

Viceguvernator BNR: Master Planul General de Transport ar trebui adaptat la noua abordare europeana privind infrastructura

Master Planul General de Transport (MPGT) ar trebui adaptat la noua abordare europeana privind infrastructura "verde", pentru ca aceasta ar maximiza accesul la fonduri europene nerambursabile, sustine viceguvernatorul Bancii Nationale a României (BNR), Leonardo Badea.

Conform unei analize efectuate de acesta, economia mondiala se confrunta cu pierderi de trilioane de dolari ca efect al pandemiei, risc de amplificare semnificativa a falimentelor, întârziere a recuperarii economice, prabusirea unor întregi sectoare de activitate si somaj în crestere. De aceea, guvernele din întreaga lume cauta sa creeze pachete de stimulare care sa încurajeze cresterea economica durabila iar proiectele de infrastructura sunt vazute ca o solutie pentru a le ajuta sa faca acest lucru. Investitiile în infrastructura sunt în mod traditional percepute ca având efect pozitiv aproape imediat asupra cresterii economice (prin capacitatea de a crea locuri de munca si a sustine PIB atât pe partea de utilizari cât si pe cea de resurse), cât si de cresterea pe termen mai lung (prin cresterea accesibilitatii la ocuparea fortei de munca, îmbunatatirea oportunitatilor de educatie printr-o mai buna conectivitate si cresterea egalitatii prin acces la utilitatile critice).

"Deoarece probabil România nu ar avea astazi deplina capacitate de a pune (eficient) în opera proiecte mamut de anvergura nationala, care sa implice resurse uriase si o coordonare impecabila a multor activitati complexe cu calendare foarte interconectate, asa cum ar fi necesar pentru o dezvoltare accelerata a infrastructurii de transport în toata tara, chiar si o strategie de îmbunatatire si crestere graduala a acoperirii si calitatii acesteia, trimestru de trimestru si luna de luna, întinsa pe o perioada de mai multi ani, prin acumulare în timp ar produce efecte benefice uriase", mentioneaza Leonardo Badea.

Viceguvernatorul BNR sustine ca, pentru dezvoltarea infrastructurii de transporturi calea cea mai potrivita este cea a unui calendar cu actiuni concrete si termene fezabile dar precise, compus prin orchestrarea de la nivel central a cât mai multor lucrari si proiecte de dimensiune mai redusa la nivel regional, dar interconectate, care sa faca parte din aceeasi viziune de ansamblu si care sa formeze un tot unitar odata receptionate si puse în exploatare.

"Aceasta a fost de altfel si abordarea de pâna acum. România are deja un Master Plan General de Transport (MPGT) cu orizont 2030, adoptat prin hotarâre a guvernului la finele anului 2016, pe care îl actualizeaza periodic. Este firesc ca un astfel de plan etapizat de extindere si modernizare a infrastructurii de transport este de asteptat sa se întinda pe zeci de ani, dar cu rezultate de etapa care sa se materializeze în mod continuu, trimestru de trimestru si luna de luna. Iar programul de întretinere a infrastructurii trebuie gândit ca un efort perpetuu. Din pacate, au existat, dupa parerea mea, cel putin trei inconsecvente care au condus la realizarile mult sub asteptari din prezent: lipsa de consistenta în timp, alternând perioade de efort mai sustinut cu unele în care progresul a fost abia vizibil sau aproape inexistent; deficiente de viziune globala si coordonare la nivel central a multelor proiecte aflate în diferite etape de derulare astfel ca între acestea nu a existat suficienta interconectare, ele nu s-au îmbinat în cel mai fericit mod într-o retea integrata si multinodala; insuficienta planificare si alocare de resurse pentru întretinerea si repararea segmentelor aflate în exploatare care a facut ca în prezent componente importante ale retelei finalizate cu mai multi ani în urma sa se deterioreze deja semnificativ ceea ce implica un efort (financiar si logistic) mai mare pentru refacerea lor prin comparatie cu cel de întretinere periodica", afirma viceguvernatorul BNR.

În opinia sa, unul dintre cele doua cele mai importante puncte vulnerabile ale MPGT este insuficienta surselor de finantare identificate pentru obiectivele incluse, de aceea racordarea la planurile europene de dezvoltare a transporturilor si la domeniile pentru care sunt oferite facilitati de finantare prin programe europene este cruciala.

"Din aceasta perspectiva, ar fi probabil utila adaptarea cât mai urgenta a unei parti cât mai importante a MPGT la

noua abordare europeana privind infrastructura "verde". Aceasta ar maximiza accesul la fonduri europene nerambursabile si totodata ar crea o foarte buna oportunitate pentru ca administratia publica centrala si locala sa emita obligatiuni verzi care acum sunt din ce în ce mai cautate pe pietele internationale de catre investitorii instititionali iar costul (dobânda) finantarii astfel obtinute este mai redus în raport cu cel al obligatiunilor traditionale", spune Leonardo Badea.

A doua dificultate în calea unei implementari de succes a MPGT, în opinia sa, ar fi abilitatea de administrare eficienta a proiectelor, sau poate mai degraba inconsecventa în timp a gradului de eficienta în gestionarea tuturor activitatilor si detaliilor (într-adevar deosebit de complexe) proiectelor ce compun master planul.

"Cred ca aici este în mare parte o problema delicata de mentalitati. Trebuie sa gasim calea de organizare si guvernanta la nivelul entitatilor publice centrale si locale implicate în administrarea acestor proiecte care sa stimuleze personalul de specialitate sa aiba acelasi grad de implicare si efort indiferent de modificarile în conducerea politica de la vârful administratiei. Asta se poate întâmpla tocmai prin existenta consensului larg la nivel politic asupra strategiei", sustine Leonardo Badea.

De asemenea, în analiza se mentioneaza faptul ca este important sa fie viabilizate parteneriatele public-private (PPP) pentru infrastructura.

"Chiar daca proiectele PPP sunt în general privite ca fiind riscante si având în mod frecvent probleme de guvernanta, ele constituie o alternativa de finantare a dezvoltarii infrastructurii ce nu trebuie ignorata. Trebuie sa cautam în continuare cai pentru viabilizarea acestei abordari astfel încât sa putem implica într-o maniera cât mai consistenta capitalul privat, în contextul actual în care resursele publice sunt tot mai insuficiente iar utilizarea banilor europeni chiar daca trebuie maximizata nu trebuie sa devina sursa exclusiva care sa creeze o dependenta", scrie Leonardo Badea.

Potrivit analizei, sectorul transporturilor si depozitarii are o cifra de afaceri cumulata de 57 miliarde de lei la nivelul anului 2019 si se situeaza între cele 5 industrii principale dominate de capitalul privat autohton (circa 67% din capitalul celor peste 42.000 de companii înregistrate la nivel de sector).

Sectorul transporturilor si depozitarii genereaza cea mai mare valoare adaugata bruta dintre toate sectoarele economiei locale, respectiv 46 miliarde de lei si circa 25% din exporturile de servicii ale României. Efectivul de salariati în acest domeniu de activitate este de circa 400.000 de persoane, ceea ce pozitioneaza România pe locul 4 în Uniunea Europeana (dupa Lituania, Letonia si Finlanda) în ceea ce priveste ponderea numarului de angajati la nivel de sector în total forta de munca. Sectorul transporturilor si depozitarii se claseaza între primele 5 industrii angajatoare din sectorul privat iar între primele 4 ocupatii angajatoare din România regasim doua specifice acestui sector.

Conform analizei, sectorul transporturilor si al logisticii s-a numarat printre cele mai afectate sectoare economice în debutul crizei COVID-19, atât la nivel european si international, cât si pe plan local. Ulterior depasirii perioadei de stare de urgenta, transporturile au fost însa printre principalele activitati care au revenit rapid, ca urmare a cererii extrem de puternice de bunuri si marfuri, îndeosebi din categoriile de prima necesitate, dar si ca efect al dezvoltarii semnificative a segmentului vânzarilor online si al livrarilor la domiciliu. Totusi, unele sub-sectoare din sfera transportului de persoane, în special pe cale aeriana sau maritima, au avut în continuare de suferit si sunt înca si în prezent sub o presiune considerabila.

În general, impactul economic al crizei COVID-19 a fost major la nivelul companiilor din sub-sectorul transportului de pasageri, având în vedere restrictiile privind circulatia persoanelor impuse atât pe teritoriul României cât si în alte jurisdicții în care activeaza transportatorii români de pasageri, dar si ca urmare a riscurilor de infectare percepute de potentialii utilizatori.

Din fericire, impactul crizei COVID-19 a fost doar unul moderat la nivelul sub-sectoarelor transporturilor de marfa și depozitarii, grație faptului că acestea au rămas în continuare responsabile pentru livrarea bunurilor de consum către distribuitorii din sectorul retail sau direct către populație (incluzând aici serviciile de curierat).

Statisticile oficiale aferente perioadei de maxima intensitate din debutul crizei COVID-19, asociată stării de urgență, arată că la nivelul sectorului transporturi și depozitare au fost suspendate aproape 75.000 de contracte de muncă, echivalentul a aproximativ 19% din total forței de muncă, proporție mai redusă față de media calculată la nivelul întregii economii locale, de 21,9% și departe de impactul înregistrat de sectoarele cele mai afectate (ex. HORECA aproximativ 56,6% sau industria prelucrătoare circa 25,8%).