



Raport

**privind evaluarea finală a
Strategiei de transport și logistică
pentru anii 2013-2022**

Cuprins

Acronime	3
1. Sumar executiv	4
2. Introducere	6
2.1. Metodologie	6
3. Constatări	8
3.1. Relevanța	9
3.2. Efectivitatea	9
3.3. Eficiența	13
3.4. Impactul	14
3.5. Durabilitatea	19
4. Concluzii și Recomandări	19
Realizarea Planului de acțiuni privind implementarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022.....	22

Acronime

AAC	Autoritatea Aeronautică Civilă
BEI	Banca Europeană de Investiții
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
BM	Banca Mondială
BNS	Biroul Național de Statistică
CE	Comisia Europeană
DP	Document de politici
MAI	Ministerul Afacerilor Interne
MAEIE	Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene
MDED	Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării
MF	Ministerul Finanțelor
MEC	Ministerul Educației și Cercetării
MIDR	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
MS	Ministerul Sănătății
ICG	Indicele Competitivității Globale
IFI	Instituțiile Financiare Internaționale
UE	Uniunea Europeană
SMART	Specifice, măsurabile, accesibile, relevante și fixate în timp
SV	Serviciul Vamal

1. Sumar executiv

Raportul prezintă rezultatele exercițiului de evaluare și analiză a modului de implementare a Strategiei de transport și logistică pentru anii 2013-2022 (în continuare – Strategia) – principalul document sectorial privind dezvoltarea transportului, precum și facilitarea comerțului, elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013.

Obiectivul general al Strategiei constă în crearea unui sistem de transport și logistică eficient care să susțină necesitățile cetățenilor pentru mobilitate și să faciliteze comerțul pe piața internă și internațională. Acest deziderat urma să fie realizat printr-o serie de obiective sectoriale specifice pentru fiecare tip de transport și acțiuni corespunzătoare, care pot fi grupate în organizatorice, instituționale și de infrastructură.

Scopul exercițiului de evaluare a constatat în analiza gradului de realizare a obiectivelor stabilite în Strategie, identificarea rezultatelor și impactul determinat de implementarea politicii publice prin prisma indicatorilor de monitorizare și evaluare prestabiliți, precum și stabilirea lecțiilor învățate, toate în vederea elaborării unui nou document de politici în sector, care va asigura dezvoltarea durabilă și sigură a sistemului de transport, precum și stabilirea unui management eficient al domeniului, care va permite soluționarea rapidă a problemelor majore în domeniu.

Rezultatele evaluării a dezvoltat o serie de deficiențe care au marginalizat Strategia pe parcursul anilor, transformând acest document din unul vizionar în unul mai curând formal. Astfel, evaluarea a relevat un progres modest în implementare: doar 36% din acțiuni au fost realizate, 30%- parțial realizate, iar 34% au rămas nerealizate. Totodată, majoritatea Țintelor care au putut fi estimate au fost atinse parțial. Factorii care au afectat implementarea Strategiei au fost diverși, atât de ordin politic, financiar, de management cât și de coordonare. Acest fapt reprezintă o oportunitate pentru a însuși anumite lecții și a rectifica unele aspecte în viitor.

Impactul general asupra sectorului, evaluat prin prisma a doi indicatori internaționali (indicele competitivității globale și indicele de performanță logistică) pare a fi minor, deoarece situația privind infrastructura drumurilor nu s-a îmbunătățit substanțial. Conform Raportului competitivității globale din anul 2019, elaborat de Forumul Economic Mondial, Republica Moldova s-a clasat pe locul 129 (din 141 state) la capitolul calității drumurilor, comparativ cu locul 144 din 144 de state conform raportului din anul 2012.

În ceea ce privește evoluția Indicelui de Performanță Logistică, elaborat de Banca Mondială, conform ultimului raport publicat în anul 2018, Republica Moldova a trecut pe poziția 116 din 163 de țări (+16 poziții comparativ cu anul 2012), acumulând 2,46 din 5 puncte posibile. Astfel, se reliefează o performanță medie și, drept urmare, insuficientă în comparație cu concurența internațională, fiind limitată de calitatea infrastructurii, puncte vamale și calitatea serviciilor logistice.

Prin urmare, în baza constrângerilor identificate și a lecțiilor învățate urmare a evaluării Strategiei, constatăm necesitatea elaborării unui nou document de politici privind dezvoltarea unui sistem de transport accesibil și competitiv, prin asigurarea unei infrastructuri de transporturi sigure și accesibile inclusiv pentru persoanele cu dizabilități.

În context, în procesul de elaborare a următoarei intervenții publice se va asigura o abordare sistemică și participativă, indicatorii se vor corela cu viziunea strategică a sectorului, iar pentru fiecare din aceștia vor fi stabilite valori de referință și ținte intermediare potrivit Strategiei naționale de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr.315/2022 și angajamentele internaționale. Resursele financiare fiind permanent insuficiente, se va asigura ancorarea mai bună a întregului proces de planificare financiară/bugetară.

Raportul este structurat prin prisma criteriilor de evaluare din rigorile metodologice specificate în capitolul VIII din Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.386/2020 și Ghidul metodologic pentru evaluarea intermediară și ex-post a politicilor publice, și evidențiază principalele rezultate și concluzii a evaluării.

2. Introducere

În anul 2022 s-a încheiat procesul de implementare a Strategiei de transport și logistică pentru anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013. Prezenta Strategie s-a axat pe transformarea sectorului de transport și logistică într-un factor care va permite dezvoltarea economiei Republicii Moldova și a comerțului de export, și susținerea procesului continuu de armonizare a legislației Republicii Moldova din sectorul transporturilor cu standardele, legislația și reglementările corespunzătoare ale UE.

În document au fost menținute elementele-cheie ale Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, dar o atenție sporită s-a acordat detalierei problemelor legale și instituționale din fiecare tip de transport: rutier, feroviar, aerian, naval, dezvoltând obiective și definind măsuri de intervenție pentru asigurarea mobilității persoanelor și bunurilor în cele mai bune condiții sociale și de siguranță.

Durata de implementare a prezentei Strategii a constituit perioada din anul 2013 până în anul 2022 și a fost divizată în trei etape: termen scurt (2015), termen mediu (2018) și termen lung (2022).

Finalizarea etapei de implementare a Strategiei, a determinat necesitatea demarării procesului de evaluare finală a acesteia. Scopul exercițiului este de a evalua nivelul de implementare a Strategiei, gradul de atingere a rezultatelor setate, factorii care au facilitat/împiedicat realizările de bază. Concluziile și recomandările care rezultă din această evaluare vor servi drept bază pentru elaborarea unui nou document de politici vizând dezvoltarea domeniului de activitate al Guvernului – transport și infrastructură, stabilit la art. 4 lit. m) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern.

2.1. Metodologie

Procesul de evaluare a fost efectuat în conformitate cu rigorile metodologice specificate în capitolul VIII din Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.386/2020 și Ghidul metodologic pentru evaluarea intermediară și expost a politicilor publice, elaborat de Cancelaria de Stat în parteneriat cu Agenția de Cooperare Internațională a Germaniei.

Evaluarea Strategiei a fost efectuată pentru perioada 2013-2022, fiind realizată pentru sectorul rutier, feroviar, aerian, naval și facilitarea comerțului ținând cont de obiective sectoriale trasate și indicatorii de progres stabiliți.

Sarcina a fost abordată prin parcurgerea unor etape distincte ce ar construi un lanț logic între colectarea datelor, analiza acestora și formularea concluziilor și s-a referit la următoarele dimensiuni de evaluare: **relevantă** - pentru a înțelege dacă acțiunile din cadrul Strategiei răspund necesităților și așteptărilor beneficiarilor; **efectivitatea** - pentru a descrie gradul de realizare al obiectivelor și rezultatelor intervenției de politică publică; **eficiența** - pentru a estima în ce măsură rezultatele implementării Strategiei sunt produse în termen și într-un mod econom; **impactul** – pentru a înțelege dacă Strategia a generat schimbări și efecte semnificative pentru grupurile-țintă, comparativ cu situația de referință și **durabilitatea** – pentru a măsura dacă rezultatele și beneficiile vor continua după finalizarea intervenției de politică publică (*figura 1*).

La evaluarea nivelului de atingere a obiectivelor specifice (indicatorilor de rezultat) au fost aplicate următoarele calificative:

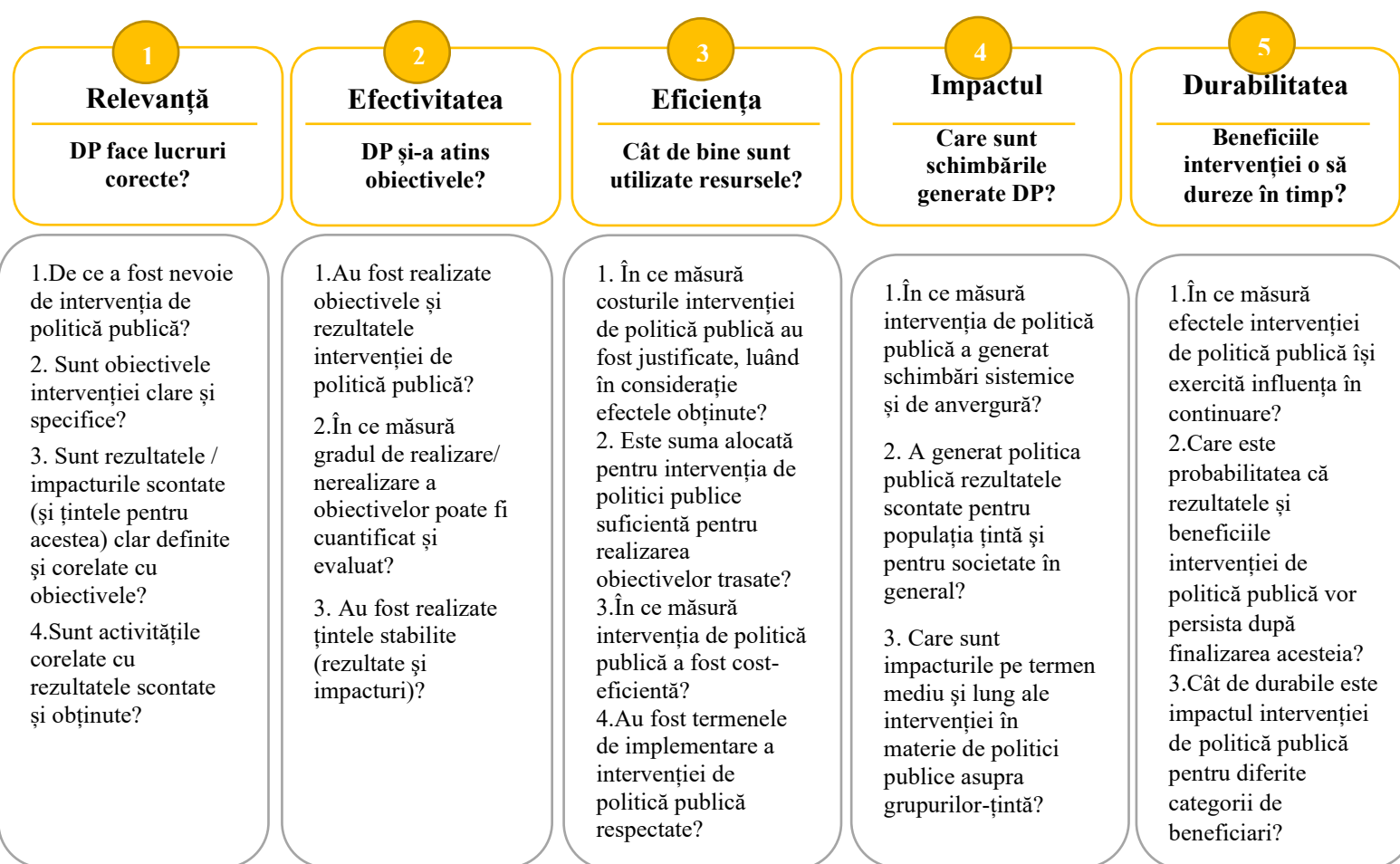
- „nivel de realizare înalt” 80% - 100%;
- „nivel de realizare mediu” 30% - 80%;
- „nivel de realizare scăzut” 0% - 30%.

De menționat că în procesul de evaluare s-au constatat următoarele limitări și constrângeri:

- Timpul relativ scurt disponibil pentru colectarea și analiza informațiilor și datelor. Evaluarea a avut loc pe parcursul unei perioade mai scurte de o lună, în timp ce evaluările pentru documente atât de complexe derulează cel puțin 2-3 luni.
- Cadrul de monitorizare și evaluare al Strategiei este unul subdezvoltat caracterizat prin lipsa de ținte intermediare, finale și a valorilor de referință asumate pentru fiecare obiectiv sectorial.
- Periclitarea procesului de evaluare dat fiind faptul că indicatorii de performanță enumerați la transportul feroviar, aerian și naval, nu corespund criteriului SMART, astfel fiind necesar restabilirea acestor indicatori prin cuantificare, ceea ce ar permite evaluarea efectelor politicii publice.
- Disponibilitate redusă de date și metode de evaluare care ar permite o înțelegere mai sofisticată a nivelului de impact și a atribuției intervențiilor din cadrul Strategiei.

Figura 1. Criterii de evaluare a intervenției de politică publică

DIMENSIUNILE DE EVALUARE A STRATEGIEI

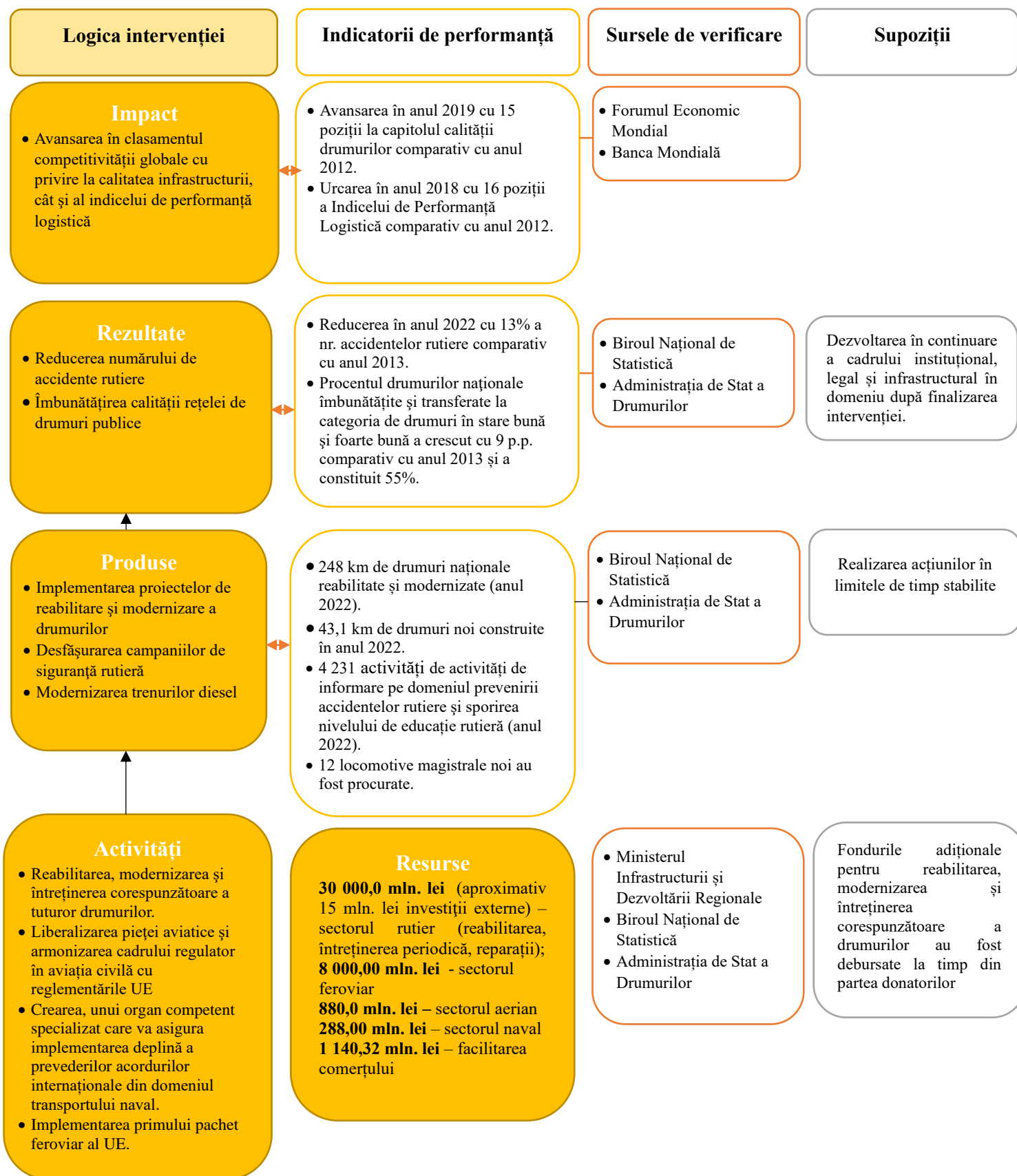


Sursa: Elaborată de autor în conformitate cu Ghidul metodologic pentru evaluarea intermediară și ex-post a politicilor publice

3. Constatări

În vederea ilustrării modului de realizare a obiectivelor/țintelor Strategiei, s-a construit modelul resurse-produse, care este principalul element de lucru și sistematizează aspectele esențiale și arhitectura intervenției.

Figura 2. Modelul resurse - produse



3.1.Relevanța

Analiza relevanței politicii de stat în sectorul de transport și logistică din Republica Moldova s-a axat pe evaluarea obiectivelor strategice din perspectiva corespunderii acestora cu problemele identificate în sector și necesitățile potențialilor beneficiari. În cadrul acestui exercițiu s-a constatat că intervenția a fost dictată de necesitatea intervenției Guvernului pentru soluționarea principalelor provocări din sectorul transportului și anume: calitatea scăzută a infrastructurii și performanței logistice, ceea ce pe lângă alți factori duce la micșorarea investițiilor externe directe în țară, influențează șomajul și salariile mici. Investițiile ratate reduc ritmul de creștere al PIB-ului pe cap de locuitor și contribuie la creșterea poverii fiscale, limitând potențialul de investire, inclusiv în infrastructura de transport.

De menționat, că analiza a relevat o sinergie destul de bună dintre problemele identificate incluse la fiecare din tipul de transport și măsuri și acțiuni stabilite pentru atingerea unui progres bun în raport cu obiectivele și rezultatele setate și specifice fiecărei arii de intervenție.

Deși formal nu a avut loc o evaluare ex-ante, Strategia se bazează pe constatările, concluziile și recomandările mai multor studii efectuate pentru fiecare sub sector în parte și cuprinde prevederile Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, bazându-se pe cele mai recente date disponibile de la mijlocul anului 2012.

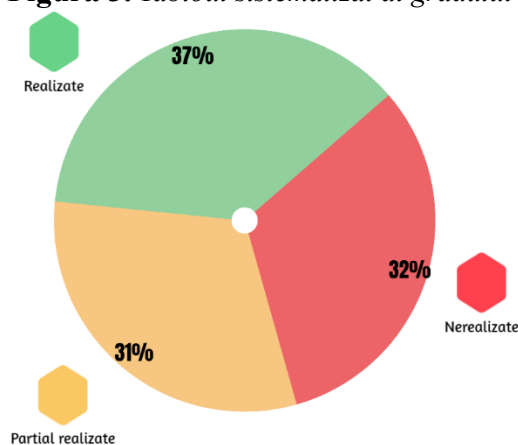
Strategia și Planul de Acțiuni, per ansamblu, sunt consistente și coerente urmând logica intervenției de la analizarea contextelor, la elaborarea politicilor publice și implementarea acestora.

Un argument forte în favoarea relevanței Strategiei este faptul că aspectele prioritare reflectate în Strategie au inclus reformele asumate și care se aflau deja în derulare la momentul elaborării acesteia precum și angajamente noi.

3.2. Efectivitatea

Analiza gradului de implementare a Strategiei a evidențiat un progres lent a nivelului de realizare a obiectivelor și acțiunilor prevăzute în documentul evaluat (*figura 3*).

Figura 3. Tabloul sistematizat al gradului de implementare



Astfel, din totalul de 77 acțiuni stabilite: 28 acțiuni (37%) au fost realizate, 24 acțiuni (31%) realizate parțial iar 25 acțiuni (32%) nerealizate. Majoritatea angajamentelor asumate în cadrul Strategiei au fost realizate cu întârziere, fie nici nu au fost inițiate, ceea ce a compromis atingerea unor obiective generale și obiective specifice.

Principalele provocări legate de implementarea eficientă a Strategiei au ținut de fluctuația personalului din cadrul autorităților publice implementatoare, încărcătura mare a specialiștilor cu competențe în domeniu, fluctuațiile sporite, incertitudinea și dependența puternică de suportul financiar extern, resurse financiare limitate și instabilitatea politică din țară pe parcursul perioadei de implementare a documentului strategic.

Mai jos sunt prezentate realizările implementării Strategiei de Transport și Logistică per fiecare obiectiv general.

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

Gradul de implementare a obiectivului este destul de înalt, circa 45% din acțiunile planificate au fost realizate, altele 39% sunt realizate parțial, iar 16% din acțiuni nu au fost realizate.

În lista intervențiile ce se caracterizează printr-un grad mare de realizare se regăsesc acțiunile de elaborare sau modificare a cadrului legislativ și normativ și cele vizând desfășurarea campaniilor de comunicare privind siguranța rutieră. Prin contrast, la polul opus s-au clasat acțiunile cu privire la modernizarea, reabilitarea și întreținerea drumurilor publice naționale cauzate de deficitul resurselor financiare.

De menționat, că în perioada de implementare a Strategiei au fost întreprinse mai multe acțiuni menite să dezvolte un sistem de transport eficient care să susțină necesitățile cetățenilor pentru asigurarea mobilității la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți.

Prin Legea nr.150/2014 a fost adoptat Codul Transporturilor Rutiere. În context, legislația națională a fost ajustată la prevederile legislației Uniunii Europene, în special, condițiile de acces în profesie. Astfel, în conformitate cu prevederile Codului prenotat, întreprinderea, care intenționează să desfășoare activitatea de operator de transport rutier, este inclusă în Registrul operatorilor de transport rutier dacă îndeplinește cumulativ mai multe condiții. Suplimentar, a fost introdusă obligativitatea dotării unităților de transport cu limitatoare de viteză și tahografe.

Un alt aspect importat în domeniu este și reformarea sistemului de întreținere a drumurilor publice prin reorganizarea întreprinderilor de stat și societăților pe acțiuni cu cotă majoritară de stat specializate în întreținerea drumurilor publice, astfel s-a redus numărul acestora de la 38 până la 12 unități.

Totodată a fost lansat Programul „Transport Modern” - menit să sprijine creșterea mobilității și a conectivității și Sistemul Informațional „e-Autorizație transport rutier”, care oferă mai multe servicii electronice dintre care menționăm următoarele: solicitarea autorizațiilor de transport rutier, solicitarea autorizațiilor pentru rute regulate, solicitarea actelor de coordonare a traseelor pentru transportul mărfurilor periculoase etc.

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

Evaluarea cantitativă a realizării acestui obiectiv a constatat că din cele 23 activități planificate, 10 sunt realizate, 3 parțial realizate, iar 10 nu au fost inițiate.

Elementele principale ale acestui obiectiv sunt focusate pe implementarea primului pachet feroviar al UE (restructurarea, recapitalizarea, raționalizarea și liberalizarea transportului internațional de mărfuri), celui de-al doilea pachet feroviar (liberalizarea ulterioară, siguranța feroviară și interoperabilitate) și celui de-al treilea pachet feroviar (elaborarea și adoptarea cadrului normativ corespunzător pentru liberalizarea pieței transportului național și internațional de pasageri).

Întru realizarea acestor deziderate a fost adoptat Codul transportului feroviar nr.19/2022, care prevede reformarea și restructurarea întregului domeniu fiind stabilite reguli concrete privind aportul statului în privința dezvoltării infrastructurii feroviare și ulterior crearea unui

climat investițional echitabil în ramură și dezvoltarea competitivității pe piața serviciilor de transport feroviar de mărfuri. Astfel, până la data de 31.12.2022, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” urma să fie reorganizată în Societate pe Acțiuni. Această acțiune a fost nerealizată și a constituit cauză majoră în tergiversarea implementării obiectivului general din Strategiei.

Cu referire la gestionarea și exploatarea infrastructurii feroviare au fost înregistrate următoarele realizări:

- Instituirea Agenției Feroviare – autoritate administrativă din subordinea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu funcții de emitere a actelor permissive și control în domeniul feroviar.

- Darea în exploatare a liniei feroviare Basarabeasca - Berezino, după 25 de ani în care segmentul nu a fost funcțional.

- Elaborarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, care oferă operatorilor privați dreptul să participe la licitații privind atribuirea contractelor de servicii publice sau să fie direct contractați, fiind stabilit modul de selectare a beneficiarilor obligațiilor de servicii publice de transport feroviar de pasageri.

- Aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, care se axează în principal pe restructurarea sectorului feroviar cu scopul de a-l face sustenabil din punct de vedere financiar, tehnic și social, și capabil să concureze în viitor cu alți furnizori de servicii de transport, pentru a satisface așteptările și exigențele pieței.

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

Întru realizarea acestui obiectiv au fost setate 5 acțiuni dintre care 1 realizată, 2 parțial realizate, iar 2 nerealizate.

Odată cu liberalizarea serviciilor aeriene, s-au întreprins mai multe acțiuni, care au drept scop să asigure implementarea și realizarea politicilor în domeniul aviației civile, îmbunătățirea cadrului legal pe domeniul dat, pentru a crea un cadru normativ ce să asigure siguranța zborurilor și securitatea aeronautică conform standardelor internaționale. Un obiectiv major este transpunerea și implementarea cadrului normativ european în cadrul normativ național.

Astfel, prin Acordul privind Spațiul Aerian Comun (ASAC), Republica Moldova s-a angajat să asigure transpunerea și implementarea în legislația națională 65 acte juridice UE, din care 29 de acte UE au fost transpuse total, 12 acte UE au fost transpuse parțial, iar 24 de acte UE rămân a fi netranspuse.

Pe domeniul securității aeronautice au fost elaborate și aprobate un șir de acte normative, care urmăresc implementarea reglementărilor, practicilor și procedurilor comunitare ce au drept scop asigurarea protecției operațiunilor aviației civile. Aprobarea Programului național de securitate în domeniul aviației civile prin Hotărârea de Guvern nr.124/2021, actualizează și creează noi prevederi legale în scopul definirii responsabilităților pentru punerea în aplicare a standardelor de bază, privind protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită și descrie măsuri, care le sunt solicitate autorităților administrației publice, operatorilor aeronautici și altor entități aeronautice.

În contextul aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, existența unor norme armonizate cu legislația UE pentru certificarea și supravegherea furnizorilor de servicii vizați, este esențială, deoarece creează condiții de activitate statelor membre în siguranța sistemului

aviației civile din Republica Moldova per general și sistemului de certificare și supraveghere a entităților abilitate cu funcții de management al traficului aerian și furnizare a serviciilor de navigație aeriană în parte. Prin urmare, pentru a asigura cel mai înalt nivel de siguranță și de securitate, prin Hotărârea de Guvern nr.111/2022 a fost aprobat Regulamentul de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe în scopul îmbunătățirii managementului traficului aerian. Astfel, se determină că furnizarea serviciilor în scopul navigației aeriene au loc în condiții de maximă siguranță și la un standard înalt de calitate, asigurându-se în acest fel mai multă libertate de circulație și o mai mare disponibilitate a acestor servicii.

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

Nivelul de implementare a acestui obiectiv este mai mic comparativ cu alte domenii. Astfel, din 7 acțiuni planificate, 1 a fost realizată, 3 parțial realizate și 3 nerealizate.

Aceasta se explică prin progresul lent înregistrat întru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare; revitalizarea transportului naval pe fluviul Nistru și râul Prut, prin crearea condițiilor pentru navigația în siguranță și amenajarea infrastructurii necesare și modernizarea infrastructurii de transport naval pentru exploatarea în siguranță a mijloacelor plutitoare (Î.S. „Bacul Molovata”).

Dinamica dezvoltării transportului naval pe plan internațional, precum și a legislației internaționale care guvernează acest tip de transport, impune necesitatea transpunerii în legislația națională a convențiilor, rezoluțiilor, amendamentelor IMO, și ultimelor directive și actelor normative relevante ale UE. În acest sens, din total 44 acte juridice UE: 5 au fost transpuse în totalitate, 6 - transpuse parțial iar 33 sunt netranspuse, astfel gradul de transpunere este de doar 25%.

De menționat că întru asigurarea implementării politicilor statului în domeniul transportului naval și supravegherii respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu și asigurarea siguranței navigației pe căile navigabile interne și în raza portuară, a calității și inofensivității serviciilor de transport naval și a navigației în genere, prin Hotărârea Guvernului nr.706/2018 a fost creată Agenția Navală a Republicii Moldova.

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

Întru realizarea acestui obiectiv au fost setate 11 acțiuni dintre care 2 realizate, 4 parțial realizate, iar 5 nerealizate.

În vederea facilitării comerțului transfrontalier cu suportul UE se implementează Programul operațional comun România–Republica Moldova pentru anii 2014-2020, dedicat reconstrucției punctelor de trecere la frontiera moldo-română. Suma totală a proiectului constituie 10 milioane euro, din care 6,4 milioane euro constituie grant (50% din grant va beneficia Republica Moldova). Totodată, cu suportul proiectului finanțat de UE în sumă de 4,5 milioane de euro și contribuția Guvernului Republicii Moldova de 1,68 milioane euro a fost dezvoltat conform standardelor internaționale punctul de trecere a frontierei Palanca. În prezent

controlul comun este funcțional în 5 puncte de trecere a frontierei (Criva-Mamalâga, Larga-Kelmenți, Briceni-Rossoșani, Palanca-Maiaki-Udobnoe, Giurgiulești-Reni).

În anul 2020, a fost finalizată implementarea proiectului de asistență tehnică cu privire la modernizarea Sistemului Operațional ASYCUDA World. Acesta reprezintă unul dintre cele mai importante proiecte de infrastructură informațională internă, derulat în parteneriat cu UNCTAD (Conferința Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare).

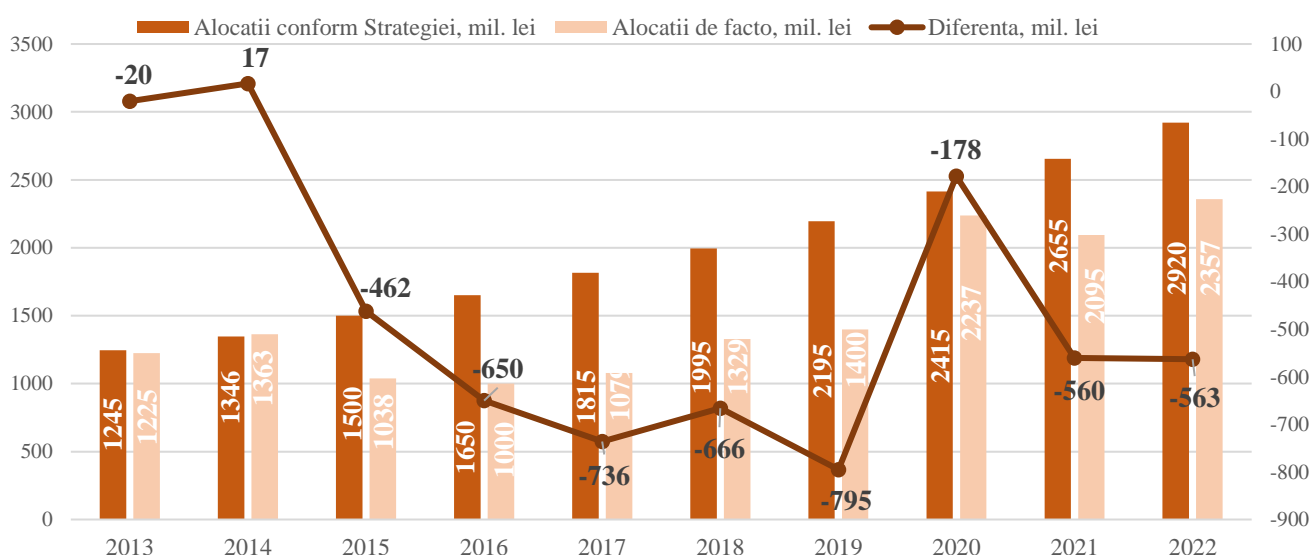
Pentru a descuraja deciziile abuzive și a preveni practicile corupte prin Hotărârea de Guvern nr.1161/2016 a fost aprobat Noul Cod de etică și conduită a funcționarului vamal, precum și Ghidul metodologic de aplicare a acestuia, totodată fiind funcțional sistemul de monitorizare video al Serviciului Vamal, care este compus din 493 camere video (amplasate în 41 din 93 posturi vamale).

3.3. Eficiența

Costurile planificate pentru implementarea Strategiei au fost estimate la 43 202,32 mil. lei dintre care 76% sau 32 894,00 mil lei pentru sectorul rutier.

Examinând statistica finanțării sectorului rutier (*figura 4*) se observă că începând cu anul 2015 volumul alocărilor a fost în mediu mai mic de 50% din cel necesar, quantumul alocărilor fiind respectat numai în anii 2013 și 2014.

Figura 4. Evoluția alocațiilor pentru Fondul rutier în perioada 2013-2022 (milioane lei)



Sursa: Elaborată de autor în conformitate cu Legile bugetului de stat

Astfel, pe parcursul ultimilor ani întreținerea drumurilor a fost subfinanțată cu circa 4,7 miliarde lei, ceea ce în comun cu efectul cumulativ al inacțiunilor de conservare a infrastructurii majorează, conform estimărilor această sumă la peste 8 miliarde lei, excluzând beneficiul ratat în economie de peste 5 miliarde lei, însumând o pierdere la moment de peste 13 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.

Tabel 1. Evoluția stării drumurilor publice naționale în perioada 2013-2022

Anul	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Stare bună și mediocră	46%	53%	58%	56%	54%	53%	45%	44%	49%	55,24%
Stare rea și foarte rea	54%	47%	42%	44%	46%	47%	55%	56%	51%	44,76%

Sursa: Strategia sectorială de cheltuieli pentru sectorul transport și infrastructura drumurilor pentru anii 2024-2026

Examinând datele statistice, în anul 2022 se observă o creștere aparentă a drumurilor în stare bună și mediocră ceea ce se datorează finalizării la sfârșit de an a lucrărilor de reabilitare și construire a drumurilor naționale cu circa 300 km de drum.

Astfel, pentru acoperirea cheltuielilor necesare pentru efectuarea lucrărilor de reabilitare, modernizare și construcție a drumurilor, a fost contractată asistență financiară din partea Instituțiilor Financiare Internaționale precum BM, BERD, BEI, CE, Millennium Challenge Corporation (MCC, Guvernul Statelor Unite ale Americii). Mai mult ca atât, în anul 2022 pentru reabilitarea în continuare a drumurilor naționale s-a negociat și agreat o investiție de circa 600 milioane euro.

Prin urmare, prin intermediul Programului din sectorul drumurilor și a Programului de îmbunătățire a drumurilor locale sunt în proces de implementare, cu finanțare din surse externe (BERD, BEI, CE, BM), lucrări care presupun reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale și locale (coridoare) cu o lungime totală de peste 570 km din care 248 km, inclusiv 43,1 km de drumuri noi construite au fost finalizați în 2022, fiind înregistrată cea mai mare absorbție a mijloacelor externe din sectorul drumurilor în sumă de circa 2,017 mlrd. lei.

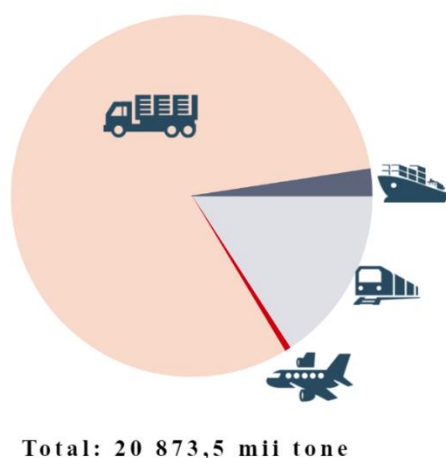
Cu referire la resursele financiare estimate pentru realizarea proiectelor investiționale în sectorul feroviar, naval și aerian, reliefăm faptul că acestea nu au fost valorificate ca urmare a tergiversării realizării activităților de reformă în domeniu și a procesului de elaborare și promovare a unor proiecte de acte normative conexe/subsidiare necesare pentru demararea activităților.

Un alt aspect al eficienței implementării Strategiei este realizarea acțiunilor asumate în intervalul limitelor de timp planificate în planul de acțiuni. Constatările evaluării arată că 18 acțiuni au fost implementate în limita timpului planificat, 31 din acțiuni se derulează cu întârziere, iar alte 28 fie au fost suspendate sau nici nu au fost demarate. Totodată, se constată că circa 10 acțiuni restante nu au fost realizate din lipsa mijloacelor financiare necesare pentru implementarea acestora.

3.4. Impactul

Datele privind evoluția transporturilor de mărfuri și pasageri, în anul 2022 indică faptul că

Figura 5. Mărfuri transportate în anul 2022



principalul operator de transport terestru de mărfuri și călători este sectorul rutier cu 81% din traficul de mărfuri și 99% din traficul de pasageri, urmat de transportul feroviar cu 19% din traficul de mărfuri și aerian cu 0,5% din traficul de pasageri.

Volumul mărfurilor transportate (figura 5) în anul 2022 a însumat cca 20,8 mil. tone, fiind în creștere față de anul 2021 cu 5,9% și în descreștere cu 41% comparativ cu anul 2013. În perioada de referință, a crescut volumul de mărfuri transportate cu transportul feroviar (+16,2%) și rutier (+4,1%). Totodată, a scăzut volumul de mărfuri transportate cu transportul fluvial (-19,2%) și aerian (-13,1%). Conjunctura actuală, este cauzată de războiul din Ucraina, închiderea spațiului

aerian al țării pentru o perioadă de cca. o lună și demonstrează încă o dată despre necesitatea dezvoltării continue a domeniului de transporturi pentru a asigura funcționarea adecvată a lanțurilor logistice marfare în regiune.

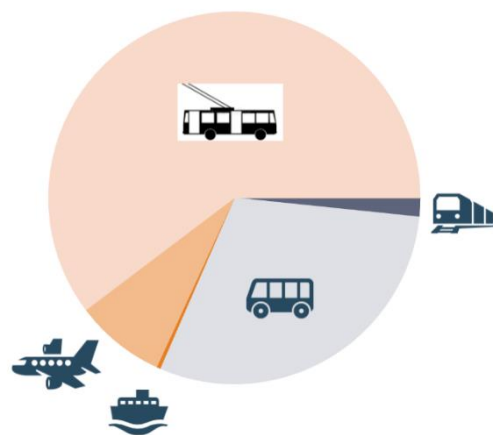
În cazul transporturilor de persoane (*figura 6*), în perioada de referință au fost transportați 246,3 milioane pasageri, în creștere cu 25,1% comparativ cu anul 2021 și 4% față de anul 2013. Această evoluție a fost determinată, preponderent, de majorarea numărului de pasageri transportați pe cale aeriană cu 43,2% în comparație cu anul 2021 și 45% în comparație cu anul 2013. Reieșind din datele prezentate constatăm o creștere semnificativă a traficului de pasageri realizat prin Aeroportul Internațional Chișinău de la cca.1,8 mil în anul 2021 la cca.2,3 mil în anul 2022, care se datorează fluxului mărit de pasageri din Ucraina și eliminarea restricțiilor de călătorie adoptate la nivel național și internațional în contextul pandemiei COVID-19.

Transportul rutier a crescut cu 34,1% comparativ cu anul 2021 și cu troleibuze (+21.2%). Accesul populației la servicii de transport rutier este realizat prin intermediul celor 426 rute /495 curse internaționale și 1652 rute /5374 curse naționale, dintre care: 963 rute /2695 curse în trafic internațional și 674 rute /2679 curse în trafic raional. Totodată, se constată în anul de referință o descreștere a numărului de pasageri transportați cu transportul fluvial (-21,3%) și feroviar (-4,3%). Tendința în descreștere a acestor indicatori se explică prin lipsa cadrului de finanțare a infrastructurii feroviare și navale precum și serviciilor de transport public de pasageri, care să susțină creșterea calității acestor servicii.

Pentru creșterea fluxurilor de mărfuri și pasageri 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 imperativ de asigurat o creștere a nivelului competitivității transportului feroviar și naval contribuind astfel la modificarea balanței modale în favoarea acestora.

Țintele Strategiei care se referă la asigurarea reabilitării, modernizării, reparației și întreținerii corespunzătoare a drumurilor publice au fost atinse parțial, aceasta se datorează subfinanțării Fondului rutier ca urmare a modificărilor esențiale operate prin Legea nr.172/2018 la Legea fondului rutier nr.720/1996, prin care s-a stabilit că sursele de finanțate a Fondului constituie defalcările anuale din volumul accizelor la produsele petroliere supuse accizelor, cu excepția gazului lichefiat, în cuantumul stabilit în legea bugetului de stat pe anul respectiv. Diminuarea alocațiilor a cauzat imposibilitatea executării în volumul necesar a lucrărilor de întreținere de rutină și periodică pe toată rețeaua de drumuri publice, fiind micșorat esențial și volumul lucrărilor de reparație capitală a drumurilor naționale și locale.

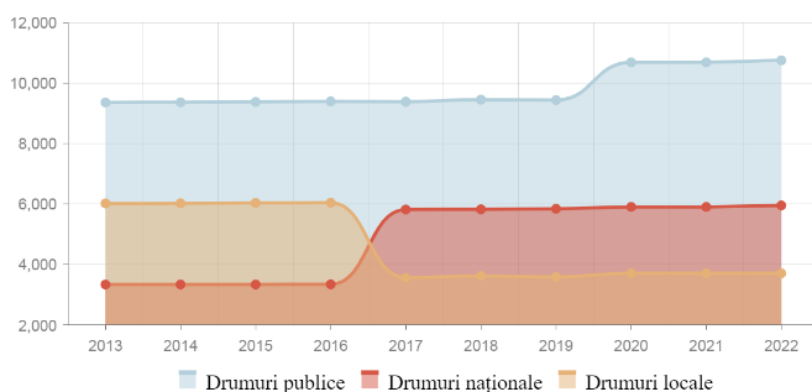
Figura 6. Pasageri transportați în anul 2022



Total: 246 376,7 mii pasageri

Sursa: Elaborată de autor în baza datelor BNS

Figura 7. Lungimea drumurilor publice pe categorii de drumuri, km

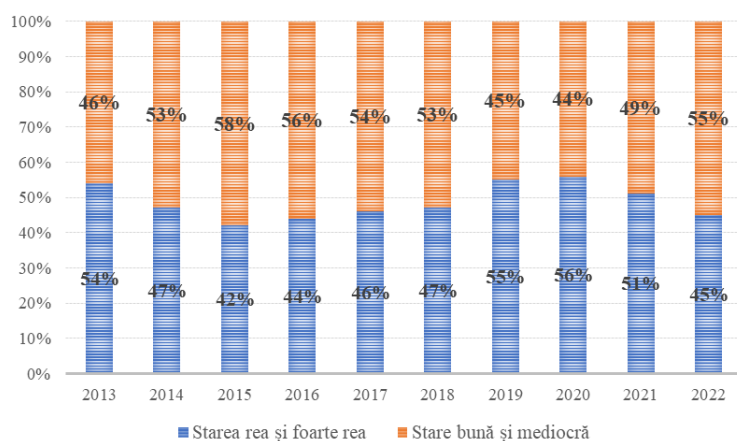


Sursa: Elaborată de autor în baza datelor BNS

rutier și suportului financiar acordat din partea partenerilor de dezvoltare.

Prin Hotărârea Guvernului nr.1468/2016 au fost aprobate listele drumurilor publice naționale și locale. În cadrul investigării rețelei drumurilor publice a fost precizată lungimea precum și clasificarea funcțională a acestora. Astfel, în anul 2022 lungimea drumurilor naționale a constituit 5951 km cu 48 km mai mult decât anul 2021, iar drumurile locale - 3708 km.

Figura 8. Evoluția stării drumurilor naționale



Sursa: Elaborată de autor în baza datelor BNS

8), se observă o creștere aparentă în anul 2022 a drumurilor în stare bună și mediocră care constituie 55% din drumurile naționale, totuși acest indicator este cu 15 p.p. mai puțin decât ținta stabilită în Strategie, ceea ce confirmă subfinanțarea întreținerii curente și periodice a drumurilor. Mai mult ca atât, calitatea infrastructurii este însoțită de creșterea vârstei medii a mijloacelor de transport, cu consecințe nefaste atât pentru confortul și siguranța oamenilor, cât și pentru calitatea mediului.

Totodată, au fost întreprinse mai multe măsuri de siguranță rutieră în vederea îmbunătățirii orientării și informării participanților la trafic despre condițiile de circulație, reducerii gravității accidentelor, evitării derapării mijloacelor de transport de pe carosabil, direcționării traficului rutier, asigurării siguranței pietonilor pe drumurile publice naționale, care au condus la reducerea semnificativă a numărului de accidente rutiere, a persoanelor traumatizate și decedate (figura 9).

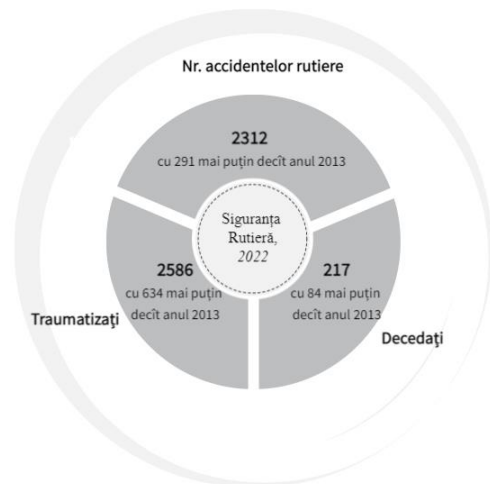
Astfel, rețeaua de drumuri publice din Republica Moldova (figura 7) în anul 2022 constituie 10743 km, cu 1391 km mai mult comparativ cu anul 2013, cea mai mare creștere fiind înregistrată în anul 2020. Această creștere se datorează majorării în anul 2020 a defalcărilor în Fondul

Ca rezultat, a extinderii progresive a rețelei de drumuri naționale reabilitate și construite în anul 2022 cu circa 300 km dintre care: 43,1 km reprezintă drumuri noi construite și 248 km, drumuri reabilitate, procentul drumurilor naționale îmbunătățite și transferate la categoria de drumuri în stare bună și foarte bună a crescut cu 6.5 p.p. comparativ cu anul 2021

Examinând datele statistice (figura

Figura 9. Siguranța rutieră

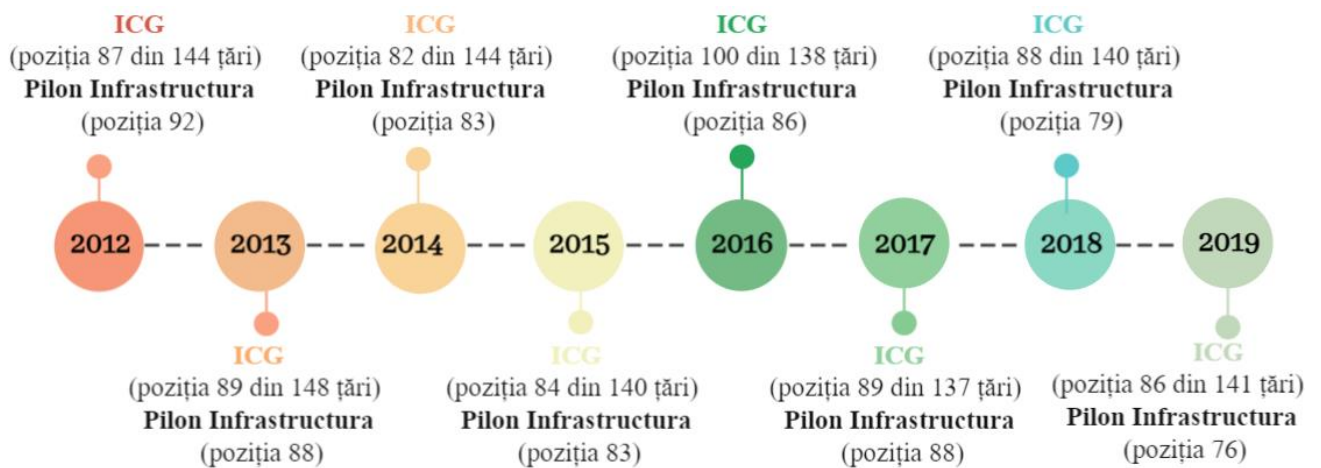
Conform statisticii de accidentare din Republica Moldova în anul 2022 s-a reușit menținerea descreșterii principalelor indicatori ai siguranței rutiere. Astfel, numărul accidentelor rutiere, în anul 2022 s-a redus cu 13% comparativ cu anul 2013, însă nu a atins indicatorul de rezultat stabilit în document (circa 50% anual). Totodată, s-a redus și numărului deceselor cauzate de accidente rutiere cu 38% în 2022, până la 217 (față de 301 decese înregistrate în anul 2013). Numărul persoanelor traumatizate a scăzut în anul 2022 cu 25% și a constituit 2586 persoane.



Sursa: Elaborată de autor în baza datelor BNS

Per ansamblu, progresul privind implementarea Țintelor care au putut fi evaluate a fost unul satisfăcător. Cu toate acestea, impactul general asupra sectorului pare a fi minor, deoarece situația privind infrastructura drumurilor nu s-a îmbunătățit substanțial. Conform Raportului competitivității globale din anul 2019, elaborat de Forumul Economic Mondial, Republica Moldova s-a clasat pe locul 88 din 140 state, comparativ cu locul 87 din 144 de state conform ediției din 2012 a aceluiași raport. Unul din pilonii sub-indicelui „Cerințele de bază” este Infrastructura. Urmărind evoluția acestui pilon în perioada anilor 2012-2019 (figura 10), se observă o tendință generală pozitivă de creștere a valorilor indicatorilor care formează acest Pilon.

Figura 10. Clasamentul Indicelui Competitivității Globale

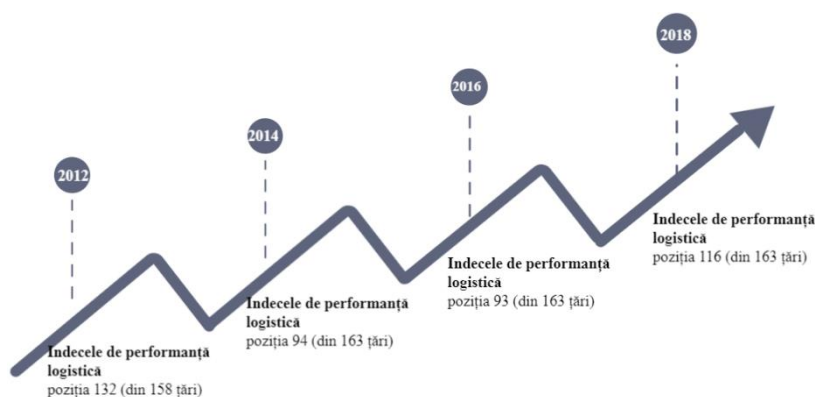


Indicator	2013 (poziția din 148 țări)	2014 (poziția din 144 țări)	2015 (poziția din 140 țări)	2016 (poziția din 138 țări)	2017 (poziția din 137 țări)	Indicator (conform metodologiei de evaluare actualizată)	2018 (poziția din 140 țări)	2019 (poziția din 141 țări)	Evoluția 2019/ 2013
Calitatea drumurilor	148	140	133	132	128	Indicele de conectivitate rutieră	75	70	-
						Calitatea drumurilor	130	129	+19 poziții
Infrastructura feroviară	68	61	63	70	71	Densitatea căilor ferate	24	27	-
						Eficiența serviciilor de tren	72	69	+1 poziție
Infrastructura portuară	138	136	129	127	126	Eficiența serviciilor portuare	125	127	+11 poziții
Infrastructura aeriană	116	122	91	94	86	Eficiența serviciilor aeriene	79	82	+34 poziții
						Conectivitatea aeroportuară	95	95	-

Sursa: Elaborată de autor în baza rapoartelor Forumului Economic Mondial

Este remarcabil faptul că, indicatorul privind calitatea drumurilor a înregistrat conform ultimului Raport al competitivității globale un salt de 19 poziții comparativ cu anul 2012 când calitatea drumurilor din țară erau considerate printre cele mai rele din lume (poziția 148 din 148 de state). Totodată, în perioada analizată se atestă un salt major și în ce privește eficiența serviciilor aeriene (+34 poziții) și infrastructura portuară (+11 poziții). Pe fondul creșterii acestor indicatori, se observă o stagnare în clasament a infrastructurii feroviare, care a avansat în clasament doar cu o poziție. Acest fapt se datorează tergiversării realizării procesului de reformare a sectorului feroviar și agendei investiționale. Deși, în general se constată o performanță a ICG sub un aspect comparativ, Republica Moldova nu reușește să asigure convergența cu vecinii săi și cu alte țări din Europa Centrală și de Est.

Figura 11. Clasamentul Indicelui de performanță logistică



Sursa: Elaborată de autor în baza rapoartelor Băncii Mondiale

(figura 11). Conform ultimului raport publicat în anul 2018, Republica Moldova a trecut pe poziția 116 din 163 de țări (+16 poziții comparativ cu anul 2012), acumulând 2,46 din 5 puncte posibile. Astfel, se reliefa o performanță medie și, drept urmare, insuficientă în comparație cu concurența internațională fiind limitată de calitatea infrastructurii, puncte vamale și calitatea serviciilor logistice. Aceste constrângeri subminează nivelul de competitivitate a țării, ceea ce constituie o mare provocare pentru o economie care depinde vital de comerțul exterior.

3.5.Durabilitatea

Durabilitatea rezultatelor Strategiei sunt asigurate prin efortul de asigurare a dezvoltării durabile și sigure a sistemului de transport precum și managementului în domeniu. Un risc important privind asigurarea acestui efort ține de volumul de finanțare bugetară, inclusiv și din asistența externă. Este important de menționat faptul că, derularea proiectelor de infrastructură, pe lângă deficitul de finanțare, este frecvent încetinită și de capacitatea joasă de absorbție. Mai mult ca atât, resursele alocate nu întotdeauna reflectă necesitățile grupurilor vulnerabile, în special ale persoanelor cu dizabilități, grupul cel mai vulnerabil când este vorba de accesul fizic la infrastructură.

Alt risc ce ține de durabilitate este necesitatea fortificării capacității instituționale a autorităților responsabile de implementarea politicilor în domeniul transportului, în vederea creșterii eficienței resurselor publice alocate și stimulării investițiilor private pentru sporirea conectivității și mobilității populației și performanței logistice pentru economia țării.

Cât privește durabilitatea realizărilor la nivel de politici publice, aceasta este una consistentă. Rezultatele intervențiilor la nivel de politici publice se regăsesc în toate cele cinci componente/obiective generale ale Strategiei, fiind materializate prin aprobarea Codului transportului feroviar nr.19/2022, Codul Transporturilor Rutiere nr.150/2014, crearea Agenției Navale, Agenției Feroviare și Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi. Durabilitatea acestor intervenții și rezultate este asigurată prin intermediul integrării acestora în cadrul legal al Republicii Moldova.

4.Concluzii și Recomandări

Strategia de transport și logistică pentru anii 2013-2022 este cel mai important document strategic în domeniul transportului și infrastructurii, care urma să ghideze politicile sectoriale și alocările bugetare, astfel încât eforturile factorilor de decizie să fie consistente, complementare reciproc și efective.

Totuși, evaluarea finală a dezvoltat o serie de deficiențe care au marginalizat Strategia pe parcursul anilor, transformând acest document din unul vizionar în unul mai curând formal. Astfel, evaluarea a relevat un progres modest în implementare: doar 36% din acțiuni au fost realizate, 30%- parțial realizate, iar 34% au rămas nerealizate. Totodată, majoritatea țăintelor care au putut fi estimate au fost atinse parțial.

În particular, se evidențiază realizări notabile în mai multe domenii cheie de intervenție ale Strategiei. Printre acestea, menționăm: adoptarea Codului transportului feroviar nr.19/2022, Codul transporturilor rutiere nr.150/2014, instituirea Agenției Feroviare și Agenției Navale, crearea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în transporturi, avansarea în implementarea acquis-ului comunitar etc. Domeniile principale de intervenție în care progresul este încă întârziat se referă la implementarea primului și al doilea pachet feroviar al UE; reabilitarea, modernizarea și întreținerea corespunzătoare a tuturor drumurilor principale din rețeaua prioritară de drumuri naționale; reactivarea transportului pe căile navigabile interne, râurile Prut și Nistru.

În continuare, vom identifica principalele cauze care au condus la un impact atât de modest din partea unui document atât de important.

1. Nivelul scăzut de operaționalizare bugetară și acoperirea financiară insuficientă a priorităților Strategiei. Dezvoltarea infrastructurii de transport necesită eforturi financiare

considerabile, iar investițiile reduse în infrastructura de transport au frânat modernizarea rețelei de transporturi a țării.

2. Instabilitatea politică a reprezentat o provocare continuă, care a influențat substanțial realizarea obiectivelor, procesul de implementare a reformelor în domeniul feroviar.

3. Mecanismul de coordonare a implementării, monitorizării și evaluării Strategiei subdezvoltat. Drept urmare, nu a fost efectuată o evaluare intermediară la mijloc de termen, care să furnizeze recomandări clare privind ajustarea suplimentară a activităților și a cadrului de monitorizare și de evaluare a Strategiei pentru perioada rămasă de punere în aplicare.

4. Nivelul scăzut de operaționalizare bugetară și acoperirea financiară insuficientă a priorităților Strategiei. Dezvoltarea infrastructurii de transport necesită eforturi financiare considerabile, iar investițiile reduse în infrastructura de transport au frânat modernizarea rețelei de transporturi a țării.

5. Calitatea și relevanța redusă a indicatorilor de monitorizare și ambiguitatea întregului sistem de monitorizare și evaluare a Strategiei.

6. Diminuarea în timp a relevanței Strategiei ca urmare a asumării de către Republica Moldova a Acordului de Asociere cu UE semnat în septembrie 2014 și Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă asumată în noiembrie 2015.

Prin urmare, în baza constrângerilor identificate și a lecțiilor învățate în urma evaluării Strategiei, constatăm necesitatea elaborării unui nou document de politici privind dezvoltarea unui sistem de transport accesibil și sigur, asigurarea unei infrastructuri de transporturi sigure, integrarea standardelor de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități în politicile de infrastructură și transport și îmbunătățirea impactului transportului asupra mediului.

Intervenția publică în domeniul urmează:

➤ Să fie bazată pe un cadru analitic actualizat, care ar lua în calcul tendințele și prognozele la nivel național, regional și internațional.

➤ Să integreze în mod organic Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă și, implicit, agenda de asociere (în special ODD 9 și a unor indicatori ai ODD 11 și ODD 13).

➤ Să fie corelată cu obiectivele specifice, indicatorii de impact și acțiunile prioritare incluse în Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”.

➤ Să fie centrată pe oameni, fiind bazată pe principiul „nimeni să nu fie lăsat în urmă” (LNOB).

➤ Să ancoreze procesul de planificare bugetară. Resursele financiare fiind permanent insuficiente, este necesară ancorarea mai bună a întregului proces de planificare financiară/bugetară, adică focusarea mai bună a programelor bugetare pe elementele de viziunea strategică. Pentru o eficiență mai mare în implementarea obiectivelor stabilite, este necesară o planificare mai calitativă și alinierea managementului resurselor financiare publice în domeniul respectiv.

➤ Să fie bazată pe un cadru clar de monitorizare și evaluare, compus din indicatori și ținte relevante, măsurabile și definite foarte clar.

➤ Să presupună un proces de raportare intermediară a progreselor obținute (ex: o dată la 3 ani) privind impactul conjugat a diferitelor domenii asupra indicatorilor țintă.

➤ Să fie suficient de flexibilă pentru a permite ajustarea priorităților la eventuale noi circumstanțe/constrângeri la nivel național, regional sau internațional.

- Sa servească drept instrument pentru a obține sprijinul conceptual și financiar al partenerilor de dezvoltare.
- Să asigure întreținerea adecvată și caracterul durabil al infrastructurii.
- Să intensifice eforturile de reorientare a transportului de mărfuri către alte soluții decât transportul rutier.

Realizarea Planului de acțiuni privind implementarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022

Sectorul Rutier																																						
Obiective specifice	Acțiuni	Termen de realizare	Autoritatea responsabilă	Rezultatele scontate	Indicatorii de performanță	Statul acțiunii																																
Reducerea continuă a costurilor de transport rutier	1. Identificarea și implementarea proiectelor de îmbunătățire a rețelei de drumuri naționale	2022	MIDR	Reducerea timpului de deplasare și a cheltuielilor de transport pe teritoriul Republicii Moldova	Costurile medii de operare a vehiculelor pe rețeaua rutieră reduse: - de la 2,88 lei moldovenești/km (0,18 euro/km) curent până la 2,72 lei moldovenești/km (0,17 euro/km) pentru autoturisme; - de la 12,8 lei moldovenești /km (0,80 euro/km) până la 11,2 lei moldovenești /km (0,70 euro/km) pentru autocamioane	Realizat parțial Costurile medii de operare a vehiculelor pe rețeaua rutieră constituie: \$/veh.x km <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipul de vehicul</th> <th>Bună</th> <th>mediocră</th> <th>rea</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Autobuz</td> <td>0.49</td> <td>0.53</td> <td>0.61</td> </tr> <tr> <td>Autoturism</td> <td>0.19</td> <td>0.19</td> <td>0.21</td> </tr> <tr> <td>Camion cu 2 axe</td> <td>0,37</td> <td>0,43</td> <td>0.51</td> </tr> <tr> <td>Camion cu 3-4 axe</td> <td>0,46</td> <td>0,5</td> <td>0,67</td> </tr> <tr> <td>Camion cu remorcă</td> <td>0,77</td> <td>0,92</td> <td>1,05</td> </tr> <tr> <td>Camion articulată</td> <td>1.18</td> <td>1.34</td> <td>1.63</td> </tr> <tr> <td>Microbus</td> <td>0.37</td> <td>0.43</td> <td>0.49</td> </tr> </tbody> </table>	Tipul de vehicul	Bună	mediocră	rea	Autobuz	0.49	0.53	0.61	Autoturism	0.19	0.19	0.21	Camion cu 2 axe	0,37	0,43	0.51	Camion cu 3-4 axe	0,46	0,5	0,67	Camion cu remorcă	0,77	0,92	1,05	Camion articulată	1.18	1.34	1.63	Microbus	0.37	0.43	0.49
Tipul de vehicul	Bună	mediocră	rea																																			
Autobuz	0.49	0.53	0.61																																			
Autoturism	0.19	0.19	0.21																																			
Camion cu 2 axe	0,37	0,43	0.51																																			
Camion cu 3-4 axe	0,46	0,5	0,67																																			
Camion cu remorcă	0,77	0,92	1,05																																			
Camion articulată	1.18	1.34	1.63																																			
Microbus	0.37	0.43	0.49																																			
Reabilitarea, modernizarea și întreținerea corespunzătoare a tuturor drumurilor principale din rețeaua prioritară de drumuri naționale	2. Asigurarea unui suport continuu din partea instituțiilor financiare internaționale și Creșterea corespunzătoare a Fondului rutier pentru întreținere, reabilitare și modernizare	2018	MIDR	Finanțarea suficientă a lucrărilor de modernizare, reabilitare și întreținere a drumurilor din rețeaua prioritară	1920 milioane lei moldovenești (120 milioane euro) de investiții externe atrase anual pentru reabilitarea drumurilor din rețeaua prioritară Fondul rutier în anul 2018 va constitui 1815 milioane lei moldovenești	Realizat parțial Prin Legea bugetului de stat pentru anul 2018 nr. 289/2017 au fost aprobate defalcări în fondul rutier în volum de 1329,9 mil lei (inclusiv 972,4 mil lei pentru drumuri publice naționale și 357,5 mil lei pentru drumuri publice locale de interes raional), cu 486 mil. lei mai puțin decât indicatorul de performanță stabilit în strategie. Un impact direct negativ asupra surselor de acumulare și a volumului anual al fondului rutier a fost cauzat de modificările operate prin Legea nr.172/2018 la Legea fondului rutier nr. 720/1996, prin care s-a stabilit că sursele de finanțate a Fondului constituie defalcările anuale din volumul accizelor la produsele petroliere supuse accizelor,																																

					<p>cu excepția gazului lichefiat, în cuantumul stabilit în legea bugetului de stat pe anul respectiv.</p> <p>Astfel 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. Prin urmare, pe parcursul ultimilor ani întreținerea drumurilor a fost subfinanțată cu circa 4 miliarde lei, ceea ce în comun cu efectul cumulativ al inacțiunilor de conservare a infrastructurii, majorează, conform estimărilor această sumă la peste 8 miliarde lei, excluzând beneficiul ratat în economie de peste 5 miliarde lei, însumând o pierdere la moment de peste 13 miliarde lei.</p> <p>În subsidiar, menționăm, că pentru acoperirea necesităților de finanțare a lucrărilor de reabilitare, modernizare și construcție a drumurilor selectate ca prioritare, au fost înaintate mai multe proiecte investiționale pentru finanțare Instituțiilor Financiare Internaționale precum BM, BERD, BEI, CE, Millennium Challenge Corporation (MCC, Guvernul Statelor Unite ale Americii).</p> <p>Astfel în perioada 2009 -prezent a fost obținută următoarea finanțare din partea IFI:</p> <p><u>Acorduri semnate cu BERD:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Acord de împrumut nr. 41442 din 29.10.2010, în sumă de 75 mil. EUR; -Acord de împrumut nr. 45094 din 28.06.2013, în sumă de 150 mil. EUR; -Acord de împrumut nr. 44085 din 14.11.2014, în sumă de 76 mil. EUR. <p><u>Acorduri semnate cu BEI:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Contract de finanțare nr. 2010-0154 din 23.11.2010, în sumă de 75 mil. EUR; -Contract de finanțare nr. 2011 0650 din 25.06.2013, în sumă de 150 mil. EUR; <p><u>Acorduri semnate cu BM:</u></p>
--	--	--	--	--	--

						<p>-Contract de finanțare IDA57470 din 31.03.2015, în sumă de 80 mil. USD.</p> <p><u>Granturi oferite de CE:</u></p> <p>-Acord de finanțare nr. 2011_265-548 din 28.11.2011, în sumă de 16.2 mil. EUR;</p> <p><u>Granturi oferite de MCC:</u></p> <p>-Programul Compact, din 22.01.2010, în sumă de 123 mil. USD.</p> <p>În anul 2022 s-a negociat și agreat o investiție de circa 600 mln. EUR pentru reabilitarea în continuare a drumurilor naționale. În context, s-au semnat:</p> <p>-Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și BEI pentru realizarea proiectului „Moldova drumuri IV”, în valoare de 150 milioane EUR;</p> <p>-Acordul de modificare nr.3 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și BERD privind realizarea lucrărilor de construcție și reabilitare a drumurilor în Republica Moldova (din 28 iunie 2013), care prevede majorarea cu 100 milioane EUR a sumei alocate inițial;</p> <p>-Contractul de finanțare între Republica Moldova și BEI pentru suplinirea și realizarea în continuare a proiectului „Moldova drumuri III”, în valoare de 100 milioane EUR.</p>							
3. Implementarea proiectelor de reabilitare și modernizare a drumurilor din rețeaua prioritară de drumuri naționale	2018	MIDR	Selectarea celor mai fezabile proiecte pentru reabilitarea și modernizarea rețelei prioritare de drumuri naționale	<p>1.974 km din rețeaua prioritară de drumuri naționale sunt clasificați în stare bună sau mediocră (IRI 2-4)</p> <p>Viteza medie de deplasare pe rețeaua prioritară de drumuri naționale majorată cu 20 km/oră, pentru a atinge 70 km/oră</p> <p>Costurile medii de operare a vehiculelor pe rețeaua prioritară de drumuri naționale reduse:</p> <p>- de la 2,88 lei moldovenești /km (0,18 euro/km) curent pînă la 2,72</p>	<p>Realizat parțial</p> <p>Prin Hotărârea Guvernului nr. 1468/2016, a fost aprobată Lista drumurilor publice naționale din Republica Moldova și Lista drumurilor publice locale (de interes raional) din Republica Moldova. Astfel, la data de 01.01.2022 rețeaua prioritară de drumuri naționale (expres și republicane) avea o lungime de 2598 km, din care 1228,17 km au fost clasificați în stare bună sau mediocră (IRI 2-6).</p> <p>Costurile medii de operare a vehiculelor pe rețeaua prioritară de drumuri naționale:</p> <table border="0"> <tr> <td>Tipul de vehicul</td> <td>bună</td> <td>medie</td> <td>rea</td> </tr> <tr> <td>Autobus</td> <td>0,0071</td> <td>0,0076</td> <td>0,0088</td> </tr> </table>	Tipul de vehicul	bună	medie	rea	Autobus	0,0071	0,0076	0,0088
Tipul de vehicul	bună	medie	rea										
Autobus	0,0071	0,0076	0,0088										

					lei moldovenești /km (0,17 euro/km) pentru autoturisme; - de la 12,8 lei moldovenești /km (0,80 euro/km) pînă la 11,2 lei moldovenești /km (0,70 euro/km) pentru autocamioane	<table border="0"> <tr> <td>Autoturim</td> <td>0,1191</td> <td>0,1191</td> <td>0,1317</td> </tr> <tr> <td>Camion cu 2 axe</td> <td>0,0314</td> <td>0,0365</td> <td>0,0432</td> </tr> <tr> <td>Camion cu 3-4 axe</td> <td>0,0173</td> <td>0,0211</td> <td>0,0252</td> </tr> <tr> <td>Camion cu remorcă</td> <td>0,0097</td> <td>0,0116</td> <td>0,0132</td> </tr> <tr> <td>Camion articulat</td> <td>0,0631</td> <td>0,0717</td> <td>0,0872</td> </tr> <tr> <td>Microbus</td> <td>0,0629</td> <td>0,0731</td> <td>0,0833</td> </tr> <tr> <td>Vehicul fizic mediu ponderat</td> <td>0,3106</td> <td>0,3407</td> <td>0,3927</td> </tr> </table>	Autoturim	0,1191	0,1191	0,1317	Camion cu 2 axe	0,0314	0,0365	0,0432	Camion cu 3-4 axe	0,0173	0,0211	0,0252	Camion cu remorcă	0,0097	0,0116	0,0132	Camion articulat	0,0631	0,0717	0,0872	Microbus	0,0629	0,0731	0,0833	Vehicul fizic mediu ponderat	0,3106	0,3407	0,3927
Autoturim	0,1191	0,1191	0,1317																															
Camion cu 2 axe	0,0314	0,0365	0,0432																															
Camion cu 3-4 axe	0,0173	0,0211	0,0252																															
Camion cu remorcă	0,0097	0,0116	0,0132																															
Camion articulat	0,0631	0,0717	0,0872																															
Microbus	0,0629	0,0731	0,0833																															
Vehicul fizic mediu ponderat	0,3106	0,3407	0,3927																															
	4. Menținerea rezultatelor obținute din reabilitarea și modernizarea rețelei prioritare de drumuri naționale prin întreținerea acesteia la nivelul corespunzător	2018	MIDR	Asigurarea corespunzătoare a stării tehnice și întreținerii rețelei prioritare de drumuri naționale Reducerea cheltuielilor utilizatorilor de drumuri la niveluri competitive	1.974 km din rețeaua prioritara de drumuri naționale sînt întreținute corespunzător	Realizată parțial Reieșind din volumul insuficient a mijloacelor financiare alocate anual pentru întreținerea și reparația drumurilor naționale, doar 1228,17 km din rețeaua prioritara de drumuri naționale au fost întreținute corespunzător.																												
Modernizarea și întreținerea corespunzătoare a altor drumuri naționale	5. Asigurarea unui suport continuu din partea instituțiilor financiare internaționale <i>și</i> Creșterea corespunzătoare a Fondului rutier pentru întreținere, reabilitare și modernizare	2022	MIDR	Finanțarea suficientă a lucrărilor de modernizare, reabilitare și întreținere a drumurilor naționale	1280 milioane lei moldovenești (82 milioane euro) de investiții externe atrase anual pentru reabilitarea altor drumuri naționale Fondul rutier în anul 2022 va constitui 2920 milioane lei moldovenești	Realizată parțial În anul 2022, s-a negociat și agreat o investiție de circa 600 mln. Euro pentru reabilitarea în continuare a drumurilor naționale. În context, s-au semnat: 1.Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții pentru realizarea proiectului „Moldova drumuri IV”, în valoare de 150 milioane euro; 2.Acordul de modificare nr.3 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare privind realizarea lucrărilor de construcție și reabilitare a drumurilor în Republica Moldova (din 28 iunie 2013), care prevede majorarea cu 100 milioane euro a sumei alocate inițial; 3.Contractul de finanțare între Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții pentru suplinirea și realizarea în continuare a proiectului „Moldova drumuri III”, în valoare de 100 milioane Euro. Prin Legea bugetului de stat pentru anul 2022 nr. 205/2021 au fost aprobate defalcări în Fondul rutier în volum de 2357,5 mil lei (inclusiv 1810,8 mil lei pentru drumuri publice naționale și 546,6 mil lei																												

					<p>pentru drumuri publice locale de interes raional), cu 562,5 mil. lei mai puțin decât indicatorul de performanță stabilit.</p> <p>De menționat că, suma necesară calculată pentru reparația și întreținerea drumurilor naționale și locale de interes raional a fost diminuată începând cu anul 2015, conform Legii bugetului de stat, după cum urmează:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Anul</th> <th>Conform STL</th> <th>Alocat conform LBS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013</td> <td>1245 mil lei</td> <td>1225 mil lei</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>1346 mil lei</td> <td>1363,9 mil lei</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>1500 mil lei</td> <td>1038,5 mil lei</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>1650 mil lei</td> <td>1000 mil lei</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>1815 mil lei</td> <td>1079,7 mil lei</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>1995 mil lei</td> <td>1329 mil lei</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>2195 mil lei</td> <td>1400,7 mil lei</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>2415 mil lei</td> <td>2237 mil lei</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>2655 mil lei</td> <td>2095 mil lei</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>2920 mil lei</td> <td>2357,5 mil lei</td> </tr> </tbody> </table>	Anul	Conform STL	Alocat conform LBS	2013	1245 mil lei	1225 mil lei	2014	1346 mil lei	1363,9 mil lei	2015	1500 mil lei	1038,5 mil lei	2016	1650 mil lei	1000 mil lei	2017	1815 mil lei	1079,7 mil lei	2018	1995 mil lei	1329 mil lei	2019	2195 mil lei	1400,7 mil lei	2020	2415 mil lei	2237 mil lei	2021	2655 mil lei	2095 mil lei	2022	2920 mil lei	2357,5 mil lei			
Anul	Conform STL	Alocat conform LBS																																							
2013	1245 mil lei	1225 mil lei																																							
2014	1346 mil lei	1363,9 mil lei																																							
2015	1500 mil lei	1038,5 mil lei																																							
2016	1650 mil lei	1000 mil lei																																							
2017	1815 mil lei	1079,7 mil lei																																							
2018	1995 mil lei	1329 mil lei																																							
2019	2195 mil lei	1400,7 mil lei																																							
2020	2415 mil lei	2237 mil lei																																							
2021	2655 mil lei	2095 mil lei																																							
2022	2920 mil lei	2357,5 mil lei																																							
6. Identificarea și implementarea proiectelor de reabilitare și modernizare a altor drumuri naționale	2022	MIDR	Selectarea celor mai fezabile proiecte pentru reabilitarea și modernizarea altor drumuri naționale	<p>1362 km din alte drumuri naționale sînt clasificați în stare bună (IRI 2-4)</p> <p>1362 km din alte drumuri naționale sînt întreținute corespunzător pînă în 2022</p>	<p>Realizată parțial</p> <p>La data de 01.01.2022 rețeaua de drumuri naționale (regionale) avea o lungime de 3305 km, din care 595 km au fost clasificați în stare bună (IRI 2-4).</p>																																				
7. Menținerea rezultatelor obținute din reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale prin întreținerea acestora la nivelul corespunzător	2022	MIDR	<p>Asigurarea corespunzătoare a stării tehnice și întreținerii drumurilor naționale</p> <p>Reducerea cheltuielilor utilizatorilor de drumuri la niveluri competitive</p>	<p>Viteza medie de deplasare mărită și timpul de călătorie redus pe întreaga rețea rutieră de drumuri naționale</p> <p>Viteza medie de deplasare majorată cu 20 km/h, pentru a atinge 70 km/h</p> <p>Costurile medii de operare a vehiculelor pe întreaga rețea de drumuri naționale reduse:</p> <p>- de la 2,88 lei moldovenești/km (0,18 euro/km) curent pînă la 2,72</p>	<p>Realizată parțial</p> <p>Costurile medii de operare a vehiculelor pe rețeaua prioritară de drumuri naționale:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipul de vehicul</th> <th>bună</th> <th>medie</th> <th>rea</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Autobus</td> <td>0,0071</td> <td>0,0076</td> <td>0,0088</td> </tr> <tr> <td>Autoturim</td> <td>0,1191</td> <td>0,1191</td> <td>0,1317</td> </tr> <tr> <td>Camion cu 2 axe</td> <td>0,0314</td> <td>0,0365</td> <td>0,0432</td> </tr> <tr> <td>Camion cu 3-4 axe</td> <td>0,0173</td> <td>0,0211</td> <td>0,0252</td> </tr> <tr> <td>Camion cu remorcă</td> <td>0,0097</td> <td>0,0116</td> <td>0,0132</td> </tr> <tr> <td>Camion articulată</td> <td>0,0631</td> <td>0,0717</td> <td>0,0872</td> </tr> <tr> <td>Microbus</td> <td>0,0629</td> <td>0,0731</td> <td>0,0833</td> </tr> <tr> <td>Vehicul fizic mediu ponderat</td> <td>0,3106</td> <td>0,3407</td> <td>0,3927</td> </tr> </tbody> </table>	Tipul de vehicul	bună	medie	rea	Autobus	0,0071	0,0076	0,0088	Autoturim	0,1191	0,1191	0,1317	Camion cu 2 axe	0,0314	0,0365	0,0432	Camion cu 3-4 axe	0,0173	0,0211	0,0252	Camion cu remorcă	0,0097	0,0116	0,0132	Camion articulată	0,0631	0,0717	0,0872	Microbus	0,0629	0,0731	0,0833	Vehicul fizic mediu ponderat	0,3106	0,3407	0,3927
Tipul de vehicul	bună	medie	rea																																						
Autobus	0,0071	0,0076	0,0088																																						
Autoturim	0,1191	0,1191	0,1317																																						
Camion cu 2 axe	0,0314	0,0365	0,0432																																						
Camion cu 3-4 axe	0,0173	0,0211	0,0252																																						
Camion cu remorcă	0,0097	0,0116	0,0132																																						
Camion articulată	0,0631	0,0717	0,0872																																						
Microbus	0,0629	0,0731	0,0833																																						
Vehicul fizic mediu ponderat	0,3106	0,3407	0,3927																																						

					lei moldovenești /km (0,17 euro/km) pentru autoturisme; - de la 12,8 lei moldovenești /km (0,80 euro/km) pînă la 11,2 lei moldovenești /km (0,70 euro/km) pentru autocamioane	
Reparația și întreținerea corespunzătoare a drumurilor locale	8. Identificarea și implementarea proiectelor de reparație a drumurilor locale	2022	MIDR în parteneriat cu administrația publică locală	Alocarea prioritară a resurselor disponibile celor mai fezabile proiecte pentru reparația drumurilor locale Reducerea cheltuielilor utilizatorilor de drumuri la niveluri competitive	6.008 km de drumuri locale sînt clasificați în stare bună (IRI 2-4). Costurile medii de operare a vehiculelor pe întreaga rețea de drumuri reduce: - de la 2,88 lei moldovenești /km (0,18 euro/km) curent pînă la 2,72 lei moldovenești /km (0,17 euro/km) pentru autoturisme; - de la 12,8 lei moldovenești /km (0,80 euro/km) pînă la 11,2 lei moldovenești /km (0,70 euro/km) pentru autocamioane	Realizată parțial În conformitate cu prevederile Hotărârii de Guvern nr. 1468/2016, drumurile publice locale (de interes raional) au fost transmise în gestiunea autorităților administrației publice locale de nivelul al doilea, cu finanțare din fondul rutier în funcție de numărul de kilometri echivalenți administrați. Astfel, anual prin legea bugetului de stat, sunt stabilite mijloace financiare alocate pentru scopuri specifice/fondul rutier, cu determinarea volumului transferurilor cu destinație specială din Fondul rutier (pentru unitățile administrativ teritoriale de nivelul II, în funcție de numărul kilometrului echivalenți administrați), care urmează a fi utilizate pentru reparația/întreținerea drumurilor administrate de autoritățile administrației publice locale de nivelul al doilea, în baza Programului de reparație și întreținere a drumurilor publice locale din cadrul raionului, aprobat prin Decizia Consiliului raional, conform prevederilor art.1 alin. (22) din Legea fondului rutier nr. 720/1996. Prin Legea bugetului de stat pentru anul 2022 nr. 205/2021, autorităților publice locale de nivel II -au fost alocate 546,6 milioane lei pentru reparația/întreținerea drumurilor locale „index L”. De menționat că lungimea totală a drumurilor locale constituie 3708 km.
	9. Menținerea rezultatelor obținute din reparația drumurilor locale prin întreținerea acestora la nivelul corespunzător	2022	MIDR în parteneriat cu administrația publică locală	Asigurarea stării bune și mediocre a drumurilor locale și întreținerea acestora la nivel corespunzător	6.008 km de drumuri locale sînt întreținute corespunzător pînă în 2021 Viteza medie de deplasare mărită cu 20 km/h pentru a atinge 70 km/h	Realizată parțial În conformitate cu prevederile art. 5 alin. (2) din Legea drumurilor nr.509/1995, administrarea drumurilor locale este asigurată de către autoritățile administrației publice locale de nivelul întâi și de nivelul al doilea conform art.2 alin. (3) pct. 3).

						Totodată, a fost elaborat și urmează a fi aprobat în ședința de Guvern proiectul de lege cu privire la modificarea unor acte normative, care stabilește un mecanism durabil de finanțare a întreținerii drumurilor publice, inclusiv a unui sistem de monitorizare și control al utilizării mijloacelor alocate.
Continuarea implementării Planului de acțiuni privind implementarea reformei sistemului de întreținere a drumurilor publice	10. Reorganizarea prin fuziune a societăților pe acțiuni și întreprinderilor de stat responsabile de întreținerea drumurilor	2013	MIDR	Optimizarea cheltuielilor administrative la întreprinderile de întreținere a drumurilor	12 întreprinderi de întreținere a drumurilor sînt reorganizate	Realizată Prin Hotărârea Guvernului 244/2012 cu privire la reforma sistemului de întreținere a drumurilor publice au fost reorganizate întreprinderile de stat și societăților pe acțiuni cu cotă majoritară de stat specializate în întreținerea drumurilor publice, asigurând reducerea acestora de la 38 până la 12 unități Totodată, prin aprobarea Hotărârii Guvernului nr. 417/2022 cu privire la reorganizarea unor întreprinderi de stat, s-a fortificat dezvoltarea și modernizarea bazei tehnico-materiale necesare îmbunătățirii gestionării rețelei de drumuri publice naționale, inclusiv pentru a exclude cheltuielile pentru chirie pe care le suportă anual această întreprindere.
	11. Ajustarea cadrului legal și normativ și a standardelor tehnice la cerințele noului sistem de întreținere	2016	MIDR	Performanță sporită a sistemului de întreținere a drumurilor publice	Standarde, cadrul legal și normativ ajustate la cerințele noului sistem de întreținere	Realizată Au fost elaborate și aprobate următoarele acte normative: - NCM D.02.04:2018 Drumuri și poduri. Normativ pentru întreținerea drumurilor naționale pe criterii de performanță. - CP D.02.24:2019 Clasificarea și periodicitatea executării lucrărilor de întreținere și reparație a drumurilor publice. - CP D.02.23.2019. Drumuri și poduri. Ghid privind materialele utilizate în combaterea și prevenirea lunecuşului de iarnă.
	12. Implementarea tehnologiilor moderne pentru întreținerea drumurilor și achiziționarea echipamentului necesar	2017	MIDR	Sporirea nivelului de întreținere a drumurilor	Tehnologii moderne pentru întreținerea drumurilor implementate și întreprinderile dotate cu echipamentul necesar	Realizată - Se implementată pe larg reparația structurilor din piatră spartă prin aplicarea straturilor din amestec optimal din pietriș consolidat cu 4% de ciment.

						<p>- Din anul 2019 se implementează tehnologia de aplicare a straturilor bituminoase subțiri de tipul SlarrySeal.</p> <p>- La reabilitarea drumurilor naționale se utilizează pe larg tehnologia reciclării structurilor rutiere la rece. Aceasta permite utilizarea mai eficientă a materialului rutier existent.</p>
13. Implementarea noilor contracte de întreținere a drumurilor, conform celor mai bune practici internaționale	2016	MIDR	Asigurarea întreținerii drumurilor în conformitate cu nivelul de întreținere conform noii clasificări	Contracte multianuale de întreținere implementate		<p>Realizată parțial</p> <p>Prevederile planului privind implementarea Contractelor multianuale bazate pe performanță nu au fost executate pe motivul subfinanțării Fondului rutier și întreruperii din anul 2015 a unei finanțări durabile ceea ce nu permite o planificare pe termen mediu sau lung.</p> <p>În anul 2021 a fost semnat doar 1 contract cu S.A. „Drumuri Bălți” care are la bază NCM D.02.04:2018 Drumuri și poduri. Normativ pentru întreținerea drumurilor naționale pe criterii de performanță.</p>
14. Asigurarea executării prin concurs public a lucrărilor de întreținere de rutină a drumurilor	2017	MIDR	Utilizarea transparentă și responsabilă a fondurilor	Licitații publice la lucrările de întreținere de rutină a drumurilor implementate		<p>Nerealizată</p> <p>Actualmente contractele pentru lucrările de întreținere de rutină a drumurilor naționale sunt semnate direct cu întreprinderile specializate în reparația și întreținerea drumurilor „S.A. Drumuri” care au capital majoritar de Stat.</p> <p>Consecutiv, urmează implementarea NCM D.02.04:2018 Drumuri și poduri. Normativ pentru întreținerea drumurilor naționale pe criterii de performanță</p>
15. Consolidarea capacității și formarea managerială a personalului implicat în întreținerea drumurilor	2016	MIDR	Consolidarea capacității personalului implicat în întreținerea drumurilor	Management al întreprinderii îmbunătățit		<p>Realizată</p> <p>Annual personalul implicat în întreținerea drumurilor participă la cursuri de perfecționare, inclusiv participarea la seminare și conferințe internaționale.</p>
16. Implementarea Sistemului de management de întreținere a drumurilor	2017	MIDR	Optimizarea planificării lucrărilor de întreținere	Sistemul de management de întreținere a drumurilor implementat		<p>Nerealizată</p> <p>La planificarea și realizarea lucrărilor de întreținere și reparații ale drumurilor, s-a ținut cont de următoarele principii de baza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • întreținerea curentă a drumurilor reabilite, modernizate și noi construite să fie obligatoriu de tipul întreținerii preventive, pentru a se evita

						scăderea în timp a nivelurilor de serviciu deja obținut pe aceste drumuri; •pe rețeaua de drumuri naționale, în limita surselor financiare alocate, să se aplice pe cât posibil întreținerea preventivă și numai în cazuri de minimă posibilitate a asigurării cu fonduri financiare să se utilizeze o strategie de tip întreținere periodică și curentă de tip curativ.
Eficientizarea planificării lucrărilor de reparație a drumurilor locale	17. Decentralizarea administrării drumurilor locale prin: - trecerea unei părți a drumurilor locale mai importante, în drumuri regionale; - transmiterea drumurilor locale rămase la balanța autorităților publice locale de nivelul al doilea cu asigurarea alocării de resurse din Fondul rutier pentru reparația și întreținerea acestora, - asigurarea transferului de capacități pentru gestionarea eficientă a drumurilor locale	2018	MIDR în parteneriat cu autoritățile publice locale de nivelul al doilea	Eficientizarea gestionării drumurilor locale	Sistemul de administrare a drumurilor locale decentralizat	Realizată În conformitate cu prevederile Hotărârii de Guvern nr. 1468/2016, drumurile publice locale (de interes raional) au fost transmise în gestiunea autorităților administrației publice locale de nivelul al doilea, cu finanțare din fondul rutier în funcție de numărul de kilometri echivalenți administrați. În cadrul Programului de Îmbunătățire a Drumurilor Locale, finanțat de Banca Mondială, de către compania Roughton (Marea Britanie) au fost elaborate și transmise Autorităților Publice Locale de nivelul II, Manuale operaționale care acoperă toate aspectele necesare unei administrări eficiente a drumurilor locale: 1.Manualul Planificare și Proiectare; 2.Manualul Construcție; 3.Manualul Întreținere; 4.Manualul Supraveghere.
Reducerea numărului de accidente rutiere cu 50% pînă în 2020	18. Implementarea prevederilor Strategiei naționale de siguranță rutieră	2020	MIDR MAI MEC MS MDED în parteneriat cu autoritățile publice locale	Reducerea cu 50% a accidentelor rutiere soldate cu deces și a numărului total de accidente rutiere	Numărul de accidente soldate cu deces mai mic de 250 în anul 2020	Realizată În anul 2020, s-au produs 2003 accidente rutiere, în urma cărora au decedat 245 persoane, cu 5 persoane mai puțin decât indicatorul de performanță stabilit. Totodată, evoluția situației accidentare în perioada anilor 2013-2022 are un caracter descendent, fiind înregistrată o descreștere la toate compartimentele: - 11,8% la numărul accidentelor în traficul rutier; - 27,9% la numărul persoanelor decedate; - 20,4% la numărul persoanelor traumatizate.

	19. Includerea îmbunătățirilor de siguranță rutieră în proiectele de drumuri	2015	MIDR		Numărul de accidente rutiere cu răniți mai mic de 1.500 în anul 2020	Nerealizată În anul 2020 s-au produs 2003 accidente rutiere, în urma cărora au fost traumatizate 2265 persoane, cu 765 persoane mai mult decât indicatorul de rezultat stabilit.
	20. Includerea îmbunătățirilor de siguranță rutieră în activitățile de întreținere a drumurilor	2017	MIDR		Numărul de accidente la 10 milioane vehicul/km mai mic de 6 în anul 2020	Nerealizat Indicatorul nu poate fi segregat reieșind din datele statistice disponibile.
	21. Desfășurarea campaniilor de siguranță rutieră, regulilor de conduită la volan și programelor de aplicare a legilor	2020	MIDR MAI MEC MS MDED în parteneriat cu autoritățile publice locale		Disciplina la trafic îmbunătățita	Realizată În anul 2020: Au fost lansate mai multe activități de prevenire și aplicare a legii, în conformitate cu Planul operațiunilor speciale: - Operațiunea specială „Pietonul” ; - Acțiunea „10 zile de activități împotriva accidentelor în traficul rutier”; - Măsuri „Cu privire la organizarea și desfășurarea activităților orientate la prevenirea accidentelor în trafic rutier cu implicarea vehiculelor moto și hipomobilelor”; - La nivel național operațiuni speciale „Nopti Albe”, „Viteza”, „Autobuzul”, „Pieton”; - Operațiune specială „Autobuz”; - Planul de acțiuni privind organizarea și desfășurarea activităților de prevenire a accidentelor în traficul rutier și altor comportamente antisociale în mediul comunității; - Planul de acțiuni privind organizarea și desfășurarea activităților de consolidare a parteneriatului comunitar, întru sporirea gradului de siguranță socială; - Acțiunea de informare și sensibilizare a conducătorilor autovehiculelor. În anul 2021: Periodic au fost desfășurate diferite campanii cu genericul de informare a conducătorilor auto întru prevenirea accidentelor rutiere și respectarea RCR pentru participanții aflați în trafic. La nivel teritorial

					<p>au fost desfășurate 5 campanii de informare și sensibilizare a opiniei publice orientate spre diminuarea numărului accidentelor rutiere la nivel național, inclusiv prin educarea comportamentului participanților la traficul rutier (Călărași, Căușeni, Ialoveni, Soroca și Strășeni).</p> <p>De asemenea, angajații Poliției au desfășurat 139 operațiuni speciale (Operațiunea specială „Pieton”; „Motociclist”; „Girofar”; „Taxi”; „Pasaj Feroviar”; „Autobuz”.</p> <p><u>În anul 2022:</u></p> <p>Pe domeniul prevenirii accidentelor rutiere și sporirii nivelului de educație rutieră a participanților la trafic, au fost desfășurate 4 231 activități de informare, a căror beneficiari au fost 103 807 cetățeni, fiindu-le distribuite 76 146 pliante și flyere cu informații utile și recomandări. Pe domeniul dat au fost realizate 790 publicații în mass-media și 13 participări la emisiuni radio/tv. Totodată, au fost desfășurate 2 campanii de sensibilizare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Campania „Ajung acasă în siguranță” cu activități de prevenire și supraveghere a traficului rutier cu aplicarea elementelor operațiunii „Taxi”; - Campania „Stop furturilor de biciclete!” cu activități de informare și sensibilizare a publicului larg privind prevenirea furturilor de biciclete. <p>În scopul asigurării siguranței rutiere, au fost puse în aplicare operațiuni după cum urmează: „Umbrăș”, „Motociclistul”, „Pietonul”, „Taxi”, „Autobuzul”, „Nopti albe”, „Pasaj feroviar”, „Siguranța copiilor în trafic”.</p> <p>Concomitent, au fost desfășurate 64 operațiuni de sensibilizare (filtre) a conducătorilor de vehicule asupra necesității respectării regulamentului circulației rutiere</p>	
Reducerea numărului de	22. Dotarea vehiculelor care prestează servicii de transport rutier cu	2018	MIDR MAI	Asigurarea îndeplinirii corespunzătoare a condițiilor de licențiere și normelor de efectuare	Operatorii de transport rutier corespund întocmai condițiilor de licențiere	Realizată În conformitate cu prevederile art. 153 alin (1) lit. a) și b) din Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014

accidente rutiere cu 50% pînă în 2020	limitatoare de viteză și tahografe			a serviciilor de transport rutier		a) prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu limitatoare de viteză a vehiculelor rutiere înmatriculate pentru prima oară în Republica Moldova pînă la intrarea în vigoare a prezentului cod se pun în aplicare după cum urmează: – după 3 ani de la intrarea în vigoare a prezentului cod – pentru vehiculele rutiere implicate în transporturi rutiere în trafic internațional; – de la 1 ianuarie 2022 – pentru vehiculele rutiere implicate în transporturi rutiere în trafic național; b) prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu tahografe a vehiculelor rutiere înmatriculate pentru prima oară în Republica Moldova pînă la intrarea în vigoare a prezentului cod se pun în aplicare după 5 ani de la intrarea în vigoare a prezentului cod;
	23. Abilitarea unei instituții publice specializate cu controlul calității și siguranței serviciilor de transport rutier	2014	MIDR		Numărul contravențiilor ce țin de nerespectarea normelor de efectuare a serviciilor de transport rutier micșorat	Realizată Prin aprobarea Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, Agenția Națională Transport Auto a fost abilitată cu dreptul de control în trafic a transporturilor rutiere.
Asigurarea cadrului legal, instituțional și normativ pentru planificarea, exploatarea și întreținerea rețelei rutiere și prestarea serviciilor de transport	24. Transpunerea și implementarea actelor normative ale UE conform Planului aprobat de armonizare a legislației și acordului de asociere UE-RM, inclusiv dezvoltarea instituțiilor corespunzătoare	2016	MIDR	Ajustarea legislației la cerințele actuale	Legislația ajustată	Realizată Prin aprobarea Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, au fost transpuse principalele prevederi ale Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului.
	25. Realizarea angajamentelor existente ale Republicii Moldova în conformitate cu convențiile internaționale și acordurile la care este parte	2018	MIDR			Realizată Legislația națională este periodic evaluată și aliniată cu prevederile acordurilor internaționale.
	26. Implementarea condițiilor de acces la	2016	MIDR MEC MDED	Ajustarea instituțională în activitatea de întreținere a drumurilor	Acces la profesie în conformitate cu legislația UE asigurat	Realizată Prevederile au fost implementate prin aprobarea Codului transporturilor rutiere nr.150/2014 și

	profesie în conformitate cu legislația UE			și prestarea serviciilor de transport		Ordinului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor nr.9 din 10.02.2015 cu privire la elaborarea Programelor de formare profesională continuă.
	27. Perfecționarea sistemului de calificare și recalificare a managerilor de transport rutier și conducătorilor auto	2016	MIDR		Sistem Instituțional ajustat	Realizată În conformitate cu prevederile Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 personalul din domeniul transporturilor rutiere urmează să fie supus procesului de instruire inițială și periodică. Condiția privind competența profesională a întreprinderii se consideră a fi îndeplinită dacă managerul de transport rutier al acesteia este titular al unui certificat de competență profesională. Certificatul de competență profesională reprezintă dovada deținerii nivelului necesar de cunoștințe stabilit și se acordă în urma unei examinări scrise obligatorii.
	28. Crearea și actualizarea bazei de date privind traficul rutier cu implementarea modelului de trafic național	2016	MIDR		Baza de date privind traficul rutier creată. Modelul de trafic național implementat	Nerealizată
	29. Elaborarea și implementarea normelor tehnice și standardelor ajustate la cerințele internaționale	2016	MDED MIDR	Ajustarea normelor tehnice și standardelor la cerințele internaționale	Norme tehnice și standarde ajustate la cerințele internaționale	Realizată parțial În temeiul pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 913/2016, prin Ordinul MEI nr. 20/2021, publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 51-56 a fost aprobată lista standardelor armonizate la Reglementarea tehnică cu privire la cerințele minime pentru comercializarea produselor pentru construcții Standardele armonizate stabilesc cerințe tehnice minime și metode de încercări, inclusiv și pentru materialele necesare construcției structurilor rutiere noi cât și întreținerea drumurilor existente. Consecutiv, a fost aprobat și CP D.02.25:2021 Drumuri și poduri Mixturi asfaltice executate la cald Condiții tehnice de proiectare, preparare și punere în operă a mixturilor asfaltice.

	30. Implementarea programelor HDM-IV, PMS și BMS pentru eficientizarea procesului de planificare	2017	MIDR	Implementarea metodologiei transparente de identificare și prioritizare a proiectelor de infrastructură rutieră	Metodologia de planificare a proiectelor de infrastructură rutieră implementată	Realizată parțial Planificarea proiectelor de infrastructură rutieră se realizează în baza investigării rețelei drumurilor publice, fiind examinate aspectele reale cu privire la starea părții carosabile, intensitatea și tipurile traficului rutier, informația privind siguranța rutieră, costurile de transport, numărul de persoane deservite de drum, precum și eficientizarea utilizării mijloacelor financiare alocate, prelucrate în baza programelor HDM-IV și PAVER cu aplicarea unui sistem Multicriterial, în limita mijloacelor financiare care urmează a fi alocate anual.
Integrarea rețelei rutiere a Republicii Moldova în rețeaua europeană	31. Elaborarea și coordonarea cu România și Ucraina a rețelelor de transport conectate la TEN-T	2013	MIDR	Conexiunea Republicii Moldova la rețeaua europeană de transport TEN-T și extinderea acestea pe teritoriul Ucrainei	Rețeaua națională de transport conectată la rețeaua europeană TEN-T	Realizată În anul 2016 rețeaua de drumuri naționale a fost conectată la rețeaua europeană TEN-T. Din rețeaua TEN-T fac parte drumurile naționale: - M1 <i>Frontiera cu România – Leușeni – Chișinău – Dubăsari – frontiera cu Ucraina;</i> - M3 <i>Chișinău – Comrat – Giurgiulești – frontiera cu România;</i> M5 <i>Frontiera cu Ucraina – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – frontiera cu Ucraina.</i>
Sectorul Feroviar						
Implementarea primului pachet feroviar al UE (restructurarea, recapitalizarea, raționalizarea și liberalizarea transportului internațional de mărfuri)	32. Separarea în cadrul Î.S. "Calea Ferată din Moldova" a trei unități comerciale (transportul de pasageri, transportul de mărfuri și infrastructura feroviară)	2015	MIDR	Î.S. "Calea Ferată din Moldova" va face primul pas în calea transformării într-o companie durabilă, operată pe principii comerciale Subvenționarea încrucișată a transportului de pasageri și a operațiunilor de mărfuri încetată Structura financiară transparentă și costurile	Î.S. "Calea Ferată din Moldova" este transformată în societate comercială Unitățile operaționale sînt financiar separate și durabile	Nerealizată Conform art. 132 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, CFM urmează a fi reorganizată în Societate pe Acțiuni până la data de 17.02.2024.

				prestării serviciilor sînt clare pentru formatorii de politici Servicii competitive de transport de mărfuri și transport internațional de pasageri		
33. Raționalizarea rețelei cu închiderea liniilor și stațiilor neprofitabile, cu excepția celor justificate social	2015	MIDR	Diminuarea cheltuielilor neargumentate	Stațiile și liniile ce aduc pierderi sînt închise	Realizată parțial Prin Hotărârea Guvernului nr.353/2018 a fost transmis Parlamentului proiectul Legii pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 309/2003, care prevedea modificarea art. 32 din Codul evocat, eliminând necesitatea coordonării acțiunilor de deschidere/închidere a stațiilor feroviare cu autoritățile publice locale. Proiectul a fost înregistrat cu nr. 123 din 23.04.2018 în Parlament și retras la data de 20.01.2020, din motiv că prevederile proiectului noului Cod al transportului feroviar nu prevedea coordonarea obligatorie a autorităților publice locale la deschiderea/închiderea stațiilor feroviare.	
34. Restructurarea datoriilor și recapitalizarea	2015	MIDR	Îmbunătățirea situației economice a Î.S. "Calea Ferată din Moldova"	Datoriile restructurate și recapitalizarea efectuată	Realizată parțial Permanent se lucrează asupra restructurării datoriilor și recapitalizării.	
35. Crearea cadrului normativ și legislativ pentru restructurarea Î.S. "Calea Ferată din Moldova" și pentru liberalizarea treptată a serviciilor	2015	MIDR	Cadrul normativ și legislativ permite restructurarea și liberalizare treptată a serviciilor	Cadru normativ și legislativ elaborat și adoptat	Realizată -adoptarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022, -adoptarea Hotărârii Guvernului nr.264/2022 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.1042/2017 privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2018-2021	
36. Elaborarea și adoptarea cadrului normativ și legislativ privind serviciile publice pentru transportul de călători și semnarea unui Acord între Guvern și Î.S. "Calea Ferată din Moldova"	2016	MIDR	Servicii transparente și accesul sectorului privat la transportul de pasageri	Cadrul normativ și legislativ aprobat	Realizată Prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023 s-a aprobat Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.	

	37. Externalizarea obiectivelor de menire socială (spitale, clinici, fondul locativ) de la balanța Î.S. "Calea Ferată din Moldova"	2015	MIDR	Îmbunătățirea situației economice a Î.S. "Calea Ferată din Moldova"	Obiectivele de menire socială externalizate	Realizată În context s-au aprobat: -Hotărârea Guvernului nr.1033/2017 cu privire la transmiterea unor subdiviziuni. -Hotărârea Guvernului nr.515/2018 cu privire la transmiterea unor bunuri imobile. -Hotărârea Guvernului nr.1178/2018 cu privire la transmiterea unor bunuri imobile, prin care au fost externalizate spitalele, clinicele, fondul locativ și obiectivele sportive. - Hotărârea Guvernului nr.1178/2018 cu privire la transmiterea unor bunuri imobile. Hotărârea nu s-a executat, deoarece Primăria mun. Chișinău refuză să primească în proprietatea publică municipală fondul locativ propus spre transmitere.
Implementarea celui de-al doilea pachet feroviar (liberalizarea ulterioară, siguranța feroviară și interoperabilitate)	38. Fondarea autorității de siguranță a căilor ferate	2016	MIDR	Îmbunătățirea siguranței la transporturile de mărfuri și pasageri	Autoritatea de siguranță este fondată, finanțată și funcțională	Realizată Prin Hotărârea Guvernului nr.759/2022 din 02.11.2022 s-a aprobat constituirea, organizarea și funcționarea Agenției Feroviare
	39. Fondarea unui organ de investigare a accidentelor și incidentelor	2014	MIDR	Îmbunătățirea siguranței la transporturile de mărfuri și pasageri	Organul de investigare a accidentelor este fondat, finanțat și funcțional	Realizată Prin Hotărârea Guvernului nr.36/2023 s-a aprobat constituirea, organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.
	40. Elaborarea și adoptarea cadrului normativ și legislativ corespunzător	2016	MIDR	Cadrul normativ și legislativ permite implementarea celui de-al doilea pachet feroviar	Cadru normativ și legislativ adoptat	Realizată A fost adoptat Codul transportului feroviar nr.19/2022.
Crearea pieței operatorilor de material rulant	41. Fondarea Companiei Naționale de Vagoane conform legislației	2016	MIDR	Diminuarea dependenței de acordul CSI privind "Flota comună": - aprovizionarea expeditorilor naționali cu capacități necesare pentru a-și exporta mărfurile; - atragerea investițiilor private în sectorul feroviar	Compania Națională de Vagoane este fondată și funcțională	Nerealizată Conform Hotărârii Guvernului nr.264/2022 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.1042/2017 privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2018-2021, până în august 2024 vor fi create două societăți pe acțiuni. Prima va fi responsabilă de administrarea infrastructurii feroviare, alta va fi responsabilă de transport marfă și transport pasageri.

Implementarea celui de-al treilea pachet feroviar	42. Elaborarea și adoptarea cadrului normativ și legislativ corespunzător	2020	MIDR	Cadru normativ și legislativ permite implementarea celui de-al treilea pachet feroviar	Legislația adoptată și implementată	Realizată A fost adoptat Codul transportului feroviar nr.19/2022.
				Sporirea competitivității pe piața internă și internațională	Transportul feroviar competitiv	
Renovarea parcului de material rulant	43. Evaluarea eficienței tehnico-economice privind renovarea parcului de material rulant	2014	MIDR	Reducerea consumului de combustibil și majorarea vitezei de circulație, îmbunătățirea eficienței operațiunilor feroviare	Studiul de fezabilitate elaborat	Realizată Studiul a fost elaborat.
	44. Achiziționarea vagoanelor de pasageri care vor circula spre Europa și CSI	2016	MIDR		Vagoane de pasageri achiziționate	Nerealizată
	45. Modernizarea trenurilor diesel pentru asigurarea circulației liniile interne	2016	MIDR		Trenurile diesel modernizate.	Realizată S-au procurat 12 locomotive magistrale noi.
Renovarea parcului de locomotive și modernizarea depourilor de locomotive	46. Modernizarea locomotivelor diesel seria CME-3 și TE10M	2018	MIDR	Sporirea eficienței energetice a transportului feroviar	Locomotivele seria CME-3 și TE10M modernizate	Nerealizată
	47. Modernizarea depourilor de locomotive	2018	MIDR		Depourile de locomotive modernizate	Realizată Depoul de locomotive din Basarabeasca este modernizat pentru întreținerea celor 12 locomotive magistrale noi.
Asigurarea accesului de cale ferată cu ecartament european la Portul Internațional Giurgiu-lești spre/din România	48. Construcția accesului feroviar cu ecartament european de 1435 mm la Portul Internațional Giurgiu-lești spre/din România	2013	MIDR MAEIE	Extinderea posibilităților de colaborare economică a Portului Internațional Giurgiu-lești	Acces feroviar cu ecartament european construit	Nerealizată
Finalizarea construcției liniei de cale ferată Cahul-Giurgiu-lești	49. Finalizarea construcției liniei de cale ferată Cahul-Giurgiu-lești	2016	MIDR	Micșorarea distanței pe calea ferată dintre or.Cahul și s.Giurgiu-lești	Linia de cale ferată Cahul-Giurgiu-lești finalizată și dată în exploatare	Nerealizată
Reabilitarea rețelei feroviare și achiziționarea	50. Reabilitarea a 200 km de cale ferată	2018	MIDR	Majorarea vitezei de circulație a trenurilor și îmbunătățirea	Trenurile de marfă și de pasageri circulă cu viteza medie de 50 km/h	Realizată parțial În decembrie 2021 a fost semnat contractul pentru reabilitarea tronsonului de cale ferată Bender-

mașinilor pentru executarea lucrărilor de reparație a căii ferate				competitivității transportului feroviar		Căușeni-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulești cu lungimea de 233 km.
	51. Achiziționarea mașinilor pentru executarea lucrărilor de reparație și întreținere a căii ferate	2018	MIDR		Mașini pentru executarea lucrărilor de reparație și întreținere a căii ferate achiziționate	Nerealizată Prin demersul Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene nr. DB/01/022/7267 din 27 iunie 2022, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a fost informat despre faptul că Guvernul Francez este la etapa de revizuire a proiectului, examinând opțiunea de majorare a costului proiectului.
Construcția unui terminal de transbordare pentru operarea mărfurilor în regiunea or.Ungheni	52. Elaborarea studiului de fezabilitate privind construcția unui terminal de transbordare în st.Ungheni	2014	MIDR parteneriatul public-privat	Facilitarea comerțului cu UE și CSI	Studiul de fezabilitate elaborat	Nerealizată
	53. Construcția terminalului de transbordare în st.Ungheni	2018	MIDR parteneriatul public-privat		Terminalul de transbordare în st.Ungheni construit	Nerealizată
Centrul logistic multimodal din Chișinău asigurat cu accesul feroviar	54. Construcția accesului feroviar la Centrul logistic multimodal din Chișinău	2018	MIDR	Majorarea oportunităților Centrului logistic multimodal în Chișinău	Accesul feroviar la Centrul logistic multimodal din Chișinău asigurat	Nerealizată
Sectorul Aerian						
Liberalizarea pieței aviatice și armonizarea cadrului regulator în aviația civilă cu reglementările UE	55. Adoptarea: legislației pentru liberalizarea accesului pe piață, drepturile la trafic și tarife; Regulamentului privind manipularea la sol și alocarea loturilor orare; reglementărilor de siguranță și securitate, în strânsă cooperare cu EASA, alte implementări din cadrul APIS; regulilor cu privire la concurență și sprijinul statului; regulilor cu privire la managementul traficului aerian, inclusiv aderarea	2015	MIDR AAC	Liberalizarea pieței aviatice din Republica Moldova Noi oportunități pe piață pentru transportatorii locali pentru a ajunge la piața aeriană din UE Standardele europene aeriene la nivel înalt care susțin îmbunătățirea siguranței și securității aviației	Cadrul regulator al aviației din anexa ECAA implementat	Realizată parțial Pe dimensiunea liberalizării pieței aviatice și armonizarea cadrului regulator în aviația civilă au fost implementate, practic în totalitate, prevederile Anexei III a Acordului privind spațiul aerian comun semnat de Republica Moldova și statele membre UE, excepție fiind actele normative aferente sistemului de navigație aeriană, care la moment, se dezvoltă/ perfectează la nivel de UE, care mai apoi urmează a fi transpuse și în legislația națională. În conexiune directă cu cadrul normativ național, ajustat în proporție semnificativă cu cel al UE, are loc liberalizarea serviciilor aeriene cu excepția domeniului navigației aeriene, care reprezintă un monopol natural.

	/participarea la un FAB (Bloc funcțional de spațiu aerian); standardelor de mediu și drepturilor consumatorilor aviației civile					
Privatizarea în sectorul aviației civile din Moldova	56. Aprobarea privatizării (concesionării)	2013	MDED	Atragerea investițiilor private în sectorul aviatic	Costuri reduse și venitul total al Aeroportului Internațional Chișinău majorat	Nerealizată În virtutea competențelor funcționale, MIDR și Autoritatea Aeronautică Civilă nu deține atribuții care ar asigura măsuri aferente privatizării în sectorul aviației civile. Totodată, în prezent în ramura aviației civile activează doar 3 (trei) întreprinderi de stat (din 30 de entități cu activități certificate) și anume: Î.S. „MoldATSA”, Î.S. „Aeroportul Internațională Mărculești” și Î.S. „Centrul de Medicină Aeronautică”.
	Aeroportului Internațional Chișinău și a companiilor	2014				
	ÎS "Air Moldova", S.A. "Aeroportul Handling",	2014				
	S.A. "Aeroportul Catering", Î.S. "Centrul Aeronautic de Instruire" Pregătirea pentru tender: concesionarea Aeroportului Internațional Chișinău; privatizarea deplină a Companiei Î.S. "Air Moldova"; privatizarea deplină a Companiei S.A. "Aeroport Handling"; privatizarea deplină a Companiei S.A. "Aeroport Catering"; privatizarea deplină a Î.S. "Centrul Aeronautic de Instruire"	2015			Întreprinderile de stat privatizate	
	57. Promovarea investițiilor private la Aeroportul Internațional Mărculești, care se va concentra pe zboruri charter de marfă, aviație VIP, școala de aviație, instruirii de zbor, întreținerea aeronavelor și aviația militară, Centrul logistic multimodal	2016	MDED		Investiții atrase, Aeroportul Internațional Mărculești funcțional	Realizată parțial Au fost purtate discuții cu Consiliul Economic pe lângă Primul-ministru, în scopul transformării într-un hub multimodal. A fost elaborată Concepția de dezvoltare a Aeroportului Internațional Mărculești pentru anii 2022-2025.
Extinderea terminalului	58. Obținerea investițiilor private pentru extinderea	2014	MDED	Creșterea numărului de pasageri aerieni	Terminalul existent de pasageri extins	Realizată

principal de pasageri din Aeroportul Internațional Chișinău	terminalului prin concesiunea Aeroportului Internațional Chișinău			Îmbunătățirea nivelului serviciilor Consolidarea competitivității Aeroportului Internațional Chișinău ca un centru regional de aviație	Serviciile pentru pasageri îmbunătățite	În contextul concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestuia, de către întreprinderea concesionară (S.R.L. „Avia Invest”) a fost realizată lărgirea terminalului cu peste 30% din suprafață inițială
Construcția unui terminal cargo nou la Aeroportul Internațional Chișinău	59. Obținerea investițiilor și construcția noului terminal cargo	2020	MDED	Îmbunătățirea nivelului serviciilor Servicii noi pentru cargo aerian Volumul sporit de cargo aerian	Volumul de cargo aerian crescut Companii noi atrase	Nerealizat. Acțiuni pe partea construirii terminalului cargo în Aeroportul Internațional Chișinău nu au fost înregistrate.
Sectorul Naval						
Implementarea prevederilor actelor normative internaționale și naționale	60. Crearea, în conformitate cu practica și cerințele internaționale, a unui organ competent specializat care va asigura implementarea deplină a prevederilor acordurilor internaționale din domeniul transportului naval	2014	MIDR	Moldova este scoasă din lista neagră a Memorandului de Înțelegere de la Paris Integrarea aprofundată în UE și îndeplinirea angajamentelor conform Acordului de Asociere UE-RM	Organul competent specializat funcțional	Realizată Prin Hotărârea Guvernului nr.706/2018 a fost creată Agenția Navală a Republicii Moldova, având misiunea de a asigura implementarea politicilor statului în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu pentru asigurarea siguranței navigației pe căile navigabile interne și în raza portuară, a calității și inofensivității serviciilor de transport naval și a navigației în genere.
	61. Asigurarea implementării depline a convențiilor Organizației Maritime Internaționale din care face parte și Republica Moldova	2016	MIDR		Prevederile convențiilor Organizației Maritime Internaționale din care face parte și Republica Moldova implementate pe deplin	Realizată parțial În acest context s-au aprobat: -Întru readucerea controlului statului asupra navelor sale și siguranța că, sub pavilionul național sunt exploatate doar nave care au fost verificate, controlate și continuu monitorizate profesionist, minuțios, independent și transparent, au fost operate modificări în Codul navigației maritime comerciale. -Hotărârea Guvernului nr.413/2021 Regulamentul privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care

						<p>intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova.</p> <p>-Hotărârea Guvernului nr.414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion.</p> <p>-Hotărârea Guvernului nr.76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM).</p> <p>-Hotărârea Guvernului nr. 2/2020 privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime</p>
	62. Transpunerea și implementarea actelor normative relevante ale UE, inclusiv dezvoltarea instituțiilor, conform prevederilor acestor acte	2016	MIDR		Actele normative adoptate și implementate	Realizată parțial Din total 44 acte juridice UE: 5 – transpuse total, 6 – transpuse parțial, 15 - netranspuse, 18 – neplanificate.
Reglementarea accesului la operarea porturilor	63. Implementarea actelor normative ale UE ce reglementează accesul la piață în domeniul transportului naval (conform acordului RM-UE)	2017	MIDR	Accesul asigurat la operarea porturilor de către operatorii privați	Act normativ care va asigura implementarea prevederilor actelor normative ale UE adoptat. Accesul operatorilor privați la operarea porturilor asigurat	Nerealizată
Asigurarea Complexului portuar Giurgiulești cu facilități portuare destinate preluării de la bordul navelor a deșeurilor produse în urma exploatării acestora	64. Elaborarea unui proiect tehnic Atragerea mijloacelor financiare și realizarea acestui obiectiv	2015	MIDR	Îmbunătățirea serviciilor portuare și a atractivității Complexului portuar Giurgiulești	Complexul portuar Giurgiulești dotat cu instalații și echipamente pentru preluarea, stocarea și utilizarea deșeurilor de la bordul navelor	Nerealizată
Reactivarea transportului pe căile navigabile interne, râurile Prut și Nistru	65. Ajustarea cadrului normativ, elaborarea studiului de fezabilitate	2015	MIDR	Reactivarea navigației pe râurile Prut și Nistru	Cadrul normativ ajustat, studiul de fezabilitate elaborat	Realizată parțial Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii și Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului, nr. 84/90 din 10.04.2019, prin care a fost

						stabilită procedura de coordonare a efectuării și supravegherii lucrărilor de menținere a șenalului navigabil intern al Republicii Moldova, de către autoritățile de specialitate.
	66. Obținerea mijloacelor necesare și curățirea albiilor râurilor pentru reactivarea navigației interne	2020	MIDR		Căile navigabile interne pe râurile Prut și Nistru reactivate	Nerealizată
Facilitarea Intersectorială și Facilitarea Comerțului						
Sporirea eficienței organelor vamale pentru asigurarea perceperii plăților prin modernizarea infrastructurii IT și a software Implementarea prevederilor angajamentelor asumate conform tratatelor internaționale în domeniul traficului transfrontalier și facilitării comerțului la care Republica Moldova este parte și dezvoltarea cadrului normativ național conform standardelor internaționale în domeniu	67. Dezvoltarea Sistemului ICT la posturile vamale interne și punctele de trecere a frontierei	2014	MF SV MAI Poliția de Frontieră	Gradul de conformare a agenților economici la respectarea reglementărilor vamale și plata drepturilor de import Reducerea duratei și costului procedurilor de import/ex-port Gradul înalt de automatizare a procedurilor de control vamal	Sporirea eficienței serviciilor vamale:	Realizată parțial Statul acțiunii a fost determinat de nivelul de implementare a subacțiunilor componente.
	a) Tarif vamal integrat, TARIM;				a) asigurarea accesului neîntârziat a persoanelor interesate la informații privind tariful vamal; reducerea abaterilor de la regulile de evaluare a mărfurilor în vamă; asigurarea calculării și perceperii integrale a drepturilor de import de către Serviciul Vamal;	Realizată Ca urmare a semnării Acordului de Asociere RM-UE și în temeiul Nomenclurii combinate a mărfurilor aprobat prin Legea nr.172/2014, a fost creată baza de date Tariful Vamal Integrat al Republicii Moldova (TARIM). Baza de date se gestionează de Serviciul Vamal și conține informații cu privire la măsurile tarifare și măsurile de politică economică, aplicabile mărfurilor importate/exportate în/din RM.
	b) Noul Sistem Computerizat de Tranzit, NCTS;				b) sistemul funcțional de evidență a plăților vamale, oferirea informației de către Serviciul Vamal privind achitarea plăților vamale;	Realizată parțial În contextual implementării Noului Sistem Computerizat de Tranzit (NCTS) a fost aprobată Hotărârea Guvernului nr.750/2022, care a aprobat semnarea Acordului de finanțare dintre Guvernul Republicii Moldova și Comisia Europeană, privind Programul „UE pentru redresare și reziliență”, iar unul din proiectele incluse, reprezintă dezvoltarea și implementarea NCTS în Republica Moldova. Componenta juridică a implementării NCTS este inclusă în Codul Vamal nr.95/2021, iar în proces de

					elaborare sunt proiectele de decizii ale Serviciului Vamal, privind acordarea simplificărilor în tranzit. Totodată, a fost elaborată Foaia de parcurs și Strategia națională IT de implementare NCTS, care a fost remisă pentru coordonare prealabilă Comisiei Europene.
	c) Sistemul electronic la Ghișeul unic;				c) reducerea timpului de perfectare a declarațiilor vamale de export și de pregătire a altor documente necesare pentru export;
	d) sistemul de monitorizare video și identificare a numerelor de înmatriculare de stat a vehiculelor;				d) asigurarea posibilității de a controla camioanele la punctele de trecere a frontierei utilizând baza de date a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor;
	e) schimbul de informații între administrațiile autorităților din aceleași puncte de trecere a frontierei în baza Concluziilor din Cracovia;				e) asigurarea aplicării principiului de singură oprire (one stop shop) la efectuarea controlului camioanelor în punctele de trecere a frontierei;
					Realizată parțial Din 2013 agenții economici pot folosi declarația vamală electronică la export, din 2014 – la import, și din 2017 – la tranzit, iar din ianuarie 2023 va fi posibilă începerea implementării etapizate a declarației vamale electronice pentru toate celelalte regimuri vamale.
					Realizată parțial Pe frontiera moldo-ucraineană, cu suportul Uniunii Europene, se implementează proiectul „Consolidarea managementului integrat al frontierelor de-a lungul frontierei moldo-ucrainene”, care include și dezvoltarea infrastructurii punctelor de trecere Pervomaisc-Cuciurgan și Giurgiulești-Reni, pentru realizarea controlului comun pe teritoriul Ucrainei. Totodată, se implementează Proiectul Uniunii Europene „EU4Border Security / UE pentru Securitatea Frontierelor”, care include implementarea sistemului de video-control în punctele de trecere Criva-Mamalâga, Otaci-Moghiliov-Podolsk, Tudora-Starokazacie și Vulcănești-Vinogradovka.
					Realizată parțial În prezent controlul comun este funcțional în 5 puncte de trecere a frontierei (Criva-Mamalâga, Larga-Kelmenți, Briceni-Rossoșani, Palanca-Maiaki-Udobnoe, Giurgiulești-Reni). În temeiul noului Acord privind controlul comun din 06.10.2016 urmează a fi reîncheiate 6 Protocoale pentru cele 6 puncte de trecere cu control comun funcțional (inițiat în baza Acordului din 1997) și 2 Protocoale noi pentru punctele de trecere

					Novosavițcoe- Cuciurgan (calea ferată) și Goianul Nou-Platonovo (auto). La data de 22.03.23 părțile au semnat, Protocolul cu privire la organizarea controlului comun în punctul comun de trecere pentru trafic feroviar „Basarabeasca-Serpniovo-1” pe teritoriul Republicii Moldova, precum și normele tehnice de organizare a controlului comun.
	f) reconfigurarea programului ASYCUDA World pentru a implementa acordarea serviciilor vamale în mod electronic;			f) utilizarea mai eficientă a sistemului informațional electronic vamal ASYCUDA World;	Realizată În anul 2020, a fost finalizată implementarea Proiectului de asistență tehnică cu privire la modernizarea Sistemului Operațional ASYCUDA World. Acesta reprezintă unul dintre cele mai importante proiecte de infrastructură informațională internă, derulat în parteneriat cu UNCTAD.
	g) modulul pentru carnetele ATA;			g) asigurarea perfectării eficiente a carnetelor ATA, implicit a evidenței în formă electronică a operațiunilor efectuate sub acoperirea carnetelor ATA;	Nerealizată Doar Camera de Comerț și Industrie a RM a informat despre schimbul de date în format electronic cu Camerele de Comerț ale statelor membre ale Convenției privind carnetele ATA.
	h) modulul pentru controlul maritim (MCC) al containerelor;			h) modulul MCC (controlul maritim al containerelor) este aplicat;	Nerealizată
	i) modulul pentru Regulile de origine (ROO);			i) modulul pentru regulile de origine este aplicat (ROO);	Realizată parțial Modulul pentru regulile de origine este în proces de elaborare și implementare (ROO).
	j) modulul pentru auditul postvămuire;			j) modulul pentru auditul postvămuire implementat;	Realizată Modulul pentru auditul post vămuire este funcțional.
	k) modulul pentru drepturile de proprietate intelectuală (IPR) integrat în SI ASYCUDA World;			k) modulul pentru drepturile de proprietate intelectuală implementat, fiind sporită eficiența măsurilor de combatere a traficului ilicit cu mărfurile contrafăcute.	Realizată parțial Întru îmbunătățirea comunicării și coordonării interinstituționale prin automatizarea procesului de colectare și transmitere a datelor relevante procesului de aplicare a mecanismelor de protecție a drepturilor de proprietate intelectuală, de către

				Asigurarea evidenței mărfurilor reținute și nimicite;	autoritățile implicate în domeniu a fost aprobată Hotărârea Guvernului nr.721/2020 cu privire la Platforma informațională în domeniul protecției drepturilor de proprietate intelectuală.
	l) echipamentul de identificare a mărfurilor de contrabandă și contrafăcute, un sistem de gestionare al inventarului;			l) eficientizarea măsurilor de combatere a traficului ilicit transfrontalier;	Realizată Întru eficientizarea măsurilor de combatere a traficului ilicit transfrontalier, Secției echipe mobile i-au fost donate de către partenerii externi următoarele echipamente: 1 drenă, 2 Scanere portabile cu raze X Viken, 7 camere de supraveghere și 9 mijloace de transport de teren.
	m) modulul selectivității în tranzit funcțional;			m) implementarea modulului selectivității în tranzit;	Realizată parțial La moment este activ culoarul verde de selectivitate a modulului în tranzit.
	n) echipament pentru control nedestructiv la posturile vamale de frontieră auto (8), cale ferată (2), port (1);			n) consolidarea capacităților de detectare a traficului ilicit de mărfuri;	Realizată <ul style="list-style-type: none"> • Cu suportul Guvernului SUA, au fost repuse în funcțiune echipamentele de scanare X-Ray. Costul părților componente pentru cele cinci echipamente de scanare a constituit 1,3 mil USD. • Urmare a implementării Proiectului de Modernizare a infrastructurii vamale, cu suportul Guvernul Chinez, au fost dotate scener staționar, instalat în postul vamal Leușeni;-scener staționar destinat inspectării mărfurilor transportate pe cale feroviară, instalat în postul vamal Ocnîța-feroviar; scanner pentru inspectarea bagajelor de cală în postul vamal Aeroport Internațional Chișinău. • Cu suportul Departamentului de Stat al SUA, prin intermediul Programului EXBS (Export Control and Related Border Security), au fost donate 3 scanere pentru controlul bagajelor în cadrul posturilor vamale de frontieră "Giurgiulești", "Cahul" și "Leușeni".
	o) camerele video TVCÎ monitorizarea personalului și administratori, pentru a descuraja deciziile abuzive și a preveni practicile corupte			o) consolidarea integrității profesionale	Realizată Prin Hotărârea de Guvern nr.1161/2016 a fost aprobat Noul Cod de etică și conduită a funcționarului vamal, precum și Ghidul metodologic de aplicare a acestuia.

						<p>În vederea implementării acțiunilor care vin să asigure lupta anticorupție au fost realizate perfecționări ale cadrului legislativ și instituțional, fiind elaborate și promovate modificări cu caracter anticorupțional:</p> <ul style="list-style-type: none"> -aprobarea Strategiei naționale de integritate și anticorupție pentru anii 2017–2020; -implementarea standardelor de etică și integritate în activitatea colaboratorilor vamali; -aprobarea Planului de integritate a Serviciului Vamal pentru anii 2016 – 2017 și respectiv Planul sectorial de acțiuni anticorupție în domeniul vamal pentru anii 2018-2020. <p>De menționat, că sistemul de monitorizare video al Serviciului Vamal este compus din 493 camere video (amplasate în 41 din 93 posturi vamale). Totodată, acest sistem este conectat la camerele video a agenților economici, care se află pe teritoriul a 44 antrepozite vamale, 2 depozite provizorii și 7 operatori de servicii poștale internaționale.</p>
Dezvoltarea cooperării transfrontaliere și implementarea controlului vamal comun la punctele de trecere a frontierei	68. Negocierea și semnarea tratatelor bilaterale	2014	MF SV MAEIE	<p>Reducerea timpului de așteptare la punctele de trecere a frontierei datorită capacității de procesare rapide</p> <p>Costuri mai mici pentru ambele țări</p>	Reducerea timpului total la trecerea frontierei	<p>Realizată</p> <p>În prezent controlul comun este funcțional în 5 puncte de trecere a frontierei (Criva-Mamalâga, Larga-Kelmenți, Briceni-Rossoșani, Palanca-Maiaki-Udobnoe, Giurgiulești-Reni).</p> <p>În temeiul noului Acord privind controlul comun din 06.10.2016 urmează a fi reîncheiate 6 Protocoale pentru cele 6 puncte de trecere cu control comun funcțional (inițiat în baza Acordului din 1997) și 2 Protocoale noi pentru punctele de trecere Novosavițcoe- Cuciurgan (calea ferată) și Goianul Nou-Platonovo (auto).</p> <p>La data de 22.03.23 părțile au semnat, Protocolul cu privire la organizarea controlului comun în punctul comun de trecere pentru trafic feroviar „Basarabeasca-Serpniovo-1” pe teritoriul Republicii Moldova, precum și normele tehnice de organizare a controlului comun.</p>

						La 09 februarie 2023, a fost semnat Acordul între ambele state privind controlul coordonat pe teritoriul României, în punctul de trecere al frontierei de stat Leușeni - Albița, pe sensul de intrare în România.
Introducerea mecanismului de schimb de informații vamale prealabile cu UE, în vederea facilitării procedurilor de import/export la frontiera externă a UE cu Republica Moldova	69. Dezvoltarea cadrului normativ bilateral	2014	MF SV MAEIE	Reducerea timpului pentru procedurile de import și export la punctele de trecere a frontierei, prevenirea fraudelor vamale	Reducerea timpului pentru procedurile de import și export. Sporirea securității la frontieră	Nerealizată
Supralărgirea unor drumuri de acces la export pentru a se egala la numărul de benzi la export în Zona de Control Vamal (ZCV) în cadrul punctelor de trecere a frontierei	70. Supralărgirea drumului de acces la punctul de trecere a frontierei Leușeni de la 1 la 3 benzi Instalarea sistemului de scanare staționar	2015	SV Poliția de Frontieră MIDR	Reducerea timpului de așteptare a camioanelor pe drumul de acces, facilitând sosirea mai rapidă a produselor pe piață Lanțul de aprovizionare pentru export mai previzibil	Reducerea timpului de așteptare pe drumul de acces de la 3,8-4,0 ore la aproximativ 20-30 minute Maximum 1 oră de așteptare în orele de vârf Regularea în comun a ambuteiajelor pe drumul de acces între punctele de trecere a frontierei	Parțial realizată În vederea facilitării comerțului transfrontalier cu suportul UE se implementează Programul operațional comun România–Republica Moldova 2014-2020, dedicat reconstrucției punctelor de trecere la frontiera moldo-română. Suma totală a proiectului constituie 10 000 000 euro, din care 6 428 000,00 euro (64,28% din costul proiectului) constituie grant. Republicii Moldova va beneficia de 3 214 000 euro (50% din grant), iar Agenția Națională de Administrare Fiscală din România – de 3 214 000 euro (50% din grant). În context, au fost realizate lucrări de reabilitare și modernizare a punctului vamal Giurgiulești, iar lucrările de reabilitare și modernizare a punctului vamal Leușeni sunt în proces de realizare fiind executate în proporție de 90%, contractul de executare a lucrărilor s-a extins până la 31.05.2023. Cu privire la punctul vamal Sculeni, lucrările de reabilitare și modernizare constituie circa 10%, termenul de executare a lucrărilor este 28 iunie 2023.

						Totodată, pe parcursul anului 2020 au fost create zone de control vamal, pe perimetru frontierei moldo-române, fiind finalizate lucrările de construcție la Zonele de control vamal (ZCV) Sculeni și Costești respectiv ZCV Giurgiulești.
Crearea unui post vamal intern corespunzător la Chișinău	71. Renunțarea la cele 5 posturi vamale interne din centrul orașului și construcția unui post vamal intern corespunzător	2015	SV	Postul vamal intern corespunzător la periferia Chișinăului, în apropierea altor moduri de transport, fiind capabil să proceseze și să gestioneze volumele de trafic existente și de perspectivă	Procedurile de import și export mai rapide, oferind lanțuri de aprovizionare pentru export mai previzibile; activitate 24 ore/7 zile pe săptămână	Realizată parțial Elaborarea și expedierea demersului cu privire la solicitarea finanțării studiului de fezabilitate aferente proiectului de construire a Terminalului Intern de Mărfuri la Chișinău (TIM) către BEI și BERD. În context, la data de 07.11.2022 a avut loc ședința Grupului de lucru interinstituțional privind realizarea studiului de prefzabilitate pentru implementarea TIM cu participarea reprezentanților BEI, BERD, Delegația UE în RM, SV, MF, MIDR, CF, MDED. În context, s-a aplicat la EPIC pentru a primi asistență în dezvoltarea și implementarea proiectului.
Modernizarea și extinderea punctelor de trecere a frontierei	72. Punctul de trecere a frontierei Palanca. Alocarea unui teren de 1 ha pentru amplasarea clădirii administrative, zonei secundare de inspecție, încăperii pentru instalarea sistemului ASYCUDA, tunelului de scanare cu raze-x, cântarului pentru determinarea masei pe axă a camioanelor, instalarea iluminatului de securitate în zona de lucru și amenajarea accesului cu 3 benzi	2015	SV MIDR	Punctul de trecere a frontierei Palanca modernizat	Trecerea mai rapidă și mai sigură prin punctul de trecere a frontierei la Palanca modernizat	Realizată Proiect finanțat de UE a fost implementat cu succes la frontiera moldo-ucraineana și care s-a finalizat cu construcția conform standardelor internaționale a Punctului de trecere a frontierei Palanca. Cu o investiție de 4,5 milioane de euro din partea Uniunii Europene și 1,68 milioane de euro din partea Guvernul Republicii Moldova. În cadrul acestuia este efectuat controlul comun de autoritățile de frontieră din Republica Moldova și Ucraina din 28 decembrie 2018.
	73. Punctul de trecere a frontierei Unguri. Actualizarea studiului de fezabilitate și elaborarea proiectului punctului de	2018	SV	Punctul de trecere a frontierei Unguri construit	Trecerea mai rapidă și mai sigură a camioanelor prin punctul de trecere a frontierei Unguri construit	Nerealizată

	<p>trecere a frontierei și a drumurilor de acces Construcția punctului de trecere a frontierei și a drumului de acces Atragerea cooperării părții ucrainene referitor la modernizările similare în partea ucraineană în zona adiacentă podului Unguri</p>					
	<p>74. Reconstrucția punctelor de trecere a frontierei de stat în conformitate cu cerințele art.36 din Legea nr.215 din 4 noiembrie 2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova și anexa nr.4 la Hotărîrea Guvernului nr.926 din 12 decembrie 2012 "Pentru implementarea Legii nr.215 din 4 noiembrie 2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova"</p>	2014	SV	<p>Facilitarea trecerii frontierei de stat prin conformarea punctelor de trecere a frontierei la cerințele Hotărîrii Guvernului nr.926 din 12 decembrie 2012</p>	<p>Punctele de trecere a frontierei amenajate în conformitate cu normele în vigoare</p>	<p>Realizată parțial În vederea facilitării comerțului transfrontalier cu suportul UE se implementează Programul operațional comun România–Republica Moldova 2014-2020, dedicat reconstrucției punctelor de trecere la frontiera moldo-română. Suma totală a proiectului constituie 10 000 000 euro, din care 6 428 000,00 euro (64,28% din costul proiectului) constituie grant. Republicii Moldova va beneficia de 3 214 000 euro (50% din grant), iar Agenția Națională de Administrare Fiscală din România – de 3 214 000 euro (50% din grant). În context, au fost realizate lucrări de reabilitare și modernizare a punctului vamal Giurgiulești, iar lucrările de reabilitare și modernizare a punctului vamal Leușeni sunt în proces de realizare fiind realizate în proporție de 90%, contractul de executare a lucrărilor s-a extins până la 31.05.2023. Cu privire la punctul vamal Sculeni, lucrările de reabilitare și modernizare constituie circa 10%, termenul de executare a lucrărilor este 28 iunie 2023. Punctul de trecere a frontierei Palanca a fost dezvoltat conform standardelor internaționale, cu o investiție de 4,5 milioane de euro din partea Uniunii Europene și 1,68 milioane de euro din partea Guvernul Republicii Moldova.</p>

Construcția Centrului Logistic Multimodal în Chișinău	75. Elaborarea studiului de fezabilitate și înaintarea propunerii de finanțare a construcției Centrului logistic multimodal prin parteneriatul public-privat	2015	MDED	Facilitarea comerțului prin diversificarea oportunităților operaționale	Studiul de fezabilitate finalizat și parteneriatul public-privat identificat	Nerealizată
	76. Construcția și operarea Centrului logistic multimodal din Chișinău de către sectorul privat	2018	MDED		Centru logistic multimodal din Chișinău construit și funcțional	Nerealizată
Construcția Centrului logistic multimodal în Aeroportul Internațional Mărculești	77. Identificarea parteneriatului public-privat și construcția și operarea Centrului logistic multimodal de către sectorul privat	2022	MDED		Centru logistic multimodal în Aeroportul Internațional Mărculești construit și funcțional	Nerealizată La moment a fost elaborată Concepția pentru dezvoltarea Aeroportului Internațional Mărculești pentru anii 2022-2025