

# CONCEPTUL DE DEZVOLTARE DURABILĂ A TRANSPORTULUI IN R. MOLDOVA

**Autori: lector univ. Garștea, Nina Postolachi Cristina**

Universitatea Tehnică a Moldovei

**Abstract:** *Conceptul de dezvoltare durabilă desemnează totalitatea formelor și metodelor de dezvoltare socio-economică, al căror fundament îl reprezintă în primul rând asigurarea unui echilibru între sistemele socio-economice și elementele capitalului natural. Conceptul a fost legat inițial de problemele de mediu și de criza resurselor naturale, în special a celor legate de energie de acum 30 de ani. Transportul durabil reprezintă un sistem complex destinat să asigure necesitățile de mobilitate pentru generațiile actuale fără a deteriora factorii de mediu și sănătate. Prin eficientizarea consumurilor energetice și materiale, el trebuie să facă posibilă satisfacerea în condiții optime, din perspectivă economico-ecologico-socială, a necesității de mobilitate pentru generațiile următoare.*

**Cuvinte cheie:** *transportul durabil, dezvoltare, progres, economie durabilă, politica de stat, tehnologii, infrastructură.*

Prin transport durabil înțelegem un sistem complex destinat să asigure necesitățile de mobilitate pentru generațiile actuale fără a deteriora factorii de mediu și sănătate. Prin eficientizarea consumurilor energetice și materiale, el trebuie să facă posibilă satisfacerea în condiții optime, din perspectivă economico-ecologico-socială, a necesității de mobilitate pentru generațiile următoare. Mulți ani la rând industria era considerată principala sursă de poluare a planetei, însă odată cu dezvoltarea accelerată a transporturilor și, în special, odată cu dezvoltarea accelerată a industriei producătoare de mașini, transportul a devenit principala sursă de poluare a mediului și de asemenea un pericol pentru sănătatea umană.

Din această cauză în ziua de astăzi nu se mai pot face proiecte de dezvoltare a infrastructurii de transport care să nu ia în considerare dezvoltarea durabilă. Deși sunt mulți cei care cred că pentru a avea un sistem de transport cât mai prietenos cu mediul și cât mai puțin poluant sunt necesare cheltuieli mari atât pentru implementare cât și pentru întreținere. Însă transportul durabil este absolut fezabil economic.

Promovarea și dezvoltarea transportului durabil, constituie un factor de acțiune asupra tuturor domeniilor sociale și nu în ultimul rând – influența calității prestării serviciilor de transport asupra nivelului cererii în prestarea unor asemenea servicii. Însăși noțiunea de dezvoltare durabilă semnifică procesul de dezvoltare ce acoperă necesitățile actuale existente în societate, fără a influența capacitatea generațiilor viitoare de a și le acoperi pe ale lor.

Sistemele durabile de transport măresc coeziunea socială, reduc problemele de mediu și ajută în crearea unei economii mai eficiente și la creșterea calității vieții. Transportul reprezintă un factor important în dezvoltarea social-economică a unui stat, care însă dacă nu este dezvoltat în mod durabil impune costuri semnificative pentru societate în ceea ce privește impactul asupra mediului și sănătății.

Un raport al Agenției Europene de Mediu arată că principala provocare în această direcție pentru noile State Membre și țările în curs de aderare este menținerea avantajului pe care îl au privind unele aspecte ale transportului și mediului în comparație cu Uniunea Europeană și în același timp satisfacerea necesităților de creștere a nivelului de trai și de mobilitate [191]. (terra@newsys.ro)

Un sistem de transport durabil se realizează, în principal, prin moduri de transport nepoluante sau care au un impact scăzut asupra mediului și sănătății, prin creșterea eficienței energetice a carburanților și scăderea consumului de carburanți, prin scăderea consumului de carburanți proveniți din resurse neregenerabile și scăderea continuă a deșeurilor solide și lichide rezultate în urma construcției, întreținerii și abandonării mijloacelor de transport.

Principalele instrumente economice ce pot fi utilizate în acest scop sunt taxele, impozitele și autorizațiile. Astfel, se pot obține reducerea utilizării mijloacelor de transport poluante, diminuarea consumurilor energetice, eficientizarea activităților de transport, redistribuirea echitabilă a veniturilor între societate și transportatori și reorientarea modului de satisfacere a activităților de transport. Trebuie să analizăm o serie de aspecte prin care transportatorii provoacă daune unor factori neimplicați în activitatea de transport, fără să se achite vreo compensație celor afectați. Acestea se numesc externalități și pot fi: poluarea chimică, efectul de încălzire a planetei, poluarea fonică, vibrațiile, scăderea vizibilității, deteriorarea infrastructurii, ambuteiajele, accidentele de circulație, utilizarea de resurse energetice nerecuperabile, pierderea de spațiu prin ocuparea de către infrastructură și, în final, scăderea calității vieții.

Deși transportul rutier de marfă în ultimele decenii, s-a bucurat de o ascensiune masivă, cu un volum mai mare decât orice alt mod de transport, aducând prosperitate celor din această industrie, această creștere are, însă, este însoțită și de câteva probleme care include în sine factorilor nominalizați anterior, și anume:

- a) *creșterea emisiilor de substanțe poluante și gaze cu efect de seră*
- b) *poluarea fonică*
- c) *creșterea numărului de accidente și a victimelor acestora*
- d) *costuri mai mari pentru întreținerea și reparațiile infrastructurii rutiere cauzate de autocamioane, care plătesc pentru o parte dar nu toate daunele pe care le cauzează.*

Transportul rutier de marfă a crescut tocmai datorită faptului că nu trebuie să plătească toate costurile activității sale. Taxarea transporturilor este o măsură eficientă pentru îndeplinirea obiectivelor internaționale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, pentru reducerea poluării aerului și a poluării fonice și pentru creșterea siguranței. Scopul taxării este îmbunătățirea performanțelor economiei și creșterea calității mediului, nu desfășurarea unui exercițiu academic de economie a transporturilor.

În literatura de specialitate se consideră că din punct de vedere a posibilităților și riscurilor din partea mediului extern, precum și punctele tari sau vulnerabile ale sistemului de transport, dezvoltarea economiei statului asupra exportului de mărfuri, este determinată de:

### ***1. Factori subiectivi, în care se includ:***

**a) factorul uman (resursele de muncă).**

Unul dintre argumentele cele mai invocate și totodată disputate, pe care teoriile creșterii și dezvoltării economice le așează la baza recentelor modele ale politicilor de gestiune a piețelor muncii și educației, îl reprezintă investițiile în formarea capitalului uman – parte componentă a avuției naționale, care reprezintă elementul cel mai important, întrucât în măsura în care nu intervin factorii obiectivi, este responsabil de orice progress sau regres atât în economie cât și în legislație. Un stat poate să dispună de bază tehnico-materială performantă, însă aceasta poate deveni deseori inutilă dacă nu poate fi utilizată și întreținută eficient numai de către lucrători calificați și bine pregătiți. În procesul ascensiunii atât pe plan economic cât și legislativ, factorul uman intervine prin sporirea volumului muncii prestate, precum și a calității acesteia, exprimată sintetic prin productivitatea muncii. Acesta este determinat de cunoștințele profesionale, deprinderile, abilitățile, disciplina și de sănătatea care pot conduce orice persoană la sporirea capacității sale creatoare și, implicit, a veniturilor previzionate a se obține în viitor, fie ca o capacitate a oamenilor de a produce în mod eficient bunuri și servicii.

Din punct de vedere teoretic sporirea ratei ocupării prin crearea de noi locuri de munca, favorizează creșterea economică și astfel extinderea ocupării devine o consecință și nu o premisă, a procesului creșterii economice.

**b) factorul material**

Include toate resursele materiale, mijloacele de transport în cumul cu sursele necesare de întreținere a acestora, echipamentele de producție acumulate, alte resurse naturale care obiectul exportului cum sunt: zăcămintele de petrol și gaze naturale, pădurile, apa și resursele minerale.

**c) Formarea de capital**

Cel de-al treilea factor determinant al dezvoltării economice, constă în proiecte de mare amploare (construcția de șosele, canale de irigații și căi navigabile) care urmează a fi realizate pentru ca activitatea economică cât și cea comercială să se poată desfășura.

**d) factorul informațional-tehnologic (Tehnologia).**

Dezvoltarea economică nu este un simplu proces repetitiv de adăugare de noi fabrici și lucrători asemănători celor deja existenți, ci un șir nesfârșit de invenții și salturi tehnice care au dus la o îmbunătățire a posibilităților de producție. Cele mai semnificative progrese tehnologice se înregistrează în domeniul electronicii și calculatoarelor.

**2. Factori obiectivi** sunt factorii a căror existență sau inexistență nu este condiționată de voința sau decizia statului, societății sau a omului. Interdependența existentă între dezvoltarea economiei statului cu exportul este evidentă, întrucât anume nivelul de dezvoltare a economiei statului determină volumul exportului [198, p.24].

**a) Legislația în vigoare.**

Legislația în domeniul transportului înglobează totalitatea actelor normative și legislative care reglementează activitatea de transport, încheierea, executarea și întreruperea raporturilor juridice de transport. În literatura de specialitate, dezvoltării economice și calității legislației existente în stat i se acordă o atenție deosebită, deoarece bunăstarea generală a societății depinde de nivelul acestora.

Dezvoltarea economică în cumul cu perfecțiunea legislației, este dorită în orice țară, întrucât acestea asigură populației certitudine în procesul încheierii de contracte economice în temeiul cărora persoanele fizice și juridice devin consumatori ai serviciilor prestate, fapt ce duce astfel la îmbunătățirea reală a standardelor de viață.

În cadrul analizei legislației în domeniul transportului au fost constatate o serie de discrepanțe majore cât și omisiuni. În prezent, Codul Transporturilor Auto, aprobat prin legea nr. 116-XIV din 29.07.1998, nu corespunde necesităților actuale domeniului, dar nici principiilor de bază de reglementare a activității de întreprinzător Legea nr. 235-XVI din 20.07.2006 [10]. Cadrul legal de reglementare a domeniului transporturilor auto nu încorporează în lege normele materiale și procedurale de inițiere, desfășurare, lichidare, dar și control a afacerii, acestea fiind reglementate prin hotărâri de Guvern și ordine ale Ministrului. Astfel, organizarea transportului de călători și bagaje este efectuată în baza Hotărârii Guvernului nr. 854 din 28.06.2007, cu privire la Regulamentul privind transportul de călători și bagaje în timp ce condițiile de licențiere a domeniului transporturilor auto de călători nu sunt stipulate în nici un act legislativ.

Transportul în economia statului ocupă un rol esențial, deoarece fără acesta, nu este posibilă realizarea cărorva activități în orice domeniu. În Republica Moldova regimul juridic al fiecărui mod de transport este reglementat prin acte normative. Întreaga legislație a RM care reglementează ramura transportului se divizează în două mari categorii: în prima categorie intră toate actele normative care conțin reglementări generale despre transport, cum ar fi –Constituția RM și Codul civil al RM; în a doua categorie, sunt incorporate majoritatea normelor legislației în vigoare care reglementează toate tipurile de transport.

#### ***b) Poluarea aerului.***

O reformă de taxare a transporturilor trebuie să reflecte necesitatea de reducere a volumului transporturilor; acest fapt poate fi realizat prin creșterea costului utilizării infrastructurii și prin a face utilizatorul/poluatorul să plătească. Creșterea costurilor modurilor de transport nedurabil într-o proporție mai mare decât ale celor mai puțin poluante va duce la o creștere a performanței întregului sector. Pentru a facilita această echilibrare, veniturile din taxele diferențiate pe baza impactului asupra mediului ale diferitelor moduri de transport trebuie folosite pentru a promova modurile de transport mai puțin poluante. Într-o societate foarte mobilă, fezabilitatea restricționării utilizării modurilor nedurabile de transport este în funcție de furnizarea unor moduri de transport mai puțin poluante. Emisiile de substanțe poluante, precum oxizi de azot, hidrocarburi, monoxid de carbon, pulberi cauzează sau exacerbează o serie de probleme de sănătate. În cadrul impactului asupra sănătății atribuit traficului se numără incidența mai mare a cancerului și bolilor de inimă, a problemelor respiratorii și a gravității acestora. Îmbunătățirile tehnologice, ce au redus nivelul emisiilor, au fost compensate de o creștere a traficului, astfel încât emisiile sunt încă în creștere.

#### ***c) Poluarea fonică.***

Mai mult de 10% din emisiile de dioxid de carbon provin în UE din traficul rutier din zonele urbane. Circa 65% din populația Uniunii Europene este expusă la nivele inacceptabil de înalte de zgomot - în cea mai mare parte produs de traficul urban. Deși zgomotul afectează indivizii în moduri diferite, cauzează atât disconfort cât și probleme de sănătate. Efectele asupra stării fizice și psihice includ: un ritm cardiac mai înalt (și deci risc mai mare de boli cardio-vasculare), dereglări psihice și nivel mai

mare de stres, dereglări de somn, probleme cognitive, de înțelegere și concentrare pentru copii, iar la nivele foarte înalte de zgomot, probleme auditive.

#### ***d) Instabilitatea valutei.***

Instabilitatea valutei are un impact puternic atât asupra comerțului interior cât și cel exterior. Astfel în cazul încheierii de tranzacții la un anumit nivel al ratei de schimb a valutei, în momentul în care ultima decalează, au de suferit contractanții, suportând enorme pierderi financiare (care se cuantifică în dependență de valoarea tranzacției). Acest fenomen afectează în primul rând și bugetul de stat în orice situație, în consecință fiind afectat produsul intern brut al țării.

#### ***g) Criza economică.***

Realitatea economică denotă că situația de criză în Republica Moldova este cauzată, în primul rând, de acțiunile factorilor externi. Din aceste considerente nu e posibil a conta pe faptul ieșirii totale de sub influența lor. Mai mult decât atât, o ameliorare substanțială va surveni doar după ieșirea economiei mondiale din starea de recesiune și, în primul rând, a partenerilor economici principali ai Republicii Moldova. În viziunea experților, în vederea atenuării efectelor negative ale acestui fenomen urmează a fi direcționat spre soluționarea celor mai acute probleme, prin realizarea următoarelor acțiuni prioritare:

##### ***➤ Optimizarea cheltuielilor bugetare***

E necesar, în regim de urgență, de a revedea bugetul, reducând cheltuielile neproductive (reparații/ construcții noi ale obiectelor administrative, procurarea transportului auto și a utilajului destinat structurilor administrative etc.). Prioritate necesită să obțină cheltuielile de stat, orientate la crearea locurilor noi de muncă (în primul rând, pentru migrații întorși în țară), la majorarea investițiilor statului, destinate edificării obiectelor de infrastructură la periferie ș.a.

##### ***➤ Asigurarea veniturilor suplimentare la buget, ce ar compensa pierderile de la reducerea importului și a producerii interne***

Ar fi oportună revenirea treptată la sistemul progresiv de impozitare a veniturilor persoanelor juridice și fizice, ce ar corespunde conceptului de stat social orientat. În calitate de prim pas spre aceasta, e necesar a renunța la cota nulă pe venit pentru persoane juridice, înlocuind-o cu un impozit unic de 10%. Pentru persoanele fizice, cel puțin până la finele anului 2009, trebuie menținut sistemul actual de impozitare în trepte. În scopul asigurării veniturilor suplimentare la buget, ar fi binevenit a crește temporar taxele de import la anumite mărfuri, care se produc în cantități suficiente în Moldova, de a majora cota accizelor în vigoare la produsele de tutungerie, alcool, cât și a introduce accize noi la mărfuri de uz limitat.

##### ***➤ Diminuarea poverii fiscale și stimularea consumului***

E necesar a reduce cota TVA până la 18%. Pierderile inițiale la buget de la măsura respectivă trebuie să fie rapid compensate de pe urma creșterii consumului și a circulației bunurilor, cât și a veniturilor suplimentare, obținute în urma activităților, expuse în punctul precedent. Micșorarea, pentru angajatori, a cotei defalcărilor în bugetul asigurărilor sociale de la 23% la 20%, iar pentru salariați –

majorarea ei de la 6 la 9%, ar permite reducerea costurilor de producție și creșterea cointeresării lucrătorilor în direcția legalizării salariilor, în perspectivă contribuind la pensii mai mari.

➤ ***Asigurarea dezvoltării economice durabile.***

Principalul obiectiv strategic al statului este garantarea dezvoltării durabile și echilibrate a țării. Măsurile enumerate anterior asigură doar parțial soluționarea acestui obiectiv. Pentru atingerea integrală a obiectivului strategic, precum și pentru amplificarea „imunității” economiei naționale la eventuale viitoare crize regionale sau mondiale, programul de activitate al Guvernului e necesar să promoveze susținut:

- *aprofundarea reformei regulatorii, orientate la lichidarea barierelor pentru dezvoltarea afacerilor;*
- *continuarea reformei sistemului judiciar, orientată la creșterea gradului ei de competență și independență;*
- *activizarea politicii de stat, orientate la dezvoltarea componentei inovaționale a economiei, creșterii rolului cercetărilor științifice cu scopul de creare a noilor tehnologii și posibilități de producere.*

În elaborarea legislației privind protecția ecologică a mediului contra efectelor produse de transport, legiuitorul s-a bazat pe următoarele principii:

- ❖ ***Principiul democratizării*** – presupune o extinderea accesului la informații pentru populație și implicarea acestuia în procesul de luare a deciziilor;
- ❖ ***Principiul în conformitate cu care “plătește poluatorul și beneficiarul de resurse naturale”;***
- ❖ ***Principiul cooperării internaționale*** - fiind esențialul, în condițiile în care Republica Moldova tinde spre integrarea în Uniunea Europeană. Bazele politicii de mediu au fost puse în actele legislative și normative elaborate pe parcursul ultimilor 15 ani cum sunt: concepțiile, strategiile, programele și planurile de acțiuni în domeniul protecției mediului înconjurător, acorduri și tratate internaționale de mediu la care a aderat RM.

***Concluzie:***

Cu prilejul acestor manifestări a reieșit în mod clar dimensiunea socială a transportului durabil. La început, activitățile privind transportul durabil au fost realizate de ingineri, pe principiul că orice reducere a emisiilor produse de automobile este dezvoltare durabilă. Ulterior au fost introduse noi interpretări ale durabilității, ajungându-se la durabilitatea cuprinzătoare, rezultată ca o combinație a mai multor dimensiuni ale dezvoltării durabile – în prima etapă mediul, apoi mediu-economie și în final mediu-economie-social.

***Bibliografie***

1. <http://dsd.utcb.ro/teze/Dragulet%20Razvan-Laurentiu%20-%20Rezumat.pdf>
2. <http://www.unitbv.ro/Portals/31/Sustineri%20de%20doctorat/Rezumate/PopaVirgil.pdf>
3. [http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Managementul%20viteze\\_Romanian.pdf](http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Managementul%20viteze_Romanian.pdf)
4. <http://newpartsauto.wordpress.com/2013/03/27/cauzele-si-mecanismele-produserii-accidentelor-rutiere/>
5. <http://ro.scribd.com/doc/99165815/Conceptul-de-Dezvoltare-Durabila>