CZU: 339.56(478:498):656.2:339.92

DINAMICA DEZVOLTĂRII RELAȚIILOR ROMÂNIA – MOLDOVA: PERSPECTIVE COMERCIALE ȘI INFRASTRUCTURA TRANSPORTULUI FEROVIAR

THE DYNAMICS OF ROMANIA–MOLDOVA RELATIONS: TRADE PERSPECTIVES AND RAILWAY TRANSPORT INFRASTRUCTURE

STANCU Florin
Universitatea de Stat din Moldova
ORCID: 0009-0003-0763-067
E-mail: stancu_florin2003@yahoo.com

Abstract. *The article examines the dynamics of Romania-Moldova relations, with a focus on trade opportunities and railway transport infrastructure. Emphasizing the importance of modernizing railway systems, the study highlights the role of rail transport in enhancing regional connectivity and supporting sustainable economic growth. Railway transport offers significant advantages, including cost efficiency, reduced environmental impact, and increased logistical capacity. The analysis underscores the necessity of upgrading railway infrastructure in both countries to facilitate trade, attract foreign investments, and strengthen regional cooperation. Furthermore, the article explores the challenges faced by the railway sectors in Romania and Moldova, such as outdated infrastructure and insufficient investments, and provides recommendations for aligning with European standards. The findings indicate that improved railway systems can contribute to deepening economic ties, reducing transportation costs, and fostering regional integration in the European context.*

Keywords: *Romania-Moldova relations, railway transport, trade infrastructure, regional cooperation, sustainable development, transport modernization, economic integration.*

Introducere. Promovarea transportului feroviar în dezvoltarea relațiilor comerciale regionale dintre Republica Moldova și România sunt susținute de mai multe motive cruciale, atât Republica Moldova, cât și România se confruntă cu nevoia de a moderniza și dezvolta infrastructura feroviară existentă pentru a permite un transport mai eficient și mai rapid al mărfurilor. Transportul feroviar este adesea mai economic și mai ecologic decât transportul rutier sau aerian. Promovarea transportului feroviar poate contribui la reducerea costurilor de transport și la diminuarea impactului negativ asupra mediului înconjurător. Prin facilitarea transportului feroviar, se poate îmbunătăți accesul la piețele respective și se pot deschide noi oportunități de afaceri pentru companiile din Republica Moldova și România. Dezvoltarea transportului feroviar poate consolida legăturile economice și politice dintre cele două țări și poate contribui la consolidarea cooperării regionale în Europa de Est. Aceasta poate fi deosebit de importantă în contextul evoluțiilor geopolitice și economice din regiune. Un sistem de transport feroviar bine dezvoltat poate atrage investiții străine directe în ambele țări.

Transportul feroviar (TF) este unul dintre elementele critice într-un sistem de transport durabil și un lanț de aprovizionare. Importanța TF este atribuită la trei factori critici:

- nivelul scăzut al costurilor externe face ca TF să fie o opțiune economică pentru clienții de transport de marfă;
- TF este ecologic. TF este cea mai ecologică metodă de transport terestru pentru mărfuri.

Emisiile mai mici de CO 2 și consumul de energie pe tonă-kilometru în comparație -cu transportul rutier sau transportul pe căile navigabile interioare au cel mai puțin impact distructiv asupra mediului;

- oferă o capacitate mai mare în cel mai scurt timp posibil și mai puțin trafic interurban, făcând căile ferate o modalitate preferată de transport de mărfuri în vrac, cum ar fi combustibili minerali solizi și deșeuri metalice [1, p.2].

Materiale și rezultate. Evoluția transportului feroviar începând cu 1550, fiind cunoscute 49 de etape importante dezvoltării transportului feroviar. *Tranzitul feroviar*, inclusiv tramvaiul, metroul ușor, tranzitul rapid și calea ferată regională, este o familie de moduri de transport cu o gamă largă de caracteristici de servicii, operaționale și de cost. În consecință, aceste moduri pot fi utilizate eficient pentru diferite condiții. Ca rezultat al numeroaselor inovații tehnologice și operaționale ale sistemelor feroviare din ultimele două decenii, tranzitul feroviar poate fi extrem de automatizat, fiabil și confortabil și poate funcționa cu o intervenție minimă a mediului [2, p.1].

Conform Autorității Feroviare Române AFER, transportul feroviar este o deplasare de persoane și de bunuri, realizată cu vehicule feroviare de către operatori de transport pe infrastructura feroviară; transportul feroviar poate fi public sau în interes propriu [3]. *Elementele de bază ale sistemului feroviar* sunt structura căii, locomotivele, materialul rulant, terminalele și sistemul de control. Esența sistemului feroviar este „roata de oțel pe șina de oțel", implicând atât rezistență scăzută la rulare, cât și transport ghidat. Cu o suprafață durabilă, plană, este posibil să tragi o mașină sau, mai bine, un „tren de mașini" (așa cum a fost formulat inițial conceptul de tren) cu o cheltuială minimă de energie, maximizând astfel sarcina trasă pentru o sursă dată de putere [4, p.3]. *Fără o infrastructură și servicii de transport de marfă fiabile și la prețuri competitive*, care să se conecteze la pieţele internaționale, națiunile au puține speranțe de a-și comercializa mărfurile în condițiile cele mai avantajoase. Dacă nu pot transporta produse pe pieţele interne, creșterea PIB-ului va fi dificilă, dacă nu imposibilă. Sunt necesare infrastructură și servicii de transport adecvate pentru a funcționa atât pieţele internaționale, cât și cele interne. Atunci când infrastructura este absentă sau degradată, aceasta nu-și mai îndeplinește funcțiile de conexiune, iar economia are de suferit. Pe măsură ce tranzacțiile și mișcările esențiale sunt întârziate sau perturbate, costurile de transport cresc, indivizii pierd timp în naveta neremunerată, iar firmele trebuie să lupte mai mult pentru a concura. Pentru a restabili conexiunile, trebuie construită infrastructură nouă și infrastructura existentă restaurată sau îmbunătățită. Infrastructura de transport este scumpă. Investițiile uriașe necesare pentru construirea de căi ferate trebuie bine planificate. Dacă este întreținută în mod regulat, infrastructura de transport poate fi durabilă. Dar fără întreținere, aceste bunuri valoroase se pot deteriora în câțiva ani [5, p.2]. La 15 decembrie, Parlamentul European a aprobat o propunere a Comisiei de creare a *Anului European al Feroviarului 2021 pentru a promova un mijloc de transport ecologic și sigur*. Transporturile reprezintă 25% din emisiile de gaze cu efect de seră. Transportul feroviar este însă responsabil pentru doar 0,4% din aceste emisii în UE. În mare măsură electrificată astăzi, este singurul mijloc de transport care și-a redus emisiile din 1990; aceasta îl face unul dintre vârfurile de lance ale turismului durabil. Rata accidentelor este de asemenea foarte scăzută; este de fapt cea mai sigură formă de transport terestru [6]. *Publicitatea transportului feroviar și a tramvaiului* sunt noduri cheie de transport în toată Marea Britanie, iar publicitatea pentru trenuri pe trasee este foarte importantă pentru călători, oferind posibilitatea de a ajunge la publicul țintă atunci când se confruntă timpul de ședere în rutina zilnică, indiferent dacă este vorba despre călătorii săptămânale sau de weekend. Publicitatea în gară și în stațiile de tramvai oferă marketerilor oportunitatea de a viza un public greu de atins, într-o perioadă în care așteaptă și

sunt cei mai receptivi la mesajele de promovare. Publicul feroviar și al tramvaiului are cu 30% mai multe șanse de a face o achiziție online dacă vede publicitate pentru transportul cu trenul, campania medie de publicitate feroviară ajungând la 5,5 milioane de adulți pe lună [7]. *Relații comerciale* înseamnă desfășurarea activității unei entități comerciale și termenii și condițiile prin care se tranzacționează afacerile cu un vânzător, furnizor, subcontractant sau altă entitate comercială [8]. *Raționamente cheie pentru relațiile comerciale*: strategia comercială; capacitate comercială; management de marketing și aprovizionare; abordarea contractuală; gestionarea contractelor; ciclul de viață al contractului; tranziție și încetare [9, p.14]. *Transportul feroviar internațional eficient* depinde parțial de nivelul ridicat de interoperabilitate între căile ferate. Interoperabilitatea căilor ferate este însă un concept foarte larg și implementarea lui necesită cooperarea multor entități, bugete mari și o perioadă lungă de timp, este foarte important ca țările implicate să definească cât mai precis nivelul de interoperabilitate pe care intenționează să-l atingă, cel mai probabil într-o abordare graduală. Un avantaj major al sistemului de transport feroviar este că vehiculele feroviare sunt deplasate pe roți care rulează pe o șină rigidă care, datorită rezistenței la frecare mai scăzute, necesită mult mai puțină energie pe tonă-km deplasată decât transportul rutier. Totodată, faptul că calea ferată este singurul mod de transport ghidat induce un mod mai complex de organizare a procesului de transport, comparativ cu transportul rutier, aerian sau maritim [10, p.17]. Țările modelează *mediul comerțului internațional* nu numai prin tarife și reglementări, ci și prin furnizarea de infrastructură care facilitează transportul mărfurilor peste granițele naționale. Diverse studii empirice sugerează că oferta de infrastructură legată de comerț diferă substanțial între țări și că infrastructura joacă un rol vital în determinarea costurilor de transport și a comerțului internațional [11].

Transportul este important pentru a permite unei țări să participe efectiv la procesul de globalizare. Cooperarea regională în sectorul transporturilor se ocupă de identificarea constrângerilor, măsuri de sporire a eficienței, opțiuni de finanțare și întreținere a infrastructurii. *Cooperarea regională în acest sector necesită politici bine integrate* și îndeplinirea a trei obiective principale:

(a) Identificarea principalelor constrângeri în domeniile legate de transport care împiedică creșterea comerțului regional;

(b) Identificarea măsurilor care pot fi luate pentru a spori eficiența sectorului;

(c) Examinarea opțiunilor de finanțare a construcției și întreținerea ulterioară a proiectelor de infrastructură [12; p.65].

Stabilirea unor obiective clare pentru regiunile prin care trece un coridor este importantă pentru a alinia eforturile, a mobiliza resursele și a maximiza impactul pozitiv al dezvoltării coridorului în fiecare dintre țările participante. Este necesar *să se definească viziunea și obiectivele regionale*, cum ar fi creșterea comerțului, crearea de locuri de muncă, conectivitate îmbunătățită sau integrare regională îmbunătățită, astfel încât toate părțile interesate să poată lucra în mod colectiv pentru un scop comun. Această viziune comună promovează (a) planificarea strategică și alocarea eficientă a resurselor, (b) colaborarea între diverși actori, inclusiv entitățile guvernamentale, comunitățile locale, întreprinderile și organizațiile de dezvoltare, promovând sinergia și coordonarea în eforturile de dezvoltare regională și (c) o organizație structurată și cadru cuantificabil de monitorizare și evaluare [13, p.30].

În Europa, investițiile în infrastructura de transport au fost un bastion al politicii de investiții a UE de la începutul anilor 1990. De la semnarea Tratatului de la Maastricht în 1993, Rețeaua

Transeuropeană de Transport (TEN-T) a fost instrumentul politicii de infrastructură în Europa și un instrument important pentru realizarea coeziunii și creșterii regiunilor europene.

Conform planului actual 2014-2020, proiectele de infrastructură de transport sunt împărțite într-o rețea de bază și o rețea cuprinzătoare, în funcție de prioritatea lor, proiectele prioritare fiind de obicei cu implementare îndelungată, cu costuri ridicate și transfrontaliere. Rețeaua centrală este prevăzută a fi finalizată până în 2030, a doua până în 2050 [14].

România a fost prima țară care a recunoscut autonomia Moldovei pe 27 august 1991. Stabilirea relațiilor diplomatice au avut loc simultan, ambasada României din Chișinău devenind prima misiune diplomatică deschisă în Moldova.

Comerțul internațional depinde în mare măsură de coridoarele comerciale specializate care cuprind modalități de transport terestru, maritim și aerian. Eficacitatea acestor coridoare este un determinant crucial care influențează atât cheltuielile comerciale și de transport, cât și expansiunea economică. Prin urmare, este imperativ să evaluăm și să îmbunătățim eficiența acestor rute pentru a detecta și rezolva punctele de congestie.

Republica Moldova a asistat la o creștere economică substanțială începând cu anul 2000, în principal ca rezultat al unei politici orientate spre comerț. Coridoarele comerciale, care sunt cruciale pentru economia națională, necesită îmbunătățiri continue pentru a scădea cheltuielile de comerț și pentru a debloca oportunități neexploatate de creștere economică.

Transportul feroviar este un element esențial în aceste rute de afaceri. Deși nu are acces direct la mare, Moldova joacă un rol vital în facilitarea rutelor de transport care se conectează la porturi regionale importante, inclusiv Odesa, Cernomorsk și Constanța. Cu toate acestea, sistemul de transport feroviar din Moldova se confruntă cu obstacole, cum ar fi infrastructura inadecvată și întreruperile frecvente, care au un impact negativ asupra eficacității sale.

Prezența întârzierilor la graniță și deficiențele infrastructurii în transportul feroviar conduc la creșterea costurilor de transport și la scăderea fiabilității coridoarelor de afaceri. În plus, starea actuală a infrastructurii feroviare limitează în mod semnificativ eficacitatea acestui mod de transport, reducând astfel competitivitatea sa în comparație cu alte moduri.

Pentru a rezuma, îmbunătățirea coridoarelor economice, în special a infrastructurii feroviare, este vitală pentru promovarea comerțului regional între Moldova și România. Îmbunătățirea eficienței și fiabilității transportului feroviar este crucială pentru promovarea expansiunii economice și pentru reducerea cheltuielilor pentru comercianți.

Politica în domeniul transporturilor oferă o imagine cuprinzătoare asupra politicilor UE în domeniul transporturilor, evidențiind provocările, realizările, și perspectivele acestui sector vital. Analiza detaliată subliniază următoarele aspecte cheie, specificate în tabelul 1.

Tabelul 1. Analiza politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor feroviare

Avantaje	Dezavantaje
• Inițiativele UE vizează reducerea semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră și îmbunătățirea eficienței prin tehnologii inovative. • Programele de finanțare ale UE, cum ar fi Mecanismul pentru Interconectarea Europei, stimulează dezvoltarea infrastructurilor și adoptarea tehnologiilor noi.	• Sectorul transporturilor rămâne în mare parte dependent de petrol, ceea ce îngreunează tranziția rapidă către surse de energie mai curate. • Diversele cerințe și interese ale statelor membre pot complica uniformizarea și implementarea eficientă a politicilor la nivelul întregii UE.

Oportunități	Riscuri
• Digitalizarea și automatizarea transporturilor oferă posibilități semnificative pentru îmbunătățirea siguranței și eficienței. • Orientarea către transporturi mai curate și eficiente energetic, cum ar fi mobilitatea electrică și combustibilii alternativi, deschide noi posibilități de inovare și dezvoltare.	• Inacțiunea sau întârzierea implementării măsurilor sustenabile poate avea consecințe grave asupra mediului. • Transformările tehnologice rapide pot duce la provocări în ceea ce privește condițiile de muncă și nevoia de recalificare în sector.

Sursa: Realizat de autor în baza politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor feroviare [15]

Autorul consideră *decarbonizarea și digitalizarea transporturilor* ca fiind esențiale pentru modernizarea transporturilor, subliniind beneficiile în ceea ce privește eficiența și reducerea emisiilor. Finanțarea UE, este considerată un catalizator crucial pentru implementarea inovațiilor și proiectelor sustenabile în transporturi.

Recunoscută ca o provocare majoră, dependența de combustibili fosili, autorul sugerează nevoia unei tranziții rapide spre alternative mai curate. Autorul consideră că tehnologiile emergente sunt oportunități importante de a îmbunătăți siguranța și eficiența. De asemenea fiind necesar accentul pe sustenabilitate, prin importanța acesteia pentru viitorul transporturilor și pentru îndeplinirea obiectivelor climatice.

Autorul recunoaște impactul transformărilor sectorului asupra forței de muncă și necesitatea adaptării sociale. Această sinteză referitoare la tabelul 1 oferă o viziune generală asupra percepției autorului referitor la diverse aspecte ale politicii UE în domeniul transporturilor. De asemenea autorul consideră că politicile UE în domeniul transporturilor se confruntă cu provocări semnificative, dar oferă și oportunități remarcabile pentru inovare și sustenabilitate. Implementarea eficientă a acestor politici va juca un rol crucial în modelarea viitorului transporturilor în Europa.

Politica UE în domeniul transportului feroviar urmărește dezvoltarea unei rețele europene unitare, sigure și durabile. Aceasta include provocări precum fragmentarea sistemelor naționale și eficiența scăzută în transportul de marfă. Patru pachete legislative vizează liberalizarea pieței feroviare și interoperabilitatea sistemelor naționale. Parte a Pactului Verde European, strategia pentru mobilitate sustenabilă și inteligentă accentuează rolul crucial al transportului feroviar în atingerea obiectivelor de sustenabilitate.

Transportul feroviar joacă un rol esențial în economia națională, cu un accent pe oferirea de servicii de calitate și accesibile pentru transportul de pasageri, precum și pe susținerea comerțului intern și internațional. Reforma majoră începută în 2017 se concentrează pe restructurarea "Calea Ferată din Moldova" (CFM), urmărind crearea unui sistem feroviar eficient și competitiv la standarde europene. Aceasta include renovarea materialului rulant și îmbunătățirea infrastructurii. Planificarea includerea subvenționării transportului de pasageri și a infrastructurii feroviare, și armonizarea cu standardele UE, este vitală.

Analiza provocărilor sectorului transportului și infrastructurii drumurilor evidențiază mai multe aspecte critice:

1. Atât în domeniul drumurilor, cât și în transportul naval, există lacune legislative care necesită adaptarea la standardele UE și internaționale.

2. Subfinanțarea dezvoltării drumurilor și transportului de pasageri pe calea ferată nu ține pasul cu necesitățile de reparație și întreținere.
3. Lipsesc atât un Birou de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, cât și o Autoritate responsabilă pentru siguranța feroviară.
4. Starea infrastructurii feroviare afectează eficiența și viteza circulației.
5. Există deficiențe în respectarea legislației, exacerbate de lipsa personalului calificat și dotarea logistică adecvată.

Aceste provocări subliniază nevoia urgentă de reformă și investiții pentru a îmbunătăți eficiența și siguranța în sectorul transporturilor.

Analiza priorităților fundamentale în sectorul transportului feroviar și infrastructurii drumurilor evidențiază următoarele aspecte esențiale:

1. Dezvoltarea transportului feroviar, este o prioritate cheie, subliniind importanța sectorului feroviar pentru infrastructura națională.
2. Subvenționarea mentenanței și transportului de pasageri, indică necesitatea sprijinului financiar continuu pentru menținerea și îmbunătățirea serviciilor feroviare.
3. Proiecte de construcție și reabilitare, finalizarea liniei feroviare Cahul - Giurgiulești și reabilitarea infrastructurii existente sunt esențiale pentru îmbunătățirea eficienței și acoperirii rețelei feroviare.
4. Achiziționarea de echipamente, investiția în echipamente pentru întreținerea infrastructurii subliniază angajamentul pentru menținerea și îmbunătățirea calității rețelei.
5. Crearea autorității feroviare accentuează importanța siguranței și reglementării în sectorul feroviar.

Provocările sectorului transportului și infrastructurii drumurilor, așa cum sunt descrise în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 (România), includ nevoia de modernizare și de aliniere la standardele europene. Se confruntă cu infrastructura învechită, lipsa investițiilor consistente și necesitatea îmbunătățirii eficienței operaționale. De asemenea, sunt evidențiate probleme legate de conectivitatea slabă, atât la nivel intern cât și internațional, și necesitatea integrării tehnologiilor noi. Aceste provocări subliniază importanța investițiilor strategice și a unei planificări atente pentru a îmbunătăți performanța și sustenabilitatea transportului și infrastructurii drumurilor în România.

Prioritățile fundamentale în sectorul transportului feroviar și infrastructurii drumurilor din România, așa cum sunt prezentate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 (România), se concentrează pe modernizarea și extinderea infrastructurii pentru a îmbunătăți eficiența, siguranța și sustenabilitatea transportului. Accentul este pus pe alinierea la standardele europene, integrarea noilor tehnologii, îmbunătățirea conectivității și accesibilității, precum și pe creșterea capacității de transport de marfă și pasageri. Se urmărește, de asemenea, optimizarea fluxurilor de trafic și reducerea impactului asupra mediului. Aceste priorități reflectă o viziune strategică pentru un sistem de transport feroviar modern și eficient.

Banca Europeană de Investiții (BEI), prin direcția sa specializată BEI Global, a semnat un acord de împrumut de 41,2 milioane de euro cu Guvernul Republicii Moldova pentru reabilitarea infrastructurii feroviare [16]. Acest împrumut este însoțit de un grant UE de 12 milioane de euro. Proiectul vizează reabilitarea a 128 km din coridorul feroviar nord-sud al Moldovei, care este esențial pentru conectivitatea cu Ucraina și Europa. Acest coridor facilitează comerțul și circulația, având o importanță crescută în contextul inițiativei Culoarele de Solidaritate a UE. Proiectul va reduce aglomerația rutieră, va consolida sustenabilitatea mediului și se aliniază la obiectivele

strategiei UE „Global Gateway”. Reabilitarea coridorului va îmbunătăți conectivitatea internă și externă a Moldovei, va favoriza stabilitatea regională și va spori reziliența economică. Proiectul va fi implementat de Calea Ferată din Moldova și va include înlocuirea a 50 de macazuri. Va fluidiza traficul prin transferul transportului de mărfuri de la camioane la trenuri, promovând o logistică mai verde și mai eficientă. Ministrul Finanțelor al Republicii Moldova, Petru Rotaru, a subliniat beneficiile proiectului pentru economia și infrastructura țării. Vicepreședintele BEI, Teresa Czerwińska, a remarcat importanța investiției pentru consolidarea rețelei feroviare din Moldova și pentru integrarea țării în piața UE. Ambasadorul UE în Moldova, Jānis Mažeiks, a evidențiat impactul investiției asupra conectivității și rezilienței infrastructurii. BEI Global, parte a Grupului BEI, se concentrează pe finanțarea dezvoltării în afara UE și a direcționat peste 1,19 miliarde de euro în 33 de proiecte în Moldova din 2007. În 2023, BEI a acordat un împrumut corporativ de 30 de milioane de euro Premier Energy Distribution pentru îmbunătățirea rețelei de energie electrică din Moldova. Această strategie a UE vizează investiții pentru conectivitate inteligentă, curată și sigură în sectoarele digital, energie și transporturi și urmărește mobilizarea a 300 de miliarde EUR în investiții între 2021 și 2027. Inițiativa *Culoarele de Solidaritate UE-Ucraina* a fost dezvoltată ca răspuns la criza ucraineană și blocajul porturilor la Marea Neagră. Vizează facilitarea exporturilor agricole ale Ucrainei și comerțului bilateral cu UE prin rute logistice alternative, inclusiv prin Moldova.

Relația dintre România și Moldova este profundă și multidimensională, având la bază conexiuni istorice, culturale, lingvistice și educaționale, cu un accent deosebit pe integrarea Moldovei în Uniunea Europeană. Comerțul bilateral dintre România și Moldova este viguros, cu un excedent comercial în favoarea României și o creștere economică semnificativă a Moldovei, influențată de politici orientate spre comerț. Transportul feroviar joacă un rol esențial în susținerea acestui comerț. Cu toate acestea, infrastructura feroviară din Moldova se confruntă cu provocări majore, cum ar fi infrastructura inadecvată și întreruperi frecvente, afectând eficiența și fiabilitatea coridoarelor comerciale.

Transportul feroviar este o parte esențială a infrastructurii economice naționale și internaționale, permițând comerțul și integrarea în sistemul logistic global. În cazul unei accentuări mai mari a eficienței și durabilității transportului, rețelele feroviare reprezintă o opțiune mai ecologică în comparație cu utilizarea autostrăzilor sau a căilor aeriene.

Infrastructura feroviară din România a fost într-o stare de relativă stabilitate în perioada 2011-2022, lungimea totală a variat nesemnificativ într-un interval de 10.774 și 10.778 de kilometri. Ea dă dovadă lipsei unor investiții substanțiale pentru extinderea rețelei feroviare sau restructurare în comparație cu alte țări europene care și-au modernizat sau optimizat infrastructura feroviară. În ciuda acestei stagnări, România deține în continuare poziția de țară cu o mare rețea feroviară în Europa Centrală și de Est; este depășit de țările din Europa de Vest atât în ceea ce privește amploarea cât și calitatea infrastructurii.

Comparând situația României cu cea a altor țări europene, observăm că Germania, cu aproximativ 38.800 de kilometri de cale ferată, deține una dintre cele mai mari și stabile rețele feroviare din Europa. În același timp, Franța, cu o rețea inițială de peste 30.000 de kilometri în 2011, a înregistrat o scădere constantă a lungimii acesteia până la aproximativ 28.500 de kilometri în 2022. Această reducere reflectă fie o reconfigurare a rețelei, fie o eliminare a unor rute mai puțin profitabile sau utilizate, indicând o strategie orientată spre eficientizarea transportului feroviar.

România, în comparație cu aceste țări, se situează într-o poziție intermediară, având o rețea feroviară mai extinsă decât statele vecine precum Bulgaria, care are aproximativ 4.000 de kilometri

de cale ferată, sau Ungaria, cu aproximativ 7.500 de kilometri. Această situație sugerează un potențial mai mare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în România, mai ales în contextul creșterii nevoilor de transport intern și internațional. Cu toate acestea, în ciuda acestui avantaj relativ, România nu a înregistrat nici creșteri, nici scăderi semnificative ale lungimii rețelei sale, ceea ce denotă o strategie de menținere a status quo-ului, în locul unei direcții de modernizare și extindere, similară cu alte țări.

Stabilitatea infrastructurii feroviare a României, pe fondul unei lipse de dezvoltare semnificativă, sugerează fie o insuficiență a resurselor pentru investiții în modernizare, fie o orientare strategică care a prioritizat alte domenii ale infrastructurii. În contextul european, unde țările din vestul continentului investesc masiv în îmbunătățirea rețelelor feroviare, România rămâne în urmă din punct de vedere al dezvoltării și modernizării. În mod paradoxal, această stagnare poate fi interpretată fie ca o stabilitate, fie ca o inabilitate de a avansa în direcția unei infrastructuri competitive și moderne.

Astfel, situația României se distinge prin conservarea unei infrastructuri feroviare medii, dar insuficient dezvoltată în raport cu potențialul său. În lipsa unor intervenții majore, România riscă să rămână în urma țărilor vest-europene, care continuă să-și modernizeze rețelele de transport feroviar pentru a face față cerințelor economice și ecologice în creștere. În concluzie, deși România a reușit să își mențină rețeaua existentă, pentru a putea concura pe scena europeană a transportului, este necesară o schimbare de paradigmă, prin care să fie prioritizate investițiile în extinderea și modernizarea infrastructurii feroviare.

Comparativ, în Moldova situația este similară, existând doar o singură întreprindere feroviară activă. În contextul european, acest fapt sugerează că Moldova, asemenea României, nu a reușit să atragă noi investiții sau să dezvolte o piață competitivă în sectorul feroviar. Aceste constatări indică o problemă mai largă la nivelul infrastructurii și al politicilor publice care vizează dezvoltarea transportului feroviar. Absența unei concurențe reale în acest domeniu poate avea implicații negative asupra calității serviciilor oferite, prețurilor și, în cele din urmă, asupra atractivității transportului feroviar pentru utilizatori.

Transportul feroviar reprezintă unul dintre pilonii principali în susținerea dezvoltării relațiilor comerciale dintre Republica Moldova și România, având un impact profund asupra conectivității și schimburilor economice între cele două țări. Importanța acestui mijloc de transport nu se limitează doar la aspectele economice, ci include și implicații semnificative pentru protecția mediului, eficiența logistică și integrarea regională. În urma analizei din acest referat, pot fi formulate câteva concluzii majore care subliniază rolul crucial al transportului feroviar în acest context.

În primul rând, promovarea transportului feroviar este esențială pentru asigurarea unei dezvoltări sustenabile a relațiilor comerciale dintre Republica Moldova și România. Modernizarea infrastructurii feroviare este vitală pentru îmbunătățirea eficienței transportului feroviar și pentru facilitarea conectivității transfrontaliere. Cooperarea regională între Republica Moldova și România în sectorul feroviar poate aduce beneficii considerabile ambelor țări, contribuind la o integrare economică mai profundă în contextul european.

În concluzie, dezvoltarea și promovarea transportului feroviar în relațiile comerciale regionale dintre Republica Moldova și România reprezintă o oportunitate strategică pentru ambele țări. Pe termen lung, beneficiile economice, ecologice și sociale ale unui sistem feroviar modernizat și eficient pot fi semnificative. Aceste beneficii includ creșterea volumului de schimburi comerciale, reducerea costurilor logistice, atragerea de investiții, protejarea mediului și consolidarea relațiilor de

cooperare între cele două țări. Astfel, transportul feroviar poate deveni un pilon esențial al dezvoltării regionale și al integrării economice în spațiul european, oferind soluții sustenabile și eficiente pentru viitor.

Resurse bibliografice:

1. Gholamizadeh Kamran, Zarei Esmaeil, Yazdi Mohammad. Railway Transport and Its Role in the Supply Chains: Overview, Concerns, and Future Direction. In: The Palgrave Handbook of Supply Chain Management, 2022. 28 pag.
2. Vuchic Vukan R., Day F. Brian, Stanger Richard M. Rail transit -characteristics, innovations, and trends. 18 pag.
3. Autoritatea Feroviară Română AFER http://www.afer.ro/documents/definitii-ro.html
4. Martland Carl D. Railroad transportation. In: Transportation engineering and planning, Vol. I, ©Encyclopedia of Life Support Systems (EOLSS), 9 pag.
5. Carruthers Robin. What prospects for transport infrastructure and impacts on growth in southern and eastern Mediterranean countries? MEDPRO Report No. 3/February 2013, 38 pag.
6. https://www.gmv.com/en/media/blog/intelligent-transportation-systems/2021-railway-transport-promotion-year
7. https://transportmedia.co.uk/railway-train-advertising/
8. https://www.lawinsider.com/dictionary/commercial-relations
9. A Short Guide to Commercial relationships https://www.nao.org.uk/wp-content/uploads/2017/12/A-Short-Guide-to-Commercial-relationships.pdf, p.14
10. Transport Division ESCAP. Enhancing interoperability for facilitation of international railway transport. Bangkok, 2018, 87 pag.
11. Lorz Oliver. Investiții în infrastructura de facilitare a comerțului: o analiză politico-economică. In: Jurnalul European de Economie Politică, Volumul 65, decembrie 2020 , 101928 https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0176268020300768
12. Chapter IV. Regional cooperation in transport. In: Meeting the Challenges in an Era of Globalization by Strengthening Regional Development Cooperation, p.65-84
13. Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. Washington, DC: World Bank, 2023, 70 pag.
14. Tendințe în infrastructura de transport și dezvoltare regională https://www.oecd-ilibrary.org/sites/512e786f-en/index.html?itemId=/content/component/512e786f-en#
15. https://what-europe-does-for-me.eu/data/pdf/focus/focus25_ro.pdf
16. https://www.eeas.europa.eu/delegations/moldova/bei-global-investe%C8%99te-412-de-milioane-de-euro-%C3%AEn-reabilitarea-infrastructurii-feroviare-din-moldova_ro