



Republica Moldova

GVERNUL

HOTĂRÎRE Nr. HG453/2008
din 24.03.2008

**cu privire la aprobarea Concepției dezvoltării transportului naval în
Republica Moldova**

Publicat : 01.04.2008 în MONITORUL OFICIAL Nr. 66-68 art. 433 Data intrării în vigoare

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă, conform anexei, Concepția dezvoltării transportului naval

în Republica Moldova.

2. Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor va asigura aplicarea prevederilor
Concepției sus-menționate.

Prim-ministru VASILE TARLEV

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor

și gospodăriei drumurilor Vasile Ursu

Ministrul economiei

și comerțului Igor Dodon

Ministrul finanțelor Mihail Pop

Nr.453.Chișinău,24 martie 2008.

Anexă

la Hotărîrea Guvernului nr.453

din 24 martie 2008

C O N C E P Ţ I A

dezvoltării transportului naval

în Republica Moldova

Concepția dezvoltării transportului naval în Republica Moldova determină criteriile generale de dezvoltare a acestuia, precum și scopurile și metodele de reglementare, avînd în vedere dezvoltarea țării și tendința de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

I. Starea actuală a transportului naval și problemele acestuia

1. Transportul naval intern în Republica Moldova, în ultimele două decenii, a suferit o serie de restructurări. Conflictul armat din regiunea de est a țării a generat o criză în ramura transportului naval. Principalele porturi (Portul fluvial Bender, Portul fluvial Rîbnița) și un număr considerabil de mijloace plutitoare aparțineau Republicii Moldova au trecut sub jurisdicția regimului transnistrean, ulterior, o parte dintre acestea fiind vîndute sau transmise la fier uzat. În Republica Moldova, întreprinderile din acest sector au depus eforturi maxime în vederea păstrării tehnicii rămase.

La momentul de față, problemele majore cu care se confruntă ramura transportului naval sînt determinate de următorii factori:

- a) starea tehnică învechită a mijloacelor plutitoare;
- b) starea economico-financiară dificilă a agenților economici care administrează flota și porturile;
- c) piața slab dezvoltată de prestare a serviciilor în domeniul transportului de mărfuri și călători.

2. Republica Moldova deține două căi navigabile interne de scurgere liberă (rîurile Nistru și Prut) care sînt clasificate, în conformitate cu Acordul european privind principalele căi navale interne de importanță internațională, încheiat la Geneva la 19 ianuarie 1996 (ratificat prin Hotărîrea Parlamentului nr.1431 din 24 decembrie 1997 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.5, art.17), drept căi de importanță internațională:

E 80 - 07 - rîul Prut, de la estuar pînă la or. Ungheni (407,0 km);

E 90 - 03 - rîul Nistru de la portul Belgorod-Dnestrovsk (Ucraina) pînă la portul Bender (228 km), incluzînd 2 porturi moldovenești de importanță internațională cu indicativul:

P 80 - 62 - portul Giurgiulești (133 km) în calitate de complex portuar în proces de construcție pe fluviul Dunărea;

P 90 - 03 - 02 - portul Bender (228,0 km) pe rîul Nistru.

3. Prin Portul Internațional Liber Giurgiulești, Republica Moldova are ieșire directă la sectorul maritim al fluviului Dunărea, fapt ce permite dezvoltarea în perspectivă a transportului maritim internațional.

4. La momentul actual, rîurile Nistru și Prut sînt navigabile doar pe anumite sectoare, din cauza nămolirii lor și neefectuării lucrărilor de mentinere a adîncimilor garantate pentru efectuarea în siguranță a navigației. Din acest motiv, transportul naval se exploatează la un randament considerabil redus comparativ cu cel din perioada anilor '80, cînd prin intermediul acestuia se efectuau transporturi de mărfuri și călători □ pe rîul Nistru pînă la

portul Belgorod-Dnestrovsk, după care mărfurile se transbordau pe nave maritime și se transportau pe căile maritime; iar pe râul Prut pînă la Galați (România), porturile Reni și Izmail (Ucraina).

5. Din cauza exploatării neadecvate a barajelor de pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova, nivelul apei în râurile Nistru și Prut nu sînt stabile, ceea ce, la rîndul său, provoacă situații de avarii implicînd mijloace plutitoare.

6. În anul 2005 - Acordul între Republica Moldova și România privind navigația pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova și României, iar în anul 2006 a fost încheiat Acordul bilateral între Guvernul Republicii Moldova și Cabinetul de Miniștri al Ucrainei privind navigația pe căile navigabile interne ale Moldovei și Ucrainei. Aceste acorduri permit agenților economici din Republica Moldova, care exploatează nave, să le exploateze pe căile navigabile interne ale Ucrainei și României.

7. Pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova se exploatează 51 de mijloace plutitoare, dintre care 23 aparțin întreprinderilor de stat. Examinarea stării tehnice a acestor nave se efectuează de Î.S. „Registrul Naval”, iar supravegherea exploatării - de către I.P. „Căpitănia Portului Giurgiulești”.

8. Pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova este posibilă efectuarea transportului mărfurilor prin intermediul garniturilor compuse din remorchere-împingătoare și barje cu capacitatea de încărcare pînă la 1000 tone pe râul Nistru și pînă la 600 tone pe râul Prut.

9. Flota care se exploatează pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova este în stare tehnică gravă, dat fiind faptul că toate unitățile și utilajele de reparație a mijloacelor plutitoare sînt sub jurisdicția regimului transnistrean. Întreprinderile de stat și alți agenți economici, care își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova, repară după posibilitate mijloacele plutitoare din dotare cu resurse atrase cu forțele proprii. Se simte lipsa unităților plutitoare noi, a utilajelor și construcțiilor hidrotehnice care ar permite repararea permanentă a acestora.

10. Majoritatea agenților economici din domeniul transportului naval prestează servicii de transportare a pasagerilor (voiajuri de agrement) în vecinătatea stațiunilor turistice din localitatea Vadul-lui-Vodă. Alți agenți economici, ce prestează servicii în domeniul transportării mărfurilor prin intermediul transportului naval, nu dispun de mijloace plutitoare proprii, ci le arendează. Din aceste considerente, ei nu pot asigura eficacitatea și corespunderea acestei activități cu cerințele standardelor moderne. Totodată, acest fapt nu permite restituirea investițiilor efectuate în acest sector și limitează posibilitatea modernizării flotei. Funcționarea acestor agenți economici cu putere scăzută de investiții creează un pericol de păstrare a mijloacelor plutitoare vechi și nu permite dezvoltarea ramurii, creînd un dezechilibru în planurile tarifare pentru prestarea serviciilor în transportul naval.

În Republica Moldova, la momentul actual, există un port maritim și 4 porturi fluviale:

a) Portul Internațional Liber Giurgiulești - pe sectorul maritim al fluviului Dunărea;

b) Portul Ungheni - amplasat pe râul Prut, administrat de Întreprinderea de Stat „Portul

Fluvial Ungheni”;

c) Portul Fluvial Bender - pe râul Nistru;

d) Portul Fluvial Rîbnița - pe râul Nistru

e) Raionul de mărfuri Varnița - pe râul Nistru.

11. În afară de cele enumerate, pe râul Nistru activează Î.S. „Bacul Molovata”, care efectuează transportarea pasagerilor și autoturismelor. De asemenea, pe râul Nistru este amplasat cheiul Olănești, dar care la momentul actual nu este funcțional.

12. Cantitatea mărfurilor transportate în prezent, comparativ cu perioada de pînă la începutul anilor -90, s-a micșorat considerabil. Acest fapt se datorează interzicerii lucrărilor de adîncire a albiei râurilor, micșorării sectoarelor pe care este posibilă navigația și reducerii numărului unităților plutitoare care corespund cerințelor tehnice și sînt apte pentru navigație. În pofida acestui fapt, în ultimii ani se observă o creștere a activității de transportare a mărfurilor și pasagerilor pe căile navigabile interne, pe motivul creșterii cererii pe piață la materialele de construcție, precum și al sporirii fluxului de călători care au apelat la cursele de agrement. Astfel, potrivit datelor statistice, se transportă:

Nr. d/o	Indicatori	2006	2007	2006/2007
1.	Tone mărfuri (mii tone)	141,5	166,5	117,6%
2.	Tone/km mărfuri (mii tone- km)	453,8	489	107,7%
3.	Călători (mii)	102,7	119,2	116%

13. Actualmente, pe râul Nistru nu se efectuează transporturi internaționale de mărfuri, transportul internațional limitîndu-se la activitatea bacurilor plutitoare din localitățile Soroca și Cosăuți și la transportarea pasagerilor din localitățile sus-numite. Pe râul Prut se efectuează transportarea din România în Giurgiu-lești a materialelor de construcție, în special nisip, prundiș sau cărbune.

Dezvoltarea domeniului transportului naval va avea doar efect temporar dacă nu vor fi realizate următoarele acțiuni și nu vor fi soluționate următoarele probleme cu care se confruntă această ramură:

a) finanțarea redusă a întreținerii căilor navigabile interne în conformitate cu cerințele pentru asigurarea securității navigației și funcționarea adecvată a construcțiilor hidrotehnice;

b) lipsa mijloacelor plutitoare noi și moderne;

c) lipsa mijloacelor de încărcare/descărcare plutitoare și a dotării porturilor cu astfel de mijloace portuare;

d) lipsa investițiilor în organizațiile ce prestează servicii în domeniul transportului naval, ceea ce ar permite modernizarea mijloacelor fixe;

e) nivelul scăzut de conlucrare cu alte tipuri de transport, organizarea insuficientă a

transportului intermodal, fapt ce lipsește transportul naval de o cantitate substanțială de mărfuri;

f) lipsa rețelei logistice din componente de transport, depozitare și comercializare;

g) reglementarea normativă caducă, precum și necesitatea racordării actelor normative existente la standardele europene.

14. Soluționarea problemelor enumerate va permite revigorarea transportului naval și crearea unui sistem intermodal de transport convenabil din punct de vedere economic. Totodată, încheierea acordurilor bilaterale cu țările vecine referitor la navigația pe căile interne va stimula mărirea volumului de import/export al mărfurilor.

15. Astfel, pentru soluționarea problemelor sus-menționate, este necesară identificarea unei soluții complexe, în special din considerentele avantajelor pe care le are transportul naval față de alte modalități de transport, fiind unul dintre cele mai ieftine și ecologice tipuri de transport al mărfurilor și pasagerilor.

II. Scopurile și principiile dezvoltării transportului naval

16. Scopul principal al dezvoltării transportului naval este adaptarea la cerințele și exigențele impuse de modernizare, eficientizare, precum și racordarea acestuia în cadrul complexului ramurii de transport.

17. Atingerea scopurilor propuse necesită din partea organelor de stat și a agenților economici care activează în ramura transportului naval o conlucrare și o interacțiune pentru realizarea acestora prin intermediul a două direcții principale:

a) crearea condițiilor pentru funcționarea eficientă a transportului naval și sporirea capacității de concurență a agenților economici din ramură;

b) dezvoltarea și extinderea piețelor de desfacere a serviciilor de transport, prestate de transportul naval.

18. Principalele acțiuni necesare pentru îmbunătățirea capacității de concurență a ramurii sînt:

1) ameliorarea condițiilor de navigație pe căile navigabile interne, avînd în vedere perspectiva de dezvoltare a pieței de desfacere a serviciilor transportului naval intern și de sporire a cerințelor securității, inclusiv:

a) reamenajarea căilor navigabile interne și îmbunătățirea parametrilor de exploatare a construcțiilor hidrotehnice;

b) majorarea lungimii căilor navigabile interne cu adîncimile garantate ale șenalului și semnalizarea acestora;

c) crearea condițiilor de transbordare a mărfurilor din partea din amonte a barajului de la Dubăsari, pe sectorul din avalul râului Nistru;

- d) modernizarea flotei tehnice și majorarea intensității utilizării acestora în scopul îmbunătățirii parametrilor căilor navigabile;
- e) cercetarea căilor navigabile interne și perfectarea hărților-pilot cu indicarea tuturor semnalelor de navigație, în concordanță cu regulile de navigație europene, și implementarea sistemelor moderne de navigație și de dirijare a traficului;
- f) dezvoltarea infrastructurii căilor navigabile interne pentru asigurarea transporturilor pe coridoarele internaționale de transport și dezvoltarea turismului, sporturilor acvatice și condițiilor de agrement;
- g) asigurarea dezvoltării căilor navigabile interne și a infrastructurii în conformitate cu scopurile și necesitățile formării infrastructurii de transport în general pe țară;
- 2) dezvoltarea flotei de transport în conformitate cu cerințele pieței de desfacere, inclusiv:
- a) renovarea navelor, repararea și modernizarea flotei la șantierele navale;
- b) suplinirea flotei prin procurarea navelor noi și moderne;
- c) casarea mijloacelor plutitoare care nu pot fi reconstruite și interzicerea exploatării navelor cu nivelul uzurii prea mare și care pot crea situații de avarie;
- 3) reconstrucția porturilor și reformarea activităților portuare, inclusiv:
- a) îmbunătățirea stării tehnice a cheiurilor în porturi;
- b) dotarea, modernizarea și înlocuirea mijloacelor de transbordare învechite și a altor mijloace tehnice și echipamente;
- c) construcția cheiurilor și terminalelor noi pentru prelucrarea containerelor, îngrășămintelor minerale, mărfurilor chimice;
- d) repararea și asigurarea căilor de acces auto și feroviare la cheiuri;
- e) construcția și dezvoltarea prioritară a cheiurilor amplasate pe coridoarele internaționale de transport;
- 4) dezvoltarea întreprinderilor din ramură prin atragerea investițiilor, sporirea eficacității lucrărilor, prin reformarea și integrarea acestora în scopul creării întreprinderilor puternice pe piața de prestare a serviciilor în domeniul transportului naval;
- 5) dezvoltarea interacțiunii cu alte tipuri de transport, prin introducerea noilor scheme logistice și tehnologii de organizare a procesului de transport, în primul rând a transportărilor intermodale;
- 6) asigurarea securității navigației pe căile navigabile interne, inclusiv securitatea ecologică, prin intermediul:
- a) creării sistemului de dirijare a securității navigației în domeniul transportului naval;

b) reglementării și coordonării funcțiilor de control și supraveghere a organelor de stat pentru sporirea eficienței în condițiile de diminuare a implicării acestora în activitatea agenților economici;

c) procurarea navelor specializate și a mijloacelor tehnice pentru colectarea, prelucrarea și utilizarea diferitelor tipuri de deșeuri obținute ca urmare a exploatării navelor sau din cauza avariilor ce implică transportul naval, inclusiv bunuri înecate;

7) dezvoltarea asigurării în domeniul transportului naval, inclusiv:

a) asigurarea pasagerilor și membrilor de echipaj al navelor;

b) asigurarea răspunderii civile față de persoanele terțe la transportarea mărfurilor periculoase și efectuarea pilotajului navei;

c) asigurarea răspunderii civile pentru daunele provocate mediului la exploatarea transportului naval.

19. Scopurile principale de dezvoltare a pieței de desfacere a serviciilor din domeniul transportului naval sînt:

a) dezvoltarea transportului naval intern, inclusiv majorarea volumului de transportare a materialelor de construcție nemineraliere;

b) asigurarea integrării căilor navigabile interne ale Republicii Moldova în sistemul de transport internațional;

c) majorarea fluxului mărfurilor de import/export;

d) dezvoltarea pieței de prestare a serviciilor de transportare a pasagerilor.

20. Aceste scopuri pot fi realizate prin:

a) studierea și deschiderea rutelor de transportare a mărfurilor;

b) organizarea transporturilor pe coridoarele internaționale de transport;

c) dezvoltarea rutelor fără efectuarea transbordării mărfurilor între porturile Republicii Moldova și cele din străinătate;

d) dezvoltarea transporturilor pe sectoarele transfrontaliere în baza acordurilor bi- sau multilaterale între Republica Moldova și țările vecine;

e) asigurarea accesului navelor care navighează sub pavilionul de stat al Republicii Moldova pe căile navigabile interne ale altor țări;

f) reglementarea, în condiții bilaterale, a accesului pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova al navelor sub pavilionul altor țări;

g) îmbunătățirea mecanismului de asigurare a transportării persoanelor din păturile social vulnerabile;

h) dezvoltarea turismului, primordial prin organizarea traseelor turistice noi pe căile navigabile interne;

i) sporirea calității deservirii pasagerilor și turiștilor.

21. Soluționarea problemelor transportului naval intern se propune a fi efectuată pe etape.

22. Prima etapă (2008 - 2009) a reformării transportului naval presupune soluționarea problemelor dezvoltării și reformării transportului naval intern prin coordonarea și interacțiunea activității autorităților administrației publice și agenților economici.

Principalele domenii de activitate a statului în soluționarea problemelor dezvoltării transportului naval sînt:

a) păstrarea și dezvoltarea căilor navigabile interne și a construcțiilor hidrotehnice;

b) supravegherea și controlul asupra siguranței navigației și siguranței ecologice;

c) crearea și modernizarea regulilor unice de activitate pe căile navigabile interne și controlul respectării acestora;

d) apărarea intereselor economice ale armatorilor din Republica Moldova pe plan mondial;

e) asigurarea cu cadre din domeniul transportului naval.

23. Etapa a doua (2009-2011) presupune intrarea în sistemul european și mondial de transport prin organizarea transportării mărfurilor pe coridoarele internaționale de transport.

II. Metodele și mecanismele dezvoltării transportului naval intern

24. Politica de stat în ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de navigație pe căile navigabile interne, întreținerea și reconstrucția instalațiilor hidrotehnice este determinată de faptul că instalațiile hidrotehnice și căile navigabile interne se află în proprietatea publică a statului.

25. Avînd în vedere faptul că întreprinderile care își desfășoară activitatea în ramura transportului naval intern sînt finanțate din bugetul de stat, iar posibilitatea finanțării lor este limitată, este rezonabilă analiza implicării investitorilor utilizatori ai transportului naval, care sînt interesați de procesul de reconstruire și reamenajare a căilor navigabile interne și a instalațiilor hidrotehnice. La fel, este necesară atragerea creditelor și granturilor de la instituțiile financiare internaționale, pentru facilitarea realizării scopurilor propuse de dezvoltare a transportului naval intern.

26. În procesul de reînnoire a flotei trebuie să se țină cont de faptul că majoritatea unităților care fac parte din flota tehnică și de transportare a mărfurilor sînt în proprietatea statului, iar cele de transport al pasagerilor sînt în majoritate în proprietatea agenților economici privați. Reieșind din acest fapt, reînnoirea flotei tehnice și de transport al mărfurilor este posibilă nu numai din contul mijloacelor financiare ale bugetului de stat, ci și prin mijloacele atrase ale investitorilor. La fel, mijloacele plutitoare care pot fi restabilite vor fi reparate la

șantierelor navale, mărindu-se perioada de exploatare a acestora. În ceea ce privește construcția și modernizarea mijloacelor plutitoare care transportă pasageri, se va efectua în majoritate de către armatorii privați sau prin atragerea de către aceștia a creditelor comerciale.

27. Este necesară elaborarea instrumentelor suplimentare de stimulare a agenților economici care procură mijloace plutitoare noi și moderne și care le exploatează în conformitate cu contractul de închiriere a navei nude. Astfel, pentru dezvoltarea transportului naval intern în Republica Moldova, trebuie create condiții fiscale mai favorabile pentru agenții economici care prestează astfel de servicii.

28. Mecanismul care ar facilita dezvoltarea porturilor amplasate pe râul Prut și râul Nistru este înlocuirea instalațiilor de încărcare/descărcare, care în prezent sînt învechite și inoperabile. Dezvoltarea infrastructurii porturilor este posibilă de efectuat majoritar din contul investitorilor privați, statul depunîndu-și diligența maximă în atragerea a astfel de investiții.

29. Un alt factor de sporire a calității transportului naval este introducerea documentației unice de transport, ceea ce va majora interacțiunea transportului naval cu celelalte tipuri de transport și va permite introducerea noilor scheme tehnologice de transport pentru livrarea mărfurilor.

30. Un rol esențial în soluționarea acestor probleme îl poate avea intrarea în vigoare a actelor normative care reglementează efectuarea transportării mixte și combinate. În acest sens, dar și pentru reglementarea în complex a mecanismelor și metodelor de administrare a transportului naval intern, este elaborat Codul transportului naval intern.

31. În același sens, este necesară dezvoltarea bazei normative în domeniul impozitării agenților economici ce activează în ramura transportului naval și efectuează transporturi internaționale, luînd în considerare specificul transportului naval.

32. Direcția strategică de dezvoltare a transportului internațional este integrarea căilor navigabile interne ale Republicii Moldova în sistemul internațional de transport. Mecanismul principal în acest domeniu este crearea unei baze normative pentru organizarea transporturilor pe coridoarele internaționale de transport.

33. În scopul dezvoltării transporturilor turistice, se propune modernizarea navelor de pasageri pentru sporirea nivelului de confort al acestora, crearea infrastructurii și creșterea calității serviciilor prestate la bordul navelor. Se preconizează elaborarea proiectelor și susținerea construcției navelor de pasageri de tip mixt (rîu-mare), navelor de croazieră pentru un număr de pasageri mai redus, dar cu nivel sporit de confortabilitate, linii de transport de pasageri între localități în schimbul unităților plutitoare care sînt moral uzate.

34. Securitatea navigației și cea ecologică pe căile navigabile interne trebuie să rămîină o prioritate a politicii de stat în domeniul administrării transportului naval intern. Astfel, o atenție deosebită va fi acordată transportării în securitate pe căile navigabile interne. În acest scop, este necesară responsabilizarea armatorilor care exploatează mijloace plutitoare. Se preconizează și introducerea hărților de navigație electronice pe căile

navigabile interne, instalarea sistemelor de radiolocație și satelit pe nave, modernizarea semnelor de navigație, precum și utilizarea cu surse de alimentare alternative de energie.

35. Se impune pregătirea cadrelor calificate pe specialitate, organizarea cadrelor în direcțiile noi în conformitate cu prioritățile dezvoltării transportului naval intern, crearea complexelor de studii ramurale, extinderea cercetărilor științifice. Nu mai puțin importantă este politica de studiu în ramură prin crearea condițiilor de sistematizare și crearea locurilor de muncă.

IV. Aspectele regionale de dezvoltare a transportului naval intern

36. Funcționarea și dezvoltarea transportului naval intern în calitate de ramură a transportului în general în Republica Moldova trebuie să faciliteze formarea și consolidarea bazei economice pentru dezvoltarea social-economică a regiunilor în care sînt amplasate întreprinderile de administrare a anumitor sectoare ale căilor navigabile interne.

37. Regiunea de sud, în perspectiva dezvoltării activității Portului Internațional Liber Giurgiulești și a investițiilor din partea agenților economici atît naționali, cît și străini în construcția cheiurilor pentru prelucrarea navelor de dimensiuni mai mici și amenajarea șenalului navigabil al râului Prut, va asigura majorarea fluxului de mărfuri transportate.

38. În regiunea nord-est, pe râul Nistru, dezvoltarea va fi generată prin transportarea călătorilor și autovehiculelor din Republica Moldova și Ucraina, precum și transportarea materialelor de construcție de la cariera de granit și pietriș din Cosăuți.

39. În regiunea de est, pe râul Nistru, în perspectiva navigabilității râului, se va efectua transportarea mărfurilor generale pînă la portul Belgorod-Dnestrovsk (Ucraina) și voiajuri turistice în stațiunile Mării Negre, pînă în Sergheevka și Zatoka (Ucraina).

V. Rezultatele scontate ale realizării prevederilor prezentei Concepții

40. Evoluția preconizată în prezenta Concepție a dezvoltării transportului naval intern va asigura transformarea lui într-o ramură de transport stabilă și funcțională. Căile navale, flota, porturile, companiile navale vor dobîndi o calitate nouă. Se va mări eficacitatea lucrului lor și va apărea capacitatea de realizare a priorităților în interesele dezvoltării economiei Republicii Moldova, priorități caracteristice ramurii transportului naval intern.

41. Sporirea cererii la serviciile transportului pe căile navigabile interne va fi efectuată prioritar de către companii navale eficiente, care ar putea să creeze o bună concurență atît la nivel intern, cît și pe plan naval internațional. Eficacitatea și rentabilitatea sporită a activității companiilor navale, a porturilor și altor subiecți implicați în transportul naval intern vor permite creșterea potențialului ramurii și, în consecință, vor asigura procesul de înnoire a fondurilor de bază.

42. Realizarea prezentei Concepții va permite:

a) asigurarea integrării în cadrul transportului naval intern a sistemelor internaționale de comunicații;

- b) mărirea nivelului de securitate a navigației pe căile navigabile interne;
- c) optimizarea cheltuielilor din bugetul de stat pentru întreținerea căilor navigabile interne și a instalațiilor hidrotehnice;
- d) sporirea eficacității administrării patrimoniului de stat;
- e) îmbunătățirea nivelului calității serviciilor prestate în domeniul transportului naval.

43. Unul dintre instrumentele de bază pentru realizarea prezentei Concepții sînt programele naționale și regionale de dezvoltare a transportului naval intern.