



26 august 2014 - Chișinău

COMERȚUL MIGRANȚILOR CU AUTOTURISME SECOND-HAND ȘI SCHIMBARE SOCIALĂ ÎN REPUBLICA MOLDOVA

Autor: Anatolie Cosciug

RAPORT DE ANALIZĂ ȘI PROGNOZĂ

1. Rezumat

În ultimii ani, ideea că migranții pot juca un rol activ în dezvoltarea societăților de origine a devenit o temă de maximă importanță pentru guverne, mediul academic și organismele internaționale. Acest lucru a determinat o creștere a interesului acordat antreprenoriatului migranților, fapt care a dus la dezvoltarea de inițiative, programe și instituții menite să promoveze la nivel global acest fenomen. Acest raport urmărește să discute despre acest fenomen raportându-se la antreprenorii migranți din Republica Moldova care sunt implicați în comerțul cu autoturisme second-hand. Ceea ce se remarcă în rândul acestora este că, contrar așteptărilor, impactul pe care acest tip de comerț îl asupra țării de origine este unul mai degrabă „negativ”.

2. Introducere

Au trecut mai mult de două decade de când Republica Moldova și-a dobândit independența ca urmare a destrămării Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste. Acest eveniment a generat o serie de schimbări sociale, politice și economice radicale în ultimii 20 de ani. Două dintre ele merită o atenție specială datorită efectelor pe care le-au avut asupra populației - procesul de tranziție politică și economică spre o democrație liberală și migrația internațională. Dacă cele mai notabile efecte ale procesului de tranziție țin de liberalizarea pieței, declin economic și deschiderea granițelor, în ceea ce privește migrația trebuie să menționez numărul mare de persoane plecate în afara țării, remiterile financiare și potențialul ridicat de dezvoltare al acestora.

Aflată la întrepătrunderea celor două procese de tranziție și migrație, comerțul cu produse second-hand a devenit un fenomen de masă în Republica Moldova și alte țări din Centrul și Estul Europei. De exemplu, conform unor estimări detaliate în capitolul următor, aproximativ 50 % dintre autoturismele înregistrate în Republica Moldova au fost importate ca și produse second-hand în ultimii 10 ani, perioadă în care proporția de autovehicule second-hand din totalul de autoturisme importate a fost de aproximativ de 80 – 90 %. Unul dintre cele mai importate efectele ale dezvoltării comerțului cu produse second-hand este faptul că acest gen de business a devenit important pentru migranții ¹ din Republica Moldova, o bună parte a celor implicați în astfel de activități fiind foști sau actuali migranți.

Acest lucru s-a întâmplat datorită unui cumul de motive. În primul rând migrația permite acumularea de capital financiar care poate fi investit ulterior (Gallo 2013, Ratha et al. 2011). În al doilea rând, migrația permite însușirea unor noi cunoștințe, valori, sau idei în urma procesului de educare formală (studii, cursuri de specializare) sau ca parte a experienței de lucru (Levitt 1998). În al treilea rând, migrația permite dezvoltarea unor rețele sociale care pot include alți migranți, persoane din țara gazdă, persoane din țara de origine sau din alte țări (Levitt and Lamba-Nieves 2011). În al patrulea rând, facilitățile moderne permit migranților să călătorească și să comunice ieftin și repede, migrantul modern rămâne puternic ancorat la ceea ce se petrece în țara de origine fără a fi exclus din viața socială a țării în care trăiește (ideea de transnaționalism) (Faist 1999).

¹ În cadrul acestui raport voi folosi termenul de migrat pentru a desemna acea categorie de persoane care au experiență de migrație, indiferent de durata acesteia (sezonieră, permanentă), scop (de studii, de muncă) sau rezidență (întorși, transnaționali, imigranți).

26 august 2014 - Chișinău

Deși nu sunt singurii implicați în acest tip de comerț, toate aceste lucruri îi pun pe migranți din Republica Moldova într-o poziție „ideală” când vine vorba despre afaceri cu produse second-hand prin următoarele aspecte:

- a) Domeniile principale în care lucrează imigranții moldoveni (construcții, menaj²) permit acumularea și (ulterior) investiția unor sume de bani relativ reduse. De aceea, spectrul afacerilor în care aceștia se pot implica în țara de origine este restrâns la cele care necesită o investiție de capital relativ redusă. Comerțul cu produse second-hand este cunoscut pentru faptul că nu presupune o investiție inițială mare deoarece prețul produselor la achiziție este scăzut. Alți factori care reduc costurile țin de faptul că acest gen de afaceri se realizează în mare parte informal³ dar și de distanța relativ scurtă și infrastructura rutieră bună până în zonele de unde acestea provin.
- b) Deși investiția inițială este relativ mică, acest tip de business poate genera venituri relativ consistente, ceea ce atrage un număr consistent de persoane spre acest tip de comerț. Veniturile consistente provin atât din profitul relativ ridicat pentru fiecare automobil vândut dar și din cererea crescută pentru astfel de autoturisme.
- c) Dat fiind faptul că migrația facilitează acumularea unor cunoștințe, migranții reușesc să învețe, de exemplu cum funcționează anumite instituții și practici în țările gazdă. Acest aspect este esențial în comerțul cu automobile second-hand, care are un grad de complexitate ridicat în ceea ce privește procedurile de export.
- d) Deși rămân ancorați la ceea ce se întâmplă în țara de origine, imigranții devin de facto excluși de la „rețelele de putere” din țara de origine. Acest lucru împinge imigranții care doresc să dezvolte afaceri acasă spre anumite nișe, cum ar fi piețele și produsele transnaționale. În categoria aceasta de produse se încadrează și comerțul de autoturisme second-hand care sunt importate în Republica Moldova din Vestul Europei⁴.
- e) Produsele second-hand importate în RM – în special autoturismele – sunt aduse din Europa de Vest, acolo unde este și cel mai mare număr de imigranți. Acest lucru le oferă imigranților moldoveni în Vestul Europei acces facil la piața de produse second-hand.

În final, această cercetare are un scop dincolo de a pune în evidență anumite practici ale comercianților cu produse second-hand. Migrația a devenit o temă tot mai dezbătută în ultima vreme mai ales după ce o serie de organisme internaționale, state și alți actori au înțeles faptul că migranții au un potențial de dezvoltare crescut pentru societățile de origine. În special cele 300 de miliarde de dolari remise spre societățile de origine în 2007 de către imigranți la nivel mondial și dorința lor de a le investi în societățile de origine au dat un imbold considerabil acestor dezbateri. În timp, dezbaterile pe această temă au început să evidențieze faptul că dezvoltarea ar trebui măsurată în termeni de schimbare socială pe care migranții o generează și nu plecând de la volumul sumelor remise. Una dintre criticile aduse discuțiilor despre schimbare socială și migrație este faptul că acestea sunt bazate pe asumții normative (Portes 2008). Cu alte cuvinte, ceea ce se poate observa din aceste dezbateri este faptul că un anumit tip de schimbări cauzate de migrație sunt așteptate în țara de origine: dezvoltare economică, mobilitate socială, răspândirea valorilor democratice, respectarea și impunerea drepturilor omului, emanciparea femeilor sau îmbunătățirea nivelului de educație. Pornind de la acest punct de vedere, scopul acestui raport

² O sinteză a studiilor care arată acest lucru poate fi accesată aici <http://www.criticatac.ro/11434/caracteristicile-cheie-ale-migrației-din-moldova/>, accesat 01.08.2014.

³ Ceea ce înseamnă că antreprenorii nu investesc în deschiderea unor firme dar și că nu plătesc taxe și impozite.

⁴ Un alt exemplu frecvent este oferit de acei imigranți care operează firme de construcții în țara de origine și construiesc / repară doar pentru alți imigranți deoarece nu au acces la piața autohtonă a construcțiilor (Vlase 2012).

26 august 2014 - Chișinău

este de a evidenția faptul că tipul de schimbări pe care imigranții le dezvoltă sau transferă în țările de origine sunt de multe ori „negative”, o situație adesea ignorată în literatura de specialitate (Portes 2007). Cazul comerțului cu automobile second-hand în Republica Moldova este un bun exemplu în a evidenția acest aspect din mai multe puncte de vedere care vor fi detaliate în capitolul următor.

Datele statistice oficiale indică un parc auto de sub jumătate de milion de automobile în Republica Moldova în 2014. VAZ (Lada) este principala marcă cu o cotă de aproximativ 25 % din parcul auto. Volkswagen și Opel sunt pe locurile 2 și 3 cu aproximativ 10 % din parc. Moskvich este pe locul 4 urmat de Mercedes-Benz pe locul 5, fiecare cu aproximativ 18 mii de exemplare⁵. Cu toate acestea, aceste date nu sunt reprezentative pentru situația „reală” a situației autovehiculelor care circulă în Republica Moldova datorită următoarelor trei motive:

- a) Există un număr consistent de automobile personale înmatriculate în alte țări (precum România, Bulgaria, Ucraina) care sunt folosite zilnic de către cetățenii RM. Diverse estimări indică aproximativ 50 de mii de automobile în această situație, ceea ce înseamnă aproximativ 10 % din întreg parcul auto național⁶. Alte estimări vorbesc de un număr și mai mare de astfel de autoturisme.
- b) Ținând cont de faptul ca aproximativ 70 % dintre automobilele înmatriculate în RM sunt fabricate înainte de anul 2000 (o parte semnificativă a acestora fiind fabricate chiar înainte de 1990, de exemplu autovehiculele Moskvich), este de așteptat faptul ca o buna parte dintre ele să nu mai fie folosite deși sunt înmatriculate. O estimarea a numărului de automobile folosite în mod constant poate fi dată de numărul de polițe RCA și CASCO vândute⁷, care se situează în jurul valorii de 130 mii în ultimii ani⁸.
- c) Situația automobilelor „înregistrate” în Transnistria este ambiguă și alterează și mai mult imaginea de ansamblu oferită de datele statistice asupra parcului auto din RM. Numărul și compoziția acestuia nu este clară iar date oficiale despre această situație nu sunt disponibile. O imagine a situației autovehiculelor înregistrate în Transnistria poate fie dată de o acțiune a Poliției din RM din 2007, în urma căreia aproximativ 6000 de autovehicule care circulau pe teritoriul RM au fost verificate în trafic pentru că aveau numere de înregistrare din Transnistria⁹. Important pentru discuția de față este faptul ca dintre cele 6000 de automobile oprite in trafic, 4000 erau conduse de către cetățeni ai RM din dreapta Nistrului, ceea ce reprezintă un indicator pentru complexitatea situației¹⁰.

Cu toate aceste lacune pe care datele oficiale le raportează, situația parcului auto, așa cum reiese din datele statisticilor oficiale este cea mai bună estimare a „realității” mai ales datorită faptului că

⁵ Aceste date sunt preluate din mai multe surse, <http://point.md/ro/noutati/ekonomika/vanzarea-mashinilor-noi-in-republica-moldova-in-declin>, <http://piataauto.md/Stiri/2012/08/Ce-masini-circula-pe-drumurile-Moldovei/>, accesat 01.08.2014.

⁶ Sursa acestei estimări poate fi consultată aici <http://www.timpul.md/articol/mainile-cu-numere-straine-trebuie-inmatriculate-sau-scoase-din-ara-3619>, accesat 01.08.2014.

⁷ Numărul asigurărilor CASCO realizate este în jur de 10 mii în 2013 conform datelor disponibile aici, <http://www.1asig.ro/Brokerii-din-Moldova-au-intermediat-prime-de- peste-19-milioane-euro-in-2013-Vezi-aici-TOP-20-brokeri-articol-2,3,189-48812.htm>, accesat 01.08.2014.

⁸ Datele folosite provin din această sursă, <http://www.1asig.ro/Brokerii-din-Moldova-au-intermediat-prime-de- peste-19-milioane-euro-in-2013-Vezi-aici-TOP-20-brokeri-articol-2,3,189-48812.htm>, accesat 01.08.2014.

⁹ Aceste date au fost preluate de la următoarea adresă <http://pridnestrovia.info/news/vehicles-registered-in-the-transnistrian-region-are-non-grata>, accesat 01.08.2014.

¹⁰ Într-o bună măsură această situație se poate explica prin faptul că Transnistria oferă un sistem de import al autoturismelor second-hand, de impozite și asigurări de tip CSA mult mai facil în termeni financiari.

26 august 2014 - Chișinău

alte studii pe această temă nu sunt disponibile. De aceea în continuare voi utiliza aceste date drept punct de referință¹¹. Dintre cele aproximativ 500 de mii de autoturisme înregistrate în RM în 2014, 20 – 25 de mii de autovehicule second-hand au fost importate în fiecare an, în ultimii 10 ani¹². Acest lucru se traduce prin faptul că în ultimii 10 ani, aproximativ jumătate din parcul auto al RM a fost importat. Ceea ce observă o serie de reportaje media pe această temă este faptul că automobilele second-hand au o pondere de 80 – 90 % din totalul de importuri de automobile. Principala regiune de unde aceste automobile sunt importate pentru perioada analizată este Uniunea Europeană iar țara cu cele mai multe exporturi de autovehicule spre RM este Germania. Automobilele importate au în medie o vârstă de aproximativ 10 ani. Modelele de autovehicule cel mai des importate sunt Renault Megane, Toyota Corolla și Ford Focus (vechime medie de 7 - 8 ani) și VW Golf / Passat sau Opel Astra (vechime medie 11 – 12 ani). Costul mediu al acestor modele de automobile se situează în jurul valorii de 5 mii de euro pe piața din RM.

În cadrul cercetării de teren pe care o efectuez în România pe tema comerțului cu produse second-hand importate din Vestul Europei realizat de către migrații români, am observat faptul că o practică la care antreprenorii apelează este de a reduce numărul de kilometri (km) a autoturismelor care sunt importate. Legat de acest aspect, o serie de lucruri necesită explicații în profunzime:

- a) Investiția pentru a cumpăra unelte (cablu de date, soft specializat, laptop) care să faciliteze reducerea numărului de km este relativ mică (aproximativ 500 de euro). Aceste dispozitive pot fi folosite de un număr nelimitat de ori pentru a reduce numărul de kilometri de la bord. Dacă antreprenorii nu vor să achiziționeze un asemenea dispozitiv, ei pot apela la alte persoane care fac acest lucru la un cost de aproximativ 10 euro.
- b) Profiturile pe care le obțin importatorii de autoturisme second-hand se situează în medie în jurul valorii de 800 de euro la fiecare autoturism vândut (sau echivalentul a 15 - 20 % din valoarea automobilului)¹³.
- c) Dacă nu ar modifica în minus numărul de km în medie cu 100 de mii¹⁴, antreprenorii nu ar putea să revândă automobilele. Acestea nu ar putea fi vândute datorită prețului prea mare comparativ cu ceea ce este disponibil pe piață. Există o serie de studii care arată faptul că anumite modele sunt chiar mai ieftine în România decât în alte țări de unde în mod normal sunt importate¹⁵ datorită numărului de km mai mic.
- d) În cadrul grupului unde am făcut aceste observații (aproximativ 50 de antreprenori din Transilvania, România) aproape toți utilizau această metodă. Aceste practici nu sunt folosite doar acolo unde nu este cazul, de exemplu un autovehicul care are la bord un număr de kilometri este considerat „acceptabil”. Sunt destul de dese situațiile în care

¹¹ Un aspect care trebuie menționat aici este lipsa oricărui fel de studii sau cercetări științifice pe tema parcului auto din RM și care să poată oferi o pondere la aceste date.

¹² Un număr mai mare de autovehicule second-hand importate se remarcă în 2013 când limita maximă de 7 ani vechime a fost atinsă până la 10 ani.

¹³ Date parțial similare au fost observate și în studiul realizat de consultanții de la „Vezicatface”, <http://www.vezicatface.ro/articole/prețul-masinelor-second-hand-crește-in-medie-cu-800-de-euro-la-fiecare-100000-de-km-dati-inapoi>, accesat 01.08.2014.

¹⁴ Aceste date au fost generate în urma analizei a unui număr de aproximativ 300 de autoturisme vândute în perioada 2013 – 2014 de către imigranți români în România.

¹⁵ Unul dintre ele poate fi consultat aici <http://www.romanalibera.ro/stiinta-tehnologie/auto/-importul-de-masini-second-hand-din-germania-nu-poate-fi-profitabil-fara-fraude---cum-poti-fi-pacalit-de-samsarii-de-masini-294788>, accesat 01.08.2014.

26 august 2014 - Chișinău

vânzătorii din parcurile auto din Vestul Europei modifică și ei numărul de km și astfel o altă intervenție nu este considerată necesară.

- e) Exista o serie de „praguri psihologice” despre care se vorbește în comerțul cu autoturisme, unul dintre ele fiind cel de 150 de mii de km pentru automobilele de 10 ani vechime, care au la bază un calcul de 15 mii de km¹⁶ pe care îi efectuează în medie un șofer în țările din Vestul Europei.
- f) În realitate, autoturismele de această vechime care se importă au în medie 250 de mii de kilometri. Acest lucru se explică prin faptul că există o predilecție pentru a importa autovehicule cât mai ieftine, ceea ce face să existe o auto-selecție a autoturismelor cu mai mulți km să fie cumpărate (adesea acestea au aparținut unor firme, ONG-uri sau instituții publice).
- g) Comparat cu alte metode de a reduce costurile automobilelor importate (de exemplu să le cumperi lovite și să le repari după întoarcerea în țară unde este mai ieftin) această metodă este mai simplă, mai rapidă și mai eficientă din punct de vedere financiar.
- h) Deși modificarea kilometrajului este incriminată *de jure, de facto* acest lucru este greu de dovedit și presupune deschiderea unui proces juridic. Acest lucru taie din elanul celor care realizează că kilometrajul autoturismelor cumpărate a fost modificat ceea ce înseamnă că șansele de a fi depistat sunt minime.

Datele similare cu cele menționate mai sus, referitoare la reducerea numărului de kilometri și contextul în care acest lucru are loc, am observat și în cazul comerțului cu autovehicule din Republica Moldova. Aceste au rezultat în urma unei cercetări exploratorii realizată în 2014 cu imigranți și alte persoane din Republica Moldova implicate în comerțul cu autovehicule second-hand¹⁷ dar și din datele adiacente pe care le-am colectat în timpul cercetării de teren cu antreprenorii din Transilvania¹⁸.

3. Implicații, recomandări, sugestii, propuneri

Transpus în cifre, reducerea numărului de kilometri cu 100 de mii în medie în cazul autoturismelor importate în Republica Moldova însemna că, consumatorii au plătit în plus pentru automobilele importate oficial în ultimii 10 ani aproximativ 200.000.000 (2 sute de milioane) de euro în plus¹⁹, sau aproximativ 3.680.000.000 de lei – cam cât a fost bugetul pentru sănătate în Republica Moldova în anul 2014²⁰. Această situație deschide discuția pentru cel puțin 2 elemente. În primul rând, ce se poate face pentru a reduce acest gen de fraude prin care autoturismelor importate le sunt crescute artificial prețurile? Există o serie de mecanisme care au fost implementate cu succes în diverse țări. Unul dintre ele, utilizat pe scară largă în Olanda și alte țări, atrage atenția datorită simplității sale – fiecare autoturism este introdus într-o bază de date internațională care conține

¹⁶ De exemplu în acest articol se poate observa o tendință a numărului de kilometri pe care îi conduce în medie un Vest European <http://www.economist.com/node/21563280>, accesat 01.08.2014.

¹⁷ Scopul acestei cercetări este de a extinde teza de doctorat la care lucrez cu încă un studiu de caz pentru a putea să realizez o comparație. Până acum acest lucru a presupus să efectuez o „călătorie de afaceri” din Republica Moldova până în Italia și înapoi împreună cu o familie de imigranți, discuții cu persoane implicate direct în acest comerț dar și cu persoane implicate indirect (agenți vamali, cumpărători, etc.).

¹⁸ Deoarece tipul de cercetare este etnografia multi-localizată (multi-sited ethnography), cercetarea de teren presupune să urmăresc migrații în toate activitățile lor. Acest lucru mi-a permis să interacționez și cu alți antreprenori implicați în comerțul cu autoturisme second-hand, cel mai adesea cu cei din Polonia și Republica Moldova.

¹⁹ Acest calcul are la bază: 800 euro x 25 de mii de vehicule importate anual x 10 ani = 200.000.000

²⁰ Datele despre buget au fost preluate de aici <http://timpul.md/articol/bugetul-rm-pentru-2014-cum-sunt-imparii-banii-pe-domenii-51922.html>, accesat 01.08.2014.



26 august 2014 - Chișinău

un istoric al intervențiilor service, inclusiv numărul de kilometri, la care accesul este liber²¹. În al doilea rând, care sunt efectele acestor procedee? Din punct de vedere al siguranței în trafic, anumite proceduri de întreținere care se efectuează în funcție de kilometrajul autovehiculului (schimb ulei, frâne, distribuție), pot duce la o întreținere deficitară a autoturismului, ceea ce poate cauza probleme în trafic. Un al doilea efect aici are implicații de ordin economic. Deoarece acest tip de comerț se realizează în mare parte informal, sume importante de bani nu mai ajung în bugetul statului. Un al treilea efect ține de costurile ascunse pe care un vehicul cu kilometri reduși le poate genera. Pe lângă faptul că cei care sunt consumatori vor plăti un preț mai mare pentru automobile în urma modificării numărului de km, acest lucru cauzează și o serie de cheltuieli suplimentare cu întreținerea autoturismelor, care pot ajunge la 50 % din valoarea lor inițială.

Plecând de la aceste implicații, consider că este important să discut în acest raport despre imigranții implicați în comerțul cu autoturisme second-hand importate în Republica Moldova și faptul că aceștia pot transfera sau dezvolta anumite practici care nu sunt în mod necesar „pozitive” și care pot avea un impact mai degrabă „negativ” asupra societății de origine. Legat de acest lucru, ideea de investiție a migranților în țara de origine pare să aibă un rol aparte în discuția despre dezvoltare în Republica Moldova, acesteia fiindu-i alocate ample rapoarte și politici publice. Chiar dacă în dezbaterile despre migrație și dezvoltare se discută despre efecte pozitive și negative ale migrației față de societatea de origine, în discuțiile despre antreprenariat, migrație și dezvoltare cele negative sunt ignorate. De aceea, ceea ce cunoaște ține mai degrabă de efectele „negative” inițiale ale migrației, precum depopularea, bătrâni și copii rămași acasă sau fenomenul de „brain drain”, pe când practicile migranților antreprenori sunt mai puțin cunoscute. Consider că este important să se recunoască faptul că migranții pot genera schimbări sociale „negative” în țara de origine și din postura de antreprenori. Ținând cont de faptul că în ultimii ani se poate observa faptul că factorii de decizie din Republica Moldova investesc tot mai multe resurse în captarea potențialului de dezvoltare pe care îl au migranții (ceea ce înseamnă aproape exclusiv antreprenariat), ar fi o pierdere de resurse ca acele inițiative antreprenoriale care nu au un vădit efect pozitiv asupra comunităților de întoarcere să fie susținute.

4. Concluzii

Acest raport confirmă acele critici care s-au ridicat la adresa optimismului pe care îl afișează o serie de studii la adresa migrației ca și potențial de dezvoltare (Hass 2010, Ambrosini 2011). Cel puțin în cazul antreprenorilor implicați în comerțul cu autoturisme second-hand în Republica Moldova, ceea ce se poate observa este faptul că migranții au un impact mai degrabă „negativ” în societățile de origine. Cel mai probabil acest gen de afaceri pot să genereze un nivel de trai relativ ridicat celor care importă automobile, generează beneficii economice unor segmente ale populației, încurajează diverse afaceri conexe importului de autoturisme (service auto, benzinării, transportatori, etc). dar efectul de lungă durată asupra comunităților este unul mai degrabă „negativ” datorită practicilor de reducere a numărului de kilometri.

Republica Moldova a cunoscut cu siguranță schimbări semnificative la nivelul societății pe fondul circulației migratorii intense din ultimii ani. Pornind de la această idee, ceea ce argumentez în cadrul acestui raport este faptul că nu este de ajuns să fie pompate în economiile țărilor de origine sumele de bani provenite de la migranți pentru a vedea o dezvoltare a acestora. Nici măcar faptul că unii dintre migranți acumulează și transferă anumite abilități și rețele sociale nu

²¹ Mai multe detalii pot fi consultate aici <http://www.car-pass.be/docs/car-pass-study-final-report.pdf>, accesat 01.08.2014.



26 august 2014 - Chișinău

garantează faptul că, în societatea de origine, schimbările sociale pe care le vor genera vor avea un impact „pozitiv”. De ce se întâmplă acest lucru consider că este o întrebare pentru cercetări ulterioare dar poate avea legătură cu faptul că, contextele în care au fost socializați în timpul migrației nu facilitează acumularea de abilități care să permită p dezvoltare „pozitivă” a comunităților de origine.

Concluziile acestui raport trebuie înțelese prin prisma unui număr de limitări. În primul rând, acesta nu pretinde că oferă o perspectivă exhaustivă asupra schimbărilor sociale care au loc în Republica Moldova datorită migrației. Pentru a surprinde durabilitatea și profunzimea unor schimbări care au loc la nivelul societății este nevoie de analiza a două-trei generații. În schimb, ceea ce face acest raport este să ofere o imagine mai puțin cunoscută, cea în care migrații antreprenori au impact mai degrabă „negativ” asupra societății moldovenești.

5. Bibliografie

Ambrosini, Maurizio (2011) *Transnational migration and co-development: A hope in search of confirmation paper presented at International Conference The Migration-Development Nexus Revisited: State of the Art and Ways Ahead* University of Trento, June 8-10, 2011.

de Haas, Hein (2010) 'Migration and development: A theoretical perspective', *International Migration Review*, 44(1):227–64.

Faist, Thomas (1999) 'Developing Transnational Social Spaces: The Turkish–German Example', in Ludger Pries (ed.) *Migration and Transnational Social Spaces*, Farnham/Burlington: Ashgate.

Gallo, Ester (2013) 'Migrants and Their Money Are Not All the Same: Migration, Remittances and Family Morality in Rural South India', *Migration Letters*, 10(1):33–46.

Levitt Peggy and Lamba-Nieves D. (2011). Social remittances revisited. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 37:1–22.

Levitt, Peggy (1998) 'Social remittances: Migration driven local-level forms of cultural diffusion', *International Migration Review*, 32(4):926–48.

Portes, Alejandro (2007) Migration and Development: A Conceptual Review of the Evidence 17 – 43, in Stephen Castles and Raúl Delgado Wise (Ed). *Migration and Development: Perspectives from the South*.

Portes, Alejandro (2008) *Migration and Social Change: Some Conceptual Reflections*. Keynote address to the conference on 'Theorizing Key Migration Debates', University of Oxford, 30 June–1 July.

Ratha, Dilip, Mohapatra, Sanket, Özden, Çağlar, Plaza, Sonia, Shaw, William and Shimeles, Abebe (2011) *Leveraging Migration for Africa: Remittances, Skills, and Investments*. Washington, D.C.:The World Bank.

Vlase Ionela (2013) „My husband is a patriot! Gender and Romanian family return migration from Italy” *Journal of ethnic and migration studies* 39(5): 741-758.