

# STAREA ACTUALĂ A TRANSPORTULUI NAVAL ÎN REPUBLICA MOLDOVA

**AutorI: Mihail RUSU, Dumitru CEBAN**

Universitatea Tehnică a Moldovei

***Abstract:** Concepția dezvoltării transportului naval în Republica Moldova determină criteriile generale de dezvoltare a acestuia, precum și scopurile și metodele de reglementare, avînd în vedere dezvoltarea țării și tendințele de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.*

***Cuvinte cheie:** transport naval, port, probleme, soluții*

## **1. Starea actuală a transportului naval și problemele cu care acesta se confruntă în Republica Moldova**

Transportul naval intern în Republica Moldova, în ultimele două decenii, a suferit o serie de restructurări. Conflictul armat din regiunea de est a țării a cauzat ramurii transportului naval o criză considerabilă. Principalele porturi (Portul fluvial Bender, Portul fluvial Rîbnița) și un număr esențial al mijloacelor plutitoare au trecut sub jurisdicția regimului transnistrean, ulterior, o parte din acestea fiind vîndute sau transmise la fier uzat. În Republica Moldova, prin diligența întreprinderilor din acest sector s-a depus un efort maxim în vederea păstrării tehnicii rămase. La momentul de față, problemele majore cu care se confruntă ramura transportului naval, sînt determinate de următorii factori:

- a) starea tehnică învechită a mijloacelor plutitoare;
- b) starea economico-financiară dificilă a agenților economici care administrează flota și porturile;
- c) piața slab dezvoltată de prestare a serviciilor în domeniul transportului de mărfuri și călători.

Republica Moldova deține două căi navigabile interne de scurgere liberă (rîurile Nistru și Prut) care sunt, în conformitate cu Acordul european privind principalele căi navale interne de importanță internațională, încheiat la Geneva la 19 ianuarie 1996 (Hotărîrea Parlamentului nr.1431/24.12.97 pentru ratificarea Acordului european privind principalele căi navale interne de importanță internațională, Monitorul Oficial 5/17, 22.01.1998), clasificate drept căi de importanță internațională.

E 80 – 07 – rîul Prut, de la estuar pînă la or. Ungheni (407,0 km);

E 90 – 03 – rîul Nistru de la portul Belgorod-Dnestrovsk (Ucraina) pînă la portul Bender (228 km), incluzînd două porturi moldovenești de importanță internațională cu identificativul:

P 80 – 62 – portul Giurgiulești (133 km) în calitate de complex portuar în proces de construcție pe fluviul Dunărea, și P 90 – 03 – 02 – portul Bender (228,0 km) pe rîul Nistru. Totodată, Republica Moldova prin Portul Internațional Liber Giurgiulești, are ieșire directă la sectorul maritim al fluviului Dunărea, fapt ce permite dezvoltarea în perspectivă a transportului maritim internațional.

Rîurile Nistru și Prut la momentul actual sînt navigabile doar pe anumite sectoare, aceasta din considerentele nămolirii lor și neefectuării lucrărilor de menținere a adîncimilor garantate pentru efectuarea în siguranță a navigației. Din acest motiv, transportul naval se exploatează la un randament considerabil redus comparativ cu cel din perioada anilor '80, cînd prin intermediul transportului naval se efectuau transporturi de mărfuri și călători - pe rîul Nistru pînă la portul Belgorod-Dnestrovsk, după care mărfurile se transbordau pe nave maritime și se transportau pe căile maritime; iar pe rîul Prut pînă la Galați (România), portul Reni și Izmail (Ucraina).

Pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova este posibilă efectuarea transportului mărfurilor prin intermediul garniturilor compuse din remorchere-împingătoare și barje cu capacitatea de încărcare pînă la 1000 tone pe rîul Nistru și pînă la 600 tone pe rîul Prut. Flota care se exploatează pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova este în stare tehnică gravă, dat fiind faptul că toate unitățile și utilajele de reparație a mijloacelor plutitoare sunt sub jurisdicția regimului transnistrean. Dar, întreprinderile de stat și alți agenți economici, prin surse atrase cu forțele proprii, repară după posibilitate mijloacele plutitoare din dotare. Se simte lipsa unităților plutitoare noi, a utilajelor și construcțiilor hidrotehnice care va permite repararea permanentă a acestora.

Majoritatea agenților economici din domeniul transportului naval prestează servicii de transportare a pasagerilor (voiaje de agrement) în vecinătatea stațiilor turistice din localitatea Vadul-lui-Vodă. Alți agenți economici, ce prestează servicii în domeniul transportării mărfurilor prin intermediul transportului naval, nu

dispun de mijloace plutitoare proprii ci arendează aceste mijloace, din aceste considerente, ei nu pot asigura eficacitatea în desfășurarea acestei activități și să corespundă cerințelor standardelor moderne, totodată, nu permite acestora răsculpărarea investițiilor efectuate în acest sector și limitează posibilitatea modernizării flotei. Funcționarea acestor agenți economici cu puterea scăzută de investiții nu permite dezvoltarea ramurii și procurarea mijloacelor plutitoare, creînd un dezechilibru în planurile tarifare pentru prestarea serviciilor în transportul naval.

În Republica Moldova la momentul actual există un port maritim și 4 porturi fluviale:

- a) Portul Internațional Liber Giurgiulești – pe sectorul maritim al Dunării;
- b) Portul Ungheni – amplasat pe r. Prut, administrat de Întreprinderea de Stat „Portul Fluvial Ungheni”;
- c) Portul Fluvial Bender – pe r. Nistru;
- d) Portul Fluvial Rîbnița – pe r. Nistru
- e) Raionul de mărfuri Varnița – pe r. Nistru.

Dezvoltarea activităților în domeniul transportului naval va fi doar cu efect temporar, în condiția dacă nu vor fi realizate următoarele acțiuni și nu vor fi soluționate următoarele probleme cu care se confruntă transportul naval azi:

a) finanțarea mică a menținerii căilor navigabile interne în conformitate cu cerințele pentru asigurarea securității navigației și funcționarea adecvată a construcțiilor hidrotehnice;

b) lipsa mijloacelor plutitoare noi și moderne;

c) lipsa mijloacelor de încărcare/descărcare plutitoare și dotării porturilor cu astfel de mijloace portuare;

d) lipsa investițiilor în organizațiile ce prestează servicii în domeniul transportului naval, ce vor permite modernizarea mijloacelor fixe;

e) nivelul mic de conlucrare cu alte tipuri de transport, organizarea la nivel redus a transportului intermodal, fapt ce lipsește transportul naval de o cantitate substanțială de mărfuri;

f) lipsa rețelei logistice din componente de transport, depozitare și comercializare;

g) reglementarea normativă caducă, cît și racordarea actelor normative existente la standardele europene.

Soluționarea problemelor enumerate va permite reanimarea transportului naval și crearea unui sistem intermodal de transport convenabil din punct de vedere economic. Totodată, încheierea acordurilor bilaterale cu țările vecine în privința navigației pe căile navigabile interne va permite mărirea importului/exportului mărfurilor.

## **2. Scopurile și principiile dezvoltării transportului naval**

Scopul principal al dezvoltării transportului naval este modificarea acestuia prin adaptarea la cerințele și exigențele impuse de modernizare, eficientizare cît și racordarea acestuia în cadrul complexului integral al ramurii de transport. Atingerea scopurilor propuse, necesită din partea organelor de stat și a agenților economici care activează în ramura transportului naval, o conlucrare și interacțiune pentru soluționarea acestora prin intermediul a două direcții principale:

a) crearea condițiilor pentru funcționarea eficientă a transportului naval și sporirii capacității de concurență a agenților economici din ramură;

b) dezvoltarea și lărgirea piețelor de desfacere a serviciilor de transport, prestate de transportul naval.

Principalele scopuri și principii pentru îmbunătățirea capacității de concurență a ramurii sunt:

1) îmbunătățirea condițiilor de navigație pe căile navigabile interne, avînd în vedere perspectiva de dezvoltare a pieții de desfacere a serviciilor transportului naval intern și sporirii cerințelor securității, inclusiv:

a) reamenajarea căilor navigabile interne și îmbunătățirea parametrilor de exploatare a construcțiilor hidrotehnice;

b) majorarea lungimii căilor navigabile interne cu adîncimile garantate a șenalului și semnalizării acestora;

d) modernizarea flotei tehnice și majorării intensității utilizării acestora în scopul îmbunătățirii parametrilor căilor navigabile;

e) dezvoltarea infrastructurii căilor navigabile interne pentru asigurarea transporturilor pe coridoarele internaționale de transport și dezvoltarea turismului, sporturilor acvatice și condițiilor de agrement;

2) dezvoltarea flotei de transport în conformitate cu cerințele pieții de desfășurare, inclusiv:

a) efectuarea renovării navelor, reparării și modernizării flotei la șantierele navale;

b) suplinirea flotei prin procurarea navelor noi și moderne;

- 3) reconstrucția porturilor și reformarea activităților portuare, inclusiv:
- a) îmbunătățirea stării tehnice a cheurilor în porturi;
  - b) dotarea, modernizarea și înlocuirea mijloacelor de transbordare învechite și altor mijloace tehnice și echipamente;
  - d) repararea și asigurarea căilor de acces auto și feroviare la cheuri;
- 4) dezvoltarea întreprinderilor din ramură prin atragerea investițiilor, sporirii eficacității lucrărilor, prin reformarea și integrarea acestora în scopul creării întreprinderilor puternice pe piața de prestare a serviciilor în domeniul transportului naval;
- 5) dezvoltarea interacțiunii cu alte tipuri de transport, prin introducerea noilor scheme logistice și tehnologii de organizare a procesului de transport, în primul rând transportărilor intermodale;
- 6) asigurarea securității navigației pe căile navigabile interne, inclusiv securitatea ecologică, prin intermediul:

### 3. Metodele și mecanismele dezvoltării transportului naval intern

Politica de stat în ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de navigație pe căile navigabile interne, menținerea și reconstrucția instalațiilor hidrotehnice este determinată de faptul că instalațiile hidrotehnice și căile navigabile interne se află în proprietatea publică a statului. Având în vedere faptul că întreprinderile care își desfășoară activitatea în ramura transportului naval intern sînt finanțate din bugetul de stat, iar posibilitatea finanțării lor este limitată, este rezonabilă analiza implicării investitorilor utilizatori ai transportului naval, care sunt interesați în procesul de reconstruire și reamenajare a căilor navigabile interne și a instalațiilor hidrotehnice. La fel, este necesar de atras credite și granturi de la instituțiile financiare internaționale, pentru facilitarea implementării scopurilor propuse pentru dezvoltarea transportului naval intern.

În procesul de reînnoire a flotei trebuie să se țină cont de faptul că majoritatea unităților care fac parte din flota tehnică și de transportare a mărfurilor sunt în proprietatea statului, dar cele de transport al pasagerilor, majoritatea sunt în proprietatea agenților economici privați. Reieșind din acest fapt, reînnoirea flotei tehnice și de transport a mărfurilor este posibil de efectuat nu numai din contul mijloacelor financiare din bugetul de stat, cît și prin mijloacele atrase ale investitorilor. La fel, mijloacele plutitoare care pot fi restabilite vor fi reparate la șantierele navale cu mărirea perioadei de exploatare a acestora. În ceea ce privește construcția și modernizarea mijloacelor plutitoare care transportă pasageri, se va efectua în majoritate de către armatorii privați sau prin atragerea de către aceștea a creditelor comerciale.

Mecanismul care ar facilita dezvoltarea porturilor amplasate pe r. Prut și r. Nistru este înlocuirea instalațiile de încărcare – descărcare, care în prezent sînt învechite și inoperabile. Dezvoltarea infrastructurii porturilor este posibil de efectuat majoritar din contul investitorilor privați, statul depunîndu-și diligența maximă în atragerea a astfel de investiții.

Un rol esențial în soluționarea acestor întrebări poate avea intrarea în vigoare a actelor normative care reglementează efectuarea transportării mixte și combinate. În acest sens, dar și pentru reglementarea în complex a mecanismelor și metodelor de administrare a transportului naval intern este elaborat Codul transportului naval intern.

Direcția strategică de dezvoltare a transportului internațional ar fi integrarea căilor navigabile interne ale Republicii Moldova în sistemul internațional de transport. Mecanismul principal în acest domeniu este crearea unei baze normative pentru organizarea transporturilor pe coridoarele internaționale de transport.

În scopul realizării dezvoltării transporturilor turistice, se propune modernizarea navelor de pasageri în scopul sporirii nivelului de confort ale acestora, creării infrastructurii și mărirea calității serviciilor prestate la bordul navelor. Se preconizează elaborarea proiectelor și susținerea construcției navelor de pasageri de tip mixt (rîu-mare), navelor de croazieră pentru un număr de pasageri mai redus dar cu nivel sporit de confortabilitate, linii de transport de pasageri între localități în schimbul unităților plutitoare care sînt moral uzate.

Este necesar de realizat măsurile de pregătire a cadrelor calificate pe specialitate, organizarea cadrelor în direcțiile noi în conformitate cu prioritățile dezvoltării transportului naval intern, creării complexelor de studiu ramurale, lărgirii cercetărilor științifice. Nu mai puțin important fiind politica de studiu a cadrelor în ramură prin crearea condițiilor de sistematizare a lor și crearea locurilor de muncă.

#### 4. Aspectele regionale de dezvoltare a transportului naval intern

Funcționarea și dezvoltarea transportului naval intern în calitate de ramură a transportului în general în Republica Moldova, trebuie să faciliteze formarea și consolidarea bazei economice pentru dezvoltarea social-economică a regiunilor în care sînt amplasate întreprinderile de administrare a anumitor sectoare a căilor navigabile interne.

Regiunea de Sud, în perspectiva dezvoltării activității Portului Internațional Liber Giurgiulești și a investițiilor din partea agenților economici atît naționali cît și străini în construcția cheurilor pentru prelucrarea navelor de dimensiuni mai mici și amenajarea șenalului navigabil al râului Prut, va duce la majorarea fluxului de mărfuri transportate.

În regiunea nord-est, pe râul Nistru, dezvoltarea va fi generată prin transportarea călătorilor și autovehiculelor din Republica Moldova și Ucraina, cît și transportarea materialelor de construcție de la cariera de granit și pietriș din Cosăuți.

În regiunea de est, pe r. Nistru, în perspectiva navigabilității râului, se va efectua transportarea mărfurilor generale pînă la portul Belgorod-Dnestrovck (Ucraina) și efectuarea voiajelor turistice în stațiunile Mării Negre, pînă în Sergheievca și Zatoca (Ucraina).

#### 5. Efectele așteptate din realizarea măsurilor propuse

Evoluția preconizată în prezenta Concepție a dezvoltării transportului naval intern va asigura transformarea lui într-o ramură de transport stabilă și funcțională. Căile navale, flota, porturile, companiile navale vor dobîndi o calitate nouă. Se va mări eficacitatea lucrului lor și va apărea capacitatea de realizare a priorităților în interesele dezvoltării economiei Republicii Moldova, priorități caracteristice ramurii transportului naval intern.

Sporirea cererii prognozată la serviciile transportului pe căile navigabile interne va fi efectuată prioritar de către companii navale eficiente și care ar putea să creeze o bună concurență atît la nivel intern, cît și pe plan naval internațional. Eficacitatea și rentabilitatea sporită a activității companiilor navale, a porturilor și altor subiecți implicați în transportul naval intern va permite creșterea potențialului ramurii și din aceste considerente, va putea să asigure procesul de înnoire a fondurilor de bază.

Realizarea măsurilor propuse va permite:

- a) Asigurarea integrării în cadrul transportului naval intern a sistemelor internaționale de comunicații;
- b) Mărirea nivelului de securitate a navigației pe căile navigabile interne;
- c) Optimizarea cheltuielilor din bugetul de stat pentru întreținerea căilor navigabile interne și instalațiilor hidrotehnice;
- d) Sporirea eficacității administrării patrimoniului de stat;
- e) Îmbunătățirea nivelului calității serviciilor prestate în domeniul transportului naval.

#### Bibliografie

1. [www.statistica.md](http://www.statistica.md)
2. [www.at.gov.md](http://www.at.gov.md)
3. Gheorghe Ion, *Managementul Transporturilor*. Editura Eficient, București 2001
4. Culegeri de acte normative privind statistica pietei de transport