,00	16,00
12.	*R9: Soroca – Arionești – M.Podolski (sectorul Soroca – Arionești)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	256,00	16,00
13.	M14: Bravicea – Chișinău (km 806 – km 856)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	391,04	24,44
14.	*R13: Bălți – Gura Camencii (km 1-km 41)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	496,00	31,00
15.	M14: Bălți – Bravicea (km 725 – km 806)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	651,84	40,74

16.	*R34: Hîncești – Leova – Cahul – Slobozia Mare	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	1248,00	78,00
17.	R1: Ungheni – Sculeni (km 105 – km 127)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	85,76	5,36
18.	R2: Chișinău – Anenii Noi (km 5 – km 34)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	224,00	14,00
19.	M3: Chișinău – Porumbrei (km 0 – km 34)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	316,96	19,81
20.	R37: Ceadăr-Lunga – Comrat (km 5 – km 36)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	269,60	16,85
21.	R20: Rezina – Orhei – Călărași, (km 0 – km 112)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	608,00	38,00
22.	R26: Căușeni – Cimișlia (km 27 – km 95)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	373,92	23,37
23.	R7: Soroca – Rîșcani (km 13 – km 62)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	469,6	29,35
24.	M21: Chișinău – Dubăsari (km15 – km 42)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	187,84	11,74
25.	R38: Balabani – Cahul (km 34 – km 71)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	290,40	18,15
26.	*R3: Chișinău – Hîncești – Cimișlia – Basarabeasca (km 30 – km 70)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	384,00	24,00
27.	M14: Edineț – Bălți (km 655 – km 725)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	928,00	58,00
28.	M14: Criva – Edineț (km 591 – km 655)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	688,00	43,00
29.	R30: Anenii Noi – Ștefan Vodă, (km20 – km 29, km 33 – km 37, km 46 – km 50)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	155,04	9,69
30.	R30: drumul de ocolire a s.Grigrorievca	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor	74,72	4,67

			și Infrastructurii Drumurilor		
31.	M14: Chișinău – Gura Bîcului (km 856 – km 911)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	464,48	29,03
32.	R30: Anenii Noi – Ștefan Vodă, (km 0 – km 12)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	100,00	6,25
33.	R30: drumul de ocolire a s.Troița Noua	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	70,40	4,40
34.	R30: drumul de ocolire a or.Căușeni	Construcție nouă	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	94,72	5,92
35.	R26: Căușeni – Cimișlia, (km 95 – km 107)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	56,00	3,50
36.	R9: Arionești – Otaci (km 31 – km 41)	Reabilitare	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	45,92	2,87
37.	R47: Cimișlia – Sărata Nouă (km 0 – km 40)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	320,00	20,00
38.	R13: Gura Camencii – Rezina (km 41 – km 98)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	388,00	24,25
39.	R36: Ceadâr-Lunga – Comrat (km 39 – km 725)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	188,00	11,75
40.	R46: Pleșeni – Iargara (km 0 – km 10)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	81,60	5,10
41.	R8: Otaci – Edineț (km 0 – km 56)	Reabilitare	Trade and Transport Facilitation Assessment	441,60	27,60

* Tronsoanele rutiere care necesară reabilitare conform stării suprafeței de rulare (IRI) și a ratei interne de rentabilitate (RIR) și care au fost propuse pentru finanțare de către Guvernul Republicii Moldova Băncii Europene de Investiții și Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare.

Eșalonarea proiectelor feroviare

1.	Modernizarea motoarelor diesel	Modernizare	ÎS “Calea Ferată din Moldova”	560,00	35,00
2.	Modernizarea locomotivelor seria CME-3 și seria TE10M	Modernizare	ÎS “Calea Ferată din Moldova”	1664,00	104,00

3.	Sectorul de cale ferată Cahul – Giurgiulești	Finalizarea construcției	ÎS “Calea Ferată din Moldova”	320,00	20,00
4.	Reparația capitală a căii ferate	Reparația capitală	ÎS “Calea Ferată din Moldova”	1248,00	78,00
5.	Terminalul de transbordare Ungheni	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	320,00	20,00
6.	Instituirea unei companii naționale de vagoane	Material rulant	Trade and Transport Facilitation Assessment	240,00	15,00
7.	Departamentul Servicii Intermodale	Platforme pentru containere	Trade and Transport Facilitation Assessment	32,00	2,00
8.	Achiziționarea vagoanelor de pasageri	Achiziționare	ÎS “Calea Ferată din Moldova”	2960,00	185,00
9.	Achiziționarea de mașini pentru executarea lucrărilor de întreținere a căii	Achiziționare	ÎS “Calea Ferată din Moldova”	176,00	11,00
10.	Construcția accesului feroviar la Centrul logistic multimodal din Chișinău	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	32,00	2,00

Eșalonarea proiectelor vamale și logistice

1.	Sistem Electronic "Ghișeu Unic" si Noul Sistem Computerizat de Tranzit (NCTS)	Instalarea/adoptarea hardware/software	Trade and Transport Facilitation Assessment	64,00	4,00
2.	Punctul de trecere a frontierei Leușeni	Supralărgirea drumului de acces de la 1 la 3 benzi, instalarea sistemului de scanare staționar	Trade and Transport Facilitation Assessment	96,00	6,00
3.	Postul intern vamal nou Chișinău	Construcție nouă cu amplasare diferită	Trade and Transport Facilitation Assessment	185,44	11,59
4.	Punctul de trecere a frontierei Palanca	Supralărgirea drumului de acces de la 1 la 3 benzi, instalarea sistemului de scanare staționar	Trade and Transport Facilitation Assessment	181,16	11,51
5.	Punctul de trecere a frontierei Unguri	Construcția noului punct de trecere a frontierei și a drumului de acces spre el	Trade and Transport Facilitation Assessment	576,00	36,00
6.	Punctul de trecere a frontierei Ungheni	Instalarea sistemului de scanare a vagoanelor marfare	Trade and Transport Facilitation Assessment	34,72	2,17

7.	Centrul logistic multimodal Chișinău	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	480,00	30,00
8.	Centrul logistic multimodal Mărculești	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	267,20	16,7

Eșalonarea proiectelor sectorului aviatic

1.	Modernizarea Aeroportului Internațional Chișinău	Extinderea terminalului de pasageri	Trade and Transport Facilitation Assessment	848,00	53,00
2.	Terminalul de mărfuri Chișinău	Construcție nouă	Trade and Transport Facilitation Assessment	32,00	2,00

Eșalonarea proiectelor sectorului naval

1.	Proiectarea și construirea stației de preluare a deșeurilor de la bordul navelor cu prelucrarea și utilizarea acestora	Proiectare, construcție și utilare	Trade and Transport Facilitation Assessment	Conform proiectului
2.	Reactivarea transportului naval pe râurile Nistru și Prut	Elaborarea studiului de fezabilitate și proiectului, lucrări de asigurare a navigației în condiții de siguranță (curățirea albiei, instalarea semnalizării, lucrări de amenajare a cheurilor etc.)	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor	Conform proiectului

Hotărârile Guvernului

827/28.10.2013 Hotărâre cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022 //Monitorul Oficial 243-247/933, 01.11.2013