

NOTĂ ANALITICĂ
în baza statisticilor oficiale



INFRASTRUCTURA DE DRUMURI ÎN PROFIL TERITORIAL

CUPRINS

Preambul	4
Aspecte generale cu privire la infrastructura de drumuri disponibilă	5
Exploatarea drumurilor.....	9
Cheltuieli de întreținere a drumurilor.....	12
Concluzii și recomandări privind îmbunătățirea statisticilor teritoriale.....	18
ANEXA 1: Componenta zonelor și abrevieri utilizate	19
ANEXA 2: Date primare care au stat la baza calculelor operate în lucrare	20

LISTA FIGURILOR

Figura 1. Densitatea drumurilor publice pe raioane și media pe regiuni de dezvoltare, km/100 km ² , 2013	6
Figura 2. Distanța medie ponderată a populației pînă la oraș, pe raioane și media pe regiuni de dezvoltare, km, 2013	7
Figura 3. Relația dintre densitatea rețelelor de drumuri și dezvoltarea economică a regiunilor de dezvoltare, 2013.....	8
Figura 4. Volumul transportat de mărfuri și pasageri per 1 km de drumuri pe raioane, mii pasageri/tonă per km de drum, 2013	10
Figura 5. Volumul transportat de mărfuri și pasageri per 1 km de drumuri pe raioane, 2013.	11
Figura 6. Raportarea cheltuielilor din fondul gospodăriei drumurilor la cantitatea de drumuri (lungimea) pe raioane, mii lei per km de drum, 2013.	14
Figura 7. Raportarea cheltuielilor din fondul gospodăriei drumurilor la nivelul de exploatare a drumurilor pe raioane, mii lei per 1000 tone/pasageri, 2013.....	15
Figura 8. Raportarea nivelului de finanțare și cantitatea de mărfuri transportate, 2013.....	17

LISTA TABELELOR

TABELUL 1. Volumul transportat de mărfuri și pasageri per 1 km de drumuri pe regiuni de dezvoltare și mun. Bălți, 2013	9
TABELUL 2. Raportarea cheltuielilor din fondul gospodăriei drumurilor ^e la lungimea drumurilor și exploatarea acestora pe regiuni de dezvoltare și mun. Bălți, 2013.....	12

ABREVIERI ȘI SIMBOLURI

BNS	Biroul Național de Statistică
ÎS	Întreprindere de Stat
MTID	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor
RD	Regiune de dezvoltare
UAT	Unitate Administrativ-Teritorială

PREAMBUL

Discrepanțele regionale în sensul dezvoltării economice reprezintă o provocare în lumea modernă. Concentrarea neuniformă a capitalului economic generează inegalități majore a nivelului de trai între diferite teritorii.

Republica Moldova nu este o excepție în acest sens, înregistrând o concentrare enormă a potențialului economic în urbe mari (Chișinău, Bălți). De aici rezultă și discrepanțe majore în nivelul de trai între orașele mari și localitățile mai mici, dar și între localitățile urbane și cele rurale din cadrul regiunilor.

Politicile promovate în domeniul dezvoltării regionale a Republicii Moldova pornesc de la sesizarea disparităților locale, inter – și intra - regionale¹, stipulând diminuarea acestor disparități drept obiectiv al politicilor de dezvoltare regională a țării.

Printre obiectivele specifice ale Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională² este urmărită și dezvoltarea statisticilor regionale, precum și utilizarea indicatorilor statistici în monitorizarea și evaluarea dezvoltării regionale la diferite niveluri (regional și național, la nivel de proiecte, programe, strategii).

Această notă a fost elaborată în cadrul proiectului Proiectul Comun al Organizației Națiunilor Unite privind Consolidarea Sistemului Statistic Național al RM și cu suportul Guvernul României, care urmărește sporirea nivelului de înțelegere și utilizare a datelor statistice dezagregate la nivel de regiuni de dezvoltare, regiuni statistice și raioane. Lucrarea urmărește exemplificarea utilizării datelor statistice în identificarea disparităților regionale, este destinată factorilor de decizie și elaboratorilor de politici, în special a celor care activează în domeniul dezvoltării regionale.

În analiză se operează cu statisticile oferite de mai multe instituții de stat, precum Biroul Național de Statistică, Ministerul Finanțelor, Ministerul Economiei, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, ÎS Registru, ÎS Apele Moldovei și altele.

Harta drumurilor ale Republicii Moldova



Sursa: MTID

¹ Strategia națională de dezvoltare regională 2013-2015, aprobată prin HG RM nr. 685 din 04.09.2013.

² Idem.

Limitări în utilizarea datelor statistice

În cadrul analizei au apărut o serie de dificultăți, care se reflectă asupra complexității abordării și de care trebuie să ținem cont în utilizarea statisticilor, acestea ținând de:

- Lipsa dezagregărilor în plan regional pentru unii indicatori relevanți analizei;
- Discrepanța enormă în dotarea cu infrastructură între orașele mari și celelalte regiuni. Din această cauză pe unele diagrame lipsesc datele pentru municipiile Chișinău și Bălți pe motiv că valoarea indicatorilor este foarte detașată față de valorile pentru celelalte UAT, făcând imposibilă încadrarea acestora în aceeași diagramă;
- Tot din această cauză, în cazul calculelor bazate pe date dezagregate pe raion, mun. Bălți este scos din calculele aferente regiunii de dezvoltare (RD) Nord (deși administrativ municipiul este inclus în componența RD Nord) pentru a nu afecta comparațiile realizate cu celelalte RD.

ASPECTE GENERALE CU PRIVIRE LA INFRASTRUCTURA DE DRUMURI DISPONIBILĂ

Rețeaua de drumuri ale țării la moment constituie 9359 km, dintre care 8836,5 (sau 94,5%) drumuri cu îmbrăcăminte rigidă. Peste jumătate din lungimea totală a drumurilor (6016,2 km) constituie drumurile locale. Drumurile naționale, la rândul său, se împart în două categorii – drumuri magistrale, 6 în total, care asigură principalele legături rutiere internaționale, și drumuri republicane, care asigură legătura între orașe, municipii și alte centre economice, culturale, naturale etc.

Comparația infrastructurii de drumuri disponibile raportate la suprafața raioanelor indică disparități simțitoare în plan regional. Evident că centrele urbane mari dispun de cea mai densă rețea de drumuri, orașul Chișinău depășind la acest capitol mai mult decât de două ori restul regiunilor, urmînd mun. Bălți cu o densitate de 51 km drumuri la 100 km² (**Figura 1**).

În afara de municipii, în plan regional, densitatea rețelei de drumuri publice variază între 22 și 40 km per 100 km², regiunea de dezvoltare Nord dispunînd de o densitate de 34 km per 100 km², comparativ cu 31 în regiunea de dezvoltare Centru și 28 km per 100 km² în regiunea de dezvoltare Sud.

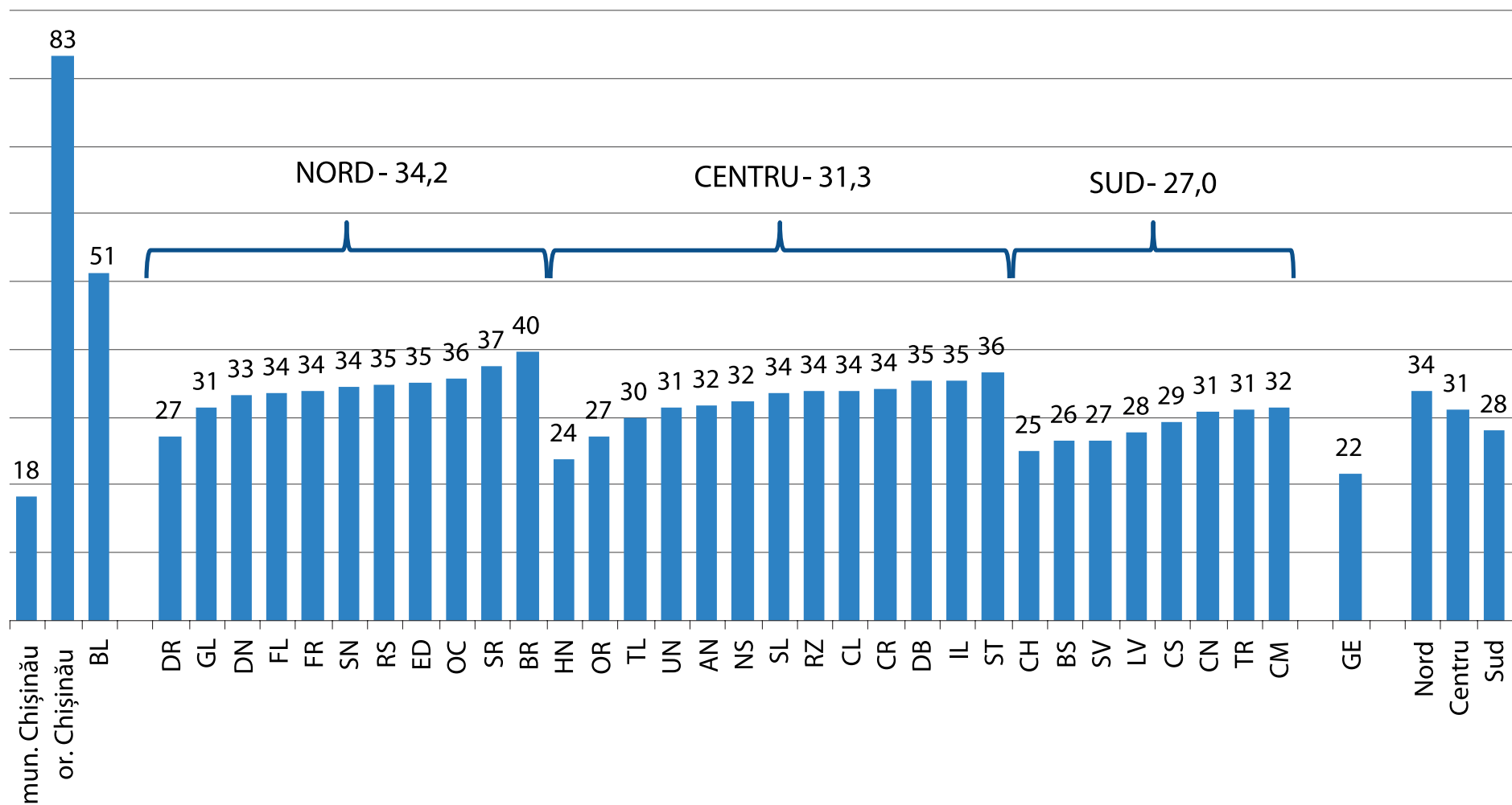
UTA Găgăuzia este unitatea administrativ-teritorială cu cea mai puțin densă rețea de drumuri publice – 22 km de drum per un km².

Municipiul Chișinău apare cu specificul său, avînd per total o densitate a rețelei foarte scăzută (18 km de drum per un km²), totodată orașul Chișinău înregistrînd densitatea maximă (83 km de drum per un km²).

O caracteristică și mai determinantă pentru rețeaua de drumuri decât suprafața teritorială este numărul de localități în cadrul raioanelor și dimensiunea

FIGURA 1.

Densitatea drumurilor publice pe raioane și media pe regiuni de dezvoltare, km/100 km², 2013



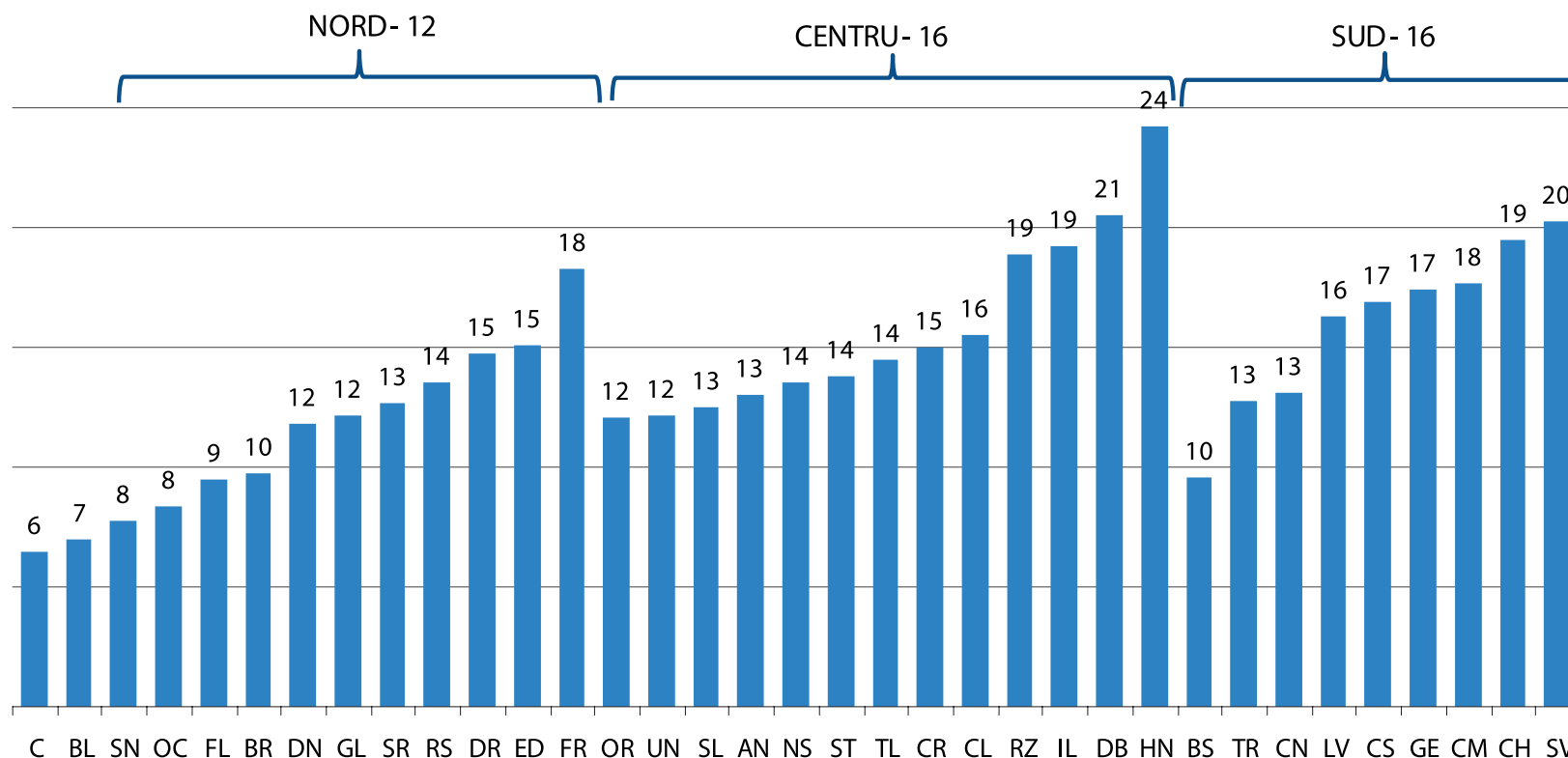
Sursa: Calculele autorilor în baza datelor BNS.

acestora. Corelarea statistică indică existența unei legături puternice între numărul și dimensiunea localităților și lungimea drumurilor în UAT. Raioanele țării cu cele mai multe localități în componența lor înregistrează și o lungime a drumurilor mai mare, iar în cazul raioanelor unde mărimea localităților este mai mare înregistrează deopotrivă o lungime mai mică a rețelei de drumuri. Un exemplu elocvent în acest sens ar fi UTA Găgăuzia, unitate cu cea mai mare suprafață (1916 km²) comparativ cu alte raioane ale țării, înregistrează cea mai mică cantitate de drumuri per km² de suprafață, totodată cel mai mic număr de localități per km² de suprafață (1,7) și cu cele mai mari ca și populație (5059 persoane în mediu per localitate).

Un alt factor care dictează cerințele față de infrastructura drumurilor este amplasarea comunităților, fiind necesare drumuri de acces către centrele urbane. În acest sens discrepanțele între UAT sînt și mai mari, decît în cazul lungimii drumurilor. În afară de municipii, diferențele în distanța medie ponderată a populației pînă la oraș³ variază între 8 km și 24 km, fiind de 12 km în regiunea de Nord și 16 km în cea de Sud și Centru (**Figura 2**).

În plus, chiar și în interiorul regiunilor de dezvoltare se atestă discrepanțe majore în distanțele pînă la orașe, fapt care implică abordări specifice pentru diferite raioane în cadrul regiunilor de dezvoltare.

FIGURA 2. Distanța medie ponderată a populației pînă la oraș, pe raioane și media pe regiuni de dezvoltare, km, 2013



Sursa: Indicele de Deprivare a Ariilor Mici, 2012.

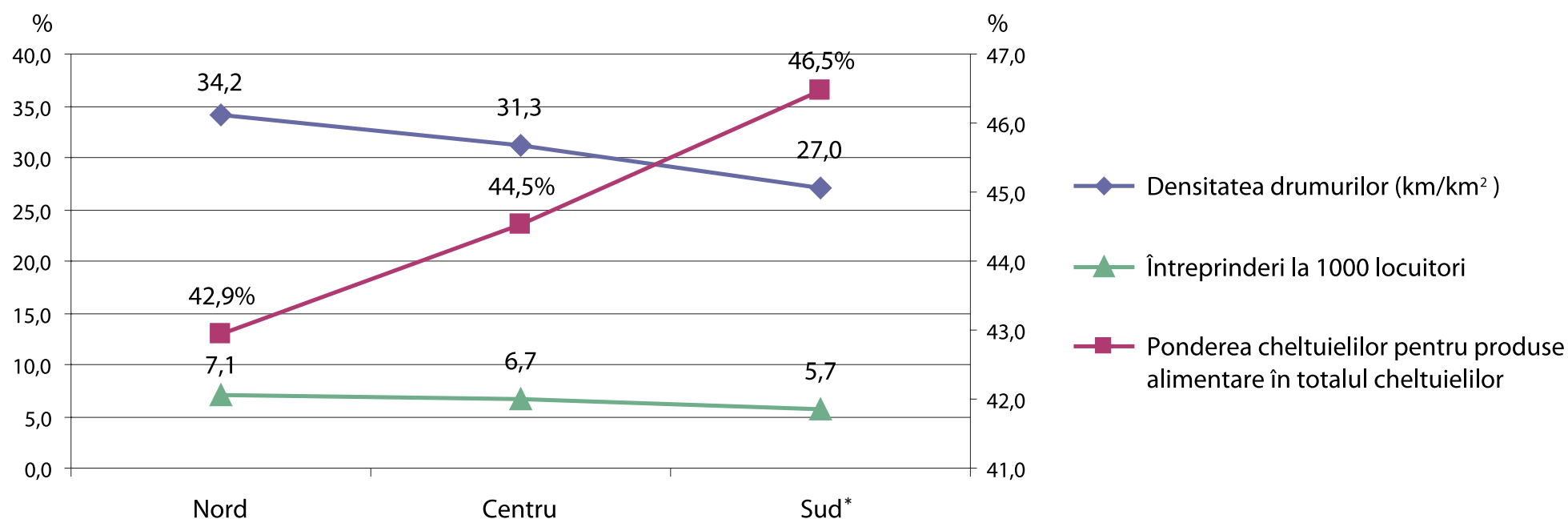
³ Exprimă distanța medie între localizarea a unui locuitor și cel mai apropiat oraș.

Or infrastructura de drumuri disponibilă este strâns legată de dezvoltarea economică a regiunilor și nivelul de trai al populației. Numărul și starea nesatisfăcătoare a drumurilor implică pentru gospodăriile casnice cheltuieli suplimentare pentru accesul la servicii sociale, de sănătate, administrative, precum și de activitate economică (ex. piața de desfacere). Mai jos sînt redată datele pe regiuni de dezvoltare care exprimă o relație evidentă între densitatea rețelei de drumuri și dezvoltarea economică a regiunilor, transpuse în nivelul de trai al populației (exprimat prin ponderea cheltuielilor pentru alimentare în cheltuielile totale ale gospodăriilor⁴) și activitatea de antreprenariat (exprimat prin numărul de agenți economici activi raportat la populație).

Vedem că regiunea Nord cu cea mai densă rețea de drumuri publice înregistrează cel mai mare număr de agenți economici (34,2 per 1000 locuitori) și cel mai mic procent al cheltuielilor pentru alimentare în totalul cheltuielilor gospodăriilor (42,9%) (**Figura 3**). Și, dimpotrivă, regiunea Sud cu cea mai puțin densă rețea de drumuri înregistrează cel mai mic număr de agenți economici și cea mai sporită pondere a cheltuielilor pentru alimentare (asociată cu nivel mai înalt al sărăciei).

În acest context, este absolut justificată plasarea obiectivului de modernizare a infrastructurii drumurilor în prioritățile de dezvoltare regională în toate cele trei regiuni, precum și declararea calității proaste a acestora la moment drept un punct slab.

FIGURA 3. Relația dintre densitatea rețelelor de drumuri și dezvoltarea economică a regiunilor de dezvoltare, 2013



Sursa: Calculele autorilor în baza datelor BNS.

* Include și UTA Găgăuzia.

⁴ Valoarea indicatorului este asociată cu nivelul de sărăcie.

EXPLOATAREA DRUMURILOR

Disparitățile regionale în ceea ce privește dezvoltarea și activitatea economică, infrastructura drumurilor disponibilă, trebuie puse în mare atenție în politicile de dezvoltare regională și națională. Specificul urbanizării RM implică, am văzut mai sus, discrepanțe mari între marile urbe și restul țării, fiind la fel unele majore între regiuni și raioane în cadrul acestora în ceea ce privește cantitatea de drumuri disponibile.

Nivelul de exploatare a drumurilor în municipiile Chișinău și Bălți este unul extrem de înalt, comparativ cu restul regiunilor de dezvoltare. Raportat la lungimea drumurilor disponibile, mun. Chișinău înregistrează peste 700 mii pasageri per km de drum, transportați pe parcursul anului 2013, ceea ce este de 3,5 ori mai mult față de mun. Bălți și de sute de ori mai mult decât în celelalte regiuni de dezvoltare (**Tabelul 1**). În ceea ce privește transportarea mărfurilor, discrepanțele sînt tot majore.

Dacă e să ne referim la regiuni, regiunea Centru este cea cu nivelul cel mai înalt de exploatare a drumurilor disponibile, fiind pe primul loc după cantitatea de pasageri transportați și pe locul 2 după cantitatea de mărfuri transportate.

Cu referire la regiuni și raioane, trebuie remarcate discrepanțele majore în exploatarea drumurilor, cît și specificul în transportare. În fiecare regiune se evidențiază cîteva raioane, care prin specificul de amplasare sînt centre de conexiune majore în transportul de pasageri. Raioanele Cahul și Orhei sînt liderii la nivel național (cu excepția municipiilor) în ceea ce privește volumul de pasageri transportat. În regiunea Nord un asemenea centru ar fi raionul Edineț (**Figura 4**).

În schimb, în transportarea de mărfuri situația este diferită, resimțindu-se impactul prezenței agenților economici mari. Astfel, liderul în transportarea de mărfuri este raionul Rezina (6,3 mii tone transportate per km), ceea ce se datorează în primul rînd amplasării unităților de producere a companiei Lafarge Cement în acest raion. Intensitate sporită de exploatare a drumurilor prin transport de mărfuri înregistrează în regiunea Centru raioanele Ialoveni, Nisporeni, Anenii Noi și Orhei. În regiunea Nord remarcăm în acest sens raioanele Soroca, Drochia, Edineț, Briceni, Sîngerei, Florești. Cît privește regiunea Sud, aceasta înregistrează un nivel foarte scăzut de transportare.

TABELUL 1. Volumul transportat de mărfuri și pasageri per 1 km de drumuri pe regiuni de dezvoltare și mun. Bălți, 2013

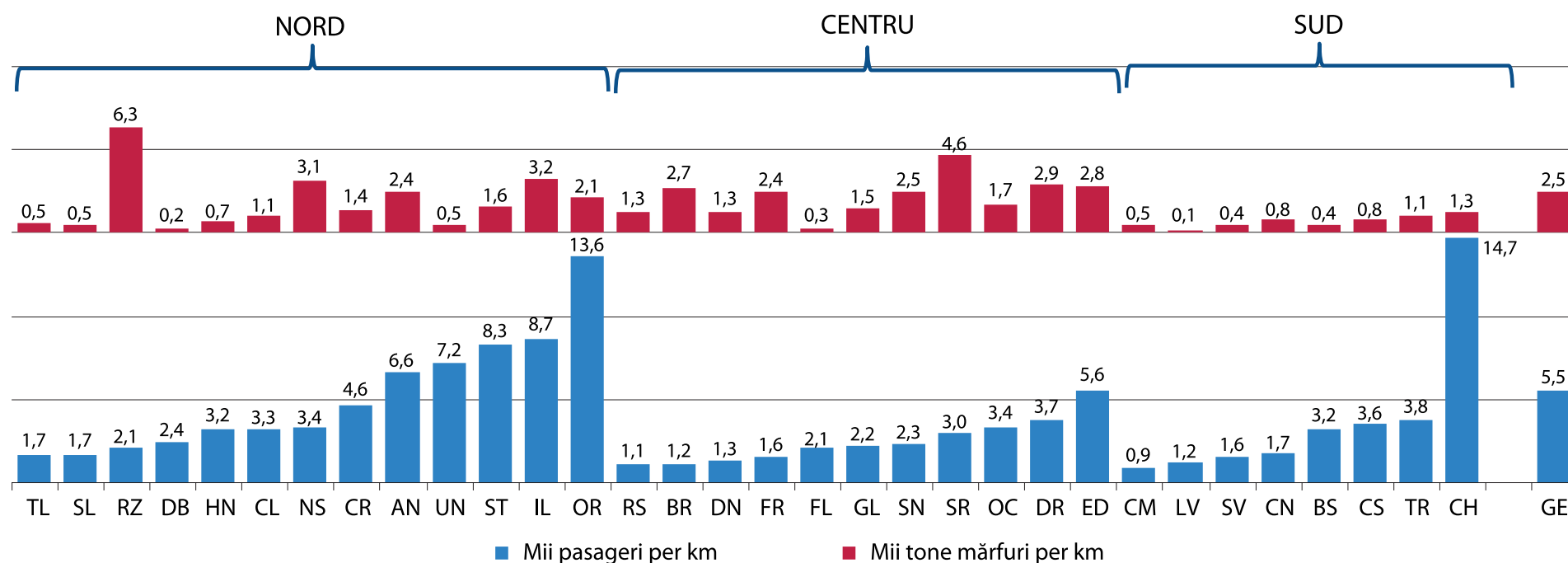
Regiuni	Mii pasageri per km	Mii tone mărfuri per km
Mun. Chișinău	723,9	93,5
Mun. Bălți	203,4	78,1
Nord*	4,0	2,3
Centru	5,6	1,8
Sud	4,5	0,7
UTA Găgăuzia	5,5	2,5

Sursa: Calculele autorilor în baza datelor BNS.

* Calculul nu include datele pentru mun. Bălți, care este prezentat aparte.

FIGURA 4.

Volumul transportat de mărfuri și pasageri per 1 km de drumuri pe raioane, mii pasageri/tone per km de drum, 2013*



Sursa: Calculele autorilor în baza datelor BNS.

* În diagramă nu sînt prezentate datele pentru mun. Chișinău și Bălți din cauza diferențelor majore a indicatorilor față de celelalte unități administrativ teritoriale.

Suprapunerea indicatorilor arată că, pe lângă raioanele cu valori majore în careva din acești doi indicatori, RD Nord se remarcă prin volume majore de mărfuri transportate (6 din 11 raioane se află peste media indicatorului la nivel național⁵), pe cînd raioanele din RD Centru sînt majoritatea în grupul raioanelor cu valori la transportarea pasagerilor peste media națională (Figura 5).

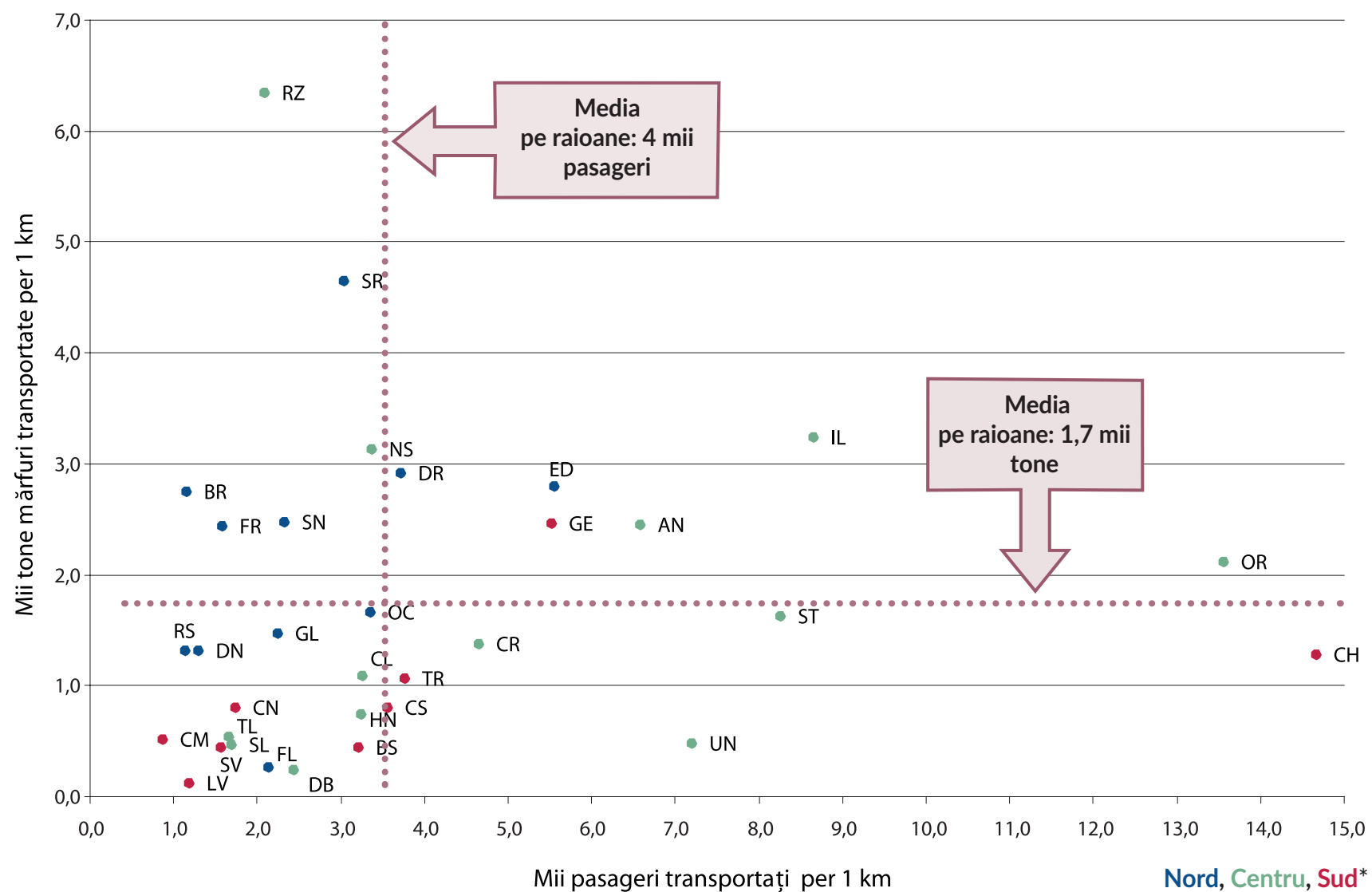
Toate raioanele RD Sud, cu excepția raionului Cahul, se plasează sub media la ambii indicatori, volumul de mărfuri și volumul de pasageri.

Și, în final, sînt patru raioane (Orhei, Ialoveni, Anenii Noi, Edineț) și UTA Găgăuzia în care nivelul de transportare și a mărfurilor, și a pasagerilor, este peste media națională.

Și, nu în ultimul rînd, trebuie să remarcăm din nou relația slabă între volumul de transportare a mărfurilor și cel al pasagerilor pe raioane, existînd raioane „specializate” în transportarea mărfurilor (Rezina, Soroca) și altele în a pasagerilor (Cahul, Orhei). Astfel, politicile de dezvoltare regională trebuie să țină cont de specificul fiecărui raion în ceea ce privește exploatarea drumurilor, în unele raioane eforturile trebuie canalizate spre modernizarea infrastructurii de transport de pasageri, în altele de mărfuri. Regiunea Sud, în mod special, trebuie să-și canalizeze eforturile spre dezvoltarea sectorului de transport, în special, al mărfurilor.

⁵ Divizarea pe cadrane, vizualizată prin liniile albastre este făcută în baza mediilor pentru toate raioanele. Astfel media volumului de pasageri transportați per km de drum pentru toate raioanele este de 4 mii pasageri per km de drum (linia verticală) și cea pentru volumul de mărfuri de 1,7 mii

FIGURA 5. Volumul transportat de mărfuri și pasageri per 1 km de drumuri pe raioane, 2013.



Sursa: Calculele autorilor în baza datelor BNS.

*Culorile care exprimă apartenența raionului la RD.

CHELTUIELI DE ÎNTREȚINERE A DRUMURILOR

Corelarea politicilor de dezvoltare cu resursele financiare care să le acopere trebuie să constituie o primă preocupare a actorilor guvernamentali. Drumurile disponibile, nivelul de exploatare a acestora de fiecare dată trebuie luate în considerație în planificarea bugetară, și s-ar părea că aceștia ar fi principalii factori determinanți ai deciziilor de finanțare.

În realitate, însă, datele statistice disponibile nu indică o relație strânsă între densitatea rețelelor de drumuri și nivelul de exploatare a acestora în plan regional și resursele financiare alocate pentru gospodăria drumurilor. Discrepanțele la acest capitol sînt foarte înalte și totodată, nu corelează cu discrepanțele atestate între regiuni la cantitatea de drumuri disponibile și nivelul de exploatare a acestora.

Orașele mari se remarcă printr-o bugetare scăzută raportată la cantitatea de pasageri, în mun. Bălți fiind înregistrat nivelul minim între regiuni – 1,1 mii lei în bugetul gospodăriei drumurilor per o mie de pasageri transportați, de două ori mai puțin față de valoarea maximă, înregistrată în regiunea Centru – 2,2 mii lei (**Tabelul 2**).

Raportarea la cantitatea de mărfuri transportate indică discrepanțe mult mai pronunțate. Mun. Chișinău este campion în acest sens, înregistrînd 11,9 mii lei per o mie tone transportate, de circa patru ori mai mult față de mun. Bălți – 2,9 mii lei.

Între regiunile de dezvoltare nivelul de finanțare exprimat în acest fel variază puțin în raportarea la numărul de pasageri transportați. Totodată, în transportarea mărfurilor regiunea Nord înregistrează cheltuieli de două ori mai mici (3,3 mii lei pe o mie tone) decît regiunile Centru (7,0 mii lei) și Sud (6,6 mii lei).

TABELUL 2. Raportarea cheltuielilor din fondul gospodăriei drumurilor la lungimea drumurilor și exploatarea acestora pe regiuni de dezvoltare și mun. Bălți, 2013

Regiuni de dezvoltare	Mii lei per km de drumuri total	Mii lei per km de drumuri locale	Mii lei per 1000 pasageri transportați	Mii lei per 1000 tone mărfuri transportate
mun. Chișinău	1112,2	3550,8	1,5	11,9
mun. Bălți	228,2	-	1,1	2,9
Nord*	7,4	10,7	1,9	3,3
Centru	12,6	19,7	2,2	7,0
Sud	6,7	10,7	1,8	8,9
UTA Găgăuzia	7,7	14,9	1,4	3,1

Sursa: Calculele autorilor în baza datelor BNS și Ministerului Finanțelor (Baza de date a cheltuielilor publice BOOST).

* Calculul nu include datele pentru mun. Bălți, care este prezentat aparte.

În interiorul regiunilor discrepanțele sînt la fel de majore și necorelate cu nivelul de exploatare a drumurilor.

Cel mai mult se remarcă regiunile Centru și Sud. În regiunea Centru raioanele Hîncești, Nisporeni, Ialoveni și Strășeni înregistrează cheltuieli majore în raport cu cantitatea de drumuri (peste 14 mii lei per 1 km) (**Figura 6**). De cealaltă parte, în aceiași regiune, avem raioanele Șoldănești, Rezina și Dubăsari cu mai puțin de 7 mii lei per km de drum (total). Așadar, variația în cadrul regiunii este cuprinsă între 3,6 mii lei (Dubăsari) și 23,6 mii lei (Hîncești).

În regiunea Sud cheltuieli majore se înregistrează în raioanele Basarabeasca, Cahul, UTA Găgăuzia, iar cele mai mici nivele de cheltuieli în raioanele Leova, Căușeni și Taraclia. Variația este cuprinsă între 3,0 mii lei (Taraclia) și 14,0 mii (Basarabeasca).

În regiunea Nord situația pare a fi mai echilibrată, marea parte a raioanelor înregistrînd indicatorul în limitele de 7-9 mii lei per km de drum. Totuși,

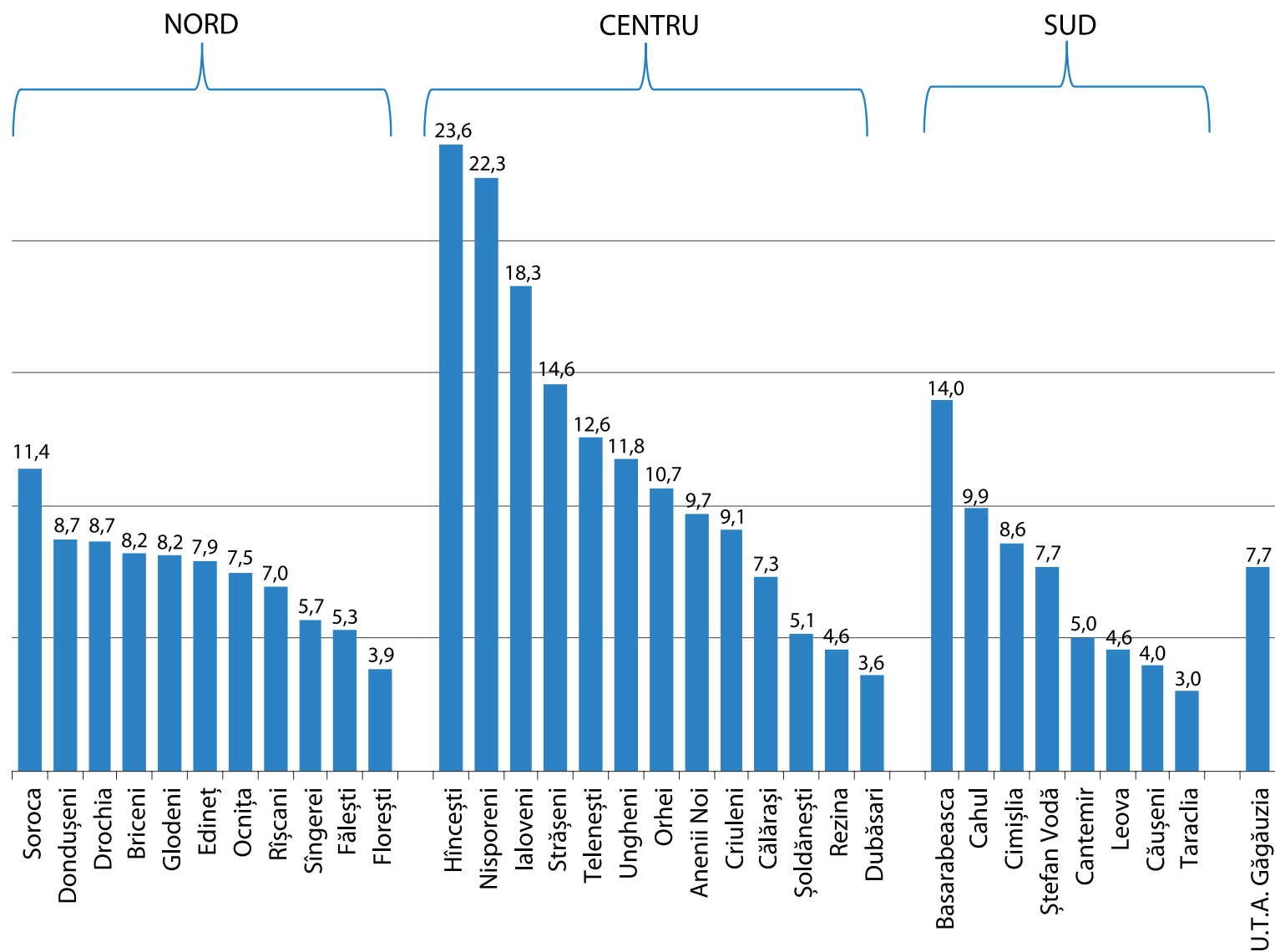
discrepanțele între valoarea maximă (Soroca–11,4 mii lei) și minimă (Florești - 3,9 mii lei) sînt notabile.

Raportat la nivelul de exploatare al drumurilor, variația între raioane este cuprinsă în limitele de 0,7 mii lei per o mie de tone de mărfuri transportate în raionul Rezina și 37,9 mii lei în raionul Leova (**Figura 7**).

În regiunea Nord nivelul maxim este înregistrat în raionul Fălești (20,5 mii lei), în regiunea Sud cheltuieli majorate înregistrează raioanele Hîncești, Ungheni și Telenești, iar în regiunea Sud, pe lîngă raionul Leova, raionul Basarabeasca.

Comparația în raportarea cheltuielilor la numărul de pasageri transportați indică o variație mai mică. Totuși, și în acest caz, cîteva raioane se remarcă printr-un nivel al finanțării mult peste medie – raionul Cimișlia (RD Sud), raioanele Telenești, Hîncești și Nisporeni (RD Centru) și raioanele Briceni, Dondușeni și Rîșcani (RD Nord).

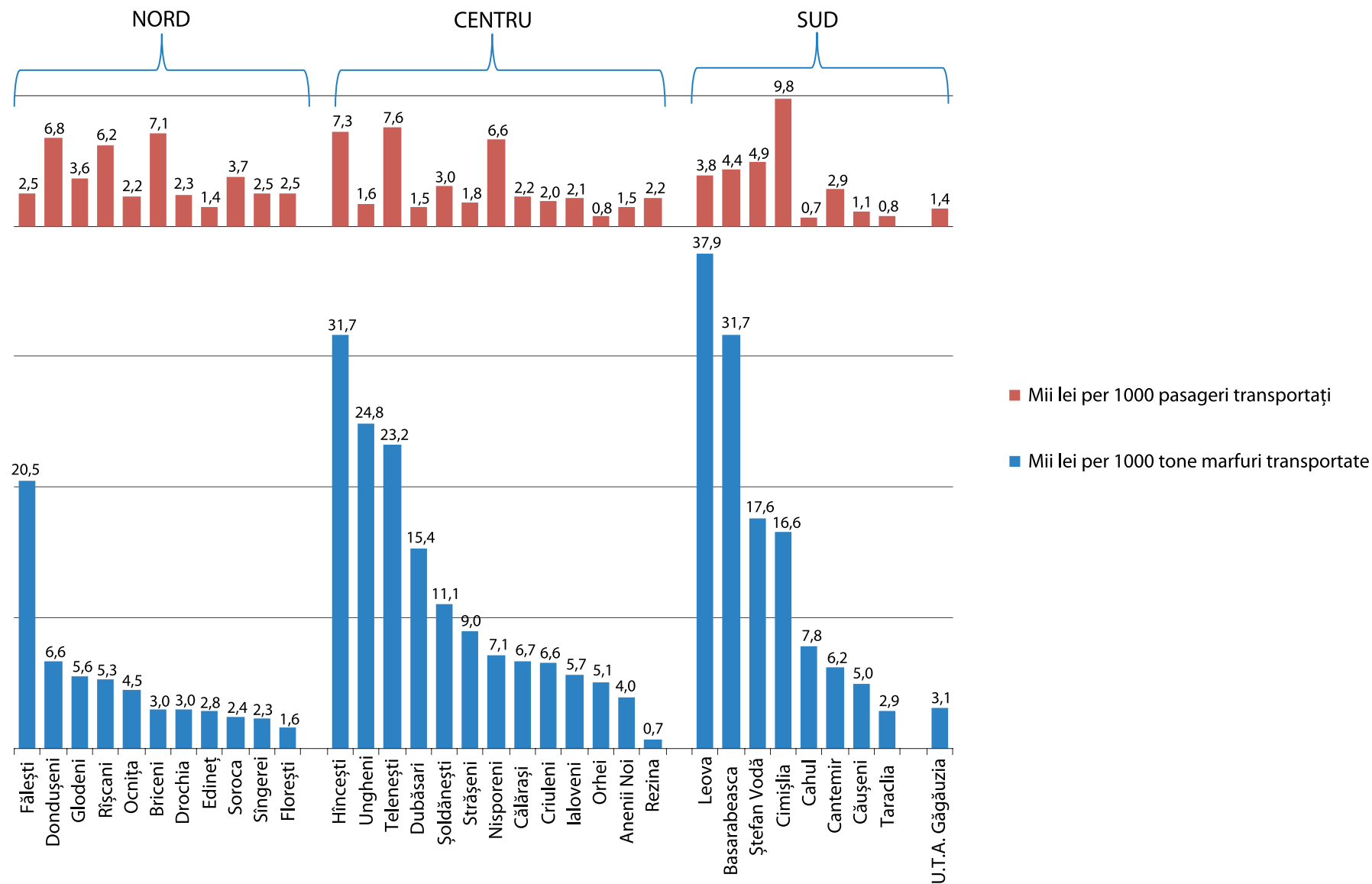
FIGURA 6.

Raportarea cheltuielilor din fondul gospodăriei drumurilor la cantitatea de drumuri (*lungimea*) pe raioane, mii lei per km de drum, 2013.

Sursa: Calculele autorilor în baza datelor BNS și Ministerului Finanțelor (Baza de date a cheltuielilor publice BOOST).

FIGURA 7.

Raportarea cheltuielilor din fondul gospodăriei drumurilor la nivelul de exploatare a drumurilor pe raioane, mii lei per 1000 tone/pasageri, 2013.



Sursa: Calculele autorilor în baza datelor BNS și Ministerului Finanțelor (Baza de date a cheltuielilor publice BOOST).

Într-o altă formă de vizualizare (**Figura 8**), constatăm corelația foarte modestă a nivelului de exploatare a drumurilor (exprimat prin cantitatea de mărfuri transportată per km de drum) și cel al finanțării (bugetele anuale pentru gospodăria drumurilor).

Raportat la mediile indicatorilor pe raioane, regăsim raioane cu nivel de finanțare redus pe fundalul unui nivel de exploatare a drumurilor mai sus de medie (1,7 mii per km de drum - cadranul stînga sus). Aici cea mai pronunțată poziție este ocupată de raionul Rezina, cu nivel mai jos de medie în ceea ce privește finanțarea, însă cu un nivel foarte înalt de exploatare a drumurilor. În același cadran, se plasează cinci raioane ale regiunii de dezvoltare Nord (Florești, Singerei, Edineț, Drochia și Briceni) și UTA Găgăuzia. Acestea sînt raioanele pentru care relația între finanțare și exploatare este una de **sub-finanțare**.

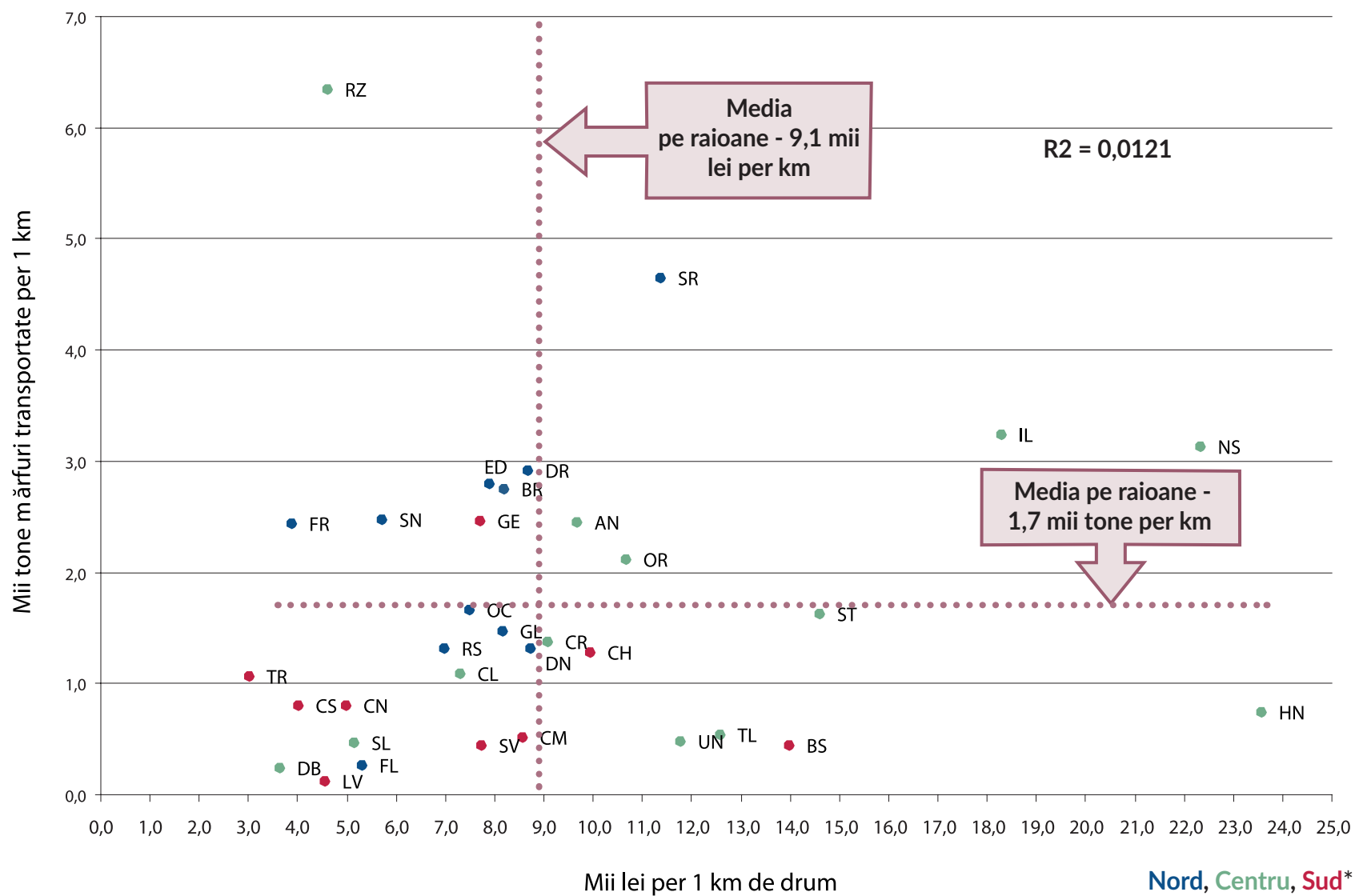
Cadranul stînga-jos încadrează și raioanele în cazul cărora nivelul de finanțare mai scăzut de medie este argumentat printr-un nivel de exploatare la fel mai scăzut. Aici se plasează marea parte a raioanelor din RD Sud (Taraclia, Căușeni, Cantemir, Leova, Ștefan Vodă, Cimișlia) și o parte din raioanele din RD Nord (Ocnița, Rîșcani, Glodeni, Dondușeni) și Centru Dubăsari, Șoldănești, Călărași).

Marea parte a raioanelor din RD Centru înregistrează un nivel de finanțare mai înalt decît media, deși nu în toate cazurile, acest lucru este corelat cu nivel mai înalt de exploatare. Astfel, raioanele Hîncești, Strășeni, Telenești, Ungheni, Criuleni înregistrează un nivel mai jos în ceea ce ține de exploatarea drumurilor (cadranul dreapta-jos). Tot în acest cadran se plasează și raioanele Basarabeasca și Cahul. Deci, acestea sînt raioanele pentru care relația între finanțare și exploatare se caracterizează printr-o **supra-finanțare**.

Și, în final, cadranul dreapta-sus încadrează raioanele pentru care nivelul mai sus de medie a finanțării este argumentat de nivelul la fel mai înalt al exploatării. Aici se încadrează aproape în exclusivitate raioane din RD Centru – Nisporeni, Ialoveni, Orhei, Anenii Noi. Aceeași situație este validă și pentru raionul Soroca.

Adițional atragem atenția la raioanele Orhei și Cahul care sînt aproape de mediile cu privire la volumul de mărfuri transportate per km de drum, cît și nivelul cheltuielilor. Aceste două raioane se distanțează major de celelalte raioane în ceea ce privește cantitatea de pasageri transportați, astfel le putem declara mai degrabă raioane cu nivel de **finanțare mai scăzut decît necesar**, comparativ cu restul raioanelor.

FIGURA 8. Raportarea nivelului de finanțare și cantitatea de mărfuri transportate, 2013.



Sursa: Calculele autorilor în baza datelor BNS.

* Culoarele exprimă apartenența raionului la RD.

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI PRIVIND ÎMBUNĂTĂȚIREA STATISTICILOR TERITORIALE

Analiza statisticilor disponibile la moment indică discrepanțe majore între infrastructura de drumuri disponibilă în plan regional. La fel sînt constatate discrepanțe majore în ceea ce privește nivelul de exploatare a drumurilor.

Acestea la rîndul său corelează cu nivelul de dezvoltare a raioanelor, densitatea scăzută a infrastructurii de drumuri fiind asociată cu un nivel scăzut de dezvoltare economică și al nivelului de trai al populației. Acest lucru perfect argumentează faptul că reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii drumurilor reprezintă unul din obiectivele primare în Planurile de dezvoltare regională în toate cele trei regiuni de dezvoltare.

Și, nu în ultimul rînd, analiza efectuată impune concluzia că resursele financiare pentru gospodăria drumurilor alocate pe raioane nu sînt suficient de

corelate nici cu cantitatea de drumuri disponibile, nici cu nivelul de exploatare a acestora în plan regional.

În statisticile oficiale disponibile la nivel teritorial lipsesc o serie de indicatori și dezagregări care ar spori considerabil complexitatea eventualelor analize. Asemenea analize pot fi îmbunătățite prin producerea și prezentarea în plan regional a indicatorilor precum:

- Transportul de mărfuri și de pasageri cu transportul privat, fiind dezagregat pe tip persoană (fizice/juridice);
- Unități de transport disponibile pe tip de proprietate.

Prezentarea indicatorilor precum numărul de accidente pe tipuri de cauze ar oferi posibilitatea identificării impactului politicilor îndreptate spre sporirea securității în trafic în plan regional.

Un indicator foarte important care lipsește în publicațiile statistice este nivelul de degradare a drumurilor, prezentat în plan regional.

Totodată, pentru asemenea analize este recomandată accesarea statisticilor produse/publicate și de la alte surse decît BNS, cum ar fi instituțiile de profil inclusiv ÎS Registrul, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Ministerul Finanțelor, etc.

Anexa 1: COMPONENTA ZONELOR ȘI ABREVIERI UTILIZATE

Unitatea administrativ-teritorială	Abreviere utilizată	Zona statistică	Regiune de dezvoltare
mun. Chișinău	C	Mun. Chișinău	Mun. Chișinău
Bălți	BL	Nord	Nord
Briceni	BR	Nord	Nord
Donușeni	DN	Nord	Nord
Drochia	DR	Nord	Nord
Edineț	ED	Nord	Nord
Fălești	FL	Nord	Nord
Florești	FR	Nord	Nord
Glodeni	GL	Nord	Nord
Ocnîța	OC	Nord	Nord
Rîșcani	RS	Nord	Nord
Sîngerei	SN	Nord	Nord
Soroca	SR	Nord	Nord
Șoldănești	SL	Nord	Centru
Anenii Noi	AN	Centru	Centru
Călărași	CL	Centru	Centru
Criuleni	CR	Centru	Centru
Dubăsari	DB	Centru	Centru

Unitatea administrativ-teritorială	Abreviere utilizată	Zona statistică	Regiune de dezvoltare
Hîncești	HN	Centru	Centru
Ialoveni	IL	Centru	Centru
Nisporeni	NS	Centru	Centru
Orhei	OR	Centru	Centru
Rezina	RZ	Centru	Centru
Strășeni	ST	Centru	Centru
Telenești	TL	Centru	Centru
Ungheni	UN	Centru	Centru
Basarabeasca	BS	Sud	Sud
Cahul	CH	Sud	Sud
Cimișlia	CM	Sud	Sud
Cantemir	CN	Sud	Sud
Căușeni	CS	Sud	Sud
Leova	LV	Sud	Sud
Ștefan Vodă	SV	Sud	Sud
Taraclia	TR	Sud	Sud
U.T.A. Găgăuzia	GE	Sud	UTAG

Anexa 2: DATE PRIMARE CARE AU STAT LA BAZA CALCULELOR OPERATE ÎN LUCRARE

Caracteristicile unităților teritoriale, 2013

Unitate teritorială	Populație	Densitate locuitori/ km ²	km ²	Municipii	Orașe	Localități din componența orașelor	Sate- reședințe	Localități din componența comunelor	Total localități
Chișinău	804476	1 421,3	563	1	6	2	12	14	35
Bălți	149784	3 185,1	47	1			2		3
Anenii Noi	83429	93,7	890		1	5	25	14	45
Basarabeasca	28683	97,8	293		1		6	3	10
Briceni	73945	91,4	809		2		26	11	39
Cahul	124729	80,8	1543		1	1	36	17	55
Călărași	78482	104,2	753		1		26	24	51
Cantemir	62262	71,8	868		1	1	27	15	44
Căușeni	91318	69,9	1306		2	1	28	17	48
Cimișlia	60771	65,9	923		1	3	22	13	39
Criuleni	73700	106,7	691		1	2	24	16	43
Dondușeni	43703	68,8	635		1		21	8	30
Drochia	88498	88,9	996		1		27	12	40
Dubăsari	35196	114,2	308				11	4	15
Edineț	81589	88,0	927		2	4	30	13	49
Fălești	91937	85,8	1071		1	1	32	42	76

(Continuare)

Unitate teritorială	Populație	Densitate locuitori/ km ²	km ²	Municipii	Orașe	Localități din componenta orașelor	Sate- reședințe	Localități din componenta comunelor	Total localități
Florești	88718	82,3	1078		3		37	34	74
Glodeni	60432	80,7	748		1	1	18	15	35
Hîncești	121218	82,3	1473		1		38	24	63
Ialoveni	100676	127,8	788		1		24	9	34
Leova	53206	69,7	763		2	1	23	13	39
Nisporeni	66094	105,4	627		1		22	16	39
Ocnița	54861	93,0	590		3		18	12	33
Orhei	125376	102,3	1226		1		37	37	75
Rezina	51212	83,4	614		1	3	24	13	41
Rîșcani	68715	73,8	931		2	6	26	21	55
Sîngerei	92556	90,1	1028		2	1	24	43	70
Șoldănești	42440	71,4	594		1		34	33	68
Soroca	100106	96,0	1043		2	2	25	10	39
Ștefan Vodă	71030	71,4	994		1		22	10	33
Strășeni	92098	125,6	733		1		22	3	26
Taraclia	44009	65,4	673		1		14	11	26
Telenești	73102	86,6	844		1	2	30	21	54
Ungheni	117386	99,1	1185		2	1	31	40	74
U.T.A. Găgăuzia	161897	84,5	1916		2	1	23	5	32
Nord (fără Bălți)	845060	938,8	9 855,5		20,0	15,0	284,0	221,0	540,0
Centru	1060409	1 302,7	10 725,7		13,0	13,0	348,0	254,0	628,0
Sud (fără UTAG)	697905	592,7	7 363,7		10,0	7,0	178,0	99,0	294,0

Informații privind infrastructura de drumuri disponibilă și cheltuieli pentru gospodăria drumurilor, 2013

Unitate teritorială	Drumuri - total, km		Drumuri locale, km		Drumuri naționale, km		Parcursul mărfurilor transportate, mii tone-km	Pasageri transportați, mii persoane	Cheltuieli gospodăria drumurilor, lei
	Drumuri	Îmbrăcăminte rigidă	Total	Îmbrăcăminte rigidă	Total	Îmbrăcăminte rigidă			
Chișinău	102,8	101,4	32,2	30,8	70,6	70,6	2 335 428	74414,5	114336512
Bălți	24,1	24,1	0,0	0,0	24,1	24,1	414 054	4902,9	5499898
Anenii Noi	282,2	271,9	147,2	136,9	135,0	135,0	56 836	1857,7	2732060
Basarabeasca	77,5	71,4	40,3	34,2	37,2	37,2	420	248,6	1084288
Briceni	320,7	305,7	248,2	233,2	72,5	72,5	41 930	371,3	2630456
Cahul	386,1	344,5	206,8	165,2	179,3	179,3	35 977	5662,8	3839781
Călărași	256,2	256,2	132,4	132,4	123,8	123,8	37 465	833,4	1871525
Cantemir	267,1	246,2	168,2	147,3	98,9	98,9	3 969	466,5	1333984
Căușeni	384,5	342,8	219,5	177,8	165,0	165,0	50 804	1366,5	1541885
Cimișlia	290,8	247,3	198,5	155,0	92,3	92,3	28 350	254,8	2494076
Criuleni	236,5	222,7	133,8	120,0	102,7	102,7	18 133	1099,7	2145376
Dondușeni	210,4	196,7	152,2	138,5	58,2	58,2	2 789	271,4	1833708
Drochia	270,7	270,7	163,8	163,8	106,9	106,9	24 183	1008,4	2349650
Dubăsari	108,8	108,8	85,3	85,3	23,5	23,5	951	264,4	395000
Edineț	326,7	318,6	264,4	256,3	62,3	62,3	45 935	1815,1	2577755
Fălești	361,0	356,6	246,7	242,3	114,3	114,3	3 447	770,3	1919100
Florești	363,5	339,0	233,1	208,6	130,4	130,4	51 847	572,5	1406165
Glodeni	235,5	217,5	162,9	144,9	72,6	72,6	3 382	527,8	1921400
Hîncești	352,2	347,3	213,5	208,6	138,7	138,7	112 420	1143,1	8299559
Ialoveni	278,6	264,9	161,1	147,4	117,5	117,5	225 194	2413,4	5097416
Leova	211,2	202,9	133,6	125,3	77,6	77,6	1 357	250,8	962199
Nisporeni	202,5	189,6	140,5	127,6	62,0	62,0	82 086	682,3	4523645
Ocnia	211,3	210,7	121,1	120,5	90,2	90,2	8 512	709,6	1583281
Orhei	333,2	327,3	217,0	211,1	116,2	116,2	20 625	4518,5	3558690
Rezina	208,6	197,6	168,6	157,6	40,0	40,0	25 814	437	962507
Rîșcani	322,8	322,8	188,4	188,4	134,4	134,4	21 985	365,3	2250636
Sîngerei	353,9	321,5	254,7	222,3	99,2	99,2	40 887	824,5	2020029

(Continuare)

Unitate teritorială	Drumuri - total, km		Drumuri locale, km		Drumuri naționale, km		Parcursul mărfurilor transportate, mii tone-km	Pasageri transportați, mii persoane	Cheltuieli gospodăria drumurilor, lei
	Drumuri	Îmbrăcăminte rigidă	Total	Îmbrăcăminte rigidă	Total	Îmbrăcăminte rigidă			
Șoldănești	200,0	185,9	153,7	139,6	46,3	46,3	18 359	339,8	1029678
Soroca	389,9	388,9	294,4	293,4	95,5	95,5	74 837	1185	4428069
Ștefan Vodă	264,4	239,2	193,7	168,5	70,7	70,7	9 271	415,7	2041336
Strășeni	267,6	265,8	141,3	139,5	126,3	126,3	137322	2209,3	3905672
Taraclia	209,5	186,8	140,8	118,1	68,7	68,7	173 604	789,8	633942
Telenești	253,6	226,2	176,9	149,5	76,7	76,7	3 258	420	3193293
Ungheni	372,1	345,3	267,2	240,4	104,9	104,9	15 513	2677,5	4376595
U.T.A. Găgăuzia	415,7	371,7	214,2	170,2	201,5	201,5	131 410	2297	3202157
Nord (fără Bălți)	3 366,4	3 248,7	2 329,9	2 212,2	1 036,5	1 036,5	319 732,5	13324,1	24 920 247
Centru	3 352,1	3 209,5	2 138,5	1 995,9	1 213,6	1 213,6	753 975,9	18896,1	42 091 016
Sud (fără UTAG)	2 506,8	2 252,8	1 515,6	1 261,6	991,2	991,2	435 162,7	9455,5	17 133 648



Empowered lives.
Resilient nations.



GUVERNUL ROMÂNIEI

Acest material a fost elaborat în baza datelor statistice ale Biroului Național de Statistică, cu suportul Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare și a Guvernului României și diseminat în cadrul Proiectului Comun ONU „Consolidarea Sistemului Statistic Național”.

Opiniile prezentate în această lucrare nu reflectă neapărat opiniile oficiale ale Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare, Guvernului României sau Biroului Național de Statistică. Reproducerea totală sau parțială a conținutului acestei publicații este autorizată cu condiția indicării clare și exacte a sursei.

Autor text: Maria Vremiș

Suport informațional din partea BNS: Lucia Spoială, director general, Ala Negruța, șefa Direcția statistica serviciilor sociale și condițiilor de trai

Design: Ion Axenti

Coordonare: Aurelia Spătaru