

## MANAGEMENTUL DRUMURILOR PUBLICE ÎN REPUBLICA MOLDOVA

CZU: 005:[625.711+656.1](478)

*Alina OBOROCEANU*

*Școala Doctorală Științe Economice și Demografice  
Institutul Național de Cercetări Economice*

O creștere economică presupune acces la resurse, servicii, educație. Drumuri publice moderne înseamnă comunicații mai bune și noi oportunități de afaceri. În Republica Moldova pe lângă alte probleme majore, problema drumurilor rămâne a fi una prioritară, soluționarea căreia atestă un rol important în dezvoltarea economică a țării. În acest sens, mijloacele financiare rezervate pentru drumuri sunt extrem de importante, utilizarea cărora trebuie să fie eficientă și transparentă prin realizarea unui management eficient oportun reabilitării drumurilor publice de calitate. Scopul cercetării a fost de a evalua și analiza managementul infrastructurii drumurilor publice în Republica Moldova prin prisma întreținerii și reabilitării/ construcției rețelelor de transport de calitate. Metodele științifice utilizate sunt: analiza și sinteza, inducția și deducția, analiza critică a materialelor, etc. Articolul reprezintă o cercetare a situației actuale a drumurilor publice. Astfel, autorul a efectuat o analiză concretă a unor indicatori care influențează potențialul investițional în aspectul întreținerii și reabilitării drumurilor publice în Republica Moldova.

*Cuvinte-cheie: infrastructura drumurilor, administrarea drumurilor, rețele de transport, drumuri publice, fondul rutier, comunicație terestră.*

**Actualitatea și semnificația problemei cercetate.** Drumurile publice reprezintă căile de comunicație terestră special amenajate pentru circulația vehiculelor și pietonilor. Administrarea drumurilor are ca obiect proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea și întreținerea drumurilor. Astfel gestionarea performantă a mijloacelor financiare utilizate în derularea procesului de administrare a drumurilor publice reprezintă un rol important în obținerea indicatorilor de rezultat orientați spre modernizarea rețelelor de transport din Republica Moldova de calitate cu asigurarea siguranței rutiere la trafic.

Așadar, o infrastructură a drumurilor publice adecvată și calitativă exprimă nivelul de dezvoltare a țării pe plan mondial prin asigurarea unei economii funcționale.

**Conceptul unui sistem de management al infrastructurii rutiere.** Performanța infrastructurii drumurilor publice a unei țări este dependentă de capacitatea instituțională de a implementa acțiuni eficiente, printr-un sistem de management adecvat.

Orice sistem de rețele de transport are în componența sa trei elemente principale și anume: infrastructura drumurilor publice, mijloacele de transport și sistemul de management (Fig.1).



**Fig.1.** Sistem de rețele de transport.

*Sursa:* Informație sintetizată în baza [1,4].

Sistemul de rețele de transport joacă un rol important în dezvoltarea economică și socială a comunității, realizând legătura dintre producție și consum. Managementul sistemului de transport are ca scop principal optimizarea performanțelor globale ale sistemelor de transport prin îmbunătățirea continuă a infrastructurii drumurilor publice în vederea creșterii siguranței traficului rutier.

Pentru ca un sistem să funcționeze eficient, este foarte important ca rolurile în acesta să fie bine plasate și realizate. În prezent, principalul organ de stat mandat în domeniul dezvoltării infrastructurii rutiere este Ministerul Economiei și Infrastructurii care asigură elaborarea politicilor naționale, cadrului legislativ și de reglementare, precum și punerea ulterioară în aplicare a prevederilor documentelor de politici, inclusiv programarea și implementarea investițiilor necesare în infrastructura drumurilor (funcțiile fostului Minister al Transportului și Infrastructurii Drumurilor).

De asemenea, în afară de Ministerul Economiei și Infrastructurii, competențe directe și indirecte în domeniul infrastructurii drumurilor dețin următoarele instituții publice: Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului, Ministerul Finanțelor, Cancelaria de Stat a Guvernului, Ministerul Afacerilor Interne și Biroul Național de Statistică.

Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului este organul de stat de specialitate responsabil de elaborarea și promovarea politicii naționale în domeniul dezvoltării regionale. Respectiv, prin activitățile sale, Ministerul contribuie la procesul de planificare și dezvoltare a infrastructurii rutiere de importanță regională și locală, prin intermediul celor patru Agenții de Dezvoltare Regională. De asemenea, Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului coordonează Fondul Național de Dezvoltare Regională, importantă sursă de finanțare a proiectelor locale și regionale de dezvoltare a infrastructurii rutiere.

Ministerul Finanțelor mobilizează și alocă mijloacele bugetare necesare în conformitate cu practicile stabilite. Cancelaria de Stat monitorizează în numele Guvernului îndeplinirea programelor guvernamentale de către ministerele relevante. Totodată, prin intermediul Cancelariei de Stat se asigură procesul de coordonare și monitorizare a asistenței tehnice și financiare internaționale. Ministerul Afacerilor Interne este principala instituție publică responsabilă de elaborarea și promovarea politicii de stat în domeniul siguranței circulației rutiere în Republica Moldova. Statisticile din sectorul infrastructurii drumurilor sunt colectate în mod regulat și prelucrate de către Biroul

Național de Statistică. Donatorii și instituțiile financiare internaționale constituie o sursă importantă de finanțare a sectorului. Principalii reprezentanți în sectorul dezvoltării infrastructurii rutiere din Republica Moldova sunt: Uniunea Europeană, Banca Mondială, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Europeană pentru Investiții, Agenția SUA pentru Dezvoltare Internațională etc. [12].

### **Clasificarea și administrarea drumurilor publice în Republica Moldova.**

Noțiunea de **drumuri** semnifică prin definiția sa – căi de comunicație terestră, special amenajate pentru circulația vehiculelor și a pietonilor. Conform Legii drumurilor nr.509-XIII aprobată de către Parlament în anul 1995, drumurile Republicii Moldova au fost clasificate în două categorii, potrivit destinației, și anume:

1. **drumuri publice** – drumuri de utilitate publică destinate circulației rutiere și pietonale în scopul satisfacerii cerințelor generale de transport rutier ale economiei naționale și ale populației și de apărare a țării; și,

2. **drumuri private** – drumuri de utilitate privată destinate satisfacerii cerințelor proprii de circulație rutieră și pietonală în activitățile economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale și altele asemenea, drumurile de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, drumurile pentru organizările de șantier [9].

În Republica Moldova există doar drumuri publice, care sunt în proprietatea statului, iar drumuri private care le pot avea în proprietate persoanele fizice sau juridice, deocamdată, nu există în țară.

În context, **drumurile publice**, pornind de la semnificația funcțională a acestora, au fost împărțite în următoarele categorii:

➤ **drumuri europene** – drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova conform Acordului european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR) la care Republica Moldova a aderat și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane și cărora li se atribuie litera „E”.

➤ **drumuri naționale** – drumuri care sunt proprietate publică a statului, care asigură principalele legături rutiere internaționale, legătura dintre capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană, precum și legătura dintre ele; și,

➤ **drumurile locale** care se împart în:

a) **drumuri de interes raional (municipal)** – drumuri care asigură legătura dintre orașele-reședință și satele (comunele) din componența raionului (municipiului), precum și legătura dintre sate (comune), inclusiv accesul către acestea dinspre drumurile naționale. Drumurile respective sunt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul al doilea;

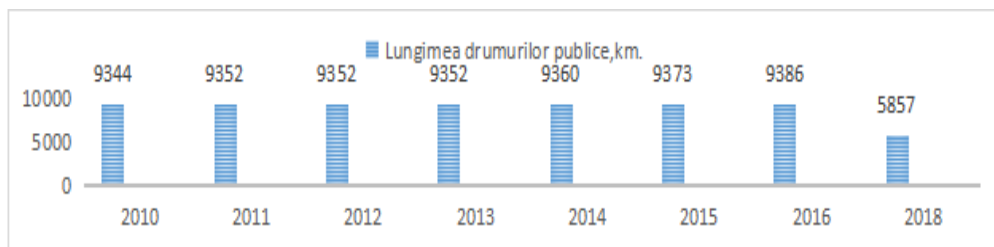
b) **drumuri comunale** – drumuri care asigură legătura dintre satul-reședință de comună și satele componente sau dintre acestea și obiectivele de interes comun. Drumurile respective sunt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul întâi;

c) **străzi** – drumuri publice din interiorul localităților care sunt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul întâi sau, după caz, a municipiilor Chișinău și Bălți.

În prezent, Republica Moldova dispune de o infrastructură de drumuri publice de 10.635 km. Dintre care 5.857 km de drumuri naționale sunt administrate de către Întreprinderea de Stat „Administrația de Stat a Drumurilor”, iar 3.708 km de drumuri locale de interes raional (municipal) se administrează de către autoritățile publice locale de nivelul II. Diferența de 1.070 km din lungimea totală a drumurilor este în gestiunea administrației publice locale din partea stângă a râului Nistru.

În China, drumurile sunt clasificate în funcție de așezarea administrativă: naționale, comunale, municipale, raionale, autostrăzi speciale și drumuri locale [5].

În context, Întreprinderea de Stat „Administrația de Stat a Drumurilor” administrează drumurile naționale care reprezintă o pondere de 55,1% din rețeaua totală de drumuri publice. Din totalul drumurilor naționale, 602 km sunt drumuri expres, 1.985 km – drumuri republicane și 3270 km reprezintă drumuri regionale. Dinamica drumurilor publice pe anii 2010-2018 e prezentată în Figura 2.



**Fig. 2.** Dinamica drumurilor publice administrate de către Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” pe anii 2010-2018

*Sursa:* Informație sintetizată în baza cadrului regulator.

Pe parcursul anilor 2010-2016, drumurile publice au fost extinse cu 42 km, cu o evoluție proeminentă de 13 km în anul 2015, extinderea porțiunii de drum L568 Mingir-Tomai. Totodată, extinderea în anul 2018 cu 7,3 km ca rezultat al construcției unui drum de ocolire R1 Chișinău-Ungheni-frontiera cu România. După modificarea Listei drumurilor publice de către executiv din decembrie 2016, evidența acestora a fost susținută de o schimbare prin transmiterea drumurilor publice locale de interes raional către autoritățile publice locale, cu o pondere de 38% din rețeaua de drumuri gestionată. Astfel, în anul 2018 fiind raportată doar lungimea drumurilor publice naționale (5.857 km).

Prin Legea drumurilor din 1995, drumurile naționale, din punct de vedere funcțional, au fost nominalizate, după cum urmează:

a) **autostrăzi** – drumuri de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană, având cel puțin două benzi de circulație pe sens și o bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri special amenajate, denumite noduri de circulație, dotate cu mijloace speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor;

b) **drumuri expres** – drumuri cu două sau mai multe benzi de circulație, la care accesul este posibil doar prin noduri rutiere denivelate sau intersecții dirijate, regle-

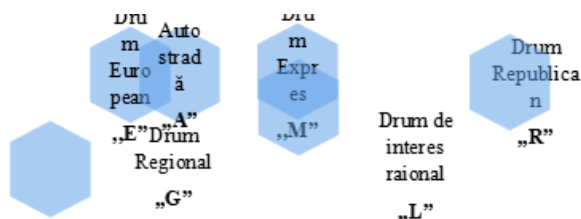
mentate, și pe care oprirea și staționarea mijloacelor de transport pe partea carosabilă (pârțile carosabile) sunt interzise;

c) **drumuri republicane** – drumuri care asigură legătura dintre capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană (centrele industriale, stațiunile balneoclimaterice, locurile publice de agrement, rezervațiile naturale, monumentele istorice și de cultură), de asemenea legătura dintre orașele-reședință, dintre municipii, dintre orașele-reședință și municipii, precum și legătura dintre orașele-reședință și stațiile feroviare, aeroporturile și porturile fluviale din imediata apropiere;

d) **drumuri regionale** – drumuri de însemnătate regională care asigură legătura dintre localitățile din două sau mai multe raioane sau dintre minim 4 localități dintr-o unitate administrativ-teritorială.

Republica Moldova nu dispune de autostrăzi, nefiind realizată practic ierarhia stabilită de legiuitor. Astfel că pe toată rețeaua existentă persistă traficul mixt, iar în marea lor parte, toate drumurile traversează linear localități.

Drumurilor publice din Republica Moldova le este atribuită o denumire care include denumirea punctului inițial și a punctului terminus, precum și un indice format din litere latine și cifre, ceea ce este prezentat în Figura 3.



**Fig. 3.** Categoria și indicele drumurilor publice  
Sursa: Informație sintetizată în baza cadrului regulator.

Guvernul a clasificat drumurile publice potrivit listelor aprobate [7] atât pentru drumurile publice naționale (expres (M); republicane (R); regionale (G)), cât și pentru drumurile publice locale (de interes raional (L)). Odată cu aderarea Republicii Moldova la Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR), din anul 2006 [7], unele drumuri publice fac parte din drumuri europene (E) – clasa A:E58; clasa B:E581; E583; E584.

Clasificarea tehnică a drumurilor în Republica Moldova a fost bazată pe normele sovietice din anii 80 (SNIP 2.05.02-85), fiind în vigoare până în anul 2014. Ulterior, a fost aprobat și pus în aplicare prin ordinul Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor, Normativul în Construcții, [11] care, cum este statuat în domeniul de aplicare – stabilește normele de proiectare, elementele geometrice ale drumurilor, parametrii de calcul necesari pentru determinarea acestora, precum și prescripțiile de proiectare a traseelor de drumuri, în plan și în spațiu, în scopul desfășurării circulației în condiții de siguranță, confort și eficiență. Astfel, în Republica Moldova, au fost

stabilite cinci categorii tehnice ale drumurilor publice, din punct de vedere funcțional și administrativ, care sunt redată în Tabelul 1.

**Tabelul 1. Categoriile tehnice ale drumurilor publice potrivit normativului din anul 2014**

Nr. d/o	Categoria tehnică a drumului	Destinația funcțională a drumului	Intensitatea traficului, vehicule etalon	Tipul drumului recomandat
1.	I-a	Drumuri naționale cu trafic foarte intens, destinate exclusiv circulației autovehiculelor, inclusiv traficului internațional	> 16,000	Autostrăzi – drumuri prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană având cel puțin două benzi de circulație pe sens și bandă de staționare accidentală: intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permise nu-mai în locuri special amenajate;
2.	I-b	Drumuri naționale cu trafic foarte intens, destinate exclusiv circulației autovehiculelor, inclusiv traficului internațional	8,001 – 16,000	Drumuri expres - drumuri cu două sau mai multe benzi de circulație, la care accesul este posibil doar prin noduri rutiere denivelate sau intersecții dirijate, pe care oprirea și staționarea mijloacelor de transport pe partea carosabilă (părțile carosabile) sunt interzise;
3.	II	Drumuri naționale cu trafic mediu, deschise traficului internațional	3,501 – 8,000	Drumuri cu două benzi de circulație
4.	III	Drumuri naționale cu trafic redus	751 – 3,500	Drumuri cu două benzi de circulație
5.	IV	Drumuri locale și drumuri comunale cu trafic foarte redus	200 – 750	Drumuri cu două benzi de circulație
6.	V	Drumuri comunale secundare	< 200	Drumuri cu două benzi de circulație

*Sursa:* Informație în baza datelor oficiale potrivit normativului în construcții [11].

Prin Legea drumurilor a fost stabilit că în funcție de tipul structurii rutiere, în Republica Moldova pot fi: a) *drumuri cu structura rutieră capitală (permanentă)* – cu îmbrăcăminiți din beton asfaltic sau beton de ciment; b) *drumuri cu structura rutieră ușoară (semipermanentă)* – cu îmbrăcăminiți rutiere din materiale locale anrobate cu lianți bituminoși; c) *drumuri cu structura rutieră provizorie* – drumurile pietruite. Or, îmbrăcămintea rutieră este situată la partea superioară a structurii rutiere și poate fi alcătuită din unul sau două straturi care suportă direct acțiunea traficului rutier și a

factorilor climaterici [2, 9]. Tipurile de îmbrăcămînți rutiere moderne sunt: îmbrăcămînți rutiere bituminoase, îmbrăcămînți rutiere din beton de ciment și îmbrăcămînți rutiere din piatră fasonată. Starea actuală a infrastructurii rutiere este redată în Tabelul 2.

**Tabelul 2. Structura rutieră a drumurilor naționale în Republica Moldova gestionate de către Î.S.,ASD”**

N/o	Categoría de drum	Tipurile de îmbrăcăminte ale drumurilor publice, % din total lungime						Total km
		modern (beton asfaltic, beton de ciment)		pietruite		din pământ		
		%	Km	%	km	%	km	
1.	Drumuri expres	99,9	601	0,1	1		0	602
2.	Drumuri republicane	98,3	1950	1,7	35		0	1985
3.	Drumuri regionale	58,9	1924	39,5	1294	1,6	52	3270
4.	Total rețea de drumuri	76,5	4475	22,7	1330	0,8	52	5857

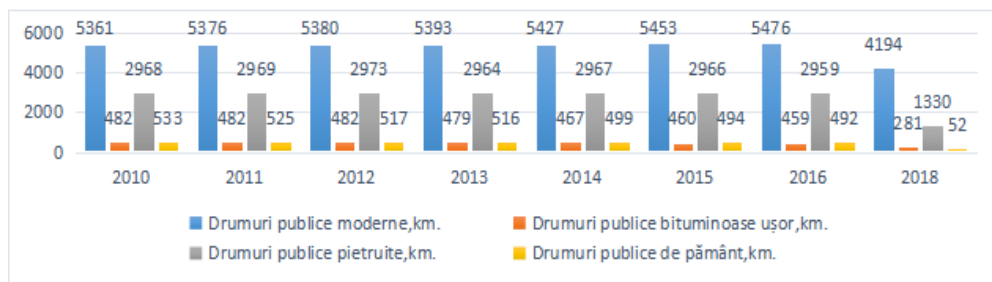
Sursa: Date generalizate în baza prevederilor HG nr.1468 din 30.12.2016 [7].

Spre deosebire de drumurile republicane, care sunt modernizate la nivel de 98,2%, în cele regionale prevalează căile de acces cu acoperiri pietruite 39,5%, totodată a celor fără acoperire (din pământ) constituie 1,6%.

Într-o asemenea conjunctură este evident ca modul de formare și utilizare a mijloacelor financiare destinate drumurilor publice să captureze o importanță crucială în susținerea procesului de realizare a dezideratelor prestabilite de Guvern.

Odată cu transmiterea drumurilor locale către administrația publică locală, în gestiunea Î.S.,ASD” au rămas a fi 23,5% de drumuri fără îmbrăcăminte modernizată, comparativ cu cele 36,9% aflate în gestiune în anul 2016, până la modificarea listei drumurilor publice. Astfel, din totalul rețelei de drumuri naționale prevalează cele cu îmbrăcăminte modernă, care reprezintă 76,5%.

Evoluția drumurilor publice pe anii 2010-2018, tangibile cu structura rutieră a acestora se prezintă în Figura 4.



**Fig. 4.** Evoluția drumurilor publice în funcție de structura rutieră a acestora pe anii 2010-2018  
Sursa: Informație sintetizată în baza cadrului regulator.

În dinamică se atestă o creștere ușoară atât a drumurilor publice cu structură rutieră permanentă (moderne), cât și a drumurilor publice cu structură rutieră provizorie (pietruite) și diminuarea lentă a drumurilor publice de pământ. Potrivit datelor din anul 2018, o pondere semnificativă de 100% din totalul drumurilor publice de pământ reprezintă drumurile regionale.

Capacitatea redusă, condițiile nesigure și slab calitative ale infrastructurii drumurilor reduc considerabil gradul de accesibilitate către anumite regiuni din Republica Moldova, în special în regiunile Nord, Sud-Est și Sud. Acest lucru, la rândul său, creează condiții de dezvoltare dificile pentru economiile regiunilor respective, reducând competitivitatea acestora în comparație cu alte regiuni din țară și conducând la disparități sociale.

**Concluzii.** În Republica Moldova în ultima perioadă, pe lângă termenii tradiționali de *întreținere*, *reparație*, *reparație capitală* au intrat în uzanță și alți termeni, cum ar fi *reabilitare* și *modernizare*.

Astfel, întreținerea curentă a drumurilor reprezintă lucrări care se execută permanent pentru menținerea curățeniei, esteticii, asigurarea scurgerii apelor sau pentru eliminarea unor degradări punctuale de mică amploare la drumuri, lucrări de artă, de siguranță rutieră și clădirilor anexe aferente drumurilor. Prin întreținerea curentă se extinde durata de viață utilă și nivelul de servicii (de ex., funcționalitatea). Iar întreținerea periodică reprezintă lucrări care se execută periodic și planificat în scopul compensării parțiale a uzurii produse drumurilor, podurilor și anexelor acestora, pentru a li se reda condițiile normale de exploatare și de siguranța circulației rutiere. În acest caz, se repară și se restabilesc numai parametrii și caracteristicile variabile ale drumului și se remediază degradările elementelor și dotărilor lui. În primul rând, se restabilește planeitatea, rugozitatea și calitatea de aderență a îmbrăcămintei rutiere. Reparația drumului reprezintă totalitatea lucrărilor fizice de intervenție, care au ca scop compensarea totală a uzurii fizice și morale a elementelor separate ale structurii rutiere, terasamentelor, lucrărilor de artă, produsă ca urmare a exploatarei în condiții normale; îmbunătățirea caracteristicilor tehnice la nivelul impus de traficul maxim corespunzător, numărul de benzi de circulație existente, refacerea sau înlocuirea de elemente sau părți de construcții ieșite din uz care afectează rezistența, stabilitatea, siguranța în exploatare a drumului și protecția mediului. Reparația capitală a drumului reprezintă totalitatea lucrărilor, care se execută la intervale stabilite de timp în scopul compensării totale a capacității portante și uzurii fizice și morale a tuturor elementelor drumului și ridicării caracteristicilor tehnice ale drumurilor, construcțiilor rutiere la nivelul impus de creșterea traficului rutier și în raport cu cerințele categoriei din care face parte drumul, ținând seama atât de condițiile prezente, cât și de cele de perspectivă. Reabilitarea drumurilor – aceste lucrări, de obicei, sunt efectuate pe tronsoane de drumuri având sectoare cu diferit nivel de degradare (rea, sectoare mici în stare mediocră și bună). Astfel ele includ lucrări de reparație, reparație capitală și parțial lucrări de reconstrucție. Lucrările de reabilitare se efectuează conform documentației de proiect și deviz, elaborată și aprobată în ordinea stabilită.



**Referințe:**

1. Aberdeen Group, The Transportation Management Benchmark Report – The New Spotlight on Transportation Management and How Best in Class Companies Are Responding: Aberdeen Group, 2006.
2. Codul practic în construcții „Clasificarea și periodicitatea executării lucrărilor de întreținere și reparație a drumurilor publice”, acceptat de către Comitetul Tehnic pentru Normare Tehnică în Construcții CT-C D(01-04) „Construcții hidrotehnice, rutiere și speciale”, procesul-verbal nr. 07 din 13.12.2018. Aprobabil și pus în aplicare prin ordinul Ministrului Economiei și Infrastructurii nr. 94 din 12.04.2019. 80 p.
3. DĂRĂBANȚ, S., ȘTEFĂNESCU, P., CRIȘAN, R. Economic Benefits Of Developing Intermodal Transport In The European Union. In: *Annals of the University of Oradea, Economic Science Series*, 2012.
4. DOUGLAS, L., STOCK, J. *Strategic Logistics Management*. 3th ed. Homewood: Boston, 1992.
5. DUMITRAȘCU, D., FLEISCHER, W. Moser Thomas - Analysis of the external general environment of the logistic market in Romania, Proceedings of the 4th Review of Management and Economic Engineering Management Conference (RMEE), 18-20 September 2014, Todesco Publishing House.
6. DUMITRAȘCU, D., PASCU, R. *Managementul proiectului (Project Management)*. Sibiu: University „Lucian Blaga”: Publishing, 2005.
7. Hotărârea Guvernului nr.1468 din 30.12.2016 cu privire la aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din Republica Moldova.
8. Hotărârea Guvernului nr.827 din 28.10.2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022.
9. Legea drumurilor nr. 509-XIII din 22.06.1995.
10. Legea nr.17-XVI din 10.02.2006 privind aderarea Republicii Moldova la Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR), cu amendamente. Hotărârea Guvernului nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din Republica Moldova.
11. Normativ în construcții NCM D.02.01:2014 (Drumuri și Poduri) „Proiectarea drumurilor publice”. Chișinău, 2014. Responsabil de ediție ing. A. BURDUH, 115 p. Legea fondului rutier nr.720-XIII din 02.02.1996. <http://lex.justice.md/md/336995/>
12. Programul regional sectorial în domeniul infrastructurii drumurilor elaborate de către Consortium GFA – Consulting Group – BCI Business Consulting Institute.-MM Mott Macdonald. 96 p.