

Чем грозит тяжелый кризис в транспортной системе Молдовы?

Кристиан РУССУ

Нарастающее забастовочное движение работников транспортной отрасли связывают в первую очередь с текущими политическими процессами в Молдове, не обращая внимание на усугубляющийся кризис в сфере автомобильных и железнодорожных перевозок

Прошедшие выходные прошли под знаком ожидания решения Конституционного суда Молдовы о том, какая из кандидатов в премьер-министры страны: Наталья Гаврилица или Мариана Дурлештяну – должна представить в парламенте программу и состав правительства. Дополнительно добавляют интриги визиты послов Соединенных Штатов и Европейского союза к третьему, официально неназванному участнику гонки за пост премьера – Андрею Нэстасе. И он и его партия рассматриваются и действующим, и экс-президентом Молдовы как «ресурсная база», полностью исключать бывшего лидера протестов из политического будущего республики преждевременно.

Пока все следят за «большой политикой», относительно малозамеченными остались готовившаяся неделю остановка работы частных автоперевозчиков и уже начавшаяся забастовка сотрудников Железной дороги Молдовы. Их, безусловно, уже успели связать непосредственно с происходящими в стране политическими событиями, тем более что протестное выступление транспортных компаний запланировано на 23 февраля, аккуратно в дату оглашения вердикта Конституционного суда. Даже если в таких оценках есть доля правды, трудно отрицать, что за последние десятилетия в этой отрасли республики накопились существенные проблемы, граничащие с «некрозом» всей транспортной системы Молдовы, и попыток решения их (или хотя бы должного внимания со стороны центральных властей) пока не видно.

Так, Ассоциация работодателей автомобильных перевозчиков (АРОТА) анонсировала прекращение работы транспорта заранее, еще 18 февраля. Заявленные проблемы: необходимость сократить количество пассажиров на 50%, требование компенсаций за вынужденное бездействие в период пандемии и необходимость вакцинации водителей – это лишь верхушка айсберга, где есть и другие насущные вопросы, вроде регулярного повышения цен на топливо. За последние два месяца ценники на бензин и дизель в Молдове выросли в четыре раза, совокупно – почти на 20%, а схема формирования цен на топливо так и не была прояснена полностью.

Критическая ситуация, также имеющая вполне финансовую подоплеку, складывается вокруг ГП «Железная дорога Молдовы». В начале 21-го столетия ЖДМ выполняла ощутимую логистическую поддержку для транспортировки грузов и перевозки пассажиров как внутри страны, так и реализуя транзитный потенциал республики. На сегодняшний день, даже не принимая во внимание фактическое разделение железнодорожной сети на молдавский и приднестровский сегмент, этот вид транспорта серьезно деградировал. Виной тому устаревшие и не обслуживаемые пути, выходящие из строя подвижные пути. Управление ресурсами некогда прибыльным сектором транспортно-логистической сети Молдовы сейчас сводится к продаже на металлолом ее останков. По разным данным за последние годы ЖДМ продала более 70 тысяч тонн черных металлов, еще большие объемы металлических изделий, на сумму порядка 10 миллионов долларов, были разобраны и подготовлены к продаже в виде лома.

Ситуацию усугубило и закрытие границ в коронавирусном 2020 году, в связи с чем еще с марта прошлого года Республика Молдова фактически остановила международное сообщение. Количество местных, внутригосударственных, маршрутов сократилось до трех. И это далеко не предел – сообщалось, что из-за нехватки средств на обновление подвижного состава и сокращения спроса рассматривается вариант полной приостановки внутреннего пассажирского сообщения в стране. Кроме того,

вызывают обеспокоенность системные задержки заработных плат работникам предприятия, которые и стали «горючим» для роста забастовок. Уже выдвигаются предложения о погашении задолженностей сотрудникам путем продажи активов ЖДМ, что, как ни трудно догадаться, никак не решит проблемы в долгосрочной перспективе.

Решение специальной комиссии парламента Молдовы по направлению финансового отчета ЖДМ за 2010–2020 годы и списков активов недвижимого и движимого имущества в национальный антикоррупционный центр, службу разведки и безопасности, Министерство внутренних дел и генеральную прокуратуру Молдовы на 60-дневный аудит лишь подчеркивают то, что железная дорога стала своеобразным «чемоданом без ручки», который вроде и нужен, но как справиться со всеми накопившимися проблемами – никто не знает (да и вряд ли хочет в этом разбираться).

Усиливающиеся протестные выступления обусловлены вполне реальным бедственным положением как транспортной отрасли в целом, так и ее работников, которое только усугубилось из-за больших потерь, вызванных пандемией коронавируса.

Растущий ком проблем, набравший уже критическую массу, способствует тому, что Молдова в ускоренном темпе теряет свой транзитный потенциал. В условиях общерегиональной турбулентности бизнес соседних Украины и Румынии ищет стабильные пути доставки грузов и пассажиров, все чаще прибегая к морскому и авиасообщению, которые не зависят от инфраструктурных проблем своего соседа.