

Aprobată  
prin Hotărîrea Guvernului nr.85  
din 1 februarie 2008

## **STRATEGIA infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017**

### **I. INTRODUCERE**

1. Strategia infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017 (în continuare - Strategie) este elaborată în urma analizei situației curente în sectorul transportului rutier, feroviar și urban.

Prezenta Strategie nu include rețeaua rutieră și a căilor ferate din zona Transnistreană a Republicii Moldova din lipsa informației actualizate necesare. Odată cu obținerea datelor privind traficul și starea tehnică a drumurilor din această regiune Strategia va fi completată.

2. Strategia este elaborată în deplină concordanță cu planul general de activitate a Guvernului și Strategiei naționale de dezvoltare pe anii 2008-2011, care este o continuare a SCERS și în care creșterea economică și reducerea sărăciei rămân a fi obiectivele-cheie pentru viitorul apropiat.

3. Strategia descrie situația curentă în domeniu și definește obiectivele, acțiunile și măsurile necesare, în scopul abordării și soluționării problemelor existente, conform direcțiilor strategice stabilite de Guvern, inclusiv în Planul de Acțiuni Republica Moldova – Uniunea Europeană, prin implementarea Acordului de finanțare (Proiectul de Susținere a Programului în sectorul Drumurilor), încheiat între Republica Moldova și Asociația Internațională pentru Dezvoltare.

### **II. SITUAȚIA CURENTĂ ȘI TENDINȚE GENERALE**

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

5. Această caracteristică a Băncii Mondiale este valabilă și în prezent. Procesul de deteriorare a continuat, atingând un nivel de peste 90% din rețeaua

rutieră națională care necesită, după caz, reparații urgente (în termen scurt) sau reabilitare.

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

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

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

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

|                                   | 1995 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| PIB                               | 16   | 104  | 100  | 102  | 108  | 117  | 124  | 134  | 144  | 149  |
| Traficul de mărfuri (tonă-km)     | 90   | 159  | 100  | 115  | 134  | 177  | 203  | 228  | 241  | 273  |
| Traficul de călători (călător-km) | 50   | 113  | 100  | 90   | 80   | 98   | 111  | 125  | 133  | 139  |

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

10. În condițiile unei creșteri prognozate a PIB-ului în anii următori cu cca 6%, va crește, respectiv, și traficul de călători și mărfuri (tabelul 2).

**Tabelul 2. Creșterea traficului**

| Obiectul                              | Creșterea prognozată         |                                |
|---------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
|                                       | Scenariul unei creșteri mici | Scenariul unei creșteri înalte |
| PIB                                   | +4%                          | +8%                            |
| Traficul rutier – vehicule ușoare     | +3%                          | +10%                           |
| Traficul rutier – vehicule grele      | +7%                          | +15%                           |
| Cererea transport feroviar – călători | -1%                          | +1%                            |
| Cererea transport feroviar – mărfuri  | -5%                          | +2%                            |

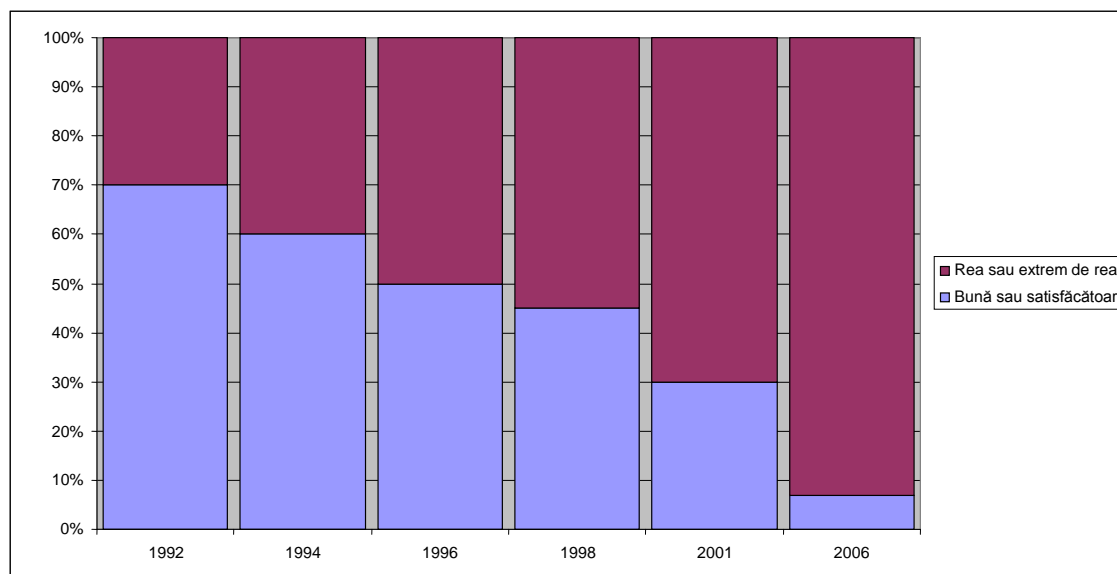
### III. INFRASTRUCTURA RUTIERĂ

11. În anul 1992, 70% din rețeaua rutieră a Moldovei era considerată ca fiind în stare bună sau satisfăcătoare. Această evaluare este în contrast pronunțat cu situația actuală. Studiul vizual detaliat al drumurilor, efectuat la finele anului 2006, demonstrează că doar 7% din rețeaua rutieră se află în stare bună sau satisfăcătoare, iar 93% - în stare rea sau extrem de rea. Evoluția stării drumurilor din ultimii ani este reprezentată în tabelul 3 și în figura 1.

**Tabelul 3. Evoluția stării drumurilor (%)**

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

**Figura 1. Evoluția stării drumurilor**



12. Starea rea a rețelei rutiere este caracteristică pentru întregul teritoriu al țării. Harta 4 prezintă distribuția, pe plan geografic, a datelor privind starea rețelei drumurilor naționale.

13. Starea rețelei drumurilor locale este și mai rea. Doar 2% din drumurile locale supuse studiului se află în stare bună sau satisfăcătoare.

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

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

#### **IV. IMPACTUL ASUPRA COMERȚULUI**

16. Efectele cauzate de rețeaua deteriorată a drumurilor Moldovei sînt descrise detaliat în compartimentul referitor la transport din “Studiul privind diagnosticul comerțului în Moldova” din 2003. În prezenta Strategie sînt inserate doar unele dintre cele mai importante concluzii ale acestui studiu.

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

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

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

a devenit un obstacol în calea operațiunilor comerciale, efectuate de ei pe parcursul ultimilor cincisprezece ani.

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

## **V. IMPACTUL ASUPRA SĂRĂCIEI**

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

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

## **VI. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI**

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

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

25. Pentru construcția oricărui proiect nou de infrastructură, este necesară evaluarea impactului asupra mediului (inclusiv organizarea consultațiilor publice).

## **VII. INFRASTRUCTURA CĂILOR FERATE**

26. Situația actuală a infrastructurii Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (în continuare – CFM) este determinată de următoarele circumstanțe:

a) impactul notabil al conflictului transnistrean asupra serviciilor feroviare internaționale ale Moldovei, forțând redirecționarea unei părți a traficului pe itinerare de ocolire;

b) folosirea veniturilor de la serviciile de transport al mărfurilor pentru subvenționarea serviciilor în pierdere ale transportului de călători, ceea ce reduce capacitatea CFM de a finanța întreținerea rețelei și a materialului rulant;

c) prestarea în continuare de către CFM a serviciilor în pierdere în domeniul transportului de călători, ce reduce capacitatea CFM de a-și întreține în bună stare rețeaua și materialul rulant

d) deteriorarea în continuare a infrastructurii feroviare, întrucât CFM nu are posibilitatea de a finanța lucrările urgente de întreținere.

27. Ponderea veniturilor provenite din transportul de mărfuri este de 81,7% în totalul veniturilor CFM, iar 96,0% din veniturile transportului de mărfuri provin din traficul internațional de mărfuri.

28. Au fost întreprinse anumite măsuri în vederea restructurării CFM, cel puțin în vederea externalizării cheltuielilor ce nu țin de serviciile feroviare. CFM a transmis autorităților administrației publice locale unele active nonferoviare, cum ar fi: blocuri locative, rețele electrice, rețele de distribuire a apei, precum și linii ferate de acces local. Aceste obiecte erau incluse în “Inventarul obiectelor neutilizate de menire socială și culturală” și nu erau utilizate în activitățile de bază ale CFM.

29. În pofida faptului că în ultimii ani au fost întreprinse unele măsuri de restructurare, situația curentă din sectorul transportului feroviar al Moldovei este departe de a fi satisfăcătoare. Lipsa de mijloace bănești este, de asemenea, un impediment pentru restructurare, deoarece separarea propusă a gestionării infrastructurii de serviciile de transport necesită, cel puțin la etapa inițială, disponibilitatea de fonduri respective pentru crearea unor companii separate și autonome din punct de vedere financiar.

## **VIII. INFRASTRUCTURA URBANĂ**

30. Infrastructura urbană se află în competența autorităților municipale. Situația creată în domeniu reflectă probleme similare celor ce țin de rețeaua rutieră și CFM:

80% din drumurile urbane necesită reparații majore;

companiile de transport public urban de pasageri nu sînt în stare să întrețină activele acestora din cauza veniturilor insuficiente;

lipsește surse stabile de finanțare, iar autoritățile municipale nu le pot planifica în prealabil, deoarece nu cunosc suma fondurilor pe care ar putea să le primească de la buget.

#### **IX. PROBLEME DE ORDIN FINANCIAR ȘI INSTITUȚIONAL**

31. După cum se menționează în Raportul anual de evaluare a implementării Strategiei de Creștere Economică și Reducere a Sărăciei pentru 2006, principalul motiv de nerealizare a obiectivelor ce țin de îmbunătățirea stării drumurilor a fost lipsa mijloacelor financiare.

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

33. Organizațiile responsabile de gestionarea drumurilor urbane trebuie, de asemenea, să aștepte finalizarea dezbaterilor pe marginea bugetului local, pentru a cunoaște resursele de care pot beneficia pentru a întreține și îmbunătăți infrastructura.

34. CFM se confruntă cu unele probleme ce țin de acoperirea pierderilor, la prestarea serviciilor de călători, din veniturile încasate din transportul de mărfuri.

35. Deoarece tarifele existente nu corespund cheltuielilor suportate companiile municipale și private de transport urban de pasageri se confruntă cu probleme de ordin financiar.

## X. FINANȚAREA DRUMURILOR. FONDUL RUTIER

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

Sursele de constituire a fondului sînt următoarele:

defalcările de la accizele la benzină și la motorină;

taxele rutiere percepute conform legislației fiscale;

mijloacele de la eliberarea autorizațiilor pentru transporturi rutiere internaționale, carnetelor (carnete de drum la autorizații multilaterale CEMT) și taxele pentru transporturi rutiere internaționale (taxe adecvate), achitate de persoane fizice și juridice;

amenziile aplicate pentru nerespectarea regulilor transportului de călători, deteriorarea drumurilor, construcțiilor și utilajelor rutiere, a plantațiilor aferente drumurilor;

taxa pentru gazul lichefiat importat;

taxa pentru comercializarea gazelor naturale destinate utilizării în calitate de carburanți pentru unitățile de transport auto.

37. Obiectivul sus-numitei legi l-a constituit crearea unui instrument adecvat pentru canalizarea fondurilor colectate către sectorul drumurilor. Afară de aceasta, legea prevede o majorare semnificativă a nivelului general de finanțare pentru întreținerea drumurilor. Fondul rutier a fost creat în calitate de cont special la Ministerul Finanțelor pentru colectarea veniturilor prevăzute în legea dată. Pe lângă faptul, că în anii precedenți au fost majorate accizele la importul de carburanți, ca sursă principală de venit pentru Fondul rutier, nivelul general de finanțare pentru întreținerea drumurilor nu a suferit o majorare corespunzătoare.

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

a) legislația nu permite planificarea finanțării lucrărilor de întreținere pe termen mediu sau mai îndelungat, deoarece mărimea Fondului rutier se aprobă anual;

b) utilizatorii de drumuri nu participă la luarea deciziilor privind utilizarea fondului;

c) alocațiile anuale pentru întreținerea drumurilor sînt distribuite, în mare măsură, întreprinderilor de stat și societăților pe acțiuni cu pachetul de control al statului;

d) nivelul acumulărilor nu permite organizarea și desfășurarea licitațiilor competitive pentru cea mai mare parte din lucrările de întreținere finanțate din fond;

e) insuficient se execută auditul utilizării mijloacelor Fondului rutier.



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

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

40. Direcțiile generale ale politicii de vecinătate a UE pentru infrastructura în Moldova sînt reflectate în anexa nr. 4 la prezenta Strategie.

## **XI. ANALIZA SWOT**

41. Analiza SWOT a cuprins sectorul rutier, al căilor ferate și al transportului urban.

42. Analiza detaliată SWOT a domeniului vizat este expusă în anexa nr.1 la prezenta Strategie.

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

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

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

- a) restructurarea Î.S. “Calea Ferată din Moldova” ;
- b) reforma fondului rutier existent;
- c) modificarea practicilor de întreținere a drumurilor.

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

46. Structura actuală a rețelei rutiere și feroviare a Moldovei este în general adecvată și poate face față cerințelor traficului și obiectivelor de conexiune internă și internațională. Prin urmare, nu există o necesitate stringentă de a dezvolta noi legături sau de a majora capacitățile relațiilor existente. Deci prezenta Strategie va satisface două obiective de bază ale Guvernului Republicii Moldova:

a) dezvoltarea economică durabilă pentru care o infrastructură adecvată a transporturilor este o condiție esențială;

b) creșterea economică oferă accesul întregii societăți la piețe și servicii sociale și administrative, în special în zonele rurale și mai puțin dezvoltate ale țării.

## **XII. OBIECTIVELE STRATEGIEI**

47. Acțiunile incluse în prezenta Strategie sînt în coerență cu următoarele obiective generale ale Guvernului:

a) consolidarea coeziunii sociale prin îmbunătățirea condițiilor de mobilitate pentru cetățeni și mărfuri;

b) perfecționarea cadrului economic prin facilitarea operațiunilor comerciale pe piețele autohtone și internaționale;

c) integrarea Moldovei în principalele artere internaționale de transport care traversează Europa.

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

49. Obiectivul de bază stipulat la pct.48 al prezentei Strategii poate fi realizat printr-o serie de obiective strategice mai specifice pe termen scurt și pe termen mediu:

### **Obiective pe termen scurt:**

a) reabilitarea infrastructurii existente a transportului rutier și feroviar cu crearea unor condiții acceptabile de trafic pentru transportul de călători și mărfuri;

b) aranjamente instituționale care oferă un cadru stabil pentru reabilitarea și întreținerea continuă a infrastructurii.

### **Obiective pe termen mediu:**

a) perfecționarea procedurilor de întreținere a infrastructurii transportului, pentru a atinge un sistem de întreținere și administrare mai eficient și durabil;

b) dezvoltarea infrastructurii cu îmbunătățirea ulterioară a calității infrastructurii și integrarea în rețelele europene de transport.

Termenele de realizare a acestor obiective sînt concretizați în capitolul XXIV.

50. Necesitatea reabilitării cît mai urgente a activelor existente ale infrastructurii transporturilor constituie prioritatea de bază a prezentei Strategii. Orice investiții în infrastructura nouă a transporturilor trebuie eșalonate pe un termen mediu și lung.

51. Practicile curente de alocare anuală a mijloacelor bugetare pentru întreținerea drumurilor trebuie înlocuite cît mai rapid cu un cadru stabil de finanțare pentru întreținerea drumurilor pe termen lung. Doar în acest caz va fi posibil de a stopa procesul continuu de deteriorare fizică a drumurilor.

52. Prezenta Strategia se axează pe trei direcții prioritare:

- a) reabilitarea infrastructurii;
- b) cadrul instituțional;
- c) dezvoltarea infrastructurii.

53. În cadrul acestor direcții prioritare, sînt definite acțiuni pe termen scurt și mediu/lung care punctează problemele pe care trebuie să le soluționeze prezenta Strategie:

- a) Acțiuni pe termen scurt:
  - elaborarea și realizarea Planului de reabilitare a drumurilor;
  - elaborarea și realizarea Planului de reabilitare a căilor ferate;
  - crearea unui cadru stabil de finanțare a întreținerii infrastructurii transporturilor;
  - elaborarea și realizarea Planului de restructurare a căilor ferate;
  - fortificarea instituțională.
- b) Acțiuni pe termen mediu / lung:
  - elaborarea și realizarea Planului de reformare a sistemului de întreținere a infrastructurii;
  - elaborarea și realizarea Planului de dezvoltare a infrastructurii.

54. Planul de reabilitare a sectorului drumurilor va include măsuri menite să soluționeze restanțele de întreținere care constituie rezultatul unui nivel foarte scăzut al cheltuielilor în sectorul drumurilor în ultimii ani. Acesta va conține un program pe zece ani de reabilitare a drumurilor existente, al cărui obiectiv să fie asigurarea unui nivel acceptabil al calității drumurilor, cel puțin pentru rețeaua de

bază a drumurilor din Moldova. Programul menționat este unul din factorii-cheie pentru asigurarea coeziunii sociale în țară și a unui nivel mai înalt de competitivitate, precum și reintegrarea teritoriului Moldovei pe principalele axe internaționale comerciale.

55. Planul de reabilitare conține o nouă structură de finanțare a întreținerii drumurilor, care va permite întreținerea sistematică și corespunzătoare a rețelei reabilite într-un cadru stabil.

56. Modernizarea sectorului feroviar constituie, de asemenea, o condiție de bază pentru acordarea unor servicii de calitate în domeniul transportului feroviar pentru călători la un preț redus, pentru susținerea operațiunilor comerciale internaționale pe distanțe lungi, furnizarea carburanților și materiei prime în vederea eficientizării activității economice a țării și pentru valorificarea din plin a beneficiilor oferite de amplasarea teritorială a Moldovei.

57. Restructurarea căilor ferate necesită să fie însoțită și susținută de reabilitarea rețelei feroviare existente, precum și prin crearea unui cadru adecvat de finanțare.

58. Infrastructura transportului urban se confruntă cu aceleași probleme ca și infrastructura drumurilor din Moldova: reabilitarea și finanțarea stabilă a întreținerii drumurilor. Deciziile referitoare la acest domeniu țin de competența autorităților municipale.

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

a) îmbunătățirea sistemelor de întreținere, trecerea la activități de întreținere pe bază de contract, inclusiv utilizarea unor sisteme moderne pentru evaluarea stării tehnice a drumurilor și optimizarea priorităților de întreținere și reparație. Se impune o nouă clasificare a rețelei de drumuri, care va delega responsabilitățile și resursele pentru gestionarea drumurilor locale către autoritățile administrației publice locale;

b) analiza noilor investiții în infrastructură, dacă necesitatea și justificarea acestor investiții sînt demonstrate prin studii de fezabilitate solide și minuțioase. Noile investiții nu trebuie să dezafecteze mijloacele de la reabilitarea și întreținerea obiectelor existente de infrastructură.

### **XIII. PLANUL DE REABILITARE A REȚELEI DE DRUMURI**

60. Elaborarea prezentei Strategii s-a bazat pe un studiu vizual detaliat în care este descrisă starea rețelei de drumuri din Moldova la începutul anului 2007. Grație rezultatelor studiului, Administrația de Stat a Drumurilor și Ministerul

Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor dețin informații detaliate și precise privind structura și starea rețelei rutiere, ceea ce reprezintă o condiție pentru planificarea strategică de perspectivă.

61. În studiul nominalizat, starea drumurilor a fost clasificată în patru categorii:

rea, necesitând reparații în termen scurt (în regim de urgență);  
satisfăcătoare, necesitând reparații în termen mediu (pe parcursul a cinci ani).

bună, necesitând reparații într-o perioadă mai îndelungată;  
foarte bună, fără a necesita reparații (au fost reabilitate sau reparate recent).

62. Nivelul stării drumurilor și criteriile de clasificare a lor sînt expuse în anexa nr.2 la prezenta Strategie.

63. Folosind sistemul de evaluare de cinci puncte: 5 - pentru starea rea, 3 - pentru starea satisfăcătoare, 2 - pentru starea bună și 0 - pentru starea foarte bună, media pentru rețeaua de drumuri naționale este de 4,28. Aceasta înseamnă că majoritatea rețelei rutiere din Moldova necesită reparații urgente. Media pentru drumurile locale supuse studiului este de 4,60, fapt ce atestă o situație și mai rea decît cea a drumurilor naționale.

64. Planul de reabilitare a infrastructurii rutiere are drept obiectiv atingerea unui indice mediu al stării – de cca 2 puncte, ceea ce ar însemna o rețea rutieră în stare bună.

65. Planul de reabilitare a infrastructurii rutiere include următoarele:

- a) Programul de reabilitare a întregii rețele de drumuri naționale și locale;
- b) lucrări urgente de reparație și întreținere, efectuate pe drumurile considerabile „în stare rea”, pînă la demararea lucrărilor de reabilitare;
- c) întreținere ordinară (de rutină și periodică) a tuturor drumurilor reabilitate. Întreținerea periodică înseamnă acoperirea cu un strat nou de beton asfaltic sau tratament al suprafeței cel puțin o dată la 8 ani.

66. Investițiile totale necesare pentru realizarea Planului de reabilitare și întreținere a drumurilor sînt estimate la 2836 milioane dolari SUA. Pentru aceasta pe parcursul a 10 ani, este necesară o sumă anuală de 284 milioane dolari SUA. În prezenta Strategie este prevăzută o perioadă de 10 ani, deși perioada de timp reală necesară pentru reabilitare poate fi modificată în funcție de disponibilitatea mijloacelor financiare. Volumul total necesar al investițiilor se divizează după cum urmează:

reabilitarea rețelei drumurilor naționale – 1129 milioane dolari SUA;  
 reabilitarea rețelei drumurilor locale – 947 milioane dolari SUA;  
 întreținerea periodică și de rutină a întregii rețele rutiere – 760 milioane dolari SUA.

67. Aceste sume nu includ costurile de proiectare și de pregătire a proiectului, estimate la 10% din volumul total al investiției, precum și TVA (20%).

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

**Obiectivul prioritizării este unul dublu:**

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

69. În primul rînd, este necesară divizarea investițiilor pentru fiecare din cei 10 ani în două părți: una – pentru **drumurile naționale** și alta – pentru **drumurile locale**, ceea ce va contribui la reabilitarea echilibrată atît a rețelei drumurilor naționale, cît și a celei locale.

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

La elaborarea prezentei Strategii, pentru prioritizarea măsurilor au fost utilizate următoarele criterii:

| <b>Criterii</b> | <b>Măsuri</b>   |
|-----------------|---|
| <b>Tehnice</b>  |   |
|                 | Costul reabilitării unui km de drum   |
|                 | Intensitatea traficului curent și de perspectivă  |
|                 | Îmbunătățirea condițiilor și securității circulației rutiere  |
|                 | Starea tehnică prezentă a drumurilor și riscul de pierdere a activului în termen scurt (Gradul de urgență a reparațiilor) |

| <b>Altele</b>                               |   |
|---|---|
| <b>Integrare internațională</b>             |   |
|   | Amplasarea drumului pe coridoarele paneuropene                              |
|   | Drumurile de legătură internațională (drumurile spre frontieră)             |
|   | Rețeaua dintre orașele de importanță majoră și axele transnaționale         |
| <b>Social economice</b>                     |   |
|   | Rețeaua dintre orașele importante (rețeaua interurbană de bază)             |
|   | Drumurile din / spre zonele populate  |
| <b>Facilitarea comerțului și afacerilor</b> |   |
|   | Conexiuni intermodale (accese la porturi, stații importante de cale ferată) |
|   | Conexiuni între centre economice de bază (agricole, industriale)            |
| <b>Financiare</b>                           |   |
|   | Disponibilitatea finanțării   |
|   | Gradul de pregătire a proiectului   |

71. Folosind aceste criterii, a fost elaborată o listă prioritizată a proiectelor incluse în planul de investiții pe 10 ani pentru reabilitarea rețelei de drumuri naționale.

72. Rata internă de rentabilitate a fost calculată numai la nivel general pentru planul de reabilitare a rețelei de drumuri și constituie 18%. În calitate de beneficii a fost luată în calcul doar reducerea costurilor operaționale de exploatare a vehiculelor.

73. **Acțiuni propuse** – implementarea Planului de reabilitare a drumurilor pentru o perioadă de 10 ani.

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

75. De menționat că implementarea Planului de reabilitare a drumurilor este însoțită de consolidarea capacităților instituționale – angajarea personalului necesar în Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”.

76. Indicele „Gradul de pregătire a proiectelor” trebuie să contribuie la implementarea / monitorizarea proiectului.

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

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



## 78. Costuri estimate

|  |   |         |                      |                     |
|--|---|---------|----------------------|---------------------|
| Investiții (reabilitarea drumurilor)             | - | 26122.6 | milioane lei/2076.52 | milioane dolari SUA |
| Alocări pentru întreținerea curentă și periodică | - | 9561    | milioane lei/760     | milioane dolari SUA |
| Întocmirea proiectului                           | - | 2629    | milioane lei/209     | milioane dolari SUA |

## XIV. PLANUL DE REABILITARE A REȚELEI DE CALE FERATĂ

79. Sistemul feroviar al Moldovei necesită mijloace financiare considerabile pentru infrastructură și materialul rulant. Întrucât restructurarea CFM poate stabili un cadru bun pentru viitor, este necesar de a compensa lipsa întreținerii din ultimii 15 ani, perioadă în care veniturile din transportul de mărfuri au fost folosite pentru a finanța operarea și întreținerea întregii rețele feroviare, precum și pentru a subvenționa operațiunile de transport al călătorilor.

80. În perioada 2001-2005, CFM a finanțat din fonduri proprii (în mare parte, din veniturile de la transportul de mărfuri) unele lucrări de întreținere și reparație a 685,2 km de linii de cale ferată, în sumă de circa 291 milioane lei. Executarea lucrărilor menționate a permis de a mări viteza trenurilor locale cu 6,6% și a elimina limitele de viteză pe un traseu de 49 km.

81. Costul pentru o unitate în vederea reabilitării liniilor ferate (reparații capitale) este estimat la 2,23 milioane lei/km. Prezenta Strategie prevede executarea Planului de reabilitare a infrastructurii feroviare pentru o perioadă de 3 ani, ceea ce va acoperi 350 km de cale ferată, evaluate la 785 milioane lei, cu finanțare de la bugetul de stat. În această perioadă, CFM va efectua întreținerea periodică din resurse proprii, conform practicii stabilite.

82. Este, de asemenea, necesar de a îmbunătăți întreținerea materialului rulant al CFM. Se preconizează că restructurarea CFM va reduce cheltuielile operaționale și astfel mijloacele financiare economisite vor putea fi utilizate la întreținerea materialului rulant, conform Planului de reabilitare.

83. **Acțiuni propuse** – implementarea pe o perioadă de 3 ani a Planului de reabilitare a infrastructurii feroviare

#### 84. Monitorizarea:

| <b>Indicii cantitativi</b>                             |   |
|--|---|
| Numărul de km de linii feroviare reabilitate           | Numărul de stații și alte încăperi reparate                     |
| <b>Indicii rezultatelor</b>                            |   |
| Mărimea vitezei medii pe rețeaua feroviară reabilitată | Îmbunătățirea stării generale a rețelei liniilor de cale ferată |
| Creșterea traficului pe rețea                          | Reducerea costurilor operaționale                               |

#### 85. Costuri estimate:

|   |   |
|---|---|
| Suma investițiilor                        | - 782,5 milioane lei / 62,2 milioane dolari SUA |
| Întocmirea proiectului și alte cheltuieli | - 100,6 milioane lei / 8,0 milioane dolari SUA  |

### **XV. FINANȚAREA DRUMURILOR ȘI MODIFICAREA FONDULUI RUTIER**

86. Practica formării anuale a Fondului rutier, demonstrează cert că, mijloacele financiare alocate vor fi insuficiente, ceea ce va conduce la deteriorarea în continuare a drumurilor.

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

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

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

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

#### **Elementele financiare**

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

### **Elemente operaționale**

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

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

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

d) supunerea Fondului unui audit financiar și tehnic regulat;

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

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

90. **Acțiuni propuse** – Elaborarea proiectelor de lege privind modificarea legii Fondului Rutier existent și a Codului fiscal, dezbateri și adoptarea legilor menționate.

### **91. Monitorizare:**

|   |
|---|
| <b>Indicii cantitativi</b>  |
| Adoptarea Legii privind modificarea legii Fondului rutier și a Codului Fiscal                                     |
| <b>Indicii rezultatelor</b>   |
| Majorarea fondurilor disponibile pînă la nivelul care va permite întreținerea și reparația adecvată a drumurilor. |

92. **Costuri estimate** - cost nesemnificativ.

## **XVI. PLANUL DE RESTRUCTURARE A CFM**

93. În țările europene, cu referință la căile ferate, se manifestă tendința de a separa infrastructura feroviară și serviciile de transport feroviar, atît din punctul de vedere al gestiunii, cît și al evidenței contabile. În cadrul serviciului de transport feroviar se impune o separare ulterioară a serviciilor de transport al mărfurilor de cele de transport al călătorilor, pentru a dispune de o alocare a mijloacelor financiare pentru fiecare serviciu și pentru a permite stabilirea

plăților compensatorii pentru obligațiile sociale în traficul de călători (PSO), achitate de autoritatea care le impune.

94. În Moldova, care dispune de o rețea mică, aflată într-o situație destul de rea, și de trafic internațional de mărfuri, destul de profitabil, separarea la scară largă și completă a CFM în diferite companii pentru infrastructură, servicii de transport al călătorilor și mărfurilor se consideră a fi nejustificată la momentul actual.

95. În prezenta Strategie se propune separarea internă în cadrul CFM a infrastructurii, transportului de mărfuri și de călători în unități comerciale autonome, cu o evidență separată a costurilor și veniturilor, precum și cu includerea obligatorie a activelor.

96. Un sistem eficient de evidență a costurilor va permite fiecărei unități comerciale să perceapă costul real pentru serviciul acordat de alte unități. În acest mod, poate fi calculat costul real al obligațiilor sociale în serviciul de transport al călătorilor, iar Guvernul poate adopta o decizie fie să achite compensația operatorului pentru serviciul în pierdere de transport al călătorilor, fie să reducă/anuleze acest serviciu.

97. Conform Programului de reabilitare a căilor ferate, unitățile comerciale ale CFM pot efectua restructurarea necesară, fără prea multe dificultăți, și pot atinge o autonomie financiară. Unitatea de transport al călătorilor se va confrunta, desigur, cu multe probleme, deoarece prestează servicii în pierdere cu un material rulant prost întreținut.

98. Este necesar un studiu special pentru elaborarea în detaliu a Programului de reformare a căilor ferate și pentru a defini componentele mai dificile ale programului de restructurare, cum ar fi: separarea conturilor, separarea activelor, repartizarea de personal pentru fiecare activitate (infrastructură, călători și mărfuri), taxa de acces pentru utilizarea infrastructurii, încheierea unui acord cu Guvernul privind obligațiile sociale în traficul de călători etc.

99. În cadrul numitului studiu va fi efectuat un studiu de fezabilitate al serviciilor de transport al călătorilor.

100. Obiectivul final al reformei căilor ferate este obținerea de către CFM a autonomiei financiare, dispunând de venituri din traficul comercial de mărfuri și din vânzările de bilete, suplimentate de subvențiile Guvernului pentru serviciile de călători, conform unui acord privind PSO.

101. CFM nu dispune de căi ferate electrificate și operează locomotive Diesel, ceea ce necesită procurări de motorină în cantități considerabile. Cadrul legal propus pentru finanțarea întreținerii drumurilor va permite CFM să recupereze cel puțin o parte a taxelor la carburanți achitate, contribuind astfel la finanțarea întreținerii infrastructurii feroviare.

**102. Acțiuni propuse:**

- 1) separarea în cadrul CFM a trei unități comerciale (infrastructură, transport de mărfuri și călători);
- 2) crearea sistemului de separare a costurilor. Perceperea reciprocă de mijloace financiare între unitățile comerciale;
- 3) servicii de consultanță pentru a sprijini procesul de separare, inclusiv efectuarea unui studiu de fezabilitate al unităților independente;
- 4) elaborarea și aprobarea de către Guvern a unui program privind serviciul de transportare a călătorilor și obligațiile sociale în traficul de călători.

**103. Monitorizare**

| <b>Indicii cantitativi</b>   |   |  |  |
|--|---|--|--|
| Implementarea unităților comerciale separate în cadrul CFM                     | Implementarea sistemului de separare a costurilor | Aprobarea raportului consultantului privind procesul de separare | Aprobarea de către Guvern a planului privind PSO |
| <b>Indicii rezultatelor</b>  |   |  |  |
| Disponibilitatea rapoartelor financiare separate pe fiecare unitate comercială |   |  |  |

104. Adicional la cele menționate, în anexa nr.3 este prezentat un șir de indicatori de performanță aferenți activității feroviare pentru a monitoriza rezultatele operaționale ale acțiunilor propuse.

**105. Costuri estimate:**

- a) acoperirea costurilor unității de transport a călătorilor (2008 - 2010): 453 milioane lei /36 milioane dolari SUA;
- b) asistență tehnică: 12,6 milioane lei/1 milion dolari SUA;
- c) costuri de implementare: 37,7 milioane lei/3 milioane dolari SUA.

**XVII. ARANJAMENTE PENTRU ÎNTREȚINEREA DRUMURILOR**

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

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

a) este dificil de a evalua cu precizie cantitatea și calitatea lucrărilor efectuate de întreprinderile locale de întreținere a drumurilor;

b) este dificil de a impune standarde de calitate și de a respinge lucrări ce nu corespund standardelor, deoarece lipsește un sistem adecvat de penalizare;

c) este aproape imposibil de a determina cu obiectivitate dacă un contractor a respectat sau nu contractul;

d) este dificil de a refuza plata dacă o întreprindere nu și-a onorat obligațiunile în modul corespunzător.

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

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

109. În aceeași ordine de idei se impune o revizuire a clasificării drumurilor. Legea drumurilor nr.509-XIII din 22 iunie 1995 prevede că, autoritățile administrației publice locale sînt responsabile de rețeaua drumurilor locale. În contextul acestei prevederi legale, rețeaua existentă a drumurilor locale ar putea fi divizată în două părți: o rețea locală principală, care urmează a fi gestionată de autoritățile administrației publice locale (cu finanțare parțială din fondul rutier) și o rețea de drumuri naționale secundare, care poate fi gestionată de Î.S „Administrația de Stat a Drumurilor”.

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

a) implementarea tehnologiilor moderne de întreținere a drumurilor;

b) fuzionarea întreprinderilor pentru a mări capacitățile și puterea financiară a acestora;

c) elaborarea și realizarea Planului de renovare a echipamentului.

111. Prin urmare, reforma în domeniul vizat se va baza pe consolidarea capacităților și fuzionarea întreprinderilor curente de întreținere a drumurilor; fapt ce le va permite să funcționeze cu succes într-un mediu competitiv.

**112. Acțiuni propuse:**

- a) revizuirea clasificării rețelei rutiere;
- b) efectuarea unui studiu pentru definirea detaliată a reformei sistemului de întreținere a drumurilor;
- c) extinderea treptată a întreținerii drumurilor pe bază de contract;
- d) elaborarea și realizarea programului de consolidare a capacităților pentru întreprinderile de întreținere a drumurilor;
- e) reducerea, prin fuzionare, a numărului companiilor de întreținere a drumurilor.

**113. Monitorizare:**

| <b>Indicii cantitativi</b>                          |  |
|---|--|
| Aprobarea unei clasificări rutiere noi              | Mijloacele pentru întreținere alocate pentru contractele de întreținere a drumurilor prin intermediul licitației competitive (%) |
| <b>Indicii rezultatelor</b>                         |  |
| Evoluția costurilor de întreținere (costuri per km) | Numărul de companii care prezintă oferte în cadrul licitațiilor pentru întreținerea drumurilor                                   |

**114. Costuri estimate:**

- a) asistență tehnică: 6,3 milioane lei/ 0,5 milioane dolari SUA;
- b) consolidarea capacităților: 12,6 milioane lei/1,0 milioane dolari SUA;
- c) renovarea echipamentului: 63,0 milioane lei/5,0 milioane dolari SUA.

**XVIII. PLANUL DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII DRUMURILOR**

115. După reabilitarea rețelei existente de drumuri, se va examina posibilitatea unor noi investiții în drumuri pe termen mediu/lung. Ținând cont de suprafața și de populația țării, menționăm că mărimea rețelei de drumuri a Moldovei este satisfăcătoare, fiind necesară doar o mică extindere a acesteia. Sînt acoperite, de asemenea, și principalele linii de transport, iar necesitățile pentru investiții în drumuri pot fi clasificate în următoarele direcții:

- a) îmbunătățirea calității drumurilor existente;
- b) îmbunătățirea accesului către zonele de importanță strategică (Portul de la Giurgiulești);
- c) asigurarea tuturor localităților cu accese la rețeaua drumurilor publice;
- d) construcția drumurilor de ocolire a localităților.

116. Implementarea investițiilor noi va fi precedată de următoarele acțiuni:

- a) definirea nivelului de calitate a serviciilor pe rețeaua de drumuri din Moldova, în funcție de categoria drumului și nivelul de trafic;
- b) elaborarea studiilor de fezabilitate economice și tehnice detaliate pentru toate investițiile propuse;
- c) elaborarea schemei de finanțare a investițiilor propuse;
- d) evaluarea de mediu pentru investițiile propuse.

117. Se propune elaborarea unui plan de investiții pe 5 ani (2013-2017) pentru noile investiții la finanțarea cărora trebuie de luat în considerație și posibilitățile parteneriatului public-privat.

**118. Acțiuni propuse:**

- a) definirea nivelului de calitate a serviciilor pe rețeaua de drumuri;
- b) studii de fezabilitate și evaluările de mediu pentru investițiile propuse;
- c) analiza schemelor de finanțare pentru noile investiții în drumuri;
- d) elaborarea unui plan de investiții pe 5 ani (2013-2017).

**119. Monitorizare:**

| <b>Indicii cantitativi</b>   |   |
|--|---|
| Aprobarea nivelelor de calitate a serviciilor pentru rețeaua rutieră | Numărul studiilor de fezabilitate/ proiectare/ mediu finalizate |
| <b>Indicii rezultatelor</b>  |   |
| Aprobarea unui plan de investiții pe cinci ani                       |   |

120. **Costuri estimate** - Asistență tehnică pentru studiile de fezabilitate inițiale: 12,6 milioane lei/1,0 milioane dolari SUA

**XIX. PLANUL DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII  
CĂILOR FERATE**

121. Posibilitatea efectuării noilor investiții în calea ferată poate fi examinată după finalizarea Programului de reabilitare a căilor ferate și după realizarea reformei căilor ferate (restructurarea CFM) pentru a putea evalua în mod cert eficiența noilor investiții și a identifica cine va suporta costul investiției și întreținerii.

122. Propunerile existente privind noile investiții în infrastructura feroviară vizează diversificarea legăturilor internaționale, creînd conexiuni alternative pentru asigurarea accesului spre portul Giurgiulești:

- a) tronsonul nou de cale ferată Cahul – Giurgiulești;
- b) legătura feroviară peste râul Nistru spre Iampol (Ucraina);



- c) restabilirea sectorului Basarabeasca-Berezino;
- d) electrificarea și noua linie de cale ferată cu ecartament european Chișinău – Ungheni.

123. Aceste propuneri necesită o abordare globală, cu examinarea următoarelor elemente:

- a) existența liniilor de cale ferată electrificate în Ucraina și România;
- b) analiza cost-beneficiu de la trecerea la ecartament european comparată cu schimbarea ecartamentului roților trenului;
- c) configurația finală a rețelei căilor ferate din Moldova.

124. Măsurile ce se impun vor fi întreprinse în ordinea următoare:

- a) restructurarea CFM și reabilitarea infrastructurii căilor ferate;
- b) definirea pe termen lung a rețelei căilor ferate din Moldova;
- c) studii de fezabilitate ale investițiilor propuse;
- d) evaluări de mediu pentru investițiile propuse;
- e) schemele de finanțare a investițiilor propuse.

125. **Acțiuni propuse:**

- a) definirea pe termen lung a rețelei feroviare din Moldova;
- b) studii de fezabilitate, evaluări de mediu ale investițiilor propuse;
- c) analiza schemelor de finanțare a noilor investiții în calea ferată;
- d) elaborarea unui plan de investiții pe 7 ani (2011 – 2017).

126. **Monitorizarea**

| Indicii cantitativi                                      |   |
|--|---|
| Definirea pe termen lung a rețelei feroviare din Moldova | Numărul studiilor de fezabilitate, evaluări de mediu finalizate |
| Indicii rezultatelor                                     |   |
| Aprobarea unui plan de investiții pe 7 ani               |   |

127. **Costuri estimate** - Asistență tehnică pentru studiile de fezabilitate inițiale: 12,6 milioane lei /1,0 milioane dolari SUA.

## XX. SUSȚINEREA STRATEGIILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI URBAN

128. Obiectivele strategice de bază ale transportului urban din Moldova sînt următoarele:

- 1) Obiective pe termen lung.
  - a) funcționarea transportului public cu costuri accesibile pentru utilizatori și bugetul public;
  - b) îmbunătățirea calității serviciilor;

2) Obiective specifice pe termen mediu și scurt:

- a) dezvoltarea optimă a rețelei străzilor și a infrastructurii transportului;
- b) eficientizarea sistemului de transport ;
- c) minimizarea impactului negativ asupra mediului;
- d) optimizarea gestionării transportului public urban de călători;
- e) optimizarea rețelei transportului public urban.

129. Rolul Ministerului Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor în susținerea obiectivelor sus-menționate rezidă în următoarele trei acțiuni:

a) asistență juridică, deoarece cadrul legal și normativ țin de competența Ministerului Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor;

b) coordonare a acțiunilor, deoarece transportul urban nu există doar într-un singur oraș, iar activitățile de transport interacționează cu activitățile non-urbane;

d) asistență tehnică, pentru anumite autorități municipale.

130. Acțiunile specifice ce țin de competența Ministerului Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor sînt axate pe următoarele domenii:

1) Reglementare prin:

a) adoptarea nivelului de calitate și siguranță pentru transportul urban de pasageri și reglementărilor tehnice pentru vehiculele destinate transportului public urban;

b) clasificarea serviciilor de transport urban de călători, conform nivelului de calitate (taxi, maxi-taxi, transport expres, transport simplu etc.).

2) Coordonarea acțiunilor pentru a soluționa conflictele (I) din punct de vedere tehnic, (II) în interacțiunea dintre zonele urbane și nonurbane și (III) în gestionarea diferențelor dintre orașe din punct de vedere legal și financiar.

3) Suport prin:

a) cooperare la elaborarea proiectului pentru drumul de centură al mun.Chișinău;

b) cooperare la elaborarea unui studiu cuprinzător al transportului urban din mun.Chișinău.

**131. Acțiuni propuse**

a) elaborarea nivelului de siguranță și reglementărilor tehnice pentru mijloacele de transport public;

b) adoptarea unor măsuri legale privind definiția și nivelul de calitate ale diferitelor tipuri de servicii ale transportului public,

c) crearea unui cadru juridic în care chestiunile ce depășesc posibilitățile fiecărui oraș să poată fi discutate și soluționate. Aceasta poate fi o Comisie de coordonare a transportului urban (CCTU), în care reprezentanții autorităților

administrative centrale și autorităților administrației publice locale ar putea lua în dezbateră o problemă, inclusiv cu antrenarea altor părți interesate (companii de transport, utilizatori etc.);

d) suport pentru obținerea asistenței tehnice autorităților municipale în proiectele-cheie (elaborarea proiectului drumului de centură a Chișinăului, elaborarea unui studiu cuprinzător al transportului urban) pentru a facilita finanțarea acestor activități.

### 132. Monitorizarea

| Indicii cantitativi                                      |  |                    |  |
|--|--|--------------------|--|
| Aprobarea nivelului de calitate pentru transportul urban | Măsuri legale aprobate                                     | Implementarea CCTU | Finalizarea studiilor/evaluărilor de mediu pentru transportul urban și drumul de centură |
| Indicii rezultatelor                                     |  |                    |  |
| Evoluarea stării străzilor (drumurilor urbane)           | Reducerea accidentelor de circulație a transportului urban |                    | Numărul de măsuri de coordonare aprobate de CCTU   |

133. **Costuri estimate** - Asistență tehnică pentru acțiunea prevăzută la lit.d) din pct. 137 – 20 milioane lei/1,6 milioane dolari SUA

## XXI. FORTIFICAREA INSTITUȚIONALĂ A MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI GOSPODĂRIEI DRUMURILOR

134. Ministerului îi revine sarcina de bază în dezvoltarea sectorului transporturilor, inclusiv în implementarea prezentei Strategii.

### 135. Acțiuni propuse

Fortificarea instituțională a Ministerului, inclusiv sporirea calificării angajaților.

### 136. Monitorizarea

| Indicii cantitativi  |
|--|
| Numărul de personal angajat în Minister. Calificările angajaților  |
| Indicii rezultatelor   |
| Numărul anilor pe parcursul cărora sînt reținuți angajații calificați în cadrul Ministerului.<br>Capacitatea Ministerului de a realiza obiectivele trasate |

137. **Costuri estimate:** Personal, instruire etc. - 6 milioane lei /0,5 milioane dolari SUA.

## XXII. SCENARIUL FINANCIAR

138. Cheltuielile totale pentru acțiunile stipulate în prezenta Strategie sînt estimate la 40058 milioane lei (3184 milioane dolari SUA). Perioada de timp necesară pentru implementarea acestor acțiuni depinde de mijloacele financiare disponibile pe parcursul anilor viitori. Avînd la bază un eventual scenariu de 10 ani, resursele necesare pentru fiecare an sînt prezentate în tabelele 4 și 5. Anexa nr.5 prezintă două scenarii adiționale, conform cărora mijloacele disponibile sînt mai reduse decît cele incluse în scenariul de 10 ani.

139. Sumele necesare pentru acoperirea cheltuielilor ce țin de elaborarea proiectului și alte costuri pot fi obținute parțial de la bugetul de stat, deoarece ele nu diferă de mijloacele alocate în ultimii ani pentru activitățile legate de întreținere și alte activități aferente (de la 250 la 500 milioane lei anual sau 20 - 40 milioane dolari SUA anual).

140. Asistența tehnică trebuie acordată preponderent din granturi sau împrumuturi cu dobîndă mică de la instituțiile financiare internaționale (BM, BERD, BEI, UE etc.).

141. Conform prezentei Strategii, finanțarea lucrărilor pentru reabilitarea și întreținerea infrastructurii transportului terestru se va efectua din trei surse: finanțare externă (împrumuturi și granturi), bugetul de stat și Fondul rutier.

Tabelul 4. Costuri totale (milioane lei)

| Anul                 | Cheltuieli totale (milioane lei) |                |                |                |               |  |               |              |              |                   |             |                |
|----------------------|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--|---------------|--------------|--------------|-------------------|-------------|----------------|
|                      | Reabilitare și întreținere       |                |                |                |               | Cheltuieli pentru elaborarea proiectului |               | Alte costuri |              | Asistență tehnică | Total       |                |
|                      | Drumuri                          |                |                |                | Căi ferate    | Drumuri                                  | Căi ferate    | Drumuri      | Căi ferate   |                   |             |                |
|                      | Total                            | Reabilitare    |                |                |               |  |               |              |              | Întreținere       |             |                |
| Total                |                                  | Naționale      | Locale         |                |               |  |               |              |              |                   |             |                |
| <b>2008</b>          | 1236,4                           | 1026,9         | 948,5          | 78,4           | 209,5         | 260,8                                    | 44,6          | 26,1         | 30,6         | 181,3             | 6,3         | 1205,2         |
| <b>2009</b>          | 2339,5                           | 1889,5         | 1494,5         | 395,0          | 450,0         | 260,8                                    | 188,5         | 26,1         | 30,6         | 174,7             | 16,4        | 3036,5         |
| <b>2010</b>          | 3784,2                           | 3159,2         | 1602,7         | 1556,5         | 625,0         | 260,8                                    | 313,4         | 26,1         | 28,6         | 157,3             | 16,4        | 4586,7         |
| <b>2011</b>          | 3910,1                           | 3110,1         | 1553,6         | 1556,5         | 800,0         |  | 313,8         |              | 26,6         |                   | 16,4        | 4266,8         |
| <b>2012</b>          | 4150,2                           | 3125,2         | 1568,7         | 1556,5         | 1025,0        |  | 314,0         |              | 22,6         |                   | 16,4        | 4503,1         |
| <b>2013</b>          | 4458,3                           | 3213,3         | 1656,8         | 1556,5         | 1245,0        |  | 314,9         |              | 10,0         |                   | 5,0         | 4788,2         |
| <b>2014</b>          | 4435,3                           | 3101,3         | 1544,8         | 1556,5         | 1334,0        |  | 315,6         |              | 10,0         |                   |             | 4760,9         |
| <b>2015</b>          | 4416,0                           | 3051,0         | 1494,5         | 1556,5         | 1365,0        |  | 314,8         |              | 10,0         |                   |             | 4740,8         |
| <b>2016</b>          | 3846,4                           | 2554,4         | 1466,8         | 1087,6         | 1292,0        |  | 260,4         |              | 10,0         |                   |             | 4116,8         |
| <b>2017</b>          | 3106,7                           | 1891,7         | 878,1          | 1013,6         | 1215,0        |  | 249,2         |              | 10,0         |                   |             | 3365,9         |
| <b>Total general</b> | <b>35683,1</b>                   | <b>26122,6</b> | <b>14209,0</b> | <b>11913,6</b> | <b>9560,5</b> | <b>782,4</b>                             | <b>2629,2</b> | <b>78,2</b>  | <b>188,8</b> | <b>513,3</b>      | <b>76,7</b> | <b>39370,9</b> |

Tabelul 5. Costuri totale (milioane dolari SUA)

| Anul                 | Cheltuieli totale (milioane dolari SUA) |             |         |        |             |            |  |            |              |            |                   |         |
|----------------------|---|-------------|---------|--------|-------------|------------|--|------------|--------------|------------|-------------------|---------|
|                      | Reabilitare și întreținere              |             |         |        |             |            | Cheltuieli pentru elaborarea proiectului |            | Alte costuri |            | Asistență tehnică | Total   |
|                      | Drumuri                                 |             |         |        |             | Căi ferate | Drumuri                                  | Căi ferate | Drumuri      | Căi ferate |                   |         |
|                      | Total                                   | Reabilitare |         |        | Întreținere |            |  |            |              |            |                   |         |
| Total                |   | Naționale   | Locale  |        |             |            |  |            |              |            |                   |         |
| <b>2008</b>          | 98,28                                   | 81,63       | 75,40   | 6,23   | 16,65       | 20,73      | 3,55                                     | 2,07       | 2,43         | 14,41      | 0,50              | 95,81   |
| <b>2009</b>          | 185,97                                  | 150,20      | 118,80  | 31,40  | 35,77       | 20,73      | 14,98                                    | 2,07       | 2,43         | 13,89      | 1,30              | 241,38  |
| <b>2010</b>          | 300,81                                  | 251,13      | 127,40  | 123,73 | 49,68       | 20,73      | 24,91                                    | 2,07       | 2,27         | 12,50      | 1,30              | 364,60  |
| <b>2011</b>          | 310,82                                  | 247,23      | 123,50  | 123,73 | 63,59       |            | 24,94                                    |            | 2,11         |            | 1,30              | 339,18  |
| <b>2012</b>          | 329,90                                  | 248,43      | 124,70  | 123,73 | 81,48       |            | 24,96                                    |            | 1,79         |            | 1,30              | 357,96  |
| <b>2013</b>          | 354,40                                  | 255,43      | 131,70  | 123,73 | 98,97       |            | 25,03                                    |            | 0,79         |            |                   | 380,62  |
| <b>2014</b>          | 352,57                                  | 246,53      | 122,80  | 123,73 | 106,04      |            | 25,09                                    |            | 0,79         |            |                   | 378,45  |
| <b>2015</b>          | 351,03                                  | 242,53      | 118,80  | 123,73 | 108,51      |            | 25,02                                    |            | 0,79         |            |                   | 376,85  |
| <b>2016</b>          | 305,76                                  | 203,05      | 116,60  | 86,45  | 102,70      |            | 20,70                                    |            | 0,79         |            |                   | 327,25  |
| <b>2017</b>          | 246,96                                  | 150,37      | 69,80   | 80,57  | 96,58       |            | 19,81                                    |            | 0,79         |            |                   | 267,56  |
| <b>Total general</b> | 2836,49                                 | 2076,52     | 1129,49 | 947,03 | 759,98      | 62,19      | 209,00                                   | 6,22       | 15,01        | 40,80      | 6,10              | 3129,64 |

142. **Finanțarea externă:** Pentru următorii ani sînt preconizate următoarele surse de finanțare externă:

a) Uniunea Europeană – care oferă asistența financiară prin intermediul granturilor în cadrul Noii Politici de Vecinătate (NPV, Instrumentul pentru Politică de Vecinătate);

b) Corporația Provocările Mileniului (MCC) – care este un instrument al Guvernului Statelor Unite ce oferă granturi de dezvoltare, pentru care este eligibilă Republica Moldova;

c) Banca Mondială/IDA – care poate oferi finanțare prin credite cu dobîndă mică, deși suma creditelor este foarte limitată;

d) Banca Europeană pentru Investiții (BEI) și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) – care pot oferi împrumuturi pentru dezvoltarea infrastructurii.

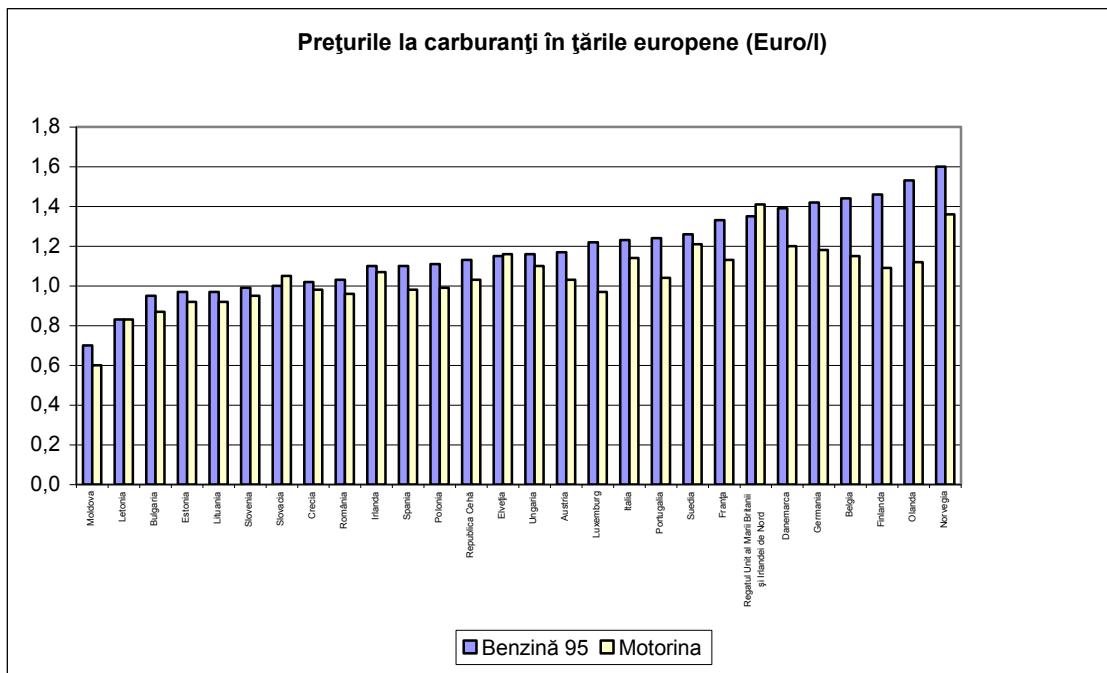
143. O estimare a finanțării care ar putea fi oferită de instituțiile financiare internaționale (IFI) și alți parteneri de dezvoltare este prezentată în tabelul 6.

**Tabelul 6. Finanțare externă estimată pentru anii 2007-2011**

|                    | <b>Suma maximă estimată (milioane dolari SUA)</b> | <b>Data estimată a disponibilității</b> |
|--------------------|---|---|
| Banca Mondială/IDA | 16  | 2007-2008                               |
| Banca Mondială/IDA | 16  | 2009-2011                               |
| BEI                | 40.2  | 2007-2011                               |
| BERD               | 40.2  | 2007-2011                               |
| MCC                | 150   | 2008-2009                               |
| UE-IEVC            | 205   | 2009-2010                               |
| <b>Total</b>       | <b>466.4</b>                                      |   |

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

**Figura 2. Prețurile la carburanți**

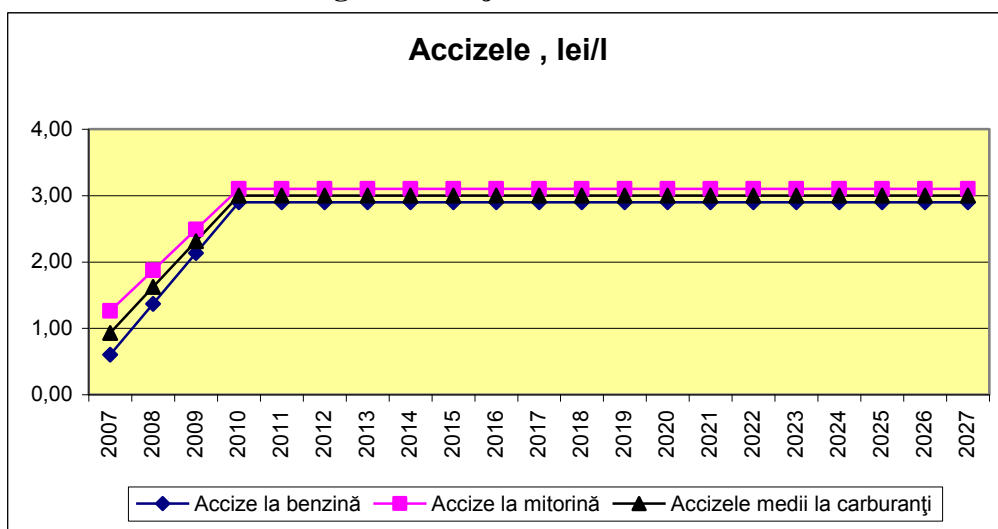


145. Majorările relativ mici ale prețurilor la carburanți pot conduce la mobilizarea unor resurse adiționale importante, cu următoarele precondiții:

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

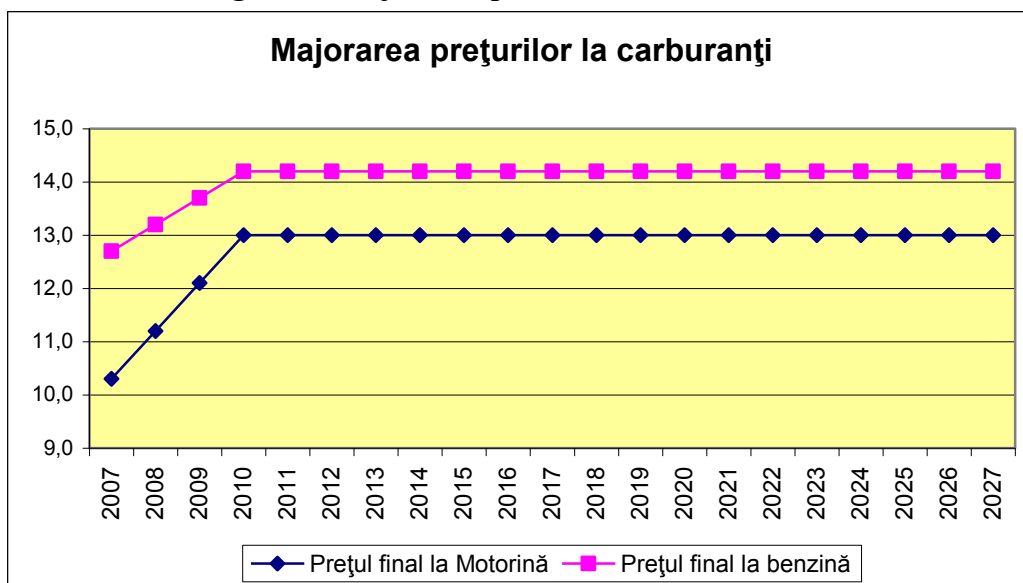
146. Accizele trebuie stabilite în așa fel încât diferența prețurilor la carburanți din Moldova și România să fie redusă cu 50%. Majorarea prețurilor se propune a fi extinsă pe o perioadă de trei ani. Aceasta va contribui la majorarea veniturilor de la încasarea accizelor (în monedă națională).

**Figura 3. Majorarea accizelor**





**Figura 4. Majorarea prețurilor la carburanți**



147. Accizele percepute în prezent, se vor majora de la 0,93 lei/l mediu, pînă la 3,00 lei/l, cu stabilirea prețurilor finale la carburanți cuprinse între 10,6 și 13,0 lei pentru motorină și între 12,7 și 14,2 lei/l pentru benzină. Veniturile adiționale care ar putea fi acumulate în urma acestei majorări pe parcursul următorilor 10 ani sînt prezentate în tabelul 7.

**Tabelul 7. Fonduri acumulate prin majorarea propusă a accizelor la carburanți**

| Anul | Milioane dolari SUA |
|------|---------------------|
| 2008 | 31                  |
| 2009 | 69                  |
| 2010 | 11                  |
| 2011 | 5                   |
| 2012 | 12                  |
| 2013 | 8                   |
| 2014 | 14                  |
| 2015 | 3                   |
| 2016 | 15                  |
| 2017 | 9                   |
| 2018 | 17                  |
| 2019 | 7                   |
| 2020 | 19                  |
| 2021 | 6                   |
| 2022 | 21                  |
| 2023 | 7                   |
| 2024 | 24                  |

| Anul       | Milioane dolari SUA |
|------------|---------------------|
| 17         | 0                   |
| <b>To</b>  | <b>1,4</b>          |
| <b>tal</b> | <b>76</b>           |

148. Această măsură ar putea acoperi de sine stătător jumătate din necesitățile financiare planificate conform scenariului de 10 ani (2008-2017). Însă cu mult mai important este efectul pe parcursul următorilor 10 ani (2018-2027). În această perioadă ar putea fi încasată suma de peste 3000 milioane dolari SUA, astfel fiind reală finanțarea întreținerii periodice a infrastructurii pe parcursul acelor ani și, totodată, ar putea fi generate fonduri necesare pentru deservirea oricăror alte datorii anterioare contractate în cadrul planurilor de reabilitare a drumurilor și căilor ferate.

149. Tabelul 8 prezintă finanțarea în cadrul scenariului de 10 ani, în care fondurile suplimentare necesare pentru anii 2008-2017 sînt recuperate pînă în anul 2024.

**Tabelul 8. Bilanțul financiar**

(mil.dolari SUA)

|                          | 2008    | 2009    | 2010    | 2011   | 2012   | 2013   | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    |
|--------------------------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Costuri</b>           | 98,9    | 204.69  | 329.30  | 339.18 | 357.96 | 380.62 | 378.45  | 376.85  | 327,25  | 267.56  |
| <b>Venituri</b>          | 31,32   | 68,51   | 114,71  | 128,35 | 143,21 | 159,42 | 177,08  | 196,33  | 217,31  | 240,18  |
| <b>Împrumuturi</b>       | 67.7    | 136.18  | 214.59  | 210.83 | 214.75 | 221.75 | 201.37  | 180.52  | 109.94  | 27.38   |
| <b>Datoria acumulată</b> | 67.7    | 203.88  | 418.47  | 629.3  | 844.05 | 1065.8 | 1267.17 | 1447.69 | 1557.63 | 1585.01 |
|                          |         |         |         |        |        |        |         |         |         |         |
|                          | 2018    | 2019    | 2020    | 2021   | 2022   | 2023   | 2024    | 2025    | 2026    | 2027    |
| <b>Costuri</b>           | 100,00  | 106,00  | 112,36  | 119,10 | 126,25 | 133,82 | 141,85  | 150,36  | 159,38  | 168,95  |
| <b>Venituri</b>          | 263,87  | 288,22  | 313,09  | 338,28 | 363,60 | 388,83 | 413,73  | 438,06  | 461,56  | 483,99  |
| <b>Împrumuturi</b>       | 0,00    | 0,00    | 0,00    | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00    | 0,00    | 0,00    | 0,00    |
| <b>Datoria acumulată</b> | 1421.14 | 1238.92 | 1038.19 | 826.01 | 588.66 | 333.65 | 61.67   | -226.03 | -528.21 | -843.25 |

150. O majorare mai mare a accizelor la carburanți ar diminua volumul împrumuturilor externe și ar reduce perioada de rambursare a datoriei.

### XXIII. PLANUL DE INVESTIȚII ȘI PRIORITIZAREA PENTRU ANII 2008-2017

151. Următoarele compartimente prezintă investițiile specifice, planificate pentru fiecare an, în cadrul scenariului de 10 ani. De menționat că planul de investiții descrie de fapt prioritizarea și consecutivitatea investițiilor specifice. Implementarea fiecărei investiții specifice ar putea fi efectuată cu un an mai devreme, dacă ar fi posibil de a mobiliza resursele înainte de termenul

preconizat. De asemenea, ar putea avea loc mai târziu, dacă mobilizarea mijloacelor ar fi mai lentă decât cea prevăzută în scenariul de 10 ani.

#### 152. Pentru anul 2008

1) Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 948,5 milioane lei/75,4 milioane dolari SUA

| Drumul | Segmentul                        | Lungimea (km) |
|--------|----------------------------------|---------------|
| M2     | Chișinau-Peresecina              | 24            |
| M3     | Cimișlia-Comrat                  | 32            |
| R3     | Chișinău-Hîncești                | 27            |
| R14    | Sîngerei-Sărăteni                | 41            |
| R20    | Orhei-Călărași                   | 18            |
| R30    | Stefan Voda-frontiera cu Ucraina | 2             |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 78,4 milioane lei sau 6,23 milioane dolari SUA

35 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețele rutiere: 209,5 milioane lei/16,65 milioane dolari SUA

4) Reabilitarea rețelei feroviare: 260,8 milioane lei/20,7 milioane dolari SUA

117 km de linii ferate

#### 153. Pentru anul 2009

1) Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 1494,5 milioane lei/117,8 milioane dolari SUA

| Drumul | Segmentul             | Lungimea (km) |
|--------|-----------------------|---------------|
| M2     | Peresecina - Sărăteni | 44            |
| M2     | Florești - Cosăuți    | 66            |
| R14    | Bălți - Sîngerei      | 26            |
| R3     | Hîncești - Cimișlia   | 29            |
| R9     | Soroca - Otaci        | 42            |
| R20    | R13 - Orhei           | 45            |
| R30    | Căușeni - Ștefan Vodă | 21            |
| R53    | Glodeni - R57         | 22            |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 395,0 milioane lei/31,40 milioane dolari SUA

218 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețele rutiere: 450,0 milioane lei/35,77 milioane dolari SUA

4) Reabilitarea rețelei feroviare: 260,8 milioane lei/20,7 milioane dolari SUA

117 km de linii ferate

#### 154. Pentru anul 2010

Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 1602,7 milioane lei/127,4 milioane dolari SUA

| Drumul | Segmentul           | Lungimea (km) |
|--------|---------------------|---------------|
| M2     | Sărăteni - Florești | 48            |
| M3     | Comrat – Vulcănești | 77            |
| M14    | Bălți - Briceni     | 97            |
| M21    | Chișinău - Dubăsari | 31            |
| R1     | Călărași - Ungheni  | 30            |
| R12    | Drochia – M14       | 10            |
| R20    | Orhei - Călărași    | 45            |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 1556,5 milioane lei/123,7 milioane dolari SUA

858 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețele rutiere: 842,2 milioane lei/66,9 milioane dolari SUA

4) Reabilitarea rețelei feroviare: 260,8 milioane lei/20,7 milioane dolari SUA

117 km de linii ferate

#### 155. Pentru anul 2011

Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 1553,6 milioane lei/123,5 milioane dolari SUA

| Drumul | Segmentul               | Lungimea (km) |
|--------|-------------------------|---------------|
| M14    | Criva - Briceni         | 36            |
| M14    | M2 - R14                | 114           |
| M3     | Vulcănești-Giurgiulești | 45            |
| R1     | M1 - Sculeni            | 88            |
| R34    | Hîncești - Leova        | 28            |
| R12    | Drochia – M14           | 10            |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 1556,5 milioane lei/123,7 milioane dolari SUA

858 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețele rutiere: 870,8 milioane lei/69,2 milioane dolari SUA

#### 156. Pentru anul 2012

1) Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 1568,7 milioane lei/128,2 milioane dolari SUA

| Drumul | Segmentul              | Lungimea (km) |
|--------|------------------------|---------------|
| R16    | Bălți - Sculeni        | 60            |
| M3     | Chișinău - Porumbrei   | 34            |
| R2     | Anenii Noi - Bender    | 24            |
| R4     | Chișinău - Criuleni    | 31            |
| R5     | Chișinău - M4          | 30            |
| R6     | M1 - Ialoveni          | 13            |
| R12    | Drochia - M14          | 15            |
| R15    | Bălți - Glodeni        | 33            |
| R30    | Anenii Noi - Căușeni   | 34            |
| R34    | Hîncești-Leova-S. Mare | 140           |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 1556,5 milioane lei/123,7 milioane dolari SUA 858 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețele rutiere: 879,6 milioane lei/69,2 milioane dolari SUA

#### 157. Pentru anul 2013

1) Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 1656,8 milioane lei/120,2 milioane dolari SUA

| Drumul | Segmentul               | Lungimea (km) |
|--------|-------------------------|---------------|
| R2     | Chișinău - Anenii Noi   | 18            |
| R3     | Cimișlia - Basarabeasca | 31            |
| R8     | Dondușeni - Edineț      | 24            |
| R12    | Dondușeni - M14         | 40            |
| R13    | Bălți - M2              | 59            |
| R17    | Fălești - Pîrlița       | 32            |
| R19    | R13 - Sănătăuca         | 5             |
| R22    | M14 - Telenești         | 8             |
| R25    | Bucovăț- Bărboieni      | 47            |
| R26    | Cimișlia - Mihailovca   | 13            |
| R36    | Ceadăr-Lunga - R38      | 19            |
| R34    | Cahul - Giurgiulești    | 24            |
| R38    | Vulcănești - Cahul      | 36            |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 1556,5 milioane lei/131,7 milioane dolari SUA

858 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețele rutiere: 829,2 milioane lei/70,2 milioane dolari SUA

#### 158. Pentru anul 2014

1) Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 1544,8 milioane lei/122,8 milioane dolari SUA

| <b>Drumul</b> | <b>Segmentul</b>    | <b>Lungimea (km)</b> |
|---------------|---------------------|----------------------|
| R13           | M2 - Rezina         | 43                   |
| R22           | Telenești - R-14    | 21                   |
| R23           | Criuleni - M2       | 22                   |
| R29           | Bender - Rezeni     | 48                   |
| R31           | Căușeni-Săiți       | 14                   |
| R32           | Chetrosu - Sălcuța  | 52                   |
| R36           | Basarabeasca-R38    | 43                   |
| R40           | R7 - R13            | 31                   |
| R41           | R7 - Glodeni        | 19                   |
| R44           | Călărași - Hîncești | 33                   |
| R45           | M2-R7               | 25                   |
| R59           | R2 - Delacău        | 10                   |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 1556,5 milioane lei/123,7 milioane dolari SUA

858 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețelei rutiere: 905,0 milioane lei/71,9 milioane dolari SUA

#### 159. Pentru anul 2015

1) Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 1494,5 milioane lei/118,8 milioane dolari SUA

| <b>Drumul</b> | <b>Segmentul</b>                 | <b>Lungimea (km)</b> |
|---------------|----------------------------------|----------------------|
| M14           | M2 – Gura Bîcului                | 72                   |
| R8            | Otaci - Dondușeni                | 29                   |
| R18           | Florești - Sîngerei              | 43                   |
| R19           | R13 - Sănătăuca                  | 6                    |
| R21           | R20 - Sanatoriul Codru           | 13                   |
| R23           | Criuleni - M2                    | 10                   |
| R35           | Basarabeasca-Comrat              | 26                   |
| R42           | Ungheni - Bărboieni              | 30                   |
| R44           | Călărași - Hîncești              | 31                   |
| R46           | R38 - R47                        | 10                   |
| R52           | R30-Palanca-frontiera cu Ucraina | 7                    |
| R55           | R37 - R38                        | 29                   |
| R57           | R7 - R16                         | 56                   |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 1556,5 milioane lei/123,7 milioane dolari SUA

858 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețele rutiere: 1014 milioane lei/80,6 milioane dolari SUA

#### 160. Pentru anul 2016

1) Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 1466,8 milioane lei/116,6 milioane dolari SUA

| Drumul | Segmentul                        | Lungimea (km) |
|--------|----------------------------------|---------------|
| R7     | Soroca-M14                       | 50            |
| R10    | R11-Ruseni                       | 20            |
| R19    | R13-Sănătăuca                    | 19            |
| R26    | Mihailovca - Căușeni             | 49            |
| R28    | R30-Răscăieți                    | 7             |
| R33    | Hîncești-M1                      | 37            |
| R34.1  | Cahul - frontiera cu România     | 5             |
| R37    | Comrat-Cantemir                  | 45            |
| R50    | Criuleni-Zona de odihnă          | 11            |
| R51    | Otaci-Ocnița                     | 26            |
| R52    | R30-Palanca-frontiera cu Ucraina | 7             |
| R54    | M2 - R19                         | 30            |
| R55    | R37-R38                          | 21            |
| R59    | R2 - Delacău                     | 15            |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 1077,6 milioane lei/85,7 milioane dolari SUA

595 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețele rutiere: 1321,5 milioane lei/105,0 milioane dolari SUA

#### 161. Pentru anul 2017

1) Reabilitarea rețelei rutiere naționale: 878,1 milioane lei/69,8 milioane dolari SUA

| Drumul | Segmentul                         | Lungimea (km) |
|--------|-----------------------------------|---------------|
| R07    | M14-frontiera cu România          | 52            |
| R11    | Ocnița-Briceni                    | 35            |
| R26    | Căușeni-Bender                    | 17            |
| R37    | Ceadâr-Lunga-Comrat               | 37            |
| R38    | Cahul-Taraclia                    | 46            |
| R43    | R23-Compl."Orheiul Vechi"         | 4             |
| R47    | Cimișlia-R34                      | 40            |
| R49    | Basarabeasca-frontiera cu Ucraina | 5             |

2) Reabilitarea rețelei rutiere locale: 598,7 milioane lei/47,6 milioane dolari SUA

- 331 km de drumuri locale

3) Întreținerea de rutină și periodică a întregii rețele rutiere: 1215,5 milioane lei/96,6 milioane dolari SUA

162. Mai detaliat planul de investiții este prezentat în anexele nr.5 și 6 și pe hărțile din anexa nr.7.

#### XXIV. SUMARUL PREZENTEI STRATEGII ȘI MATRICEA CU ACȚIUNI

| Obiectivul                              | Acțiuni:   |  | Responsabili de realizare  | Costul (milioane lei) | Anii      |
|---|--|--|--|-----------------------|-----------|
|   | generale   | concrete   |  |                       |           |
| 1                                       | 2  | 3  | 4  | 5                     | 6         |
| Reabilitarea infrastructurii            | PLANUL DE REABILITARE A REȚELEI RUTIERE          | Implementarea unui plan de reabilitare a drumurilor pe 10 ani  | Î.S.” Administrația de Stat a Drumurilor”  | 37997,0               | 2008-2017 |
|   | PLANUL DE REABILITARE A REȚELEI CĂILOR FERATE    | Implementarea unui plan de reabilitare a infrastructurii căilor ferate pe 3 ani  | Î.S. „Calea Ferată din Moldova”  | 883,1                 | 2008-2010 |
| Cadru stabil de finanțare               | FINANȚAREA DRUMURILOR ȘI REFORMA FONDULUI RUTIER | Modificarea Legii Fondului rutier și a Codului fiscal  | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor, Ministerul Finanțelor          |                       | 2008-2009 |
|   | PLANUL DE RESTRUCTURARE A CFM                    | Separarea evidenței contabile și separarea organizațională internă a CFM în trei unități (infrastructură, transportul de mărfuri și transportul de călători) | Î.S. „Calea Ferată din Moldova”  | 503,3                 | 2008-2009 |
|   |  | Implementarea sistemului de separare a costurilor. Perceperea plăților între unități   | Î.S. „Calea Ferată din Moldova”  |                       | 2009-2010 |
|   |  | Servicii de consultanță pentru susținerea procesului de separare, inclusiv elaborarea unui studiu de fezabilitate financiară privind independența unităților | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor                                 |                       | 2009      |
|   |  | Elaborarea și aprobarea de către Guvern a Planului privind serviciile de transportare a călătorilor și obligațiile sociale în transportul de călători (PSO)  | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor                                 |                       | 2009      |
| Îmbunătățirea procesului de întreținere | SISTEME DE ÎNTREȚINERE A DRUMURILOR              | Reclasificarea rețelei rutiere   | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor / Î.S.” Administrația de Stat a | 1,50                  | 2010      |



| 1                           | 2                                     | 3  | 4  | 5     | 6           |
|-----------------------------|---------------------------------------|--|--|-------|-------------|
|                             |                                       |  | Drumurilor”  |       |             |
|                             |                                       | Efectuarea de către consultanți a unui studiu pentru definirea reformei sistemului de întreținere a drumurilor | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor / Î.S.” Administrația de Stat a Drumurilor” |       | 2008-2010   |
|                             |                                       | Extinderea întreținerii drumurilor pe bază de contract   | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor / Î.S.” Administrația de Stat a Drumurilor” |       | 2011-2017   |
|                             |                                       | Elaborarea Programului de consolidare a capacităților întreprinderilor de întreținere a drumurilor             | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor   |       | 2010-2012   |
|                             |                                       | Reducerea prin fuzionare a numărului întreprinderilor de întreținere a drumurilor                              | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor / Î.S.” Administrația de Stat a Drumurilor” |       | 2010 – 2012 |
| Dezvoltarea infrastructurii | PLANUL INFRASTRUC-TURII DRUMURILOR    | Definirea nivelului de calitate a serviciilor pentru rețeaua rutieră a Moldovei                                | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor / Î.S.” Administrația de Stat a Drumurilor” |       | 2010        |
|                             |                                       | Elaborarea unui studiu de fezabilitate/evaluarea impactului de mediu pentru investițiile propuse               | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor   | 12,58 | 2011-2012   |
|                             |                                       | Analiza schemelor de finanțare pentru noile investiții în drumuri  | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor   |       | 2012        |
|                             |                                       | Elaborarea planului de investiții (2013-2017)  | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor / Î.S.” Administrația de Stat a Drumurilor” |       | 2011-2013   |
|                             | PLANUL INFRASTRUC-TURII CĂILOR FERATE | Definirea rețelei feroviare a Moldovei pe termen lung  | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor   |       | 2010        |
|                             |                                       | Elaborarea unui studiu de fezabilitate/evaluarea impactului de mediu pentru investițiile propuse               | Î.S. „Calea Ferată din Moldova”  | 12,58 | 2009-2010   |
|                             |                                       | Analiza schemelor de finanțare pentru noile investiții în calea  | Ministerul Transporturilor   |       | 2010        |

| 1   | 2   | 3  | 4  | 5     | 6         |
|---|---|--|--|-------|-----------|
|   |   | ferată   | și Gospodăriei Drumurilor  |       |           |
|   |   | Elaborarea planului de investiții pe 7 ani (2011-2017)   | Î.S. „Calea Ferată din Moldova”  |       | 2009-2011 |
| Cadru stabil de finanțare (urmează a fi elaborat de municipalități) | SUSȚINEREA STRATEGIILOR TRANSPORTULUI URBAN   | Elaborarea programelor multianuale de finanțare a infrastructurii urbane de transport  | Administrațiile Publice Locale   |       | 2008      |
|   |   | Adoptarea unor măsuri pentru actualizarea nivelurilor de siguranță și a reglementărilor tehnice privind mijloacele de transport public de călători   | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor                                     |       | 2009-2010 |
|   |   | Adoptarea unor măsuri privind nivelurile de calitate ale diferitelor tipuri de servicii în transportul public  | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor                                     |       | 2009-2010 |
|   |   | Crearea unui cadru în care necesitățile ce depășesc posibilitățile fiecărui oraș vor fi abordate și soluționate. Înființarea unei comisii de coordonare a problemelor aferente transportului urban, în care vor fi incluse reprezentanți ai Guvernului și autorităților administrației publice, cu participarea altor părți interesate (companii de transport, utilizatori etc.) | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor ,<br>Administrațiile Publice Locale |       | 2008      |
|   |   | Acordarea suportului pentru obținerea asistenței tehnice autorităților municipale în elaborarea proiectelor-cheie (proiectul drumului de centură al Chișinăului, studiul cuprinzător al transportului urban), care să faciliteze finanțarea acestor activități   | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor                                     | 20,13 | 2008-2012 |
| Implementarea prezentei Strategii                                   | FORTIFICAREA INSTITUȚIONALĂ A MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI GOSPODĂRIEI DRUMURILOR ȘI A ADMINISTRAȚIEI DE STAT A DRUMURILOR | Fortificarea instituțională a Ministerului Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor. Soluționarea problemei curente privind insuficiența de cadre la ÎS „Administrația de Stat a Drumurilor   | Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor                                     | 26.00 | 2008-2017 |

**ANALIZA DETALIATĂ SWOT**  
**SECTORUL TRANSPORTULUI RUTIER**

**PUNCTE FORTE**

Rețea de drumuri bine dezvoltată, moștenită din perioada de pînă la independență

„Pod” terestru între UE și țările Europei de Sud-Est și țările membre ale CSI

Sistem eficient de educație și instruire profesională în sectorul transporturilor

Nivel adecvat de pregătire profesională a angajaților din sectorul transporturilor

**OPORTUNITĂȚI**

Posibilitatea de a beneficia de asistența externă și subvenții din partea UE pentru finanțarea renovării infrastructurii

O potențială piață internă a sectorului de transport, oportunități pentru dezvoltarea companiilor comerciale de transport

O posibilă piață mare a transportului pe distanțe mari susținute de o economie orientată spre comerț

**PUNCTE SLABE**

Starea rea sau foarte rea a unei părți considerabile a rețelei rutiere

Restanțe considerabile la lucrările de întreținere, incertitudine privind finanțarea curentă a întreținerii drumurilor

Implicare prea mare a statului în industria drumurilor prin intermediul întreprinderilor publice

Parc de vehicule comerciale neadaptate la standardele europene de calitate și siguranță

Probleme transfrontaliere nesoluționate

Sistem de transport public neorganizat, nivel scăzut al calității serviciilor, administrare slabă la nivel local pentru a crea o structură de transport consecventă și integrată

**AMENINȚĂRI**

Economia țării nu poate asigura un nivel adecvat de reabilitare a rețelei rutiere

Rămînerea în urmă a dezvoltării sectorului agrar și rural împiedică dezvoltarea sectorului de servicii de transport

Alocarea cu întârziere a investițiilor străine în sectorul de transporturi al Moldovei (companii de transport, logistică, datorită izolării țării)

Evitarea de tranzit a Moldovei de către operatorii internaționali principali

## SECTORUL TRANSPORTULUI FEROVIIAR

### PUNCTE FORTE

Piață existentă pentru tranzitul internațional de mărfuri (10,5 M tone pe an) ce poate asigura rentabilitatea CFM

Poziții durabile pe piață de transportare a încărcăturilor

Inofensivitate față de mediu și mai sigur decât alte tipuri de transport

### OPORTUNITĂȚI

Integrarea treptată a Moldovei în UE, fie prin politica de vecinătate (termen scurt) sau, în ultimă instanță, calitatea de membru la UE (termen mediu sau lung)

Mijloace financiare suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii căilor ferate concomitent cu procesul de integrare Moldova – UE

Utilizarea adecvată a amplasării țării pentru a dezvolta traficul de tranzit internațional de-a lungul coridorului IX european de transport feroviar

O mai bună integrare în sistemul european feroviar pentru a permite interoperabilitatea, cel puțin în cazul căii ferate cu ecartament european Ungheni – Chișinău

Integrarea în sistemul de calea ferată al CSI care îi va permite să opereze un trafic regional îmbunătățit

Probabilitatea apariției noilor operatori pe piața transportului feroviar, în special pentru activitățile de tranzit

Aplicarea noilor tehnologii

Dezvoltarea coridoarelor poli-intermodale și centrelor logistice

Globalizarea economiei și liberalizarea pieței de transport

### PUNCTE SLABE

Partea majoritară a infrastructurii căilor ferate naționale se află în stare tehnică rea

Partea majoritară a infrastructurii căilor ferate nu permite de a atinge viteza proiectată, chiar pentru trenurile de marfă

Starea nesatisfăcătoare a materialului rulant

### AMENINȚĂRI

Implementarea cu întârziere a proiectelor prioritare de infrastructură (infrastructură și material rulant)

Implementarea cu întârziere a politicilor similare în țările vecine

Devierea traficului din Republica Moldova. Legătura directă din Ucraina spre Moldova, care există deja la nord și ar putea fi dezvoltată spre sud printr-o nouă linie ferată între UZ (Ucraina) și SNCFR (România) pe noul pod peste Dunăre

PSO (servicii publice obligatorii) neachitate de către autorități, ceea ce implică amânarea reabilitării infrastructurii sau întreținerii materialului rulant și efectuării investițiilor

Divizarea geopolitică a țării, ceea ce împiedică orice dezvoltare pe termen lung a rețelei, în special pentru activitățile de tranzit

Introducerea cu întârziere a noilor tehnologii și îmbunătățirea stării tehnice a infrastructurii căilor ferate

## SECTORUL TRANSPORTULUI URBAN

### PUNCTE FORTE

Administrația locală s-a familiarizat și a acceptat prezenta Strategie. Aceasta demonstrează că problema este cel puțin recunoscută, iar administrația conștientizează necesitatea întreprinderii unor acțiuni ce se impun

Lipsa unor prețuri flexibile pentru călătorii, ceea ce constituie o cerință principală și care, de asemenea, implică reforma sectorului

Companiile private joacă deja un rol important în transportul public urban

Angajații din sector, lucrând în condiții dificile pentru companiile private și publice, pot acorda asistență în procesul de reformă a sectorului

### OPORTUNITĂȚI

Situația actuală, când concesiile private s-au finalizat, iar companiile publice se dizolvă, poate fi un punct de pornire (cu excepția resurselor umane valoroase)

Alocațiile recente de mijloace financiare de la Guvern pentru municipalitate, în vederea renovării parcului de mijloace de transport și întreținerea străzilor, se pot solda cu rezultate dacă în viitor vor mai fi acordate resurse în acest scop

Elaborarea prezentei Strategii, axată pe întreținerea drumurilor interurbane, poate fi o oportunitate și pentru municipalități, dacă sistemul transportului urban va fi inclus în sistemul național rutier

Organismele multilaterale interesate (BM, UE) pot contribui la colectarea fondurilor necesare pentru îmbunătățirea situației create în domeniul vizat

### PUNCTE SLABE

Situația financiară: companii publice falimentate, lipsa resurselor pentru investiții de întreținere a drumurilor

Lipsa interesului / resurselor în administrarea sectorului transporturilor (altul decât drumurile / străzile)

Decizii pe termen scurt care sînt o procedură standard și pot afecta orice mișcare spre un cadru stabil

Starea rea a întregii infrastructuri, majoritatea necesitînd reparații capitale

### AMENINȚĂRI

Faptul că, în aceste condiții dificile, transportul public lucrează, constituie o piedică în calea oricăror schimbări

Strategia, dacă este elaborată ca un plan de investiții în infrastructură, își concentrează eforturile asupra resurselor și nu asupra necesității de a crea un cadru stabil

Prezența altor necesități urgente ale țării care pot antrena resursele disponibile

**NIVELUL STĂRII DRUMURILOR.  
CRITERIILE DE CLASIFICARE UTILIZATE**

| <b>DRUMURI CU ÎMBRĂCĂMINTE BITUMINOASĂ.<br/>CRITERII DE CLASIFICARE</b>           |   |  |
|---|---|--|
| <b>1</b>  | <b>2</b>  | <b>3</b>   |
| <b>Stare bună</b><br><br>Necesitatea unor<br>măsurii pe termen<br>lung            | Existența<br>fisurilor simple<br>longitudinale        | Deteriorarea este cauzată de diferiți factori și reflectă prima etapă a apariției deteriorărilor structurale. În asemenea cazuri, criteriul corect este planificarea unor lucrări pe termen lung   |
|   | Existența<br>fisurilor<br>longitudinale<br>ramificate | Acest tip de deteriorare este cauzat de contopirea fisurilor longitudinale simple și reprezintă al doilea pas în apariția deteriorărilor structurale   |
|   | Existența<br>fisurilor<br>transversale                | Acest tip de deteriorare face parte din categoria celor ce reflectă starea normală a părții carosabile și afectează durabilitatea îmbrăcăminții rutiere. Acțiunile de bază trebuie direcționate spre excluderea afectării straturilor inferioare ale îmbrăcăminții rutiere   |
|   | Existența<br>plombărilor<br>izolate                   | În acest caz criteriul corect este aplicarea unor măsuri pe termen lung  |
| <b>Stare satisfăcătoare</b><br><br>Necesitatea unor<br>măsurii pe termen<br>mediu | Existența<br>faianțurilor<br>în plăci                 | Acest tip de deteriorare face parte din categoria de deteriorări ce reflectă starea satisfăcătoare a părții carosabile și afectează caracteristicile funcționale și capacitatea portantă a sistemului rutier. Acest tip de deteriorare rezultă din crearea unei rețele de fisuri longitudinale și transversale și este urmată de alte forme de deteriorare. Faianțurile în plăci apar din cauza insuficienței capacității portante. În cazul apariției exclusive a faianțurilor în plăci, criteriul corect este de a planifica acțiuni pe termen mediu |

| 1  | 2                          | 3  |
|--|----------------------------|--|
| <p><b>Stare rea</b></p> <p>Necesitatea unor măsuri pe termen scurt</p> | <p>Existența fâgașelor</p> | <p>Acest tip de deteriorări constituie rezultatul apariției altor defecte: fisuri, faianțări în plăci, insuficiența capacității portante a stratului de bază etc., în complex cu efectele traficului ce depășește limitele de masă și gabarit.</p> <p>Motivele care justifică alegerea acestui criteriu de măsuri pe termen scurt sînt următoarele:</p> <p>deformează stratul de bază și patul drumului;<br/>afectează caracteristicile funcționale ale drumurilor;<br/>afectează confortul și securitatea circulației rutiere;<br/>efectele temperaturii și umidității asupra acestei deteriorări au consecințe importante în derularea procesului de deteriorare;<br/>afectează fiabilitatea sistemului rutier</p> |
|  | <p>Existența gropilor</p>  | <p>Această deteriorare este rezultatul apariției altor defecte, care contribuie la dezintegrarea materialului îmbrăcămintei rutiere, cum ar fi faianțări în plăci și în pînză de păianjen, materialul stratului superior de proastă calitate etc.:</p> <p>afectează structura și capacitatea portantă a sistemului rutier;<br/>afectează confortul de conducere a autovehiculului și siguranța circulației rutiere;<br/>afectează caracteristicile funcționale ale drumurilor;<br/>efectele umidității și temperaturii asupra acestei deteriorări au consecințe importante în derularea procesului de deteriorare</p>  |
|  | <p>Existența tasării</p>   | <p>Această deteriorare apare în urma apariției mai multor defecte în sistemul rutier și patul drumului: strat de bază de proastă calitate, existența pămînturilor slabe în patul drumului etc.</p> <p>Motivele care justifică selectarea criteriului de măsuri pe termen scurt sînt următoarele:</p> <p>afectează confortul de conducere a autovehiculului și siguranța circulației rutiere;<br/>afectează caracteristicile funcționale ale drumurilor;<br/>efectele umidității și temperaturii asupra acestei deteriorări au consecințe importante în derularea procesului de deteriorare</p>   |

**DRUMURILE CU ÎMBRĂCĂMINTE DIN BETON DE CIMENT,  
CRITERIILE DE CLASIFICARE**

| 1  | 2  | 3   |
|--|--|---|
| <b>Stare bună</b><br>Necesitatea acțiunilor pe termen lung | Existența fisurilor longitudinale sau fisurilor longitudinale ramificate | Aceste deteriorări sînt cauzate de diferiți factori și reflectă prima etapă a apariției defectelor structurale. Existența exclusivă a acestor deteriorări necesită realizarea de măsuri pe termen lung  |
|  | Existența exclusivă a fisurilor transversale                             | Această deteriorare este cauzată de diferiți factori și reprezintă prima etapă în apariția unor deficiențe structurale. Existența exclusivă a acestor deteriorări necesită realizarea de măsuri pe termen lung  |
|  | Existența plombărilor Izolate  | În acest caz, criteriul corect este aplicarea unor măsuri pe termen lung  |
| Necesitatea unor măsuri pe termen mediu                    | Existența deteriorării rosturilor longitudinale                          | Criteriul corect, în cazul deteriorării rosturilor longitudinale, este aplicarea măsurilor pe termen mediu, deoarece:<br>afectează planeitatea suprafeței de rulare;<br>afectează durabilitatea îmbrăcăminte rutiere;<br>favorizează pătrunderea apei prin rost, fapt ce influențează considerabil procesul de deteriorare                            |
|  | Existența deteriorării rosturilor transversale                           | Criteriul corect, în cazul deteriorării rosturilor longitudinale, este aplicarea măsurilor pe termen mediu, deoarece:<br>afectează planeitatea suprafeței de rulare;<br>afectează durabilitatea îmbrăcăminte rutiere;<br>favorizează pătrunderea apei prin rost, fapt ce influențează considerabil procesul de deteriorare                            |
| Starea rea.<br>Necesitatea unor măsuri pe termen scurt     | Existența rupturilor de margine  | Criteriul corect în cazul deteriorării rosturilor longitudinale este aplicarea măsurilor pe termen scurt, deoarece:<br>afectează planeitatea suprafeței de rulare;<br>afectează durabilitatea îmbrăcăminte rutiere;<br>efectele umidității și temperaturii asupra acestei deteriorări au consecințe importante în derularea procesului de deteriorare |



| 1 | 2   | 3  |
|---|---|--|
|   | Existența exfolierii, cojirii și gropilor | <p>Criteriul corect, în cazul deteriorării rosturilor longitudinale, este aplicarea măsurilor pe termen scurt, deoarece:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>afectează planeitatea suprafeței de rulare;</li> <li>afectează condițiile de rulare și securitatea circulației rutiere;</li> <li>afectează durabilitatea îmbrăcămintei rutiere;</li> <li>gropile au deteriorări în stratul de bază;</li> <li>efectele umidității și temperaturii asupra acestor deteriorări au consecințe importante în derularea procesului de deteriorare</li> </ul> |

Anexa nr.3  
la Strategia infrastructurii transportului  
terestru pe anii 2008-2017

**INDICATORI DE PERFORMANȚĂ AI CĂILOR FERATE**

**Statistici anuale**

| Nr. d/o | Indicator | Unitate | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---------|-----------|---------|------|------|------|------|------|
|---------|-----------|---------|------|------|------|------|------|

**Datele statistice anuale**

| 1    | 2   | 3  | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|------|---|--|---|---|---|---|---|
| 1.   | Lungimea liniilor                         | Km   |   |   |   |   |   |
| 2.   | Restricții de viteză                      | Cifra restricțiilor de viteză. / 1000 km de linii de cale ferată |   |   |   |   |   |
| 3.   | Numărul de locomotive                     | Număr  |   |   |   |   |   |
| 4.   | Numărul de vagoane                        | Număr  |   |   |   |   |   |
| 5.   | Numărul vagoanelor de pasageri            | Număr  |   |   |   |   |   |
| 6.   | Traficul de călători                      |  |   |   |   |   |   |
| 6.1. | Total călători                            | Călători/an  |   |   |   |   |   |
| 6.2. | Traficul de călători                      | Călători/km  |   |   |   |   |   |
| 6.3. | Distanța medie parcursă de pasageri       | Km   |   |   |   |   |   |
| 7.   | Traficul de mărfuri                       |  |   |   |   |   |   |
| 7.1. | Total trafic de mărfuri                   | Tone/an  |   |   |   |   |   |
| 7.2. | Traficul de mărfuri                       | Tonă/km  |   |   |   |   |   |
| 7.3. | Distanța medie de transport al mărfurilor | Km   |   |   |   |   |   |
| 8.   | Numărul de angajați                       | Număr  |   |   |   |   |   |

**Indicatori anuali ai performanței**

| 1    | 2                                      | 3                                      | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|------|--|--|---|---|---|---|---|
| 1.   | Indicatori operaționali                |  |   |   |   |   |   |
| 1.1. | Densitatea traficului                  | 000 din UT <sup>1</sup> pe km de linie |   |   |   |   |   |
| 1.2. | Productivitatea locomotivelor          | 000 UT pe locomotivă                   |   |   |   |   |   |
| 1.3. | Productivitatea vagoanelor             | 000 Tonă-km pe vagon                   |   |   |   |   |   |
| 1.4. | Productivitatea vagoanelor de pasageri | 000 călători-km pe vagon de pasageri   |   |   |   |   |   |
| 1.5. | Productivitatea angajaților            | Unități de trafic pe angajat           |   |   |   |   |   |
| 1.6. | Accidente                              | Număr pe an                            |   |   |   |   |   |
| 2.   | Indicatori financiari                  |  |   |   |   |   |   |
| 2.1. | Total venit anual                      | Valoare                                |   |   |   |   |   |

| <b>1</b> | <b>2</b>                             | <b>3</b>  | <b>4</b> | <b>5</b> | <b>6</b> | <b>7</b> | <b>8</b> |
|----------|--------------------------------------|---|----------|----------|----------|----------|----------|
| 2.2.     | Total costul muncii                  | % ale costului muncii în venitul total                                |          |          |          |          |          |
| 2.3.     | Costul operațional                   | Total costuri operaționale pe UT                                      |          |          |          |          |          |
| 2.4.     | Coeficient al activității            | Total cheltuieli operaționale pe an/total venituri operaționale pe an |          |          |          |          |          |
| 2.5.     | Coeficientul de deservire a datoriei | Fluxul în numerar divizat pe deservirea datoriei                      |          |          |          |          |          |

<sup>1</sup> UT înseamnă Unități de Trafic = Pasager/km+Tonă/km

## **ORIENTĂRI GENERALE ALE POLITICII DE VECINĂTATE A UE PENTRU INFRASTRUCTURA MOLDOVEI**

1. Documentele de politici tolerante sînt accesibile pentru Moldova, cum ar fi Programul Marco Polo sau recentul cadru cercetare-dezvoltare (R&D), iar în caz de necesitate, factorii interesați locali trebuie să beneficieze de susținere, în această ordine de idei.

2. De menționat că, pe lângă aceasta, BEI, BERD s-au alăturat inițiativei Băncii Mondiale de a oferi finanțare pentru dezvoltarea infrastructurii Moldovei.

3. Începînd cu anul 2007, se implementează noi instrumente. Printre alte instrumente asociate, politica de acordare a granturilor de către UE se manifestă prin participarea UE la repartizarea națională a EVEP (Instrument de vecinătate europeană și parteneriat) în diverse acțiuni ale Guvernului întreprinse în trei domenii prioritare: susținerea dezvoltării democratice și buneii guvernări; susținerea reformei regulatorii și consolidarea capacităților administrative; susținerea reducerii sărăciei și creșterii economice.

4. Pe lângă acestea, mai există, desigur, și alte instrumente disponibile.

5. Prin comunicatul său final din 4 decembrie 2006 COM (2006)726, Comisia Europeană și-a extins contribuția financiară, propunîndu-și mai multe scopuri. Acțiunile aferente transportului și infrastructurii pot fi realizate în trei etape:

- a) examinarea acordurilor multilaterale adiționale în domeniul energetic și de transport și revizuirea celor existente;
- b) orientarea activității de extindere a rețelelor UE de transport și energie spre țările vecine și interoperabilitatea;
- c) participarea țărilor vecine în programe și studii comunitare relevante.

6. În ceea ce privește politica de finanțare, pentru a impulsiona progresul în implementarea reformelor și pentru a acorda asistență financiară din partea IFI și altor donatori, Comisia Europeană intenționează să introducă două mecanisme inovatoare de finanțare:

- a) o sumă de 300 milioane euro (în mediu, circa 43 milioane euro pe an) pentru facilități de guvernare, în scopul acordării unui suport adițional, pe lângă alocațiile obișnuite pentru țară, susținerea activității țărilor partenere care au

înregistrat progrese mai mari în implementarea reformei prevăzute în Planul lor de acțiuni;

b) o sumă de 700 milioane euro (în medie, circa 100 milioane euro pe an) pentru Fondul Investițional de Vecinătate, care vine să completeze FEMIP 2 și care va fi folosit pentru a susține împrumuturile din partea IFI pentru țările partenere ale PEV. Acest Fond va oferi susținere sub formă de grant pentru operațiunile de împrumut de către asemenea instituții, cum sînt BEI (în contextul noului său mandat extern de finanțare), BERD și, posibil, instituțiile financiare de dezvoltare ale statelor-membre, conform priorităților stabilite de UE. Un asemenea Fond ar putea genera o finanțare de patru sau cinci ori mai mare decît suma finanțării sub formă de grant. Susținerea concretă din partea statelor-membre, care vor suplimenta fonduri proprii sub formă de grant la contribuția CE pentru fondul fiduciar, va reflecta suportul politic al Uniunii pentru un PEV îmbunătățit.

7. În aceeași ordine de idei menționăm documentul strategic Instrumentul European de Vecinătate și Cooperare pentru 2007–2013, elaborat de UE, în care pentru Moldova se preconizează subvenționarea ratei dobînzii și alte forme de combinare a granturilor cu împrumuturile, ceea ce va facilita investițiile efectuate de către instituțiile financiare în domeniul mediului, energiei și transportului.

8. În domeniul transportului, asistența financiară va fi oferită pentru reabilitarea drumurilor la nivel local și regional, pentru realizarea măsurilor prioritare în conformitate cu recomandările Grupului la nivel înalt privind extinderea axelor majore de transport transeuropean spre țările și regiunile vecine și pentru domeniile identificate ca priorități în cadrul Grupurilor de Lucru de la Conferința ministerială pentru transport de la Baku din noiembrie 2004. De asemenea, trebuie prevăzută asistență pentru sectorul aviatic din Moldova, deoarece țara noastră este un candidat pentru Zona Aviatică Europeană Comună.

9. În ceea ce privește transportul, subvenționarea ratei dobînzii sau alte scheme de combinare trebuie să pună accentul pe catalizarea fondurilor pentru infrastructura de importanță strategică, cum ar fi punctele de trecere a frontierei pe axele prioritare sau legăturile necesare care lipsesc pentru completarea acestora.

10. Mai sînt elaborate două documente adiționale de planificare.

### **a) Programul transnațional/regional al IEVC**

Componenta regională a IEVC va facilita realizarea obiectivelor prevăzute în prezenta Strategie, concluziile și recomandările grupurilor de lucru create în cadrul cooperării regionale, prin abordarea unui număr limitat de priorități relevante pentru Moldova, însă cu o dimensiune regională autentică, atât în ceea ce privește implementarea comună, cât și impactul regional. La nivel sectorial, aceasta se referă în particular la transport (dezvoltarea axelor majore de transport transnațional, conform recomandărilor Grupului la nivel înalt și în cadrul Grupurilor de Lucru de la Conferința ministerială pentru transport de la Baku din noiembrie 2004).

Documentul Strategiei Regionale de Est al CE- IEVC pentru 2007-2013 a fost adoptat oficial de către Comisia Europeană pe 7 martie 2007.

Pe parcursul perioadei cuprinse de Programul Indicativ Regional de Est al IEVC (2007-2010) va fi acordată suma totală de 223,5 milioane euro sub formă de grant, dintre care 25-30% – pentru sectorul transporturilor din țările beneficiare.

### **b) Cooperarea transfrontalieră a IEVC (CTF IEVC)**

Moldova va fi implicată în două programe CTF IEVC: un program trilateral de frontieră cu Ucraina și România și un program multilateral la Marea Neagră.

Deși aspectele generale ale cooperării dintre UE și Moldova în cadrul menționat mai sus încă nu erau pe deplin stabilite în perioada elaborării prezentei Strategii, această cooperare poate fi considerată drept o prioritate strategică în elaborarea unui plan real pentru acordarea asistenței tehnice și a unor granturi din partea UE cât mai curând posibil.

## SCENARIILE ADIȚIONALE

1. În prezenta Strategie, scenariul de bază prevede finalizarea reabilitării infrastructurii feroviare și rutiere pe parcursul unei perioade de 10 ani. Aceasta, desigur, necesită o finanțare substanțială pentru fiecare an. Cu toate acestea, nu există certitudine că pot fi atinse obiectivele trasate.

2. În cele ce urmează sînt prezentate alte scenarii ce propun o finanțare anuală mai limitată. Aceste scenarii pot necesita o perioadă mai lungă de timp pentru finalizarea reabilitării rețelelor rutiere și feroviare sau reabilitarea doar a unei părți de rețele.

3. În cele două scenarii prezentate mai jos este expusă reabilitarea rețelelor în perioade de timp diferite, în funcție de nivelurile de finanțare disponibile.

### I. SCENARIUL CU BUGET REDUS

4. Guvernul urmează să aloce 50 milioane dolari SUA în 2007 și 90 milioane dolari SUA în 2008 pentru întreținerea și reabilitarea drumurilor, folosind resurse din exterior pentru a atinge acest nivel de finanțare. Prezentul scenariu, cu un buget redus, începe de la aceste cifre, presupunîndu-se că în următorii ani mijloacele disponibile se vor majora cu 5% pe an.

5. Conform prezentului scenariu, reabilitarea drumurilor naționale va dura 22 de ani, plus doi ani pentru a finaliza reabilitarea rețelei drumurilor locale (tabelul 9).

**Tabelul 9. Scenariul cu buget redus. Alocarea mijloacelor financiare**

(mil. dolari SUA)

| Anul | Reabilitare       |                | Întreținere periodică | Total |
|------|-------------------|----------------|-----------------------|-------|
|      | Rețeaua națională | Rețeaua locală |                       |       |
| 2008 | 34,1              | 0,0            | 55,9                  | 90,0  |
| 2009 | 37,8              | 0,0            | 56,7                  | 94,5  |
| 2010 | 42,1              | 0,0            | 57,1                  | 99,2  |
| 2011 | 46,7              | 0,0            | 57,5                  | 104,2 |
| 2012 | 51,2              | 0,0            | 58,2                  | 109,4 |
| 2013 | 54,8              | 0,9            | 59,2                  | 114,9 |
| 2014 | 54,8              | 6,0            | 59,8                  | 120,6 |

|                      |               |              |               |               |
|----------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>2015</b>          | 54,8          | 3,5          | 68,4          | <b>126,6</b>  |
| <b>2016</b>          | 54,8          | 5,1          | 73,1          | <b>133,0</b>  |
| <b>2017</b>          | 54,8          | 8,4          | 76,5          | <b>139,6</b>  |
| <b>2018</b>          | 54,8          | 18,7         | 73,1          | <b>146,6</b>  |
| <b>2019</b>          | 54,8          | 26,4         | 72,8          | <b>153,9</b>  |
| <b>2020</b>          | 54,8          | 29,2         | 77,7          | <b>161,6</b>  |
| <b>2021</b>          | 54,8          | 35,1         | 79,8          | <b>169,7</b>  |
| <b>2022</b>          | 54,8          | 46,3         | 77,2          | <b>178,2</b>  |
| <b>2023</b>          | 54,8          | 45,6         | 86,7          | <b>187,1</b>  |
| <b>2024</b>          | 54,8          | 50,3         | 91,4          | <b>196,5</b>  |
| <b>2025</b>          | 54,8          | 59,2         | 92,3          | <b>206,3</b>  |
| <b>2026</b>          | 54,8          | 72,0         | 89,8          | <b>216,6</b>  |
| <b>2027</b>          | 54,8          | 83,7         | 89,0          | <b>227,4</b>  |
| <b>2028</b>          | 54,8          | 98,0         | 86,0          | <b>238,8</b>  |
| <b>2029</b>          | 54,8          | 110,0        | 86,0          | <b>250,7</b>  |
| <b>2030</b>          |               | 133,0        | 86,0          | <b>219,0</b>  |
| <b>2031</b>          |               | 118,9        | 86,0          | <b>204,9</b>  |
| <b>Total general</b> | <b>1143,0</b> | <b>950,0</b> | <b>1796,3</b> | <b>3889,3</b> |

6. Prezenta Strategie propune implementarea unei scheme de finanțare cu folosirea mijloacelor adiționale de la majorarea accizelor sau taxelor la carburanți. În cazul în care această schemă va fi implementată, ar deveni posibilă finanțarea întregului program. Finanțarea externă ar fi necesară doar în primii doi ani, iar deficitul ar putea fi acoperit în anul 2012.

7. Bilanțul de finanțare este prezentat în tabelul 10, în care „Costurile” reprezintă investiția în Program, „Fondurile” – suma de mijloace încasate din majorarea taxei la carburanți, „Fondurile adiționale” – mijloacele externe necesare pentru finanțarea Programului (dacă „Fondurile” sînt mai mici decît „Costurile”), iar „Deficitul” este diferența acumulată dintre „Costuri” și „Fonduri”.

**Tabelul 10. Scenariul bugetului redus. Bilanțul de finanțare**

(mil. dolari S.U.A.)

|                           | <b>2008</b> | <b>2009</b> | <b>2010</b> | <b>2011</b> | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Costuri</b>            | 90,0        | 94,5        | 99,2        | 104,2       | 109,4       | 114,9       | 120,6       | 126,6       | 133,0       | 139,6       |
| <b>Fonduri</b>            | 31,3        | 68,5        | 114,7       | 128,3       | 143,2       | 159,4       | 177,1       | 196,3       | 217,3       | 240,2       |
| <b>Fonduri adiționale</b> | 58,7        | 26,0        | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Deficit</b>            | 58,7        | 84,7        | 69,2        | 45,0        | 11,2        | -33,3       | -89,8       | -           | -243,8      | -344,4      |

|                           | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Costuri</b>            | 146,6       | 153,9       | 161,6       | 169,7       | 178,2       | 187,1       | 196,5       |
| <b>Fonduri</b>            | 263,9       | 288,2       | 313,1       | 338,3       | 363,6       | 388,8       | 413,7       |
| <b>Fonduri adiționale</b> | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Deficit</b>            | -578,9      | -713,2      | -864,7      | -1033,3     | -1218,7     | -1420,4     | -1637,7     |



## II. SCENARIUL CU UN BUGET MEDIU

8. Scenariul cu un buget mediu este similar scenariului cu un buget redus, însă include fonduri adiționale, care constituie pînă la 50% din bugetul de stat.

9. Prin alocarea bugetară, conform acestui scenariu, reabilitarea rețelei naționale va dura 16 ani, plus un an pentru finalizarea lucrărilor la rețelele locale.

**Tabelul 11. Scenariul bugetului mediu. Alocarea mijloacelor financiare**

(mil. dolari S.U.A.)

| Anul                 | Reabilitare     |              | Întreținere periodică | Total         |
|----------------------|-----------------|--------------|-----------------------|---------------|
|                      | Rețea națională | Rețea Locală |                       |               |
| 2008                 | 42,8            | 0,0          | 56,2                  | 99,0          |
| 2009                 | 57,3            | 0,0          | 57,1                  | 114,3         |
| 2010                 | 74,5            | 0,1          | 57,5                  | 132,1         |
| 2011                 | 74,5            | 19,5         | 58,5                  | 152,5         |
| 2012                 | 74,5            | 30,0         | 59,6                  | 164,1         |
| 2013                 | 74,5            | 36,8         | 61,1                  | 172,3         |
| 2014                 | 74,5            | 44,6         | 61,8                  | 180,9         |
| 2015                 | 74,5            | 45,9         | 69,6                  | 190,0         |
| 2016                 | 74,5            | 46,5         | 78,4                  | 199,5         |
| 2017                 | 74,5            | 53,7         | 81,3                  | 209,4         |
| 2018                 | 74,5            | 69,1         | 76,3                  | 219,9         |
| 2019                 | 74,5            | 73,5         | 82,9                  | 230,9         |
| 2020                 | 74,5            | 83,3         | 84,7                  | 242,4         |
| 2021                 | 74,5            | 94,9         | 85,2                  | 254,6         |
| 2022                 | 74,5            | 109,6        | 83,2                  | 267,3         |
| 2023                 | 74,5            | 116,3        | 89,9                  | 280,7         |
| 2024                 | 0,0             | 126,5        | 98,6                  | 225,1         |
| <b>Total general</b> | <b>1143,0</b>   | <b>950,0</b> | <b>1241,9</b>         | <b>3334,9</b> |

10. În ceea ce privește schema de finanțare de la majorarea accizelor (taxelor la carburanți), cu nivelurile propuse, întregul Program poate fi finanțat din resursele încasate între anii 2008-2023, fiind necesară finanțarea externă pînă în 2014, cu acoperirea deficitului în anul 2020.

11. Bilanțul de finanțare este prezentat în tabelul 12.

**Tabelul 12. Scenariul cu un buget mediu. Bilanțul de finanțare**

(mil. dolari S.U.A.)

|                           | 2008  | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   |
|---------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Costuri</b>            | 99,00 | 114,35 | 132,07 | 152,54 | 164,09 | 172,30 | 180,91 | 189,96 | 199,46 | 209,43 |
| <b>Fonduri</b>            | 31,32 | 68,51  | 114,71 | 128,35 | 143,21 | 159,42 | 177,08 | 196,33 | 217,31 | 240,18 |
| <b>Fonduri adiționale</b> | 67,68 | 45,84  | 17,36  | 24,19  | 20,88  | 12,88  | 3,84   | 0,00   | 0,00   | 0,00   |
| <b>Deficit</b>            | 67,68 | 113,5  | 130,9  | 155,1  | 176,0  | 188,8  | 192,7  | 186,3  | 168,4  | 137,7  |

|                           | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Costuri</b>            | 219,90 | 230,90 | 242,44 | 254,56 | 267,29 | 280,66 | 294,69 |
| <b>Fonduri</b>            | 263,87 | 288,22 | 313,09 | 338,28 | 363,60 | 388,83 | 413,73 |
| <b>Fonduri adiționale</b> | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   |
| <b>Deficit</b>            | 93,7   | 36,4   | -34,3  | -118,0 | -214,3 | -322,5 | -441,5 |

Anexa nr.6  
la Strategia infrastructurii transportului  
terestru pe anii 2008-2017

**PLANUL DE INVESTIȚII PENTRU REABILITAREA  
DRUMURILOR ȘI PRIORITIZAREA**

| Numărul drumului | Numărul și denumirea drumului                                       | Segmentul                        | De la km | La km | km | Costul total (mil. dolari SUA) | Anul reabilitării |
|------------------|---|----------------------------------|----------|-------|----|--------------------------------|-------------------|
| 1                | 2   | 3                                | 4        | 5     | 6  | 7                              | 8                 |
| M02              | M2 Chișinău-Soroca - frontiera cu Ucraina                           | Chișinău-M2M14                   | 6        | 12    | 6  | 4,98                           | 2008              |
| M02              | M2 Chișinău-Soroca - frontiera cu Ucraina                           | M2M14-Orhei                      | 12       | 30    | 18 | 15,90                          | 2008              |
| M03              | M3 Chișinău-Cimișlia-Vulcănești-Giurgiulești - frontiera cu Ucraina | Cimișlia-Comrat                  | 66       | 98    | 32 | 9,22                           | 2008              |
| R03              | R3 Chișinău-Hîncești-Cimișlia-Basarabeasca                          | Chișinău-Hîncești                | 6        | 12    | 6  | 5,26                           | 2008              |
| R03              | R3 Chișinău-Hîncești-Cimișlia-Basarabeasca                          | Chișinău-Hîncești                | 12       | 18    | 6  | 4,08                           | 2008              |
| R03              | R3 Chișinău-Hîncești-Cimișlia-Basarabeasca                          | Chișinău-Hîncești                | 18       | 35    | 17 | 9,27                           | 2008              |
| R14              | R14 Bălți-Sărăteni  | Sîngerei-Bănești                 | 40       | 54    | 14 | 8,48                           | 2008              |
| R14              | R14 Bălți-Sărăteni  | Bănești-Sărăteni                 | 54       | 67    | 13 | 5,33                           | 2008              |
| R30              | R30 Anenii Noi-Căușeni-Ștefan Vodă - frontiera cu Ucraina           | Ștefan Vodă-frontiera cu Ucraina | 55       | 77    | 22 | 7,04                           | 2008              |
| R20              | R20 Rezina-Orhei-Călărași   | Orhei-Călărași                   | 49       | 67    | 18 | 5,92                           | 2008              |
| R14              | R14 Bălți-Sărăteni  | M14R14-ieșirea din mun.Bălți     | 0        | 6     | 6  | 3,59                           | 2009              |
| R14              | R14 Bălți-Sărăteni  | M14R14-ieșirea                   | 6        | 11    | 5  | 2,48                           | 2009              |

| 1   | 2   | 3                       | 4   | 5   | 6  | 7     | 8    |
|-----|---|-------------------------|-----|-----|----|-------|------|
|     |   | din mun.Bălți           |     |     |    |       |      |
| R14 | R14 Bălți-Sărăteni  | Bălți-Sîngerei          | 11  | 26  | 15 | 7,17  | 2009 |
| R20 | R20 Rezina-Orhei-Călărași   | R13-Orhei               | 40  | 45  | 5  | 1,67  | 2009 |
| R20 | R20 Rezina-Orhei-Călărași   | R13-Orhei               | 0   | 40  | 40 | 14,58 | 2009 |
| M02 | M2 Chișinău-Soroca - frontiera cu Ucraina                           | Perececina-Sărăteni     | 30  | 71  | 41 | 19,27 | 2009 |
| M02 | M2 Chișinău-Soroca - frontiera cu Ucraina                           | Florești-Cosăuți        | 119 | 167 | 48 | 27,45 | 2009 |
| R09 | R9 Soroca-Arionești-Moghiliov-Podoliskii (Ucraina)                  | Soroca-Otaci            | 0   | 42  | 42 | 21,51 | 2009 |
| R03 | R3 Chișinău-Hîncești-Cimișlia-Basarabeasca                          | Hîncești-Cimișlia       | 35  | 64  | 29 | 12,99 | 2009 |
| R53 | R53 Glodeni-Cobani-R57  | Glodeni-R57             | 0   | 22  | 22 | 8,74  | 2009 |
| R30 | R30 Anenii Noi-Căușeni-Ștefan Vodă - frontiera cu Ucraina           | Căușeni-Ștefan Vodă     | 34  | 55  | 21 | 8,08  | 2009 |
| M03 | M3 Chișinău-Cimișlia-Vulcănești-Giurgiulești - frontiera cu Ucraina | Comrat-Balabanu         | 98  | 138 | 40 | 10,51 | 2010 |
| M03 | M3 Chișinău-Cimișlia-Vulcănești-Giurgiulești - frontiera cu Ucraina | Balabanu-Vulcănești     | 138 | 175 | 37 | 9,97  | 2010 |
| M14 | M14 Brest-Briceni-Chișinău-Tiraspol-Odesa                           | Briceni-Edineț          | 627 | 659 | 32 | 10,76 | 2010 |
| M14 | M14 Brest-Briceni-Chișinău-Tiraspol-Odesa                           | Edineț- M14R7           | 659 | 695 | 36 | 11,53 | 2010 |
| M14 | M14 Brest-Briceni-Chișinău-Tiraspol-Odesa                           | M14R7-Bălți (M14R14)    | 695 | 724 | 29 | 13,27 | 2010 |
| M21 | M21 Chișinău-Dubăsari-Poltava                                       | R1M1-M14 M2             | 6   | 14  | 8  | 7,38  | 2010 |
| M21 | M21 Chișinău-Dubăsari-Poltava                                       | M14M2-Dubăsari          | 14  | 25  | 11 | 6,33  | 2010 |
| M21 | M21 Chișinău-Dubăsari-Poltava                                       | M14M2-Dubăsari          | 25  | 29  | 4  | 1,36  | 2010 |
| M21 | M21 Chișinău-Dubăsari-Poltava                                       | M14M2-Dubăsari          | 29  | 33  | 4  | 1,31  | 2010 |
| M21 | M21 Chișinău-Dubăsari-Poltava                                       | M14M2-Dubăsari          | 33  | 37  | 4  | 2,95  | 2010 |
| M02 | M2 Chișinău-Soroca - frontiera cu Ucraina                           | Sărăteni - Florești     | 71  | 119 | 48 | 23,27 | 2010 |
| R01 | R1 Chișinău-Ungheni-Sculeni - frontiera cu România                  | Călărași-Ungheni        | 50  | 80  | 30 | 14,61 | 2010 |
| R20 | R20 Rezina-Orhei-Călărași   | Orhei-Călărași          | 67  | 112 | 45 | 14,23 | 2010 |
| M03 | M3 Chișinău-Cimișlia-Vulcănești-Giurgiulești - frontiera cu Ucraina | Vulcănești-Giurgiulești | 175 | 220 | 45 | 14,91 | 2011 |
| M14 | M14 Brest-Briceni-Chișinău-Tiraspol-Odesa                           | Criva-Lipcani           | 591 | 605 | 14 | 4,28  | 2011 |

| 1   | 2   | 3                       | 4   | 5   | 6   | 7     | 8    |
|-----|---|-------------------------|-----|-----|-----|-------|------|
| M14 | M14 Brest-Briceni-Chișinău-Tiraspol-Odesa                           | Lipcani-Briceni         | 605 | 627 | 22  | 6,96  | 2011 |
| M14 | M14 Brest-Briceni-Chișinău-Tiraspol-Odesa                           | M14 R14-M14R16          | 724 | 736 | 12  | 5,68  | 2011 |
| M14 | M14 Brest-Briceni-Chișinău-Tiraspol-Odesa                           | M14R16-M14M2            | 736 | 838 | 102 | 33,27 | 2011 |
| R01 | R1 Chișinău-Ungheni-Sculeni - frontiera cu România                  | R1M1-Strășeni           | 9   | 20  | 11  | 4,84  | 2011 |
| R01 | R1 Chișinău-Ungheni-Sculeni - frontiera cu România                  | Strășeni-Bucovăț        | 20  | 34  | 14  | 6,32  | 2011 |
| R01 | R1 Chișinău-Ungheni-Sculeni - frontiera cu România                  | Bucovăț-Călărași        | 34  | 50  | 16  | 6,64  | 2011 |
| R01 | R1 Chișinău-Ungheni-Sculeni - frontiera cu România                  | Călărași-Ungheni        | 80  | 101 | 21  | 9,24  | 2011 |
| R01 | R1 Chișinău-Ungheni-Sculeni - frontiera cu România                  | Ungheni-Sculeni         | 101 | 127 | 26  | 11,36 | 2011 |
| R12 | R12 Dondușeni-Drochia-Pelinia-M14                                   | Drochia-M14             | 25  | 35  | 10  | 3,44  | 2011 |
| R34 | R34 Hîncești-Leova-Cahul-Slobozia Mare                              | Hîncești-Leova          | 0   | 56  | 56  | 17,30 | 2011 |
| R16 | R16 Bălți-Fălești-Sculeni   | Bălți-Fălești           | 0   | 29  | 29  | 7,11  | 2012 |
| R16 | R16 Bălți-Fălești-Sculeni   | Fălești-Sculeni         | 29  | 60  | 31  | 11,18 | 2012 |
| M03 | M3 Chișinău-Cimișlia-Vulcănești-Giurgiulești - frontiera cu Ucraina | Chișinău-Porumbrei      | 0   | 34  | 34  | 14,97 | 2012 |
| R02 | R2 Chișinău-Bender  | Anenii Noi-Bender       | 35  | 59  | 24  | 13,25 | 2012 |
| R04 | R4 Chișinău-Criuleni  | Chișinău-Coșernița      | 0   | 15  | 15  | 5,82  | 2012 |
| R04 | R4 Chișinău-Criuleni  | Coșernița-Criuleni      | 15  | 31  | 16  | 8,93  | 2012 |
| R05 | R5 Chișinău-Budești-Vadul lui Vodă-M4                               | Chișinău-Vadul lui Vodă | 0   | 17  | 17  | 6,63  | 2012 |
| R05 | R5 Chișinău-Budești-Vadul lui Vodă-M4                               | Vadul lui Vodă-M4       | 17  | 30  | 13  | 5,61  | 2012 |
| R06 | R6 M1-Ialoveni  | M1-R3                   | 0   | 6   | 6   | 2,42  | 2012 |
| R06 | R6 M1-Ialoveni  | R3-Ialoveni-R3          | 7   | 14  | 7   | 2,35  | 2012 |
| R12 | R12 Dondușeni-Drochia-Pelinia-M14                                   | Drochia-M14             | 50  | 65  | 15  | 4,59  | 2012 |
| R15 | R15 Bălți-Glodeni   | Bălți-Glodeni           | 0   | 33  | 33  | 8,69  | 2012 |
| R30 | R30 Anenii Noi-Căușeni-Ștefan Vodă - frontiera cu Ucraina           | Anenii Noi-Căușeni      | 0   | 34  | 34  | 11,46 | 2012 |
| R34 | R34 Hîncești-Leova-Cahul-Slobozia Mare                              | Leova-Cahul             | 56  | 143 | 87  | 26,67 | 2012 |
| R34 | R34 Hîncești-Leova-Cahul-Slobozia Mare                              | Cahul-Slobozia Mare     | 143 | 167 | 24  | 7,99  | 2013 |
| R02 | R2 Chișinău-Bender  | Chișinău-               | 17  | 22  | 5   | 3,78  | 2013 |

| 1   | 2  | 3                     | 4  | 5   | 6  | 7     | 8    |
|-----|--|-----------------------|----|-----|----|-------|------|
|     |  | Chetrosu              |    |     |    |       |      |
| R02 | R2 Chişinău-Bender                         | Chetrosu-Anenii Noi   | 22 | 35  | 13 | 7,53  | 2013 |
| R03 | R3 Chişinău-Hînceşti-Cimişlia-Basarabeasca | Cimişlia-Basarabeasca | 64 | 95  | 31 | 11,98 | 2013 |
| R08 | R8 Otaci-Edineţ                            | Donduşeni-Edineţ      | 29 | 53  | 24 | 7,64  | 2013 |
| R12 | R12 Donduşeni-Drochia-Pelinia-M14          | Donduşeni-Drochia     | 0  | 25  | 25 | 7,84  | 2013 |
| R12 | R12 Donduşeni-Drochia-Pelinia-M14          | Drochia-M14           | 35 | 50  | 15 | 3,45  | 2013 |
| R13 | R13 Bălţi-Şoldăneşti-Rîbniţa               | Bălţi-Gura Camencii   | 0  | 40  | 40 | 15,05 | 2013 |
| R13 | R13 Bălţi-Şoldăneşti-Rîbniţa               | Gura Camencii-M2R13   | 40 | 59  | 19 | 7,22  | 2013 |
| R17 | R17 Făleşti-Pîrliţa                        | Făleşti-Pîrliţa       | 0  | 32  | 32 | 11,73 | 2013 |
| R19 | R19 R13-Cunicea-Camenca                    | R13-Sănătăuca         | 19 | 24  | 5  | 1,72  | 2013 |
| R22 | R22 M14-Teleneşti-Ratuş                    | M14-Teleneşti         | 0  | 8   | 8  | 2,42  | 2013 |
| R25 | R25 Bucovăţ-Nisporeni-Bărboieni            | Bucovăţ-Lozova        | 0  | 13  | 13 | 4,77  | 2013 |
| R25 | R25 Bucovăţ-Nisporeni-Bărboieni            | Lozova-Nisporeni      | 13 | 37  | 24 | 8,98  | 2013 |
| R25 | R25 Bucovăţ-Nisporeni-Bărboieni            | Nisporeni-Bărboieni   | 37 | 47  | 10 | 3,44  | 2013 |
| R26 | R26 Tiraspol-Căuşeni-Cimişlia              | Cimişlia-Mihailovca   | 0  | 13  | 13 | 4,40  | 2013 |
| R36 | R36 Basarabeasca-Ceadr-Lunga-Taraclia      | Ceadr-Lunga-R38       | 43 | 62  | 19 | 7,07  | 2013 |
| R38 | R38 Vulcăneşti-Cahul-Taraclia              | Vulcăneşti-Cahul      | 0  | 36  | 36 | 10,83 | 2013 |
| R13 | R13 Bălţi-Şoldăneşti-Rîbniţa               | M2R13-Rezina          | 59 | 102 | 43 | 13,95 | 2014 |
| R22 | R22 M14-Teleneşti-Ratuş                    | Teleneşti-R14         | 8  | 29  | 21 | 6,88  | 2014 |
| R23 | R23 Criuleni-Brăneşti-Ivanca               | Criuleni-M2           | 0  | 9   | 9  | 2,90  | 2014 |
| R23 | R23 Criuleni-Brăneşti-Ivanca               | Criuleni-M2           | 9  | 22  | 13 | 4,63  | 2014 |
| R29 | R29 Bender-Căinari-Rezeni                  | Bender-R32            | 0  | 29  | 29 | 10,02 | 2014 |
| R29 | R29 Bender-Căinari-Rezeni                  | R32-Căinari           | 29 | 31  | 2  | 0,87  | 2014 |
| R29 | R29 Bender-Căinari-Rezeni                  | Căinari-Rezeni        | 31 | 48  | 17 | 7,02  | 2014 |
| R31 | R31 Căuşeni-Tarutino (Ucraina)             | Căuşeni-Săiţi         | 0  | 14  | 14 | 3,78  | 2014 |
| R32 | R32 R2-Puhoi-Căinari-Sălcuţa               | Chetrosu-Căinari      | 0  | 15  | 15 | 4,54  | 2014 |
| R32 | R32 R2-Puhoi-Căinari-Sălcuţa               | Chetrosu-Căinari      | 15 | 33  | 18 | 3,84  | 2014 |
| R32 | R32 R2-Puhoi-Căinari-Sălcuţa               | Căinari-Sălcuţa       | 33 | 41  | 8  | 2,12  | 2014 |
| R32 | R32 R2-Puhoi-Căinari-Sălcuţa               | Căinari-Sălcuţa       | 41 | 52  | 11 | 3,76  | 2014 |

| 1   | 2   | 3                                | 4   | 5   | 6  | 7     | 8    |
|-----|---|----------------------------------|-----|-----|----|-------|------|
|     | Sălcuța                                       |                                  |     |     |    |       |      |
| R36 | R36 Basarabeasca-Ceadîr-Lunga-Taraclia        | Basarabeasca-Ceadîr-Lunga        | 0   | 25  | 25 | 7,78  | 2014 |
| R36 | R36 Basarabeasca-Ceadîr-Lunga-Taraclia        | Ceadîr-Lunga-R38                 | 25  | 43  | 18 | 6,49  | 2014 |
| R40 | R40 Chetrosu-Moara de Piatră-Cubolta          | R7-R13                           | 0   | 10  | 10 | 3,44  | 2014 |
| R40 | R40 Chetrosu-Moara de Piatră-Cubolta          | R7-R13                           | 10  | 31  | 21 | 6,31  | 2014 |
| R41 | R41 R7-Lupăria-Glodeni                        | R7-Glodeni                       | 0   | 19  | 19 | 6,53  | 2014 |
| R44 | R44 Călărași-Lozova-Hîncești                  | Călărași-Hîncești                | 0   | 33  | 33 | 12,08 | 2014 |
| R45 | R45 Brătușeni-Zăicani-Pîrjota                 | M2-R7                            | 0   | 25  | 25 | 8,54  | 2014 |
| R59 | R59 R2-Bulboaca-Delacău                       | R2-Delacău                       | 0   | 6   | 6  | 1,81  | 2014 |
| R59 | R59 R2-Bulboaca-Delacău                       | R2-Delacău                       | 21  | 23  | 2  | 0,60  | 2014 |
| R59 | R59 R2-Bulboaca-Delacău                       | R2-Delacău                       | 23  | 25  | 2  | 0,60  | 2014 |
| M14 | M14 Brest-Briceni-Chișinău-Tiraspol-Odesa     | M14M2-Gura Bîcului               | 838 | 910 | 72 | 22,34 | 2015 |
| R08 | R8 Otaci-Edineț                               | Otaci-Dondușeni                  | 0   | 29  | 29 | 7,51  | 2015 |
| R18 | R18 Florești-Nicolaevca-Sîngerei              | Florești-Sîngerei                | 0   | 43  | 43 | 16,78 | 2015 |
| R19 | R19 R13-Cunicea-Camenca                       | R13-Sănătăuca                    | 24  | 30  | 6  | 1,76  | 2015 |
| R21 | R21 R20-Sanatoriul Codru                      |                                  | 0   | 13  | 13 | 4,29  | 2015 |
| R23 | R23 Criuleni-Brănești-Ivanca                  | Criuleni-M2                      | 22  | 32  | 10 | 2,96  | 2015 |
| R35 | R35 Basarabeasca-Comrat                       | Basarabeasca-Comrat              | 0   | 26  | 26 | 7,66  | 2015 |
| R42 | R42 Ungheni-Măcărești-Bărboieni               | Ungheni-Bărboieni                | 0   | 27  | 27 | 8,98  | 2015 |
| R42 | R42 Ungheni-Măcărești-Bărboieni               | Ungheni-Bărboieni                | 27  | 30  | 3  | 1,03  | 2015 |
| R44 | R44 Călărași-Lozova-Hîncești                  | Călărași-Hîncești                | 33  | 64  | 31 | 11,47 | 2015 |
| R46 | R46 Pleșeni-Iargara                           | R38-R47                          | 0   | 10  | 10 | 3,97  | 2015 |
| R52 | R52 R30-Tudora-Palanca - frontiera cu Ucraina | R30-Palanca-frontiera cu Ucraina | 0   | 7   | 7  | 2,25  | 2015 |
| R55 | R56 Cania-Baimaclia-Taraclia de Salcie-R38    | R37-R38                          | 0   | 29  | 29 | 11,07 | 2015 |
| R57 | R57 R7-Braniște-Călinești-Fălești             | R7-R16                           | 0   | 7   | 7  | 2,41  | 2015 |
| R57 | R57 R7-Braniște-Călinești-Fălești             | R7-R16                           | 7   | 56  | 49 | 14,72 | 2015 |
| R07 | R7 Soroca-Drochia-                            | Soroca-M14                       | 0   | 50  | 50 | 22,58 | 2016 |

| 1     | 2  | 3                                   | 4  | 5   | 6  | 7     | 8    |
|-------|--|-------------------------------------|----|-----|----|-------|------|
|       | Costești - frontiera cu România                            |                                     |    |     |    |       |      |
| R10   | R10 Ocnîța-Ruseni  | R11-Ruseni                          | 0  | 20  | 20 | 6,67  | 2016 |
| R19   | R19 R13-Cunicea-Camenca                                    | R13-Sănătăuca                       | 0  | 19  | 19 | 4,13  | 2016 |
| R26   | R26 Tiraspol-Căușeni-Cimișlia                              | Mihailovca-Sălcuța                  | 13 | 46  | 33 | 13,42 | 2016 |
| R26   | R26 Tiraspol-Căușeni-Cimișlia                              | Sălcuța-Căușeni                     | 46 | 62  | 16 | 6,59  | 2016 |
| R28   | R28 Răscăieții Noi-Hlinaia                                 | R30-Răscăieți                       | 0  | 7   | 7  | 3,03  | 2016 |
| R33   | R33 Hîncești-Lăpușna-M1                                    | Hîncești                            | 0  | 37  | 37 | 13,05 | 2016 |
| R34.1 | R34.1 Cahul - frontiera cu România                         | Cahul- frontiera cu România         | 0  | 5   | 5  | 1,36  | 2016 |
| R37   | R37 Ceadr-Lunga-Comrat-Cantemir                            | Comrat-Cantemir                     | 37 | 82  | 45 | 13,01 | 2016 |
| R50   | R50 Criuleni - Zona de odihnă din Holercani                | Criuleni-Zona de odihnă             | 0  | 11  | 11 | 3,17  | 2016 |
| R51   | R51 Otaci-Ocnîța   | Otaci-Ocnîța                        | 0  | 26  | 26 | 8,92  | 2016 |
| R52   | R52 R30-Tudora-Palanca - frontiera cu Ucraina              | R30-Palanca-frontiera cu Ucraina    | 7  | 14  | 7  | 1,34  | 2016 |
| R54   | R54 M2-Soloneț-Unchitești-R19                              | M2-R19                              | 0  | 30  | 30 | 10,07 | 2016 |
| R55   | R56 Cania-Baimaclia-Taraclia de Salcie-R38                 | R37-R38                             | 29 | 50  | 21 | 6,77  | 2016 |
| R59   | R59 R2-Bulboaca-Delacău                                    | R2-Delacău                          | 6  | 21  | 15 | 3,33  | 2016 |
| R07   | R7 Soroca-Drochia-Costești - frontiera cu România          | M14-frontiera cu România            | 50 | 102 | 52 | 11,67 | 2017 |
| R11   | R11 Ocnîța-Briceni   | Ocnîța-Briceni                      | 0  | 35  | 35 | 12,65 | 2017 |
| R26   | R26 Tiraspol-Căușeni-Cimișlia                              | Căușeni-Bender                      | 62 | 79  | 17 | 8,31  | 2017 |
| R37   | R37 Ceadr-Lunga-Comrat-Cantemir                            | Ceadr-Lunga-Comrat                  | 0  | 37  | 37 | 9,54  | 2017 |
| R38   | R38 Vulcănești-Cahul-Taraclia                              | Cahul-Taraclia                      | 36 | 82  | 46 | 13,90 | 2017 |
| R43   | R43 Brănești - Complexul istorico-cultural „Orheiul Vechi” | R23-Complexul "Orheiul Vechi"       | 0  | 4   | 4  | 0,47  | 2017 |
| R47   | R47 Cimișlia-Iargara-Sărata Nouă                           | Cimișlia-R34                        | 0  | 24  | 24 | 8,54  | 2017 |
| R47   | R47 Cimișlia-Iargara-Sărata Nouă                           | Cimișlia-R34                        | 24 | 40  | 16 | 5,24  | 2017 |
| R49   | R49 Basarabeasca - frontiera cu Ucraina                    | Basarabeasca - frontiera cu Ucraina | 0  | 5   | 5  | 1,06  | 2018 |



*Anexa nr.7*  
la Strategia infrastructurii transportului  
terestru pe anii 2008-2017

**HĂRȚI**