

Strategia sectorială de cheltuieli pe sectorul transporturi și infrastructura drumurilor pentru anii 2022-2024

A. Contextul de politici și linia de bază a cheltuielilor

I. Sinteza situației curente, concluziile principale ale analizei situației din sector.

Ministerul Economiei și Infrastructurii gestionează sistemul de transport care este unul din cele mai importante ramuri din sectorul real al economiei naționale a țării, inclusiv: transportul rutier, transportul feroviar, transportul naval, transportul aerian și infrastructura drumurilor și siguranța rutieră.

Activitatea sistemului de transporturi și infrastructurii au fost orientate spre o dezvoltare continuă asigurată atât de Programele de activitate ale Guvernului cât și de strategiile sectoriale.

Au fost identificate oportunitățile de întreținere și dezvoltare a sectorului gestionat cu o creștere treptată a cheltuielilor.

Rețeaua de drumuri publice din Republica Moldova constituie 10 586 km, inclusiv 5 904 km - drumuri naționale și respectiv 3 394 km drumuri locale. Rețeaua drumurilor cu o lungimea de cca. 1 200 km sunt gestionate de către administrația publică locală din stânga râului Nistru.

Drumurile locale (de interes raional) au fost transmise în gestiunea autorităților publice locale de nivelul al doilea conform pct.3 din Hotărârea Guvernului nr.1468/2016. finanțarea acestora asigurându-se din Fondul rutier în funcție de numărul de kilometri echivalenți administrați conform prevederilor art. 1 alin. (2) al Legii nr. 720/1996 fondului rutier, republicată (Monitorul Oficial, 2010, nr. 247-251, art. 753).

E de menționat faptul că din cei 5904 km de drumuri naționale din rețeaua rutieră, circa 4550 km sunt cu îmbrăcăminte rutieră permanentă și semipermanentă, (beton asfaltic, beton de ciment, mixturi bituminoase executate în situ), ceea ce constituie 77 % din drumurile naționale, iar circa 1300 km de drumuri sunt cu îmbrăcăminte din pietriș.

Conform prevederilor Strategiei de transport și logistică pentru anii 2013 – 2022 (STL), aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013, principalul document strategic de dezvoltare a ramurii, pentru întreținerea corespunzătoare a drumurilor publice a fost calculată suma necesară anuală a Fondului rutier, având ca scop atingerea obiectivului de asigurare a reabilitării, modernizării, reparației și întreținerii corespunzătoare a tuturor drumurilor publice către anul 2022 și aducerea acestora în stare bună. Începând cu anul 2015 volumul alocărilor a fost în mediu mai mic de 50% din cel necesar, cuantumul alocărilor fiind respectat numai în anii 2013 și 2014.

	<i>mil. lei</i>								
Anul	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Alocația conform STL	1245	1346	1500	1650	1815	1995	2195	2415	14161
Alocații de facto	1225	1340	766	1000	1429	1422	1412	2300	10894
Diferența	-20	-6	-734	-650	-386	-573	-783	-115	-3267

Astfel, pe parcursul ultimilor ani întreținerea drumurilor a fost subfinanțată cu circa 3 miliarde lei, ceea ce în comun cu efectul cumulativ al inacțiunilor de conservare a infrastructurii, majorează, conform estimărilor această sumă la peste 6 miliarde lei, excluzând beneficiul ratat în economie de peste 5 miliarde lei.

Subfinanțarea sectorului a condus la degradarea treptată a rețelei drumurilor, la nivel de rețea majorându-se ponderea drumurilor în stare rea și foarte rea cu 8 % (468 km) în comparație cu anul 2016, astfel în prezent 56 % (3300 km) de drumuri sunt în stare rea și foarte rea, iar 44 % (2600 km) din drumurile naționale sunt în stare mediocră sau bună.

Transportul feroviar ocupă un loc important în economia națională a țării.

Reieșind din prevederile Strategiei Transport și Logistică pentru anii 2013-2022, pentru sectorul feroviar, prioritară este oferirea serviciilor de calitate în transportul feroviar de pasageri la un cost acceptabil pentru societate și susținerea operațiunilor de comerț intern și internațional pe distanță medie și lungă.

Principala reformă planificată începând cu anul 2017 este implementarea proiectului de restructurare și reorganizare a Întreprinderii de Stat “Calea Ferată din Moldova” (CFM). Cu suportul Instituțiilor Financiare Internaționale a fost lansată implementarea proiectului de restructurare a CFM, care presupune crearea unui sistem de transport feroviar competitiv și eficient, la standarde europene de calitate și siguranță, prin renovarea parcului de material rulant și reabilitarea infrastructurii.

Pentru creșterea fluxurilor de mărfuri și pasageri pe teritoriul Republicii Moldova și pentru o distribuire mai corectă a acestor fluxuri între diferite tipuri de transport, cu asigurarea unui impact cât mai redus asupra mediului ambiant, este necesar instituirea Autorității Feroviare – organul responsabil de îmbunătățirea condițiilor de transport și asigurarea unui nivel optim al siguranței în domeniul transportului feroviar, care va contribui, de asemenea, la armonizarea transportului feroviar național la standardele europene. În acest sens, ministerul a promovat în Parlament proiectul noului Cod al transportului feroviar, care asigură o reorganizare a sectorului conform cerințelor UE. Această reorganizare este condiționată de angajamentele Acordului de Asociere Republica Moldova-Uniunea Europeană și ale Acordurilor de Proiect și Împrumuturi pentru restructurarea căilor ferate din Moldova. Astfel, Ministerul intenționează pentru anul 2022 crearea Autorității feroviare.

Totodată, odată cu aprobarea noului Cod al transportului feroviar se planifică implementarea politicilor privind subvenționarea transportului local de pasageri și subvenționarea infrastructurii feroviare.

Pe parcursul anului 2018, în domeniul **transportului aerian** a avut loc reorganizarea Autorității Aeronautice Civile, (autoritatea responsabilă de certificare, supraveghere și control) prin modificarea sistemului de finanțare și trecerea autorității de la autogestiune la finanțarea din bugetul de stat.

Pentru transportul aerian, un factor decisiv este stimularea și susținerea operatorilor aerieni în scopul valorificării oportunităților de transformare a aeroporturilor internaționale în hub-uri regionale, prin majorarea traficului de pasageri și mărfuri și aplicarea unor metode mai eficiente de atragere a investițiilor private în domeniu.

Liberalizarea pieței aviatice și armonizarea cadrului regulator în aviația civilă cu reglementările Uniunii Europene, va conduce la acordarea serviciilor calitative în transportul aerian de pasageri și mărfuri la un cost acceptabil pentru societate și întreprinzători prin dezvoltarea sectorului aviației civile, crearea unui mediu de piață competitiv și asigurarea securității în conformitate cu standardele internaționale.

Pentru realizarea acestor obiective este necesară alocarea mijloacelor financiare pentru implementarea Acordului privind Spațiul Aerian Comun, care va permite Republicii Moldova să beneficieze de oportunitățile pieței europene a aviației civile, pentru impulsivarea dezvoltării aviației civile, implementarea noului cadru normativ privind crearea unui fond special de dezvoltare a aviației civile.

În urma executării acțiunilor menționate, Republica Moldova va beneficia de un cadru normativ la standardele UE, ceea ce va rezulta prin sporirea siguranței zborurilor, competiției loiale și minimizarea costurilor pentru cetățenii Republicii Moldova.

Transportul naval

Pe parcursul anilor 2022 - 2024, din resursele destinate transportului naval urmează a fi efectuată finanțarea activității Agenției Navale a Republicii Moldova, Î.S. ”Portul Fluvial Ungheni” și Î.S. ”Bacul Molovata”.

Dinamica dezvoltării transportului naval pe plan internațional, precum și a legislației internaționale care guvernează acest tip de transport, impune crearea și asigurarea unui mecanism instituțional eficient. Astfel, Agenției Navale a Republicii Moldova (ANRM) i-au fost atribuite funcțiile de control conform prevederilor Legii nr. 105/2003 *privind protecția consumatorilor*, Legii nr.131/2012 *privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător*, și Legii nr. 7/2016 *privind supravegherea pieței în ceea ce privește comercializarea produselor nealimentare*.

Totuși, pentru realizarea eficientă a funcțiilor și atribuțiilor ce îi revin, ANRM trebuie să dispună de personal suficient și calificat, și anume: inspecții ai statului de pavilion și statului port, inspecții pentru managementul siguranței, inspecții pentru securitatea facilităților portuare și securității la bordul navelor, inspecții de certificare a navelor, arhitecți navali, etc. Astfel, în contextul celor enunțate și în scopul implementării recomandărilor proiectului de asistență tehnică în domeniul transporturilor ”*Suport pentru reforma domeniul transporturilor în Republica Moldova*” și experților Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă (EMSA), se impune necesitatea revizuirii organigramei (prin crearea unor noi subdiviziuni) și majorarea efectivului- limită al ANRM.

În contextul auditului Organizației Maritime Internaționale (IMO) în Republica Moldova și a acțiunilor ce vor urma să fie întreprinse după desfășurarea acestuia, se impune necesitatea transpunerii în legislația națională a convențiilor, rezoluțiilor, amendamentelor IMO, și ultimelor directive și regulamente UE în domeniul transportului naval adoptate, inclusiv: elaborarea și adoptarea Strategiei Maritime (*care va prevedea implementarea instrumentelor IMO*), a Strategiei de dezvoltare în domeniul transportului naval intern (*care va prevedea implementarea recomandărilor Comisiei Dunării și rezoluțiilor ONU*), și hotărârii de guvern privind îndepărtarea epavelor și navelor abandonate pe căile navigabile interne.

Republica Moldova și-a asigurat ieșirea la Marea Neagră, prin segmentul maritim al fluviului Dunărea (km 132,7-133.4), unde pe parcursul ultimelor 2 decenii a construit și dezvoltat Complexul Portuar Giurgiulești, care este compus din Portul de pasageri și mărfuri Giurgiulești (*administrat de Î.S. "Portul Fluvial Ungheni"*) și Portul Internațional Liber Giurgiulești (*gestionat de ÎCS "Danube Logistics" SRL*).

Un aspect important este crearea condițiilor pentru creșterea numărului de nave care fac escală în Complexul Portuar Giurgiulești și alte porturi/cheiuri din Republica Moldova, și dezvoltarea rețelelor logistice de conexiunea transportului terestru cu cel naval și a transportului fluvial cu cel maritim. Pentru atingerea acestor obiective este necesară: a) revizuirea conceptului actual de administrare a porturilor și căilor navigabile interioare, b) desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, c) modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare a Portului de pasageri și mărfuri Giurgiulești (Î.S. "Portul Fluvial Ungheni"), d) revitalizarea transportului naval pe fluviul Nistru și râul Prut, prin crearea condițiilor pentru navigația în siguranță și amenajarea infrastructurii necesare pentru încărcarea/descărcarea mărfurilor la cheiuri temporare, e) deschiderea unui punct de trecere a frontierei de stat pentru transportul naval pe fluviul Nistru și, f) utilizarea eficientă în siguranță a infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public (Î.S. "Bacul Molovata").

Î.S. "Bacul Molovata" prestează servicii regulate de transport naval, rolul acesteia fiind unul strategic, deoarece asigură legătura între ambele maluri ale fluviului Nistru, în regiunea localităților Molovata-Molovata Nouă, Cocieri, Corjova. Prin urmare, asigurarea funcționalității și mentenanța unităților plutitoare este un obiectiv de maximă importanță cu impact direct asupra cetățenilor care locuiesc pe malul stâng al fluviului Nistru.

Totodată, tehnica la întreprinderile de stat din domeniul transportului naval (Î.S. *Bacul Molovata*, Î.S. *Portul Fluvial Ungheni*) este depășită (*uzată și moral învechită*) și prezintă pericol pentru viața oamenilor, siguranța navigației, integritatea mărfurilor, bunurilor transportate, și mediul înconjurător. Astfel, este necesară procurarea unităților plutitoare în stare bună de navigabilitate pentru transportul de mărfuri și pasageri, precum și pentru remorcarea navelor la intrarea/ieșirea în siguranță a acestora în/din porturile/cheiurile din Republica Moldova, a echipamentelor necesare pentru reabilitarea/menținerea șenalului navigabil și altor suprafețe acvatice navigabile, dar și pentru preluarea deșeurilor și apelor reziduale de la nave.

Domeniul **transportului rutier** relativ competitiv, fiind dominat de întreprinderi private, este considerat un sector sigur și eficient.

Sectorul transportului rutier este relativ competitiv, fiind dominat de întreprinderi private și este considerat un sector sigur și eficient. Actualmente, pe piața transporturilor rutiere activează aproximativ **3112** agenți economici, care prestează servicii de transport rutier de mărfuri și persoane pe direcții naționale și internaționale, dintre care: **710** operatori de transport rutier prestează servicii de transport rutier de persoane (circa **6011** unități de transport); **288** operatori de transport rutier prestează servicii de transport rutier de persoane în regim de taxi (circa **5124** unități de transport); **2114** operatori de transport rutier prestează servicii de transport rutier de mărfuri (circa **15770** unități de transport, dintre care: **5263** corespund cerințelor Euro 0; **2** – Euro 1; **2694** – Euro 2; **2061** – Euro III; **519** – Euro IV; **4318** – Euro V, **915** – Euro VI).

În prezent sânt înregistrate aproximativ **582** rute internaționale și **6062** de rute naționale, dintre care **2716** rute interraionale și **3346** rute raionale. În sector se identifică problema parcului învechit de vehicule antrenate în transportul de persoane, care are impact major asupra siguranței rutiere, se menține problema fenomenului transportului ilicit de persoane și mărfuri și autovehicule cu depășirea dimensiunilor admise. La moment, pentru combaterea fenomenului transportului ilicit, lichidarea gărilor clandestine și ameliorarea situației în domeniul transportului rutier sunt identificate mecanisme de organizare a activităților de control în comun cu Inspectoratul Național de Patrulare, Serviciul Fiscal de Stat, Serviciul Vamal și alte instituții ale statului.

Referitor la activitățile conexe transportului rutier, pe teritoriul țării activează **101** de stații de inspecție tehnică autorizate, **570** agenți economici de desfășoară activități de autoserviciu, **4** agenți economici ce desfășoară activitate de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză, **1** (unul) agent economic ce desfășoară activitatea de cântărire a vehiculelor rutiere în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului rutier și **7** agenți economici ce desfășoară activitate de autogară, dintre care un agent economic are 31 filiale pe întreg teritoriul țării. Activitățile menționate nu sunt reglementate suficient de legislația în vigoare în vederea desfășurării și monitorizării activităților menționate.

Este notoriu faptul, că dezvoltarea economică a oricărei țări, este interdependentă de dezvoltarea sectorului transporturilor rutiere. Pentru ca Republica Moldova să asigure o dezvoltare economică durabilă, este necesar de dezvoltat un sistem de transport rutier eficient care va satisface necesitățile cetățenilor în mobilitate, care ar facilita comerțul atât pe piețele autohtone cât și pe cele internaționale, astfel contribuind la atragerea investițiilor în diverse ramuri ale economiei naționale și la dezvoltarea echilibrată în concordanță cu cerințele economice, sociale și de mediu.

Totodată, conform datelor oficiale ale Biroului Național de Statistică al Republicii Moldova (<https://statistica.gov.md/newsview.php?l=ro&idc=168&id=6914>), în anul 2020 cu transportul rutier au fost transportați 55,6 mil. pasageri, cu 46,1% mai puțin față de anul 2019, iar parcursul pasagerilor a constituit 2434,7 mil. pasageri-km, fiind în descreștere cu

59,2% comparativ cu anul 2019. Începutul anului 2021 ne demonstrează că pandemia va fi prezentă cel puțin pe parcursul anului 2021, iar consecințele urmează a fi resimțite cel puțin pe parcursul următorilor 3 ani.

În aceste condiții resursele interne disponibile (*în cazul operatorilor de transport rutier prin servicii regulate în trafic național, resursele și pînă la pandemie erau la limită*) ale operatorilor de transport rutier vor fi îndreptate spre menținerea unităților de transport existente, dar nu spre investiții în dezvoltarea parcurilor auto.

Menționăm că în cazul serviciilor de transport rutier în trafic raional deja se atestă un deficit în serviciile transport rutier, iar la concursurile organizate de către consiliile raionale tot mai des nu participă nici un operator de transport rutier. În acest condiții, pentru a asigura accesul populației la serviciile de transport în trafic raional, în cazul serviciilor de transport rutier accentul urmează fi pus pe acțiuni de susținere și subvenționare a serviciilor necesare populație, inclusiv prin identificarea unor surse clare de finanțare.

O altă, prioritate majoră a sectorului este **Crearea unui sistem de transport rutier eficient și sigur, conform standardelor europene de calitate și siguranță**. În acest scop, au fost aprobate Conceptul tehnic privind Sistemul de Management Integrat în domeniul transportului rutier, prin Hotărârea Guvernului nr.126/2020 și Regulamentul privind modul de ținere a registrelor de stat formate de Sistemul informațional „e-Autorizație transport”, prin Hotărârea Guvernului nr.127/2020. Implementarea Sistemului de management integrat administrat de Agenția Națională Transport Auto (SMI) va permite digitalizarea proceselor „e-Autorizație transport”, „e-Bilet”, „Monitorizare GPS”, „Autotest”, “Analiză și generare rapoarte”. De asemenea, SMI va oferi posibilitatea standardizării proceselor de business, va asigura transparentizarea procesului de eliberare a actelor permise în timp redus, va asigura monitorizarea activității operatorilor de transport rutier, respectării programului de transport rutier prin servicii regulate, va crea premise necesare pentru dezvoltarea Centrului de monitorizare, care va oferi posibilitatea monitorizării din oficiu a vehiculelor rutiere, identificării riscurilor și sporirea gradului de siguranță rutieră. De asemenea, SMI va oferi posibilitatea standardizării proceselor de business, procesul de eliberare a actelor permise în timp redus va fi transparentizat, va asigura monitorizarea activității operatorilor de transport rutier, respectării programului de transport rutier prin servicii regulate, va crea premise necesare pentru dezvoltarea Centrului de monitorizare, care va oferi posibilitatea monitorizării din oficiu a vehiculelor rutiere, identificării riscurilor și sporirea gradului de siguranță rutieră.

II. Provocările majore cu care se confruntă sectorul transportului și infrastructura drumurilor

- Cadrul normativ din domeniul drumurilor insuficient;
- Lipsa durabilității finanțării și predictibilității volumului alocațiilor destinate întreținerii drumurilor;
- Finanțare insuficientă a subprogramului dezvoltarea drumurilor în comparare cu viteza de degradare a drumurilor;
- Gradul de uzură înalt al echipamentului, utilajului și tehnicii necesare pentru întreținerea, reparația și reconstrucția drumurilor publice;
- Implementarea parțială a prevederilor cadrului legislativ existent din domeniul drumurilor și siguranței rutiere;
- Lipsa Autorității responsabile pentru siguranța rutieră;
- Lipsa unui sistem unic interactiv de monitorizarea a traficului rutier;
- Neexecutarea în termen a prevederilor contractelor de reabilitare a drumurilor publice;
- Infrastructură necorespunzătoare pentru fluidizarea traficului rutier;
- Situația accidentală precară pe drumurile publice;
- Lipsa Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- Lipsa Autorității responsabile pentru siguranța feroviară;
- Infrastructură feroviară degradată cu viteza redusă a circulației;
- Subfinanțarea transportului de pasageri pe calea ferată;
- Lipsa unei viziuni clare și a unei strategii a statului în domeniul transportului maritim;
- Lipsa unei viziuni clare și a unei strategii a statului în domeniul transportului naval intern;
- Lipsa unui concept eficient de administrare a porturilor și căilor navigabile interne;
- Cadrul legislativ insuficient și necesitatea adaptării acestuia la rigorile UE și cele internaționale în domeniu;
- Cadrul normativ lacunar în materie de reglementare a activității de întreprinzător în domeniul transportului naval și a supravegherii pieței;
- Incapacitatea instituțională a MEI în elaborarea documentelor de politici în domeniul transportului naval cauzată de insuficiența cadrelor competente în domeniu;

- Incapacitatea instituțională a ANRM de a implementa politicile statului în domeniul transportului naval, generată/condiționată de cadrul normativ lacunar, insuficiența resurselor financiare și umane calificate;
- Lipsa unor planuri de intervenții și specialiști de investigație în caz de accidente, sinistre, naufragii, poluării mediului;
- Controlul insuficient al respectării legislației în domeniul transportului naval cauzat de cadrul normativ insuficient, lipsa personalului calificat necesar și dotarea logistică slabă a acestuia;
- Lipsa sistemului eficient de informare, monitorizare și dirijare a traficului în porturi și pe căile navigabile interne;
- Lipsa facilităților portuare pentru recepționarea deșeurilor, apelor reziduale de la bordul navelor;
- Degradarea totală a infrastructurii căilor navigabile interne;
- Insuficiența unităților de transport naval pentru transportarea pasagerilor și mărfurilor, precum și a echipamentelor, utilajelor și resurselor financiare necesare pentru reabilitarea/menținerea navigabilității pe căile și suprafețele acvatice navigabile interne;
- Lipsa unui program de susținere financiară a operatorilor de transport rutier pentru reînnoirea parcului de autocare pentru a reduce poluarea și pentru a spori performanța de mediu a sectorului transporturilor;
- Lipsa unui mecanismului de subvenționare pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane cu eficiență economică redusă, dar utilitate înaltă pentru populație;
- Implementarea parțială a prevederilor cadrului legislativ existent din domeniul siguranței rutiere;
- Lipsa unui sistem de management a transporturilor rutiere eficient și sigur, conform standardelor europene de calitate și siguranță;
- Finanțare insuficientă a subprogramului dezvoltarea transportului rutier;
- Cadrul legislativ insuficient și necesitatea adaptării acestuia la rigorile UE și cele internaționale în domeniu;
- Controlul insuficient referitor la respectarea legislației în domeniu (lipsa personalului calificat necesar și dotarea logistică a acestora).

III. Prioritățile de bază ale sectorului transport și infrastructura drumurilor

- *Prioritatea 1. Asigurarea dezvoltării și implementării politicii naționale durabile în domeniul transporturilor și infrastructurii*
 - Obiectiv 1: Dezvoltarea cadrului legal pentru implementarea noilor tehnologii sustenabile în domeniul transporturilor și infrastructurii;
 - Obiectiv 2: Reorganizarea instituțiilor subordonate în vederea atingerii scopurilor trasate, 2022;
 - Obiectiv 3: Monitorizarea implementării politicilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor și infrastructurii.
- *Prioritatea 2. Dezvoltarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță și confort*
 - Obiectiv 1: Diminuarea în anul 2030 a numărului de accidente rutiere cu 50% în comparație cu anul 2020;
 - Obiectiv 2: Reabilitarea drumurilor publice naționale la nivel de 40 % către anul 2024 și locale la nivel de 20% către anul 2024.
- *Prioritatea 3. Monitorizarea implementării politicii privind siguranța rutieră*
 - Obiectiv 1: Implementarea auditului siguranței rutiere la nivel național;
 - Obiectiv 2: Crearea sistemului de monitorizare și control a traficului rutier, 2022-2024;
 - Obiectiv 3: Asigurarea cadrului instituțional în vederea pregătirii cadrelor în domeniul siguranței rutiere.
- *Prioritatea 4: Dezvoltarea transportului naval*
 - Obiectiv 1: Elaborarea și aprobarea Strategiei Maritime și Strategiei de dezvoltare a transportului naval intern;
 - Obiectiv 2: Elaborarea și aprobarea cadrului normativ de reglementare a administrării porturilor și căilor navigabile interne, și cadrului normativ de reglementare a activității de întreținător în domeniul transportului naval;
 - Obiectiv 3: Îmbunătățirea cadrului normativ existent și continua dezvoltare a acestuia, prin aprobarea politicilor noi de implementare a legislației comunitare și tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, și aderarea la Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre (BS MoU);
 - Obiectiv 4: Elaborarea și aprobarea cadrului normativ privind acordarea locurilor de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență.

- Obiectiv 5: Consolidarea capacităților instituționale ale MEI și ANRM, prin revizuirea organigramei și majorarea efectivului-limită al ANRM, inclusiv pregătirea a cel puțin 3 specialiști în domeniile dreptului maritim, proiectarea, construcția și certificarea navelor, administrarea autorităților maritime, pentru transpunerea legislației internaționale în legislația Republicii Moldova.
- Obiectiv 6: Crearea condițiilor pentru implementarea Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1973, și a Protocolului la ea (MARPOL 73/78), prin dotarea CPG cu facilități de preluare a deșeurilor de la nave, menținerea adâncimilor în port și instituirea unui sistem eficient de informare, monitorizare și dirijare a traficului.
- Obiectiv 7: Evaluarea situației existente a parametrilor căilor navigabile interne și identificarea sectoarelor prioritare în scopul dezvoltării pe aceste sectoare a unor lanțuri logistice;
- Obiectiv 8: Efectuarea lucrărilor de restabilire/menținere a navigabilității pe sectoarele prioritare identificate;
- Obiectiv 9: Modernizarea flotei și tehnicii specializate prin: a) dotarea ANRM cu 2 remorhere specializate clasa R/M (puterea motoarelor 800-1200 c.p.), 1 pilotină clasa M (High speed craft) și echipament hidrografic, pentru asigurarea unui nivel sporit de siguranță a navigației în port și pe căile de acces; b) dotarea Î.S. "Portul Fluvial Ungheni" cu cel puțin 2 remorhere - împingătoare, 4 barje, una (1) macara plutitoare, una (1) macara portuară, 1 transbordor mobil, 1 dragă plutitoare, echipamente și instalații pentru facilitățile portuare de preluare a deșeurilor și apelor reziduale de la bordul navelor; c) dotarea Î.S. "Bacul Molovata" cu 2 remorhere - împingătoare, 2 barje, cel puțin 4 pontoane de acostare, și repararea și completarea remorcherelor din gestiune cu echipamente de navigație, anti-incendiar, salvare.
- Obiectiv 10: Efectuarea unui studiu de fezabilitate privind construcția unui dock uscat pe fluviul Nistru pentru reparația, modernizarea și menținerea stării tehnice a unităților plutitoare.
- Obiectiv 11: Efectuarea unui studiu de fezabilitate privind instituirea evidenței navelor abandonate și organizarea procesului de ranfluare și dezmembrare a acestora.
- *Prioritatea 5: Dezvoltarea transportului feroviar*
 - Obiectiv 1: Subvenționarea mentenanței infrastructurii feroviare;
 - Obiectiv 2: Subvenționarea transportului feroviar de pasageri;
 - Obiectiv 3: Finalizarea construcției liniei de cale ferată Cahul – Giurgiulești către anul 2022;
 - Obiectiv 4: Reabilitarea infrastructurii feroviare;
 - Obiectiv 5: Achiziționarea mașinilor pentru reparația și întreținerea infrastructurii feroviare către anul 2022;
 - Obiectiv 6: Crearea Autorității Feroviare responsabile de siguranța feroviară către anul 2022.
- *Prioritatea 6: Dezvoltarea transportului rutier*
 - Obiectiv 1: Crearea unui sistem de transport rutier eficient și sigur, conform standardelor europene de calitate și siguranță prin elaborarea și aprobarea Conceptului tehnic și a Regulamentului de funcționare ale SI „e-Bilet”, SI „Monitorizare GPS”, SI „Autotest”, SI „Analiză și generare rapoarte” și implementarea acestora;
 - Obiectiv 2: Consolidarea capacităților privind protecția consumatorului și asigurarea siguranței rutiere prin elaborarea și aprobarea Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice, Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, Regulamentului transporturilor rutiere de persoane și bagaje, Regulamentului cu privire la autogări;
 - Obiectiv 3: Asigurarea cadrului instituțional în vederea pregătirii cadrelor în domeniul siguranței rutiere;
 - Obiectiv 4: Crearea Centrului unic de atestare de atestare profesională, în cadrul Agenției, ca urmare a frecventării cursurilor Centrelor de instruire;
 - Obiectiv 5: Eficientizarea și reingineria serviciilor publice prestate prin SIA „e-Autorizație transport”;
 - Obiectiv 6: Elaborarea și implementarea unui program național de susținere financiară a operatorilor de transport rutier pentru reînnoirea parcului de autocare pentru a reduce poluarea și pentru a spori performanța de mediu a sectorului transporturilor;
 - Obiectiv 7: Implementarea unui mecanismului de subvenționare pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane cu eficiență economică redusă, dar utilitate înaltă pentru populație;
 - Obiectiv 8: Organizarea și participarea la ședințele Comisiilor mixte, bilaterale și reuniunile în contextul implementării Acordurilor semnate;
 - Obiectiv 9: Semnarea Acordurilor internaționale în domeniul transportului rutier internațional;
 - Obiectiv 10: Implementarea politicilor naționale și cerințelor internaționale în domeniul transporturilor.

- *Prioritatea 7: Asigurarea controlului respectării legislației naționale și internaționale și siguranței rutiere în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier;*
 - Obiectiv 1: Amenajarea pe drumurile publice a locurilor pentru cântărirea autovehiculelor;
 - Obiectiv 2: Digitalizarea eliberării autorizației speciale de transport pentru depășirea masei totale admise, a maselor maxime admise pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise a transportului rutier de mărfuri;
 - Obiectiv 3: Consolidarea capacităților logistice a activităților de control.
- *Prioritatea 8: Dezvoltarea transportului aerian prin includerea în circuitul internațional a aeroporturilor din Republica Moldova;*
 - Obiectiv 1: Implementarea Anexei III la Acordul privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și Statele sale membre și Republica Moldova;
 - Obiectiv 2: Scoaterea Republicii Moldova din Lista Neagră de siguranță a Uniunii Europene prin înlăturarea neconformităților înaintate în cadrul inspecțiilor aeronautice.

Impactul priorităților respective asupra alocării resurselor în sectorul dat

Cheltuielile pentru dezvoltarea, diversificarea și consolidarea sistemului de transporturi și infrastructurii sunt finanțate din bugetul de stat și prin atragerea investițiilor externe. Resursele financiare repartizate pe priorități sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Repartizarea bugetului pe prioritățile de dezvoltare ale sistemului de transporturi și infrastructurii în perioada 2022-2024

Denumirea priorității	2022		2023		2024	
	mii lei	%	mii lei	%	mii lei	%
<i>Prioritatea 1: Dezvoltarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice</i>	3212868,3	96,14	2135118,5	94,3	2069136,4	94,1
<i>Prioritatea 1: Dezvoltarea transportului naval</i>	18507,5	0,55	18507,5	0,82	18507,5	0,84
<i>Prioritatea 2: Dezvoltarea transportului feroviar</i>	2454,0	0,07	2514,0	0,11	1394,0	0,06
<i>Prioritatea 3: Dezvoltarea transportului rutier</i>	44673,1	1,34	44673,1	1,97	44673,1	2,03
<i>Prioritatea 5: Dezvoltarea transportului aerian</i>	63435,4	1,90	63435,4	2,80	63435,4	2,88
TOTAL	3341938.3	100,0	2264248.5	100,0	2197146.4	100,0

Indicatorii de monitorizare.

De rezultat:

1. Nr. acte legislative și normative promovate la inițiativa MEI;
2. km de navigabilitate pe sectoarele restabilite:
 - a) pentru nave de pescaj mai mic de 2,5 m – 12 km;
 - b) pentru nave de pescaj de la 2,5 până la 3,5 m - 5 km;
 - c) pentru nave de pescaj de la 3,5 până la 5 m - 1 km (acvatoriul portului).
3. Nr. de nave inspectate în cadrul îndeplinirii funcțiilor stat pavilion (în dependență de numărul de rețineri).
4. Nr. de nave inspectate/reținute în porturile memorandumurilor.
5. Nr. de unități plutitoare și echipamente specializate achiziționate:
 - a) pentru ANRM: cu 2 remorchere specializate clasa R/M (puterea motoarelor 800-1200 c.p.), 1 pilotină clasa M (High speed craft) și echipament hidrografic către 2024;
 - b) pentru Î.S. ”Portul Fluvial Ungheni”: 1 remorcher - împingător, 2 barje, una (1) macara plutitoare, una (1) macara portuară, 1 dragă plutitoare către 2024;
 - c) pentru Î.S. ”Bacul Molovata”: 2 remorchere - împingătoare, 2 barje, 4 pontoane de acostare, repararea și completarea remorcherelor din gestiune cu echipamente de navigație, anti-incendiar, și de salvare.
6. Gradul de înlăturare a neconformităților înaintate în cadrul controalelor efectuate de inspectorii ANTA- 100% către anul 2023;
7. Starea drumurilor publice naționale (% din lungimea drumurilor publice naționale, 2024):
 - bună: 41%
 - mediocră: 29%
 - rea: 30%;

8. Numărul de accidente rutiere mai redus cu 46% în anul 2020 în comparație cu anul 2010. Către anul 2030, Republica Moldova trebuie să asigure o reducere cu 50% a numărului de accidente în comparație cu anul 2020, conform angajamentelor asumate.

De eficiență:

1. Costul mediu de reabilitare al unui km de cale feroviară reabilitată: 8,57 mil. lei către anul 2023;
2. Costul unui km a lucrărilor de măsurare și evaluare a condițiilor de navigabilitate: 406.6 lei/km către anul 2022;
3. Costul mediu de reabilitare al unui km liniar de drum public național: 8,90 mil lei – 2021. Pentru perioada anilor 2022-2024 se prognozează menținerea aceluiași cost mediu de reabilitare;
4. Costul mediu de reparație al unui km liniar de drum public național: 1,50 mil lei – 2021. Pentru perioada anilor 2022-2024 se prognozează menținerea aceluiași cost mediu de reparație.

De produs:

1. Lungimea sectoarelor căilor navigabile interioare reabilite - 200 km către anul 2024;
2. Lungimea liniei de cale ferată reabilitată – 80 km către anul 2023;
3. Lungimea sectoarelor reabilite/construite de drumuri publice naționale (450 km către anul 2024);
4. Lungimea sectoarelor reparate de drumuri publice naționale (1600 km către anul 2024);
5. Acte permisive eliberate - 15000 către anul 2023;
6. Inspecții efectuate la certificarea operatorilor aeronautici - 83 către anul 2023;
7. Agenți aeronautici certificați pe domenii de activitate - 44 către anul 2023.

Tablul 1: Repartizarea liniei de bază de cheltuieli pe programe/subprograme și pe bugete pe sectorul Transport și infrastructura drumurilor

Denumirea	Cod	2020 executat	CBTM 2021-2023			Aprobat buget 2021	CBTM 2022-2024		
	P1P2		2021	2022	2023		2022	2023	2024
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program - Dezvoltarea transporturilor	64	4 154 579,6	5 544 012,8	3 140 418,9	2 048 640,1	2818445,9	3 341 938,3	2 264 248,5	2 197 146,4
Subprogram 1- Dezvoltarea drumurilor	6402	3 960 289,3	5 340 776,7	2 996 447,8	1 919 991,5	2 685 106,1	3 212 868,3	2 135 118,5	2 069 136,4
Subprogram 2 - Dezvoltarea transportului naval	6403	13 184,2	20 514,4	20 514,4	20 514,4	18 496,2	18 507,5	18 507,5	18 507,5
Subprogram 3 - Dezvoltarea transportului rutier	6404	42 158,7	44 247,4	44 247,4	44 247,4	51 194,9	44 673,1	44 673,1	44 673,1
Subprogram 4 - Dezvoltarea transportului feroviar	6405	82 170,8	74 801,5	15 536,5	214,0	214,0	2 454,0	2 514,0	1 394,0
Subprogram 5 - Dezvoltarea transportului aerian	6406	56 776,6	63 672,8	63 672,8	63 672,8	63 434,7	63 435,4	63 435,4	63 435,4
Total pe sector		4 154 579,6	5 544 012,8	3 140 418,9	2 048 640,1	2 818 445,9	3 341 938,3	2 264 248,5	2 197 146,4
<i>Finanțat de la:</i>									
Bugetul de stat		4 154 579,6	5 544 012,8	3 140 418,9	2 048 640,1	2 818 445,9	3 341 938,3	2 264 248,5	2 197 146,4
Ministerul Economiei și Infrastructurii		4 154 579,6	5 544 012,8	3 140 418,9	2 048 640,1	2 818 445,9	3 341 938,3	2 264 248,5	2 197 146,4

B. Măsurile de politici din cadrul sectorului

B.1. Măsurile politice în curs de desfășurare care au acoperire financiară

Tabelul 2 : *Principalele acțiuni/măsurile de politică din sector care au acoperire financiară (incluse în linia de bază) pe programe/subprograme și pe bugete pe sectorul Transport*

mii lei

Indicatorii	Documentul de referință	2020 executat	CBTM 2021-2023			Aprobat buget 2021	CBTM 2022-2024		
			2021	2022	2023		2022	2023	2024
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Program 64: Dezvoltarea transporturilor									
Subprogram 6402: Dezvoltarea drumurilor									
		3 960 289,3	5 340 776,7	2 996 447,8	1 919 991,5	2 685 106,1	3 212 868,3	2 135 118,5	2 069 136,4
Acțiunea 1 Gospodăria drumurilor (Fondul rutier)	Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022 aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013; Legea fondului rutier nr.720/1996.	1 500 127,6	1 718 789,6	1 718 789,6	1 718 789,6	1 532 059,8	1 692 319,3	1 838 646,5	2 005 888,4
Acțiunea 2 Proiectul „Sustinere a programului în sectorul drumurilor		832 901,0	2 977 387,2	1 227 707,9	191 201,9	819 072,0	1 395 072,0	273 240,0	63 248,0
Acțiunea 3 Proiectul „Îmbunătățirea drumurilor locale”		349 199,3	634 599,9	39 950,3	0,0	333 974,3	125 477,0	23 232,0	0,0
Acțiunea 4 Programul de reparație a drumurilor publice naționale, locale, comunale și străzi		1 278 061,4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Acțiunea 5 Asigurarea siguranței rutiere (Fondul pentru siguranță rutieră)		0,00	10 000,0	10 000,0	10 000,0	0,00	0,00	0,00	0,00
Subprogram 6403: Dezvoltarea transportului naval									
Costul TOTAL		13 184,2	20 514,4	20 514,4	20 514,4	18 496,2	18 507,5	18 507,5	18 507,5
dintre care:									
Acțiunea 1 Sustinerea activității și consolidarea capacităților instituționale ale Agenției Navale	Hotărârea Guvernului nr.706 /2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova; Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova Hotărârea Guvernului nr.1108/ 2006; Hotărârea Guvernului nr.855/ 2007	6 887,4	16 275,8	16 275,8	16 275,8	13 367,1	13 378,4	13 378,4	13 378,4
Acțiunea 2 Sustinerea de stat a activității Bacului Molovata	Strategia de transport și logistică, Hotărârea Guvernului nr. 827/2013	5 209,7	3380,0	3380,0	3380,0	4042,0	4042,0	4042,0	4042,0
Acțiunea 3 Sustinerea de stat a activității Portului Ungheni	Strategia de transport și logistică, Hotărârea Guvernului nr. 827/2013	1 087,1	858,6	858,6	858,6	1087,1	1087,1	1087,1	1087,1
Subprogram 6404: Dezvoltarea transportului rutier									

Costul TOTAL		42 158,7	44 247,4	44 247,4	44 247,4	51 194,9	44 673,1	44 673,1	44 673,1
dintre care:									
Acțiunea 1 Asigurarea funcționalității și susținerea activității Agenției Națională Transport Auto	Legea nr.140 /2018 pentru modificarea și completarea unor acte legislative Legea nr.181/2014 finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale Codul transporturilor rutiere nr.150/2014	42 158,7	44 247,4	44 247,4	44 247,4	51 194,9	44 673,1	44 673,1	44 673,1
Subprogram 6405: Dezvoltarea transportului feroviar									
Costul TOTAL		82 170,8	74 801,5	15 536,5	214,0	214,0	2454,0	2514,0	1394,0
dintre care:									
Acțiunea 1 "Proiect de achiziții a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare" (doar surse din grant. 2018: 1 Euro = 20,7 lei, 2019: 1 Euro = 19,78 lei.)	Acord de Grant dintre RM, CFM și BERD (FIV) Acord de Grant dintre RM, CFM și BERD (EMIS) Acord de Grant C31530/CEI2-2013-07-11 Acord de Grant C32859/EBSF-2013-07-140 Acord de Grant C31433/EBSF-2014-12-257 Acord de Grant nr. C33453/EBSF-2015-06-94	82170,8	74587,5	15322,5 (se vor utiliza doar 989 mii lei)	0,0	0,0	2240,0	2300,0	1180,0
Acțiunea 2 Asigurarea beneficiarilor de înlesniri cu transport feroviar gratuit veteranilor	Legea nr. 190/2003 cu privire la veterani	0,0	214,0	214,0	214,0	214,0	214,0	214,0	214,0
Subprogram 6406: Dezvoltarea transportului aerian									
Costul TOTAL		56 776,6	63 672,8	63 672,8	63 672,8	63 434,7	63 435,4	63 435,4	63 435,4
dintre care:									
Acțiunea 1 Susținerea activității Autorității Aeronautice Civile	Hotărârea Guvernului nr. 133 /2019 cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 Legea nr. 140 /2018 pentru modificarea și completarea unor acte legislative Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014	56 680,3	63 672,8	63 672,8	63 672,8	63 434,7	63 435,4	63 435,4	63 435,4
Acțiunea 2 Proiectul „Educație pentru Drone -eDrone” finanțat de Comisia Europeană prin intermediul programului interuniversitar Erasmus+		96,3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total pe sector*		4 154 579,6	5 544 012,8	3 140 418,9	2 048 640,1	2 818 445,9	3 341 938,3	2 264 248,5	2 197 146,4

B.2. Măsurile politice – în curs de desfășurare care nu au fost reflectate în linia de bază de cheltuieli

Tabelul 3: Principalele acțiuni/măsurile de politică din sector care nu au fost reflectate în limitele de cheltuieli pe programe/subprograme pe sectorul Transport

mii lei

Ordi nea prior ității	Acțiunile/ măsurile de politică	Codul / denumirea PIP2	Documentul de referință/adoptare	Perioada de implemen tare	Costul TOTAL al acțiunii	Executat până la sfârșitul anului 2020	CBTM 2021-2023			Aprobat buget 2021	CBTM 2022-2024		
							2021	2022	2023		2022	2023	2024
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
B.2.1 Masurile/acțiunile din programele/strategiile naționale - aprobate prin actele legislative/normative													
1	Reparația și întreținerea drumurilor naționale (Fondul rutier)	6402: Dezvoltarea drumurilor	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013 Legea nr.720/1996 fondului rutier	2013-2022	12 709 535,4	1 500 127,6	936 210,4	1 201 210,4	1 467 210,4	1 532 059,8	1 227 680,7	1 374 921,4	1 537 891,7
2	Asigurarea siguranței rutiere (Fondul pentru siguranță rutieră)	6402: Dezvoltarea drumurilor	Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier; Strategia națională pentru siguranță rutieră HG nr. 1214/2010	2010-2020	65 000,0	0	30 000,0	40 000,0	50 000,0	0	15 000,0	20 000,0	30 000,0
3	Finalizarea construcției liniei de cale ferată Cahul - Giurgiulești	6405: Dezvoltarea transportului feroviar	Legea nr.95/2008 privind declararea utilității publice de interes național a lucrărilor de construcție a liniei de cale ferată „Cahul-Giurgiulești ”Strategia transport și logistică	2021-2024	300 000,0	0,0	100 000,0	100 000,0	100 000,0	0,0	100 000,0	100 000,0	100 000,0
4	Subvenționarea infrastructurii feroviare	6405: Dezvoltarea transportului feroviar	Acordul de Asociere; HG 434/2018 Privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative	Permanent	450 000,0	0,0	150 000,0	150 000,0	150 000,0	0,0	150 000,0	150 000,0	150 000,0
5	Subvenționarea transportului feroviar public de pasageri	6405: Dezvoltarea transportului feroviar	Acordul de Asociere; Hotărârea Guvernului 434/2018 Privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative	Permanent	450 014,7	0,0	150 000,0	150 000,0	150 000,0	14,7	150 000,0	150 000,0	150 000,0
6	Implementarea Sistemului de management integrat al transporturilor rutiere	6404: Dezvoltarea transportului rutier	Art. 63 din Codul Transporturilor Rutiere, Legea nr.150/2014. Art.153, alin. (1), lit.j) prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu sisteme de poziționare globală (GPS) a vehiculelor antrenate la transportul rutier de persoane prin servicii regulate se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2022	2020-2022	17 990,0	90,0	12500,0	5000,0	0,0	5000,0	12900,0	0,0	0,0
7	Dezvoltarea sistemului informațional automatizat „e-Autorizație transport” în vederea eficientizării și reinginerii serviciilor publice prestate prin intermediul acestuia.	6404: Dezvoltarea transportului rutier	Hotărârea Guvernului nr. 127/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de ținere a registrelor de stat formate de Sistemul informațional „e-Autorizație transport”	2020-2024	3770,0	170,0	700,0	500,0	500,0	0,0	1200,0	1200,0	1200,0

Ordinea priorității	Acțiunile/ măsurile de politică	Codul / denumirea PIP2	Documentul de referință/adoptare	Perioada de implementare	Costul TOTAL al acțiunii	Executat până la sfârșitul anului 2020	CBTM 2021-2023			Aprobat buget 2021	CBTM 2022-2024		
							2021	2022	2023		2022	2023	2024
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Support tehnic după expirarea termenului de garanție												
8	Majorarea subvențiilor pentru susținerea de stat a activității Bacului Molovata, pentru construcția debarcaderelor pe ambele maluri a râului Nistru	6403: Dezvoltarea transportului naval	Strategia de transport și logistică, Hotărârea Guvernului nr.827/2013, Legea nr. 270 /2018 privind sistemul unitar de salarizare în sectorul bugetar	2022-2024	7000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2000,0	2500,0	2500,0
Sub-total					14 003 310,1	1 500 387,6	1 379 410,4	1 646 710,4	1 917 710,4	1 537 074,5	1 658 780,7	1 798 621,4	1 971 591,7
TOTAL					14 003 310,1	1 500 387,6	1 379 410,4	1 646 710,4	1 917 710,4	1 537 074,5	1 658 780,7	1 798 621,4	1 971 591,7

C. Măsuri de politică noi

Tabelul 4: Principalele acțiuni/măsuri de politici noi (implementate începând cu 2022) pe sectorul Transport

Ordinea priorității	Acțiunile/măsurile plasate în ordinea prioritara	Codul/denumirea PIP2	Documentul de referință/adoptare	Perioada de implementare	Costul TOTAL al acțiunii	CBTM 2022-2024		
						2022	2023	2024
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Crearea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi	Program 64: Dezvoltarea transporturilor	Acordul de Asociere; Directiva 2016/798, 2009/18/CE, Regulamentul 996/2010 și 376/2014	Permanent	9349,0	3421,0	2964,0	2964,0
2.	Achiziționarea unităților de transport pentru asigurarea unui nivel sporit de siguranță a navigației în port și pe căile de acces (dotarea ANRM cu 2 remorhere specializate clasa R/M (puterea motoarelor 800-1200 c.p.), 1 pilotină clasa M (High speed craft) și echipament hidrografic)	6403: Dezvoltarea transportului naval	1) Hotărârea Guvernului nr. 827/2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022. 2) Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova. 3) Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova. 4) Hotărârea Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova.	2022-2024	47945,0	4945,0	21500,0	21500,0
3.	Servicii de implementare(re-inginerie) a infrastructurii info-comunicaționale ANTA	6404: Dezvoltarea transportului rutier	HG 201/2017	2022-2024	1950,0	650,0	650,0	650,0
4.	Crearea Autorității Feroviare	6405:	Acordul de Asociere;	Permanent	-	-	9000,0	9000,0

		Dezvoltarea transportului feroviar	HG 434/2018 Privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative						
5.	Servicii de administrare și mentenanță a subsistemului informațional „e-Bilet”	6404: Dezvoltarea transportului rutier	HG 126/2020, HG 414/2018	2022-2024	2400,0	-	1200,0	1200,0	
6.	Servicii de administrare și mentenanță a subsistemului informațional „Autotest”	6404: Dezvoltarea transportului rutier	HG 126/2020, HG 414/2018	2022-2024	2400,0	-	1200,0	1200,0	
7.	Servicii de administrare și mentenanță a subsistemului informațional „Monitorizare GPS”	6404: Dezvoltarea transportului rutier	HG 126/2020, HG 414/2018	2022-2024	2400,0	-	1200,0	1200,0	
8.	Servicii de administrare și mentenanță a subsistemului informațional "Platforma de analiză și generare rapoarte". Servicii de mentenanță infrastructura info-comunicațională	6404: Dezvoltarea transportului rutier	HG 126/2020, HG 414/2018	2022-2024	2400,0	-	1200,0	1200,0	
9	Acțiunea 1 Proiectul "Reabilitarea drumurilor TENT"	6402: Dezvoltarea drumurilor	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827 din 28.10.2013 Legea nr. 720 din 02.02.1996 fondului rutier	2022-2030	300 mil Euro, inclusiv: BEI – 150 mil Euro BERD – 150 mil Euro	700 000,0	1 500 000,0	2 000 000,0	
10	Acțiunea 1 Proiectul "Îmbunătățirea drumurilor locale II"	6402: Dezvoltarea drumurilor	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827 din 28.10.2013 Legea nr. 720 din 02.02.1996 fondului rutier	2022-2030	126 mil Euro, BM (IDA) – 126 mil Euro	300 000,0	800 000,0	1 000 000,0	
TOTAL pe sector							1 009 016,0	2 338 914,0	3 038 914,4

D. Investițiile capitale

D.1. Proiecte în derulare

Tabelul 5: Proiecte de investiții capitale în curs de execuție pe sectorul Transport

Ordinea priorității	Denumirea proiectului	Codul P1P2	Surse de finanțare	Anul lansării proiectului – perioada de implementare	Costul Total	Executat până la 31.12.2020	Aprobat 2021	Estimat			Sold rămas la finele perioadei	
								2022	2023	2024		
1	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	
1	Proiectul "Susținerea Programului în sectorul drumurilor"	6402	TOTAL	2007-2024	10 620 501,8	832 901,0	819 072,0	1 395 072,0				
			Surse interne									
			Supporturi bugetare									
			Contribuția Guvernului									
			Surse externe*						273 240,0	63 248,0	1 057 728,2	
2	Proiectul "Îmbunătățirea drumurilor locale"	6402	TOTAL	2017-2023	1 411 889,9	349 200,3	333 974,3					
			Surse interne									
			Supporturi bugetare						125 477,0	23 232,0	0,0	443 263,0

Ordinea priorității	Denumirea proiectului	Codul P1P2	Surse de finanțare	Anul lansării proiectului – perioada de implementare	Costul Total	Executat pînă la 31.12.2020	Aprobat 2021	Estimat			Sold rămas la finele perioadei
								2022	2023	2024	
1	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13
			Contribuția Guvernului								
			Surse externe*								
3	Proiect de achiziții a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare	6405	TOTAL	2014-2024	102,5 mil. Euro	35 272 798,92	4 560 406,96	31083397,06	31083397,06	0,0	
			Surse interne		-						
			Suporturi bugetare								
			Contribuția Guvernului								
			Surse externe* BEI – 50 mil. Euro; BERD- 52,5 mil. de Euro.		102,5 mil. Euro	35 272 798,92	4 560 406,96	31083397,06	31083397,06	0,0	
TOTAL proiecte în derulare pe sector			TOTAL		12 032 391,7	1 182 101,3	1 153 046,3	1 520 519,0	296 472,0	63 248,0	1 500 991,2
			Surse interne								
			Suporturi bugetare								
			Contribuția Guvernului								
			Surse externe*		102,5 mil. Euro	35 272 798,92	4 560 406,96	31083397,06	31083397,06	0,0	

** resurse planificate a fi debursate în an. 2019, conform prognozelor prezentate de întreprindere pentru achiziția locomotivelor și semnarea contractului de reabilitare a infrastructurii.

D.2. Proiecte noi

Tabelul 6: Proiecte noi de investiții capitale pe sectorul Transport

Ordinea priorității	Denumirea proiectului	Codul P1P2	Sursa de finanțare	Perioada de implementare	Costul total de deviz	Estimat			Sold rămas la finele perioadei
						2022	2023	2024	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Proiectul 1 Crearea Fondului pentru siguranță rutieră	6402	TOTAL	permanent	0.0	15000	20000	300000	
			Surse interne			15000	20000	300000	
			Suporturi bugetare						
			Contribuția Guvernului						
			Surse externe*						
2	Proiectul 2 Reabilitarea drumului național M5 Criva - Bălți	6402	TOTAL	2022-2026	2132000	426400	852800	639600	213200
			Surse interne						
			Suporturi bugetare						
			Contribuția Guvernului						
			Surse externe*		2132000	426400	852800	639600	213200
3	Proiectul 3 Modernizarea drumului de centură mun.. Chișinău, M2 (sectoarele 2 și 3)	6402	TOTAL	2022-2026	1045500	209100	418200	313650	104550
			Surse interne						
			Suporturi bugetare						

			Contribuția Guvernului							
			Surse externe*		1045500	209100	418200	313650	104550	
4	Proiectul 5 Reabilitarea drumului național M3, ocolirea or. Cimișlia	6402	TOTAL	2022-2026	239850	47970	95940	71955	23985	
			Surse interne							
			Suporturi bugetare							
			Contribuția Guvernului							
			Surse externe*		239850	47970	95940	71955	23985	
5	Proiectul 3 Modernizarea drumului național M1 Chișinău - Leușeni	6402	TOTAL	2022-2026	1624000	210000	460000	535000	419000	
			Surse interne							
			Suporturi bugetare							
			Contribuția Guvernului							
			Surse externe*		1624000	210000	460000	535000	419000	
6	Proiectul 6 Reabilitarea drumului național R13 Bălți-Gura Camencii	6402	TOTAL	2022-2026	697000	139400	278800	209100	69700	
			Surse interne		697000	139400	278800	209100	69700	
			Suporturi bugetare							
			Contribuția Guvernului							
			Surse externe*							
7	Proiectul 7 Construcția drumului de acces la podul peste râul Prut, or. Ungheni	6402	TOTAL	2022-2025	30000	8000	17000	5000	0	
			Surse interne		30000	8000	17000	5000	0	
			Suporturi bugetare							
			Contribuția Guvernului							
			Surse externe*							
8	Proiectul 7 Construcția drumului de acces la podul peste râul Nistru, or. Coșăuți	6402	TOTAL	2022-2025	221000	15000	148000	58000	0	
			Surse interne		221000	15000	148000	58000		
			Suporturi bugetare							
			Contribuția Guvernului							
			Surse externe*							
Total proiecte noi pe sector			TOTAL			1 070 870,0	2 290 740,0	2 132 305,0		
			Surse interne							
			Suporturi bugetare							
			Contribuția Guvernului							
			Surse externe*							

E. Propuneri de proiecte/programe de asistență externă pe sector

Tabelul 7. Alte propuneri de proiecte/programe de asistență externă pe sector

<i>mii lei</i>					
Denumirea propunerii de proiectul	Sursa potențială de finanțare/ donatorul	Bugetul total estimativ al propunerii de proiect (mii lei)	Perioada estimativă de implementare	Statutul propunerii de proiect	Tipul asistenței
1	2	3	4	5	6
<i>Proiectul 1</i> Construcția Căii ferate cu ecartament european 1435 mm pe direcția Chișinău-Ungheni	BERD, BEI, WORLD BANK, alții	528.000,0 (estimativ)	2022-2027	Identificarea sursei de finanțare pentru studiul de fezabilitate	Împrumut, Grant

<i>Proiectul 2</i> Implementarea sistemului de eficiență energetică în transportul feroviar	BERD, BEI, companii de tip Esco			Audit energetic realizat de compania Louis Berger	Împrumut, Grant
<i>Proiectul 3</i> Proiectul de achiziție a mașinilor de reparat calea ferată	BERD, BEI, alții	200.000,0 (estimativ)	2022-2027	Identificarea sursei de finanțare pentru studiul de fezabilitate	Împrumut, Grant
<i>Proiectul 4</i> Reabilitarea infrastructurii feroviare pe coridoarele de nord și centru: Ungheni-Bălți-Ocnița Bender-Chișinău-Ungheni	BERD, BEI, WORLD BANK, alții	1486080,0 + 1532680,0 (estimativ)	2022-2027	Identificarea sursei de finanțare pentru studiul de fezabilitate	Împrumut, Grant
<i>Proiectul 5</i> Electrificarea liniei de cale ferată Ungheni-Chișinău-Cuciurgan	UE, BERD, BEI, WB, Eximbank of China	2321000,0 (estimativ)	2020-2025	Identificarea sursei de finanțare pentru studiul de fezabilitate	Împrumut, Grant
<i>Proiectul 6</i> Proiectul de Reactivare a transportului pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova prin efectuarea lucrărilor de menținere a șenalului navigabil.	Bugetul public național, alte surse	1176,0	2020 - 2022	Identificarea sursei de finanțare pentru efectuarea lucrărilor de menținere a șenalului navigabil	Împrumut, Grant
<i>Proiectul 7</i> Implementarea SI „e-Bilet”	WORLD BANK, USAID, alții	4375,0	2021	Identificarea sursei de finanțare pentru implementare	Grant
<i>Proiectul 8</i> Implementarea SI „Monitorizare GPS”	WORLD BANK, USAID, alții	4375,0	2021	Identificarea sursei de finanțare pentru implementare	Grant
<i>Proiectul 9</i> Modernizarea SI „Autotest”	WORLD BANK, USAID, alții	1050,0	2021	Identificarea sursei de finanțare pentru implementare	Grant
<i>Proiectul 10</i> Crearea Centrului de monitorizare a Sistemului de management integrat al ANTA	WORLD BANK, USAID, alții	5250,0	2021	Identificarea sursei de finanțare pentru implementare	Grant
<i>Proiectul 11</i> Drum centură or. Chișinău, M2 (sectorul 4 Cricova-Budești)	BERD, BEI	307500	2023-2027	negocieri cu donatorul	asistență financiară
<i>Proiectul 12</i> Drum centură or. Chișinău, M2 (sectorul 5 Budești-Sîngera)	BERD, BEI	943000	2023-2027	negocieri cu donatorul	asistență financiară
<i>Proiectul 13</i> Drum centură or. Chișinău, M2 (sectorul 6 Sîngera-Ialoveni)	BERD, BEI	1763000	2023-2027	negocieri cu donatorul	asistență financiară
<i>Proiectul 14</i> Reabilitarea drumului național R34 Cantemir-Cahul	BERD, BEI	569900	2023-2027	negocieri cu donatorul	asistență financiară
<i>Proiectul 15</i> Reparația podului rutier peste râul Nistru, amplasat sat. Gura Bîcului și Bîcioc	CE-grant	30000	2023-2025	negocieri cu donatorul	asistență financiară
<i>Proiectul 16</i> Monitorizarea capacității portante a podurilor din Republica Moldova	BERD, BEI	120000	2022-2023	elaborare nota de concept/studiu	asistență financiară
<i>Proiectul 17</i> Evaluarea capacității portante a drumurilor din Republica Moldova prin metode nedistructive	BERD, BEI	20000	2023	elaborare nota de concept/studiu	asistență financiară

<i>Proiectul 18</i> Analiza impactului infrastructurii rutiere asupra accidentelor rutiere	BERD, BM	1000	2022-2023	elaborare nota de concept/studiu	asistență financiară
<i>Proiectul 19</i> Implementarea sistemului de monitorizare și control al traficului rutier	BERD, BEI	1000000	2022-2023	elaborare nota de concept/studiu	asistență financiară

Tabelul 8. Formularul propunerii de proiect/program de asistență externă

Tabelul 8.1

Sectorul (conform CBTM)	64 "Transporturi"
Denumirea propunerii de proiect	Reabilitarea drumului național M5 Criva - Bălți
Statutul propunerii de proiect	negocieri cu donatorul
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BEI, BERD, CE
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2022-2026
Justificarea necesității	Reabilitarea acestui drum național este un proiect prioritar pentru Parteneriatul Estic, este parte componentă a rețelei de conexiune la rețeaua de drumuri Europene TEN-T, parte componentă a drumului european E583 și a coridorului de transport Europa – Caucaz – Asia (TRACECA). Axa de transport Criva - Bălți are o zonă de influență majoră care constituie circa 70% din Regiunea de Nord a țării. Lungimea totală a sectorului Criva - Bălți constituie 133 km, din care sectorul km 0 – 70 are 2 benzi de circulație și sectorul km 70 – 133 are 4 benzi de circulație. Costul estimativ a lucrărilor de reabilitare 104 mil. Euro. Pentru implementarea acestui proiect nu este necesară alocarea suplimentară a terenurilor. Pentru sectorul Criva – Bălți, compania americană NATHAN a elaborat Studiu de fezabilitate conform căruia Rata Internă de Returnare (RIR) constituie 15,6% și proiectul se consideră fezabil. În anul 2012 compania germană KOKCS în colaborare cu compania locală SRL "Universinj" au elaborat documentația de proiect.
Obiectivul general	Dezvoltarea, consolidarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță
Scopul proiectului	Reabilitarea a 133 km de drum național
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, mobilitatea, reducerea costurilor de operare a vehiculelor, precum și reducerea timpului de parcurs
Bugetul total estimativ, mii lei	2132000
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 2132000 mii lei din asistență financiară (credit)
Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.2

Sectorul (conform CBTM)	64 "Transporturi"
Denumirea propunerii de proiect	Reabilitarea drumului național R13 Bălți-Gura Camencii
Statutul propunerii de proiect	negocieri cu donatorul

Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, Bugetul național
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2022-2026
Justificarea necesității	Acest drum face legătură între mun. Bălți, or. Florești și s. Gura Camencii, cu ieșirea la drumul național Sărăteni – Soroca, care este parte componentă a coridorului internațional TRACECA. Drumul are lungimea de 40 km și este proiectat cu două benzi de circulație. Drumul în cauză face parte din rețeaua prioritară a drumurilor naționale (Strategia de transport și logistică) și este în stare de degradare avansată, ce justifică urgentarea reabilitării acestuia. Costul estimativ a lucrărilor de reabilitare 34 mil. Euro. Proiectul și studiul de fezabilitate au fost elaborate de compania germană KOKCS în colaborare cu compania locală SRL ”Universinj”
Obiectivul general	Dezvoltarea, consolidarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță
Scopul proiectului	Reabilitarea a 40 km de drum național
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, mobilitatea, reducerea costurilor de operare a vehiculelor, precum și reducerea timpului de parcurs
Bugetul total estimativ, mii lei	697000
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 – 697000 mii lei din asistență financiară (credit)
Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.3

Sectorul (conform CBTM)	64 ”Transporturi”
Denumirea propunerii de proiect	Drum centură or. Chișinău, M2 (sectoarele 2 și 3)
Statutul propunerii de proiect	negocieri cu donatorul
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, BEI, CE
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova, Primăria Municipiului Chișinău
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2022-2026
Justificarea necesității	Aceste sectoare de drum sunt parte componentă a conexiunii la rețeaua de drumuri Europene TEN-T, parte componentă a coridorului de transport Europa – Caucaz – Asia (TRACECA), a drumului european E 584 și a coridorului internațional de transport IX. Drumul în cauză face parte din rețeaua prioritară a drumurilor naționale (Strategia de transport și logistică). Drumul este într-o stare de degradare avansată și nu face față traficului actual. Lungimea sectorului constituie 17 km, 4 benzi de circulație. Costul estimativ a lucrărilor de reabilitare 51 mil. Euro. Accentuăm că urmează a fi precizate alocările de teren. Studiu de fezabilitate a fost elaborat de compania americană NATHAN. Proiectul a fost elaborat de compania locală SRL ”Universcons”
Obiectivul general	Crearea centurii de ocolire a or. Chișinău
Scopul proiectului	Reabilitarea a 17 km de drum național
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, reducerea traficului de tranzit prin or. Chișinău, inclusiv diminuarea poluării mediului ambiant, asigurarea mobilității și fluidității traficului rutier

Bugetul total estimativ, mii lei	1045500
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 1045500 mii lei din asistență financiară (credit)
Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.4

Sectorul (conform CBTM)	64 "Transporturi"
Denumirea propunerii de proiect	Drum centură or. Chișinău, M2 (sectorul 4 Cricova-Budești)
Statutul propunerii de proiect	negocieri cu donatorul
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, BEI, CE
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova, Primăria Municipiului Chișinău
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2023-2027
Justificarea necesității	Sectorul 4 Cricova – Budești, cu o lungime de 10 km, este o componentă a drumului de centură a or. Chișinău, care face parte din rețeaua prioritară a drumurilor naționale conform prevederilor Strategiei transport și logistică, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013. Costul estimativ a lucrărilor de reabilitare 15 mil. Euro, (fără alocării de terenuri), acțiune care urmează de precizat. Acest traseu de drum este într-o stare de degradare avansată și necesită reabilitarea urgentă. În acest sens, suplimentar este necesar de elaborat studiile de fezabilitate și documentațiile de proiect.
Obiectivul general	Dezvoltarea, consolidarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță
Scopul proiectului	Reabilitarea a 10 km de drum național
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, reducerea traficului de tranzit prin or. Chișinău, inclusiv diminuarea poluării mediului ambiant, asigurarea mobilității și fluidității traficului rutier
Bugetul total estimativ, mii lei	307500
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 307500 mii lei din asistență financiară (credit)
Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.5

Sectorul (conform CBTM)	64 "Transporturi"
Denumirea propunerii de proiect	Drum centură or. Chișinău, M2 (sectorul 5 Budești-Singera)

Statutul propunerii de proiect	negocieri cu donatorul
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, BEI, CE
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova, Primăria Municipiului Chișinău
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2023-2027
Justificarea necesității	Sectorul 5 Budești – Singera, cu o lungime de 17 km, este o componentă importantă a drumului de centură a or. Chișinău, care face parte din rețeaua prioritară a drumurilor naționale conform prevederilor Strategiei transport și logistică, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013. Costul estimativ a lucrărilor de reabilitare 46 mil. Euro, (fără alocări de terenuri) care urmează de precizat.
Obiectivul general	Dezvoltarea, consolidarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță
Scopul proiectului	Reabilitarea a 17 km de drum național
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, reducerea traficului de tranzit prin or. Chișinău, inclusiv diminuarea poluării mediului ambiant, asigurarea mobilității și fluidității traficului rutier
Bugetul total estimativ, mii lei	943000
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 943000 mii lei din asistență financiară (credit)
Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.6

Sectorul (conform CBTM)	64 "Transporturi"
Denumirea propunerii de proiect	Drum centură or. Chișinău, M2 (sectorul 6 Singera-Ialoveni)
Statutul propunerii de proiect	negocieri cu donatorul
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, BEI, CE
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova, Primăria Municipiului Chișinău
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2024-2028
Justificarea necesității	Sectorul 6 Singera – Ialoveni, cu o lungime de 32 km, este o componentă importantă a drumului de centură a or. Chișinău, care face parte din rețeaua prioritară a drumurilor naționale conform prevederilor Strategiei transport și logistică, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013. Costul estimativ a lucrărilor de reabilitare 86 mil. Euro, (fără alocări de terenuri) care urmează de precizat.
Obiectivul general	Dezvoltarea, consolidarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță
Scopul proiectului	Reabilitarea a 32 km de drum național
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, reducerea traficului de tranzit prin or. Chișinău, inclusiv diminuarea poluării mediului ambiant, asigurarea mobilității și fluidității traficului rutier
Bugetul total estimativ, mii lei	1763000
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 1763000 mii lei din asistență financiară (credit)

Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.7

Sectorul (conform CBTM)	64 "Transporturi"
Denumirea propunerii de proiect	Reabilitarea drumului național M3, ocolirea or. Cimișlia
Statutul propunerii de proiect	negocieri cu donatorul
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, BEI, CE
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2022-2026
Justificarea necesității	Acest sector de drum cu o lungime de 6,9 km face parte din rețeaua prioritară a drumurilor naționale conform prevederilor Strategiei transport și logistică, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013. Costul estimativ a lucrărilor de reabilitare 11,7 mil. Euro. Drumul național M3, ocolirea or. Cimișlia, este parte componentă a rețelei de conexiune la rețeaua de drumuri Europene TEN-T , coridorului de transport Europa – Caucaz – Asia TRACECA și a drumului european E 584. Construcția acestui drum va exclude tranzitul transportului prin or. Cimișlia, va facilita condițiile de circulație și va contribui la diminuarea costurilor de transport. Proiectul tehnic este elaborat de compania locală SRL "Universinj". Accentuăm necesitatea actualizării studiului de fezabilitate.
Obiectivul general	Dezvoltarea, consolidarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță
Scopul proiectului	Reabilitarea a 6,9 km de drum național
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, reducerea traficului de tranzit prin or. Cimișlia, inclusiv diminuarea poluării mediului ambiant, asigurarea mobilității, reducerea costurilor de operare a vehiculelor, precum și reducerea timpului de parcurs
Bugetul total estimativ, mii lei	239850
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 239850 mii lei din asistență financiară (credit)
Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.8

Sectorul (conform CBTM)	64 "Transporturi"
Denumirea propunerii de proiect	Reabilitarea drumului național R34 Cantemir-Cahul
Statutul propunerii de proiect	negocieri cu donatorul
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova

Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2024-2028
Justificarea necesității	Sectorul de drum național R34 Cantemir – Cahul, cu o lungime de 42 km, face parte din rețeaua prioritară a drumurilor naționale conform prevederilor Strategiei transport și logistică, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013. Costul estimativ a lucrărilor de reabilitare este de 27,8 mil. Euro. Acest drum asigură legătura între localitățile amplasate în zona de Sud –Vest cu Centru a țării (20 localități). Drumul este în stare de degradare avansată, astfel urgentarea reabilitării acestuia fiind justifică. Proiectul tehnic este elaborat de compania locală SRL ”Universin”. Menționăm faptul că studiul de fezabilitate necesită a fi actualizat.
Obiectivul general	Dezvoltarea, consolidarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță
Scopul proiectului	Reabilitarea a 42 km de drum național
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, mobilitatea, reducerea costurilor de operare a vehiculelor, precum și reducerea timpului de parcurs. Astfel va fi posibil de asigurat legătura între cele 20 localități amplasate în zona de Sud –Vest cu Centru a țării.
Bugetul total estimativ, mii lei	569900
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 569900 mii lei din asistență financiară (credit)
Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.9

Sectorul (conform CBTM)	64 ”Transporturi”
Denumirea propunerii de proiect	Reparația podului rutier peste râul Nistru, amplasat sat. Gura Bîcului și Bicioac
Statutul propunerii de proiect	negocieri cu donatorul
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	CE - grant
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2023-2025
Justificarea necesității	Descrierea succintă a situației
Obiectivul general	Dezvoltarea, consolidarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță în vederea asigurării mobilității între cele două maluri ale râului Nistru
Scopul proiectului	Repararea podului rutier peste râul Nistru
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, mobilitatea, reducerea costurilor de operare a vehiculelor, precum și reducerea timpului de parcurs
Bugetul total estimativ, mii lei	3000
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 3000 mii lei din asistență financiară (grant)
Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	

Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.10

Sectorul (conform CBTM)	64 "Transporturi"
Denumirea propunerii de proiect	Construcția drumului de acces la podul peste râul Prut, or. Ungheni
Statutul propunerii de proiect	elaborare nota de concept/studiu
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, BEI, CE – credit/grant
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2022-2025
Justificarea necesității	Descrierea succintă a situației
Obiectivul general	Dezvoltarea, consolidarea și menținerea infrastructurii drumurilor publice în condiții de siguranță în vederea asigurării legăturii rutiere între Est și Vest
Scopul proiectului	Construcția 0,7 km de drum național
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră, siguranței traficului, asigurarea mobilității între Republica Moldova și România, reducerea costurilor de operare a vehiculelor, precum și reducerea timpului de parcurs
Bugetul total estimativ, mii lei	30000
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 30000 mii lei din asistență financiară (credit/grant)
Activități planificate per componentă, după caz	
Corespondența proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.11

Sectorul (conform CBTM)	64 "Transporturi"
Denumirea propunerii de proiect	Implementarea sistemului de monitorizare și control al traficului rutier
Statutul propunerii de proiect	elaborare nota de concept/studiu
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, BEI - credit
Instituția beneficiară primară	Guvernul Republicii Moldova
Instituția beneficiară secundară, după caz	Unitatea de implementare
Perioada de implementare	2022-2023
Justificarea necesității	Lipsa unei platforme electronice interactive nu permite solicitantului de Autorizații speciale de transport să selecteze punctele inițiale și finale și să obțină bonul cu taxele care urmează a fi achitate în bugetul de stat. Existența unei platforme electronice va permite evidența: (i) încasărilor taxelor la bugetul de stat, (ii) numărului de autorizații eliberate de către ANTA, (iii) traseele cele mai solicitate, (iv) operatorii de transport care au admis încălcări, (v) sancțiunile aplicate, (vi) punctelor de trecere a frontierei de stat, (vii) va facilita depunerea cererii și obținerea Autorizației speciale de transport în regim on-line.
Obiectivul general	Durabilitatea drumurilor publice

Scopul proiectului	Crearea sistemului integrat de monitorizare și control a traficului rutier
Rezultatele scontate	Implementarea cântăririi în mișcarea a autovehiculelor aflate în trafic rutier Amenajarea locurilor pentru cântărirea exactă Amenajarea spațiilor de staționare a autovehiculelor cu sarcina pe axă depășită
Bugetul total estimativ, mii lei	1000000
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	Componenta 1 - 1000000 mii lei din asistență financiară (credit)
Activități planificate per componentă, după caz	
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia transport și logistică, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013 Strategia națională pentru siguranța rutieră, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1214/2010
Descrierea impactului asupra bugetului public național	
Altă informație relevantă	Proiecte/programe de asistență externă finalizate sau în derulare, în același domeniu.
Aplicatul	Radu Rogovei, MEI, tel.: 022 250 695, radu.rogovei@mei.gov.md

Tabelul 8.12

Sectorul (conform CBTM)	6405 “Dezvoltarea transportului feroviar”
Denumirea propunerii de proiect	Proiectul de reabilitare a infrastructurii feroviare pe coridoarele de nord și centru: Ungheni-Bălți-Ocnița; Bender-Chișinău-Ungheni
Statutul propunerii de proiect	Identificarea sursei de finanțare pentru studiul de fezabilitate
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, BEL, alții
Instituția beneficiară primară	ÎS „Calea ferată din Moldova”
Instituția beneficiară secundară, după caz	Ministerul Economiei și Infrastructurii
Perioada de implementare	2020 - 2025
Justificarea necesității	În contextul asocierii rețelei de transport feroviar din Moldova la cel European, și atragerii fluxurilor de transport prin tranzitarea teritoriului Republicii Moldova e necesar de reabilitat coridoarele de transport conectate la rețeaua Europeană de transport TEN-T
Obiectivul general	Reabilitarea infrastructurii feroviare pe coridoarele principale de tranzit din partea de nord și centru a țării
Scopul proiectului	Transformarea transportului feroviar într-un mod de transport competitiv, în vederea reorientării fluxurilor de mărfuri de la transportul rutier către cel feroviar diminuând astfel acțiunea de deteriorare a drumurilor și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.
Rezultatele scontate	Viteză de transport pe calea ferată relativ ridicată; Costuri mai reduse pentru întreținerea infrastructurii rutiere; Creșterea fluxurilor de transport pe calea ferată.
Bugetul total estimativ, mii lei	Ungheni-Bălți-Ocnița - 1532680 Bender-Chișinău-Ungheni - 1486080,0
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	-
Activități planificate per componentă, după caz	-
Coresponderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia de transport și logistică Acordul de asociere RM-UE
Descrierea impactului asupra bugetului public național	Reduceri ale cheltuielilor: - pentru întreținerea infrastructurii rutiere, - cauzate de viteza de transportare a pasagerilor și bunurilor din cauza drumurilor aglomerate, - pentru acțiunea transportului asupra mediului. - atragerea de noi fluxuri de mărfuri în tranzit pe teritoriul țării.

Altă informație relevantă	Proiecte în derulare- Proiectul de achiziție a locomotivelor noi și reabilitare a infrastructurii feroviare – coridorul de sud.
Aplicantul	Persoana de contact: Vasile CODREANU (e-mail: vasile.codreanu@mei.gov.md, tel. (373) 22 25 06 17, Serviciul transport feroviar, MEI).

Tabelul 8.13

Sectorul (conform CBTM)	6405 “Dezvoltarea transportului feroviar”
Denumirea propunerii de proiect	Proiectul de achiziție a mașinilor de reparat calea ferată
Statutul propunerii de proiect	Identificarea sursei de finanțare pentru studiul de fezabilitate
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	BERD, BEI, alții
Instituția beneficiară primară	ÎS „Calea ferată din Moldova”
Instituția beneficiară secundară, după caz	Ministerul Economiei și Infrastructurii
Perioada de implementare	2020 - 2025
Justificarea necesității	Achiziția mașinilor de reparat calea ferată va permite înlocuirea forței de muncă antrenată în reparațiile capitale a căii, îmbunătățirea condițiilor de muncă al angajaților feroviari implicați în procesele de reparație și reducerea cheltuielilor investiționale în reabilitarea infrastructurii feroviare.
Obiectivul general	Achiziția a cel puțin două unități de mașini de reparat calea ferată.
Scopul proiectului	Reducerea costurilor pentru efectuarea lucrărilor de reparație și întreținere a căii.
Rezultatele scontate	Îmbunătățirea procesului de reparație a căii ferate și reducerea cheltuielilor de personal.
Bugetul total estimativ, mii lei	200.000,0 (estimativ)
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	-
Activități planificate per componentă, după caz	-
Corespunderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia de transport și logistică Acordul de asociere RM-UE
Descrierea impactului asupra bugetului public național	Reduceri ale cheltuielilor: - pentru întreținerea infrastructurii feroviare, - creșterea fluxurilor de transport.
Altă informație relevantă	Proiecte în derulare- Proiectul de achiziție a locomotivelor noi și reabilitare a infrastructurii feroviare – coridorul de sud.
Aplicantul	Persoana de contact: Vasile CODREANU (e-mail: vasile.codreanu@mei.gov.md, tel. (373) 22 25 06 17, Serviciul transport feroviar, MEI).

Tabelul 8.14

Sectorul (conform CBTM)	6405 “Dezvoltarea transportului feroviar”
Denumirea propunerii de proiect	Proiectul de electrificare a liniei de cale ferată Ungheni-Chișinău-Cuciurgan
Statutul propunerii de proiect	Identificarea sursei de finanțare pentru studiul de fezabilitate
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	UE, BERD, BEI, WB, Eximbank of China
Instituția beneficiară primară	ÎS „Calea ferată din Moldova”
Instituția beneficiară secundară, după caz	Ministerul Economiei și Infrastructurii
Perioada de implementare	2020 - 2021
Justificarea necesității	Electrificarea liniei de cale ferată va permite conectarea rețelei feroviare naționale cu rețeaua electrificată a României și a Ucrainei, asigurând astfel o viteză înaltă a traficului de pasageri și mărfuri între cele 3 state și contribuind la reducerea nivelului de poluare a mediului în rezultatul transportului de marfă și pasageri
Obiectivul general	Electrificarea a 210 km de cale ferată
Scopul proiectului	Creșterea vitezei de transport pe calea ferată și reducerea nivelului de poluare a mediului.

Rezultatele scontate	Creșterea volumului de pasageri transportați pe calea ferată la 15% din traficul total de pasageri. Creșterea volumului de mărfuri transportate pe calea ferată la 1% din traficul total de mărfuri.
Bugetul total estimativ, mii lei	2321000
Componente(descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	-
Activități planificate per componentă, după caz	-
Corespunderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia de transport și logistică Acordul de asociere RM-UE
Descrierea impactului asupra bugetului public național	Reduceri ale cheltuielilor: - pentru întreținerea infrastructurii rutiere, - creșterea fluxurilor de transport și mărfuri pe calea ferată, - Creșterea traficului de marfă în tranzit pe teritoriul Republicii Moldova.
Altă informație relevantă	Proiecte în derulare- Proiectul de achiziție a locomotivelor noi și reabilitare a infrastructurii feroviare – coridorul de sud.
Aplicantul	Persoana de contact: Vasile CODREANU (e-mail: vasile.codreanu@mei.gov.md, tel. (373) 22 25 06 17, Serviciul transport feroviar, MEI).

Tabelul 8.15

Sectorul (conform CBTM)	6405 “Dezvoltarea transportului naval”
Denumirea propunerii de proiect	Reactivarea transportului pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova prin efectuarea lucrărilor de menținere a șenalului navigabil.
Statutul propunerii de proiect	Identificarea sursei de finanțare pentru efectuarea lucrărilor de menținere a șenalului navigabil
Sursa de finanțare potențială/ donatorul	Bugetul public național, alte surse.
Instituția beneficiară primară	Agenția Navală a Republicii Moldova
Instituția beneficiară secundară, după caz	Ministerul Economiei și Infrastructurii
Perioada de implementare	2020 - 2022
Justificarea necesității	Reactivarea transportului naval este un scop primordial, deoarece va permite transportarea la costuri mici, cu impact ecologic minim, a tuturor categoriilor de mărfuri. Un alt aspect important va fi descărcarea drumurilor naționale de camioane cu sarcină grea. Menținerea șenalului navigabil la parametri necesari este o obligație a RM conform Acordului European cu privire la principalele căi navigabile de importanță internațională.
Obiectivul general	Reactivarea transportului de mărfuri și pasageri pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova
Scopul proiectului	Crearea condițiilor pentru utilizarea infrastructurii navale pe deplin și la potențialul ei maxim
Rezultatele scontate	Costuri mici pentru transportare a mărfurilor, sustenabilitatea drumurilor naționale, dezvoltarea transportului de pasageri și turismului ecologic în raioanele riverane ale țării.
Bugetul total estimativ, mii lei	1176,0
Componente (descriere succintă, buget per componentă, tipul asistenței per componentă)	-
Activități planificate per componentă, după caz	-
Corespunderea proiectului cu prioritățile sectoriale	Strategia de transport și logistică Acordul de asociere RM-UE
Descrierea impactului asupra bugetului public național	Reduceri ale cheltuielilor: - pentru întreținerea infrastructurii rutiere, - cauzate de viteza de transportare a pasagerilor și bunurilor din cauza drumurilor aglomerate, - pentru acțiunea transportului asupra mediului. - atragerea de noi fluxuri de mărfuri în tranzit pe teritoriul țării.
Altă informație relevantă	-

Aplicantul	Persoana de contact: Nicolae MALIC (e-mail: nicolae.malic@mei.gov.md, tel. (373) 22 25 0549, Serviciul transport naval, MEI).
------------	---

Tabelul 8.16

1.	Numărul proiectului/programului**	Acronim**		
2.	Sectorul	6404 Dezvoltarea transportului rutier		
3.	Domeniul	Transport rutier		
4.	Denumire proiect/program	Implementarea SI „e-Bilet”		
5.	Statut	Identificarea sursei de finanțare pentru implementare		
6.	Corespunderea proiectului/ programului cu prioritățile de politici sectoriale pe termen mediu	Art. 63 din Codul Transporturilor Rutiere, Legea nr.150/2014. Art.153, alin. (1), lit. j) prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu sisteme de poziționare globală (GP) a vehiculelor antrenate la transportul rutier de persoane prin servicii regulate se pun în aplicare de la 1.01.2022.		
7.	Tangenta proiectului/programului cu prevederile Acordului de Asociere RM-UE			
8.	Corespunderea proiectului/ programului cu Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2030”			
9.	Sursa de finanțare (donator/creditor)	WORLD BANK, USAID, alții		
10.	Beneficiarul primar	Cetățenii RM, operatorii de transport		
11.	Beneficiarul secundar	Agenția Națională Transport Auto		
12.	Implementator	Se vor menționa și capacitățile implementatorului, inclusiv experiența în proceduri de achiziții, dar și modalitatea de achitare a costurilor operaționale ale implementatorului.		
13.	Perioada de implementare	2021		
14.	Scop	Crearea unui sistem de transport rutier eficient și sigur, conform standardelor europene de calitate și siguranță		
15.	Obiective	Modernizarea serviciilor prestate și asigurarea calității, siguranței și accesibilității		
16.	Justificarea necesității			
17.	Rezultate scontate	SI „e-Bilet” funcțional		
18.	Bugetul total estimat, (mii lei) inclusiv: - asistență externă, dintre care investiții capitale; - contribuția Guvernului, dintre care investiții capitale.	Debursări (4375,0 mii lei)		
		AB+1 Estimat	AB+2 Estimat	AB+3 Estimat
19.	Tipul de asistență externă	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Financiară: - grant; - împrumut; Tehnică. 		
20.	Componente (descriere succintă, buget per componentă)	<p>Sistemul Informatic „e-Bilet” reprezintă o platformă software destinată automatizării proceselor de comercializare a biletelor pentru transportul de pasageri.</p> <p>-ETL (Extract Transform Load) - componentă aplicativă destinată preluării, transformării și încărcării datelor din diferite surse de date în repozitoriul de date comun al ANTA.</p> <p>-Componenta de analiză și raportare destinată efectuării analizelor operaționale și generării totalității rapoartelor și documentelor destinate activității ANTA. Această componentă urmează să conțină mecanisme vizuale destinate configurării documentelor și rapoartelor generate.</p> <p>Componenta de Business Intelligence, destinată activității de planificare, prognoză și analiză a activității ANTA. Această componentă trebuie să servească în calitate de componentă cheie a procesului de luare decizie în cadrul ANTA.</p>		

21.	Activități planificate (succint)	
22.	Impact	Procurarea biletelor de călătorie la distanță, monitorizarea respectării de către operatorii de transport a programelor rutelor
23.	Sustenabilitatea proiectului/programului	Se va specifica modalitatea de acoperire a cheltuielilor privind mentenanța activelor obținute/create în cadrul proiectului, alte măsuri de asigurare a sustenabilității.
24.	Condiționalități	
25.	Altă informație relevantă	Conceptul tehnic privind Sistemul de Management Integrat recent a fost aprobate de Guvern
26.	Date de contact	Tatiana BUZDUGAN, Economist șef, Agenția Națională Transport Auto, e-mail: buzdugan.tatiana@anta.gov.md, tel.(+373) 22 832 623

Tabelul 8.17

1.	Numărul proiectului/programului**	<i>Acronim**</i>		
2.	Sectorul	6404 Dezvoltarea transportului rutier		
3.	Domeniul	Transport rutier		
4.	Denumire proiect/program	Implementarea SI „Monitorizare GPS”		
5.	Statut	Identificarea sursei de finanțare pentru implementare		
6.	Corespunderea proiectului/ programului cu prioritățile de politici sectoriale pe termen mediu	Art. 63 din Codul Transporturilor Rutiere, Legea nr.150/2014. Art.153, alin. (1), lit. j) prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu sisteme de poziționare globală (GP a vehiculelor antrenate la transportul rutier de persoane prin servicii regulate se pun în aplicare de la 1.01.2022.		
7.	Tangența proiectului/programului cu prevederile Acordului de Asociere RM-UE			
8.	Corespunderea proiectului/ programului cu Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2030”			
9.	Sursa de finanțare (donator/creditor)	WORLD BANK, USAID, alții		
10.	Beneficiarul primar	Cetățenii RM, operatorii de transport		
11.	Beneficiarul secundar	Agenția Națională Transport Auto		
12.	Implementator	Se vor menționa și capacitățile implementatorului, inclusiv experiența în proceduri de achiziții, dar și modalitatea de achitare a costurilor operaționale ale implementatorului.		
13.	Perioada de implementare	2021		
14.	Scop	Crearea unui sistem de transport rutier eficient și sigur, conform standardelor europene de calitate și siguranță		
15.	Obiective	Modernizarea serviciilor prestate și asigurarea calității, siguranței și accesibilității		
16.	Justificarea necesității			
17.	Rezultate scontate			
18.	Bugetul total estimat, (mii lei) <i>inclusiv:</i> <i>- asistență externă, dintre care investiții capitale;</i> <i>- contribuția Guvernului, dintre care investiții capitale.</i>	Debursări (4375, 0 mii lei)		
		AB+1 Estimat	AB+2 Estimat	AB+3 Estimat
19.	Tipul de asistență externă	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Financiară: - grant; <li style="padding-left: 20px;">- împrumut; ▪ Tehnică. 		

20.	Componente (descriere succintă, buget per componentă)	Această componentă funcțională a SMI trebuie să furnizeze următoarele funcționalități: -Gestiunea dispozitivelor GPS amplasate pe autovehiculele monitorizate (instalarea, schimbarea, testarea și demontarea dispozitivelor GPS). -Colectarea în timp real a datelor furnizate de dispozitivele GPS monitorizate de către ANTA. Configurarea layerelor pe hărțile de monitorizare a deplasării autovehiculelor monitorizate prin intermediul dispozitivelor GPS și vizualizarea în baza datelor geospațiale colectate furnizate de dispozitivele GPS a amplasamentului autovehiculelor monitorizate sau a traiectoriilor de deplasare a autovehiculelor pentru intervale de timp definite. O altă modalitate de vizualizare a datelor geospațiale colectate este extragerea rapoartelor privind abaterile itinerarelor autovehiculelor de la rutele autorizate.
21.	Activități planificate (succint)	
22.	Impact	Creșterea siguranței rutiere. Posibilitatea monitorizării respectării de către operatorii de transport a programelor rutelor
23.	Sustenabilitatea proiectului/programului	Se va specifica modalitatea de acoperire a cheltuielilor privind mentenanța activelor obținute/create în cadrul proiectului, alte măsuri de asigurare a sustenabilității.
24.	Condiționalități	
25.	Altă informație relevantă	Conceptul tehnic privind Sistemul de Management Integrat recent a fost aprobat de Guvern
26.	Date de contact	Tatiana BUZDUGAN, Economist șef, Agenția Națională Transport Auto, e-mail: buzdugan.tatiana@anta.gov.md, tel.(+373) 22 832 623

Tabelul 8.18

1.	Numărul proiectului/programului**	<i>Acronim**</i>
2.	Sectorul	6404 Dezvoltarea transportului rutier
3.	Domeniul	Transport rutier
4.	Denumire proiect/program	Modernizarea SI „Autotest”
5.	Statut	Identificarea sursei de finanțare pentru implementare
6.	Coresponderea proiectului/ programului cu prioritățile de politici sectoriale pe termen mediu	Art. 63 din Codul Transporturilor Rutiere, Legea nr.150/2014. Art.153, alin. (1), lit. j) prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu sisteme de poziționare globală (GP a vehiculelor antrenate la transportul rutier de persoane prin servicii regulate se pun în aplicare de la 1.01.2022.
7.	Tangența proiectului/programului cu prevederile Acordului de Asociere RM-UE	
8.	Coresponderea proiectului/ programului cu Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2030”	
9.	Sursa de finanțare (donator/creditor)	WORLD BANK, USAID, alții
10.	Beneficiarul primar	Cetățenii RM, operatorii de transport
11.	Beneficiarul secundar	Agenția Națională Transport Auto
12.	Implementator	Se vor menționa și capacitățile implementatorului, inclusiv experiența în proceduri de achiziții, dar și modalitatea de achitare a costurilor operaționale ale implementatorului.
13.	Perioada de implementare	2021
14.	Scop	Crearea unui sistem de transport rutier eficient și sigur, conform standardelor europene de calitate și siguranță
15.	Obiective	Modernizarea serviciilor prestate și asigurarea calității, siguranței și accesibilității
16.	Justificarea necesității	
17.	Rezultate scontate	
18.		Debursări (1050,50 mii lei)

	Bugetul total estimat, (mii lei) <i>inclusiv:</i> - <i>asistență externă, dintre care investiții capitale;</i> - <i>contribuția Guvernului, dintre care investiții capitale.</i>	AB+1 Estimat	AB+2 Estimat	AB+3 Estimat
19.	Tipul de asistență externă	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Financiară: - grant; <li style="padding-left: 20px;">- împrumut; ▪ Tehnică. 		
20.	Componente (descriere succintă, buget per componentă)	SSI „Autotest” trebuie să furnizeze următoarele funcționalități: -Fluxuri de lucru ale testelor vehiculelor prin intermediul cărora sunt implementate procesele de business destinate efectuării tuturor testelor vehiculelor de transport. Registrul testelor vehiculelor în care urmează a fi salvate rezultatele tuturor testelor efectuate vehiculelor auto.		
21.	Activități planificate (succint)			
22.	Impact	Creșterea siguranței rutiere		
23.	Sustenabilitatea proiectului/programului	Se va specifica modalitatea de acoperire a cheltuielilor privind mentenanța activelor obținute/create în cadrul proiectului, alte măsuri de asigurare a sustenabilității.		
24.	Condiționalități			
25.	Altă informație relevantă	Conceptul tehnic privind Sistemul de Management Integrat recent a fost aprobat de Guvern		
26.	Date de contact	Tatiana BUZDUGAN, Economist șef, Agenția Națională Transport Auto, e-mail: buzdugan.tatiana@anta.gov.md, tel.(+373) 22 832 623		

Tabelul 8.19

1.	Numărul proiectului/programului**	Acronim**
2.	Sectorul	6404 Dezvoltarea transportului rutier
3.	Domeniul	Transport rutier
4.	Denumire proiect/program	Crearea Centrului de monitorizare a Sistemului de management integrat al ANTA
5.	Statut	Identificarea sursei de finanțare pentru implementare
6.	Corespunderea proiectului/ programului cu prioritățile de politici sectoriale pe termen mediu	Art. 63 din Codul Transporturilor Rutiere, Legea nr.150/2014. Art.153, alin. (1), lit. j) prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu sisteme de poziționare globală (GP) a vehiculelor antrenate la transportul rutier de persoane prin servicii regulate se pun în aplicare de la 1.01.2022.
7.	Tangența proiectului/programului cu prevederile Acordului de Asociere RM-UE	
8.	Corespunderea proiectului/ programului cu Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2030”	
9.	Sursa de finanțare (donator/creditor)	WORLD BANK, USAID, alții
10.	Beneficiarul primar	Cetățenii RM, operatorii de transport
11.	Beneficiarul secundar	Agenția Națională Transport Auto
12.	Implementator	Se vor menționa capacitățile implementatorului, inclusiv experiența în proceduri de achiziții, dar și modalitatea de achitare a costurilor operaționale ale implementatorului.
13.	Perioada de implementare	2021
14.	Scop	Crearea unui sistem de transport rutier eficient și sigur, conform standardelor europene de calitate și siguranță
15.	Obiective	Modernizarea serviciilor prestate și asigurarea calității, siguranței și accesibilității
16.	Justificarea necesității	
17.	Rezultate scontate	Centrului de monitorizare a Sistemului de management integrat al ANTA funcțional

18.	Bugetul total estimat, (mii lei) <i>inclusiv:</i> <i>- asistență externă, dintre care investiții capitale;</i> <i>- contribuția Guvernului, dintre care investiții capitale.</i>	Debursări (5250,0 mii lei)		
		AB+1 Estimat	AB+2 Estimat	AB+3 Estimat
19.	Tipul de asistență externă	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Financiară: - grant; - împrumut; Tehnică. 		
20.	Componente (descriere succintă, buget per componentă)	<p>Sistemului de management integrat al ANTA reprezintă o componentă funcțională a SMI care furnizează funcționalitățile cheie de sistem a SMI și urmează să implementeze interacțiunea între toate componentele funcționale ale SMI. Întru unificarea principiilor de funcționare ale tuturor aplicațiilor informatice ANTA subsistemul informatic dat va furniza API-uri pentru următoarele servicii de platformă SMI:</p> <ul style="list-style-type: none"> -autentificare utilizatori; -autorizare utilizatori; -notificare utilizatori; -semnarea electronică a documentelor; -efectuarea plăților electronice; -sincronizarea datelor cu sisteme informatice terțe și jurnalizarea evenimentelor de business. 		
21.	Activități planificate (succint)			
22.	Impact	Prestarea serviciilor în transportul rutier la distanță, posibilitatea monitorizării de inspectorii ANTA respectarea legislației de către operatorii de transport		
23.	Sustenabilitatea proiectului/programului	Se va specifica modalitatea de acoperire a cheltuielilor privind mentenanța activelor obținute/create în cadrul proiectului, alte măsuri de asigurare a sustenabilității.		
24.	Condiționalități			
25.	Altă informație relevantă	Conceptul tehnic privind Sistemul de Management Integrat recent a fost aprobat de Guvern		
26.	Date de contact	Tatiana BUZDUGAN, Economist șef, Agenția Națională Transport Auto, e-mail: buzdugan.tatiana@anta.gov.md, tel.(+373) 22 832 623		