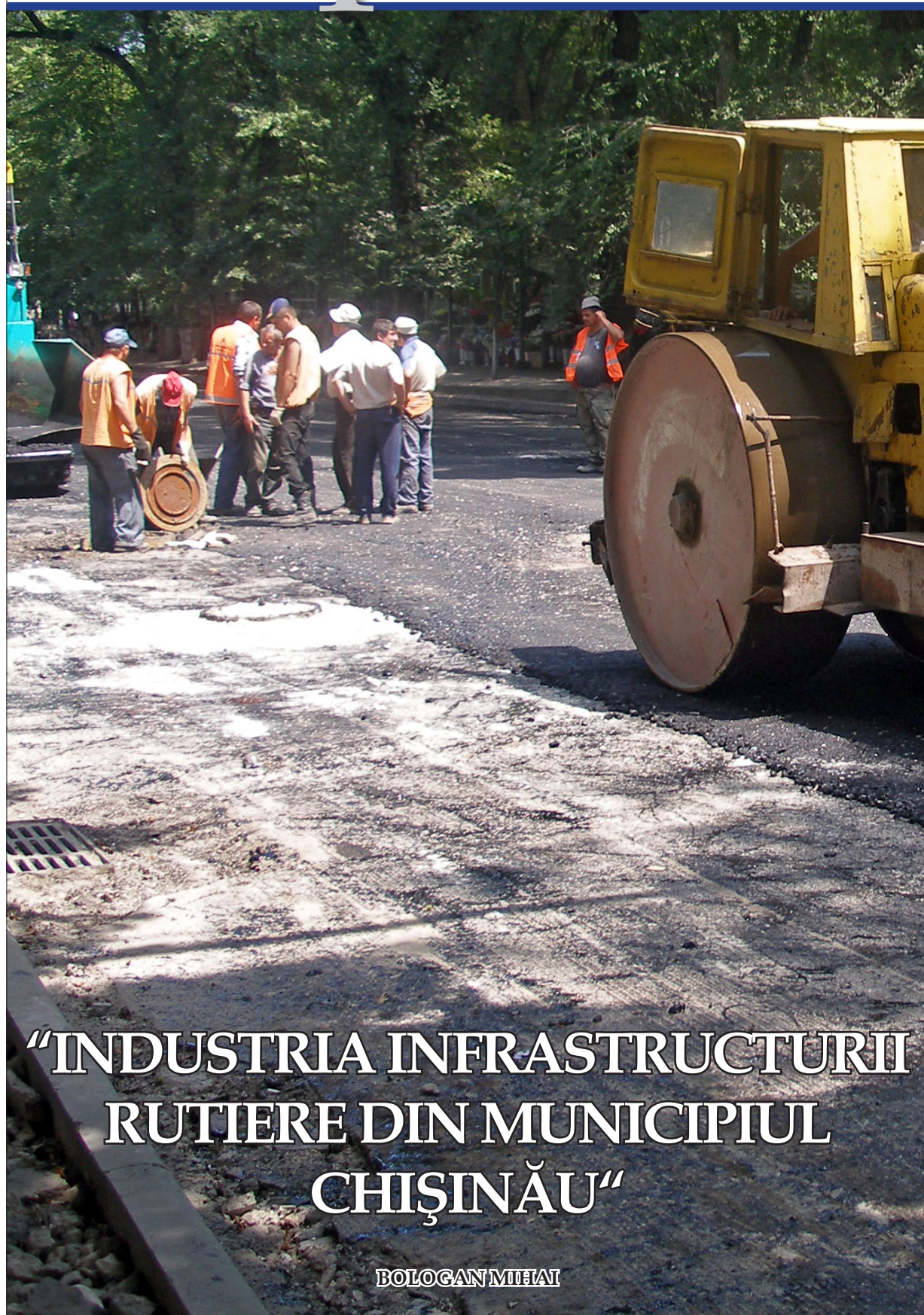


Politici Publice



“INDUSTRIA INFRASTRUCTURII RUTIERE DIN MUNICIPIUL CHIȘINĂU”

BOLOGAN MIHAIL



CHISINAU
2008

CUPRINS:

1. Sinteza.....	3
2. Analiza bugetelor alocate infrastructurii rutiere pentru anii 2005-2008.....	5
3. Cadrul normativ și regulator.....	8
4. Industria infrastructurii rutiere – analiză în profunzime.....	10
4.1. Schema funcționării industriei infrastructurii rutiere în municipiul Chișinău.....	10
4.2. Oportunitatea efectuării unei planificări strategice.....	13
4.3. Calitatea infrastructurii rutiere din municipiul Chișinău.....	14
4.4. Efectuarea auditului lucrărilor de reparație și construcție.....	16
4.5. Posibilitatea venirii unor investitori străini pe piața reparației drumurilor.....	17
4.6. Resursele umane implicate.....	18
4.7. Este posibil de reparat drumurile noaptea?.....	20
4.8. Volumul și capacitatea pieței reparației drumurilor din municipiul Chișinău.....	21
5. Recomandări.....	25
6. Bibliografie.....	26
Anexe.....	27

Autorul proiectului:

Mihai Bologan – expert IDIS “Viitorul”, coordonator al ciclului de produse “Sentimentul Național” ce are ca obiectiv analiza încrederii agenților economici din domeniile comerțului, serviciilor, industriilor și construcțiilor. Este autor al studiului „Congestiunea traficului urban în municipiului Chișinău”, apărut în 2007. Specializat în statistică, din 2004, participă la diverse cercetări specializate, remarcându-se prin calități organizatorice; director al unui proiect finanțat de Banca Mondială; președintele comitetului de organizare a conferinței internaționale studențești la ASEM în 2007; managerul unui proiect de popularizare a șahului în Republica Moldova ș.a. ; din septembrie 2006, titular al cursului Statistică și Econometrie(în limba engleză) la ASEM.

Asistent de proiect:

Oxana Ungureanu, studentă, anul II, Facultatea de Finanțe, ASEM, membră a echipei Sentimentul Național, IDIS „Viitorul”.

În cadrul studiului a fost solicitată părere experților:

Țernă Veaceslav, Director al Direcției Transport Public și Căi de Comunicații a municipiului Chișinău

Efim Cheptenaru, Director General, ExDrupo Î.M.

Anatoli Pozdneacov, Inginer-șef, Edilitate S.A.

Veaceslav Telesman, Administrația de Stat a Drumurilor.

Grigore Popa, Director Executiv al Patronatului Asociațiilor Construcțiilor și Drumurilor.

Alexandru Corduneanu, Viceprimar al mun. Chișinău(2003-2007), consilier municipal.

Studiu elaborat în seria „Politici Publice” cu asistența Institutului pentru Dezvoltare și Inițiative Sociale (IDIS) „Viitorul”. Seria „Politici Publice” reprezintă un program de acțiuni și studii susținut de către OSI Think Tank Fund. Aceste studii de politici publice apar cu regularitate în Biblioteca Institutului IDIS Viitorul din anul 2002, alături de alte cercetări și evaluări independente pe subiecte relevante pentru interesul public din Republica Moldova. Opiniile apărute în acest studiu aparțin în totalitate autorului. Publicația respectivă a apărut sub îngrijirea Dlor Igor Munteanu și Veaceslav Ioniță. Mai multe studii și analize sectoriale elaborate de către experți ai IDIS Viitorul pot fi găsite pe site-ul www.viitorul.org, ori pot fi solicitate la telefoanele: 21 09 32, 22.71.30.

1. SINTEZĂ

Infrastructura urbană se află în subordinea autorităților municipale. Situația creată în domeniu reflectă probleme similare celor ce țin de rețeaua rutieră națională. Circa 80% din drumurile urbane necesită reparații majore. Situația creată se datorează în primul rând finanțării insuficiente a lucrărilor de reparație și întreținere a drumurilor din capitală. Luând în considerație termenul mediu de exploatare a drumurilor, ar fi optim ca anual să fie reparată 10% din suprafața drumurilor din municipiul Chișinău. Deoarece suprafața totală acoperită cu asfalt este de circa 10 milioane metri pătrați, asta ar însemna circa un milion de metri pătrați reparați anual. Cu asemenea ritmuri, drumurile din capitală ar fi reînnoite în mediu o dată la 10 ani, având în permanență o stare a carosabilului ce corespunde atât criteriilor tehnice, cât și a celor de securitate. Luând în considerație costurile medii pentru un metru pătrat de drum reparat cu freza, vom obține un necesar minim de circa 250 milioane lei anual doar pentru reparația drumurilor. Pentru lucrări capitale, așa ca precum construcția drumurilor noi sau a intersecțiilor cu mai multe niveluri, suma necesară ar ajunge la un miliard de lei. Desigur este necesară o planificare strategică din timp pentru construcțiile capitale în domeniul rutier, pentru a putea atrage investiții, inclusiv prin participare la târguri de proiecte investiționale. De asemenea este necesar de planificat din timp străzile ce necesită reparate capital, cele care trebuie lărgite sau cele care vor fi construite, incluzând studii de fezabilitate și de impact.

Suma alocată în prezent pentru lucrările de infrastructură este insuficientă pentru a face față problemelor reale din domeniu. Întreprinderile municipale Î.M. ExDrupo și S.A. Edilitate lucrează la o capacitate sub cea medie, ceea ce înseamnă utilizarea ineficientă a utilajului tehnic și a potențialului uman de care dispun aceste companii. Datorită rigorilor impuse de stat¹, rentabilitatea lucrărilor de reparație ce poate fi obținută de întreprinderile participante la licitațiile publice este 7%, iar pentru lucrările de întreținere ea constituie doar 10%. În aceste condiții este imposibilă venirea investitorilor străini, deoarece orice firmă urmărește obținerea unui profit, iar pe lângă profitabilitatea mică a lucrărilor publice, mai există și întârzierea alocării sumelor de bani pentru lucrări, care nu se face în avans, ci o dată în lună și de asemenea, mai pot exista și datorii din partea administrației publice locale, ceea ce ar fi inacceptabil pentru o întreprindere privată sau una din străinătate.

Suma alocată pentru anul 2008 constituie 45 milioane lei pentru reparația și întreținerea drumurilor, ceea ce este circa 5,5 ori mai puțin decât a fost necesar. Nu sunt prevăzuți bani pentru reparații capitale a străzilor, deși în anii 2005 și 2006 au fost primiți din Bugetul de Stat sume importante pentru a repara o serie de străzi precum Mihai Eminescu, Mitropolit Gavriil Bănulescu-Bodoni, Mitropolit Dosoftei, Mihail Kogălniceanu, Mitropolit Varlaam, Alexei Mateevici, Armenească ș.a. Un fapt pozitiv îl constituie elaborarea unui plan de acțiuni privind îmbunătățirea căilor de acces în cartierele din municipiul Chișinău (**Anexa 2**). În rest, suma de bani alocați pentru infrastructură este cu 12,9% mai mică decât în anul 2005, excluzând investițiile capitale. De asemenea, dacă luăm în calcul inflația acumulată pentru perioada anilor 2005-2008 și creșterea masivă a prețurilor la materia primă în construcție, dar și a energiei electrice, vom constata că Primăria municipiului Chișinău are de a face în prezent cu un buget de două ori mai mic decât acum trei ani.

Posibilitățile întreprinderilor municipale de a se dezvolta sunt limitate, deoarece în ultimii ani, cu excepția anilor 2005 și 2006, ele au avut un volum de lucru sub capacitatea lor. Doar Î.M. ExDrupo a beneficiat de utilaj nou în această perioadă, iar procurarea unui utilaj nou în continuare nu are sens, în condițiile în care întreprinderile nu funcționează la capacități maxime. Probleme ar putea apărea în cazul în care ar exista bani în municipiul Chișinău, deoarece volumul de lucrări ce poate fi efectuat de aceste două întreprinderi este estimat la circa

¹ Hotărâre de Guvern Nr. 331 din 20.03.2008 pentru aprobarea Programului privind repartizarea mijloacelor fondului rutier pe anul 2008, Publicat : 25.03.2008 în Monitorul Oficial Nr. 61-62 art Nr : 398

200-250 milioane lei anual, ceea ce ar putea asigura doar reparația anuală a drumurilor, nu și alte lucrări importante. În această situație, ar putea veni în ajutor alte firme specializate, care sunt înregistrate în municipiul Chișinău și care au capacitatea de a efectua lucrări de circa 600 milioane lei.

Astfel, pentru un investitor străin, piața infrastructurii rutiere din municipiul Chișinău ar fi atrăgătoare doar în cazul în care suma alocată anual ar depăși 400-500 milioane lei și ar exista o rentabilitate mai înaltă. Pentru o asemenea sumă, Î.M. ExDrupo și S.A. Edilitate vor lucra la capacități maxime, la fel ca și alte 2-3 întreprinderi private ce li s-ar putea alătura. Deoarece va exista un surplus de ofertă financiară, vor putea concura și întreprinderi străine, care ar putea fi cointerestate să-și creeze chiar și o filială în Chișinău. O altă soluție pentru investitori ar fi proiectele investiționale și oferirea în schimb a unor facilități (publicitate, terenuri, drumuri cu plată ș.a.)

2. ANALIZA BUGETELOR ALOCATE INFRASTRUCTURII RUTIERE PENTRU ANII 2005-2008

Suma totală a cheltuielilor prevăzute de către Consiliul Municipal pentru anul 2008 reprezintă 1,58 miliarde de lei, ceea ce înseamnă că cheltuielile pentru reparația străzilor reprezintă doar 2,85% sau 45 milioane lei din total, iar cheltuielile totale de infrastructură rutieră – 7,2% sau 114,3 milioane lei. În condițiile unui buget limitat, aceste ponderi nu pot caracteriza obiectiv o corelație între norma de cheltuieli pentru întreținerea infrastructurii rutiere și totalul cheltuielilor pe municipiu.

Din suma totală de 114,3 milioane lei destinată pentru întreținerea drumurilor, 87,2% este destinată drumurilor locale și 12,8% pentru cele de importanță națională.

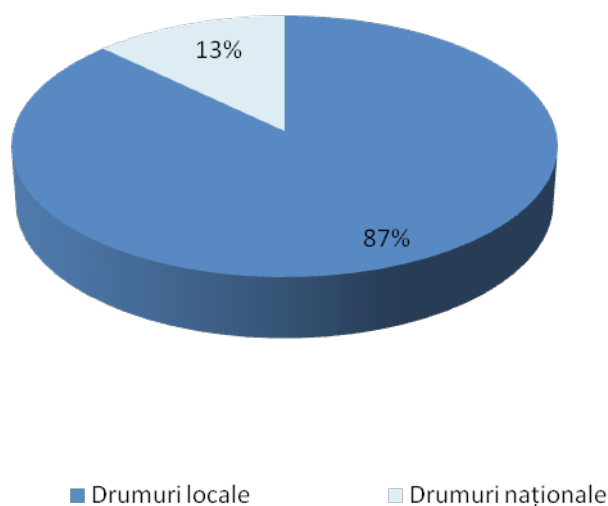


Diagrama nr.1 Ponderea bugetului alocat infrastructurii rutiere după tipul drumurilor, în anul 2008

În cadrul cheltuielilor de infrastructură rutieră, ponderea cea mai mare o dețin cheltuielile destinate reparației străzilor, cu 39,6% din total, dar o pondere mare o are și întreținerea iluminatului public, care însumează 35,9% din cheltuielile de infrastructură (în total reparația și întreținerea iluminării publice, dar și energia electrică

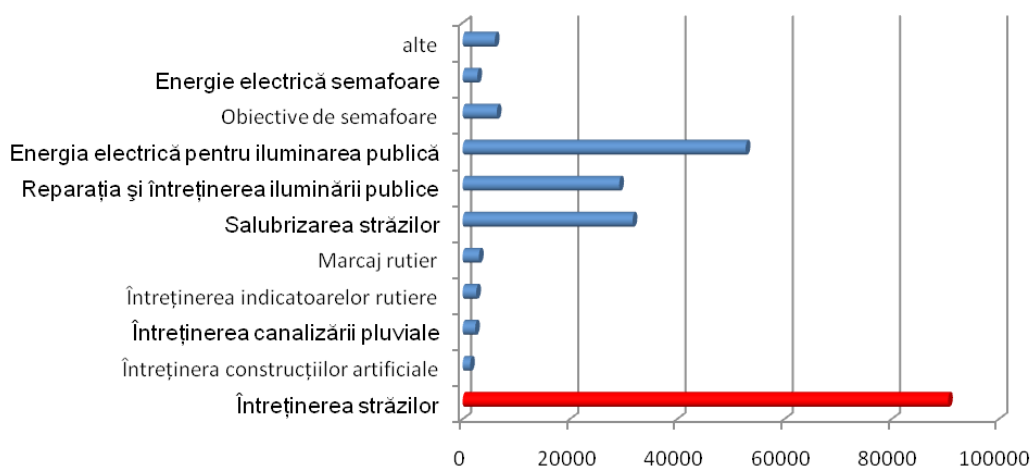
pentru iluminarea publică). Restul cheltuielilor, cu excepția salubrității străzilor au o importanță mai mică.

Tabel nr.1 Distribuirea bugetului alocat infrastructurii rutiere pentru anul 2008 după categorii (mii lei)

	naționale	locale	Total	Ponderea din total
Întreținerea străzilor	3500	41773	45273	39,6%
Întreținerea construcțiilor artificiale	300	400	700	0,6%
Întreținerea canalizării pluviale	270	900	1170	1,0%
Întreținerea indicatoarelor rutiere	320	950	1270	1,1%
Marcaj rutier	520	1000	1520	1,3%
Salubritatea străzilor	5050	10800	15850	13,9%
Reparația și întreținerea iluminării publice	913	13691,8	14604,8	12,8%
Energia electrică pentru iluminarea publică	1827	24570	26397	23,1%
Obiective de semafoare	1343,3	1845,4	3188,7	2,8%
Energie electrică semafoare	656,7	713,3	1370	1,2%
alte	0	3000	3000	2,6%
Total	14700	99643,5	114343,5	100,0%

Pentru anul 2008 au fost prevăzute 3 milioane lei, care pot fi utilizați în cazul situațiilor excepționale. Deși asemenea situații, cu consecințe deosebit de grave, se întâlnesc mai rar, prezența acestui fond asigură una din funcțiile suplimentare ale celor două întreprinderi municipale: de intervenție în cazul calamităților naturale sau a situațiilor excepționale. Spre exemplu, în anul 2005, au fost nevoie de lucrări de aproape 15 milioane de lei², cea mai mare parte din ele fiind efectuate de S.A. Edilitate, doar 10% revenind Î.M. ExDrupo.

Diagrama nr.2 Distribuirea bugetului alocat infrastructurii rutiere pentru anul 2008 după categorii (mii lei)

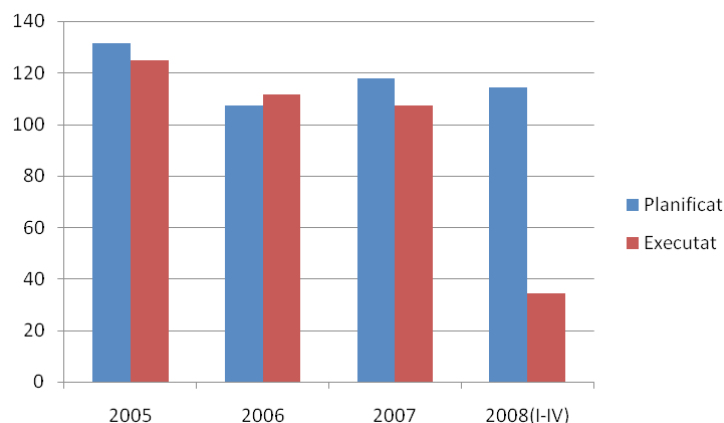


În dinamică, suma planificată pentru finanțarea lucrărilor de reparație a drumurilor din municipiul Chișinău nu a depășit valoarea din anul 2005, când ea a constituit 131,3 milioane lei. Inflația în perioada ianuarie 2005 – aprilie 2008 a constituit peste 48%³, iar prețul la mai multe materii prime necesare pentru construcții a crescut de două ori. În același timp, (Boxă) suma planificată pentru anul 2008 a fost mai mică și în comparație cu anul 2007. În primele patru luni ale anului curent, s-a reușit executarea a 30,0% din lucrările prevăzute. În același timp, finanțarea lucrărilor vine cu întârziere, după toate capitolele (vezi **Anexa 3**). Această modalitate de lucru desigur nu avantajează firmele private, care trebuie să dispună de un sumă de bani importantă pentru a efectua lucrările în avans. În același timp, pot exista datorii din partea Primăriei față de firmele ce prestează astfel de servicii, lucru ce poate fi tolerat într-o oarecare măsură doar în cazul întreprinderilor publice, deși acest fapt are consecințe negative asupra activității întreprinderii și asupra angajaților ei.

² În anul 2005 s-a revărsat apa din lacul Grătiești, deoarece barajul nu era prevăzut cu o țeavă suficient de lată pentru evacuarea apei în cazul ploilor torențiale. În rezultat, a fost inundată o parte a cartierului Poșta Veche – 24 case de locuit de pe strada Hipodromului.

³ Calcule efectuate după datele Biroului Național de Statistică

Diagrama nr.3. Volumul de lucrări planificate și executate în domeniul infrastructurii rutiere pentru anii 2005-2008(pînă în luna aprilie)

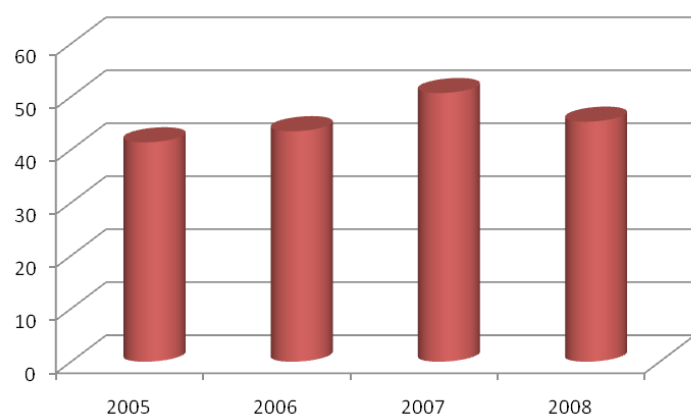


Cu excepția anului 2006, volumul de lucrări executate a fost mai mic decât cel planificat, în mare parte datorită faptului că banii alocați mai țineau cont și de datoriile acumulate până la acel moment. De asemenea, dacă e să analizăm ultimii patru ani, în anul 2006 s-au alocat cei mai puțini bani pentru infrastructura rutieră – 107,1 milioane lei, iar situația cea mai proastă este în anul 2008, când suma de bani este mai mică decât în 2007, iar prețurile materialelor de construcție sunt în continuă creștere.

Tabel nr.2 Distribuirea bugetului alocat infrastructurii rutiere pentru anul 2008 după categorii (mii lei)

	2005	2006	2007	2008(I-IV)
Planificat (milioane lei)	131,3	107,1	117,8	114,3
În procente față de anul precedent	--	81,5	110,1	97,0
În procente față de anul 2005	100,0	81,5	89,8	87,1

Diagrama nr.4. Bugetul alocat întreținerii și reparației străzilor în municipiul Chișinău în perioada 2005-2008



3. CADRUL NORMATIV ȘI REGULATOR

Agenții economici nerezidenți beneficiază de aceleași drepturi privind participarea, precum și transparența privind desfășurarea și procedura achizițiilor publice

1. Legea cu privire la fondul rutier nr. 720 – XIII din 1996, a pus bazele juridice și organizatorice de constituire a fondului rutier. Astfel, în conformitate cu aceasta (Boxă) sursele de constituire a fondului sunt defalcările de la accizele la benzină și la motorină, taxele rutiere percepute conform legislației fiscale, mijloacele de la eliberarea autorizațiilor pentru transporturi rutiere internaționale, carnetelor și taxele pentru transporturi rutiere internaționale, achitate de persoane fizice și juridice, amenzile aplicate pentru ne respectarea regulilor transportului de călători, deteriorarea drumurilor, construcțiilor și utilajelor rutiere, a plantațiilor rutiere aferente drumurilor, taxa pentru gazul lichefiat important, taxa pentru comercializarea gazelor naturale destinate utilizării în calitate de carburanți pentru unitățile de transport auto.

Obiectivul acestei legi l-a constituit crearea unui instrument adecvat pentru canalizarea fondurilor colectate către sectorul drumurilor. În afară de aceasta, legea prevede ca sursele obținute să fie utilizate pentru finanțarea întreținerii, reparației și reconstrucției drumurilor publice naționale și locale.

Fondul rutier a fost creat în calitate de cont special deschis la Ministerul Finanțelor, pentru colectarea transferurilor prevăzute de legea dată, pe contul fondului, aparținând organului de administrare a gospodăriei rutiere.

În activitatea actuală a fondului rutier se atestă mai multe neajunsuri, dintre care menționăm următoarele:

- legislația nu permite planificarea finanțării lucrărilor pe termen mediu și lung, deoarece mărimea Fondului rutier se aprobă anual;
- utilizatorii de drumuri nu participă la luarea deciziilor privind utilizarea fondului;
- nivelul acumulărilor nu permite organizarea și desfășurarea licitațiilor competitive pentru cea mai mare parte din lucrările de construcție, reparație și întreținere finanțate din fond;⁴
- alocațiile anuale pentru întreținerea drumurilor sunt distribuite în concordanță cu bugetul votat, acesta fiind sub nivelul minim necesar și în mare măsură, întreprinderilor de stat și societăților pe acțiuni cu pachetul de control al statului;
- insuficient se execută controlul utilizării mijloacele Fondului rutier.⁵

2. Legea drumurilor nr.509-XIII din 22 iunie 1995 prevede că autoritățile administrației publice locale sunt responsabile de rețeaua drumurilor locale. În contextul acestui act legislativ se menționează faptul că rețeaua drumurilor locale ar putea fi divizată din punct de vedere al destinației în: drumuri naționale, care urmează a fi gestionată de autoritățile administrației publice locale (cu finanțare parțială de la fondul rutier) și o rețea de drumuri locale (cu finanțare totală din bugetul local).

3. Legea privind achizițiile publice nr.96-XVI din 13.04.2007 Conform prevederilor acestei legi la licitațiile privind achizițiile publice pot participa mai mulți operatori economici, care prezintă o ofertă în cadrul procedurii de atribuire a contractului, indiferent de forma de proprietate, dar care ar putea satisface ofertele în valoare de 2 500 000 lei (în cazul contractelor de achiziție a bunurilor și serviciilor) și de 99 000 000 lei (în cazul achizițiilor publice de lucrări), de asemenea în cadrul licitațiilor sunt favorizați operatorii economici rezidenți ai RM, însă în același timp cei ne rezidenți beneficiază de aceleași drepturi privind participarea, precum și transparența privind desfășurarea și procedura achizițiilor publice. De asemenea această lege prevede un proces bine dirijat și organizat a procedurii de achiziții publice, precum și serviciile de consultanță, darea de seamă și soluționarea litigiilor ce pot apărea.

⁴ Vasile Ursu, ministrul Transporturilor și Gospodăriilor Drumurilor, „Creșterea Economică a Moldovei depinde de o infrastructură eficace a transporturilor”, Buletin Informativ al Guvernului Republicii Moldova, nr.3, a. 2008, p.6-7

⁵ Strategia transportului terestru pe anii 2008-2017. HG Nr. 85 din 01.02.2008

Agenții economici nerezidenți beneficiază de aceleași drepturi privind participarea, precum și transparența privind desfășurarea și procedura achizițiilor publice

4. Regulamentul de recepție a construcțiilor și instalațiilor aferente (Anexa nr.1 la Hotărârea de Guvern nr. 285 din 23 mai 1996) Acest regulament stipulează faptul că Recepția constituie o componentă a sistemului calității în construcții și este actul prin care comisia de recepție declară că acceptă și preia lucrarea definitivată, cu sau fără rezerve și că acestea pot fi date în folosință. Recepția lucrărilor de construcție și a instalațiilor aferente acestora se efectuează atât la lucrări noi, cât și la intervenții în timp, asupra construcțiilor existente și se efectuează în 2 etape: a) recepția la terminarea lucrărilor; b) recepția finală la expirarea perioadei de garanție. Recepțiile se organizează de către ordonatori, prin acordul părților, comisiile trebuie să fie alcătuite de cel puțin 5 persoane desemnate de investitor (ordonator), La terminarea recepției, comisia de recepție își va consemna observațiile în procesul-verbal de recepție finală, după ce s-au efectuat lucrările de corectare a neajunsurilor constatate.

5. Legea bugetului de stat pe anul 2008 nr. 254-XVI din 23 noiembrie 2007

Prin aceasta s-a stabilit și aprobat bugetul municipiului Chișinău pe anul 2008, precum și lista obiectivelor ce urmează a fi finanțate, precum și programul privind repartizarea mijloacele financiare pentru reparația și întreținerea periodică a drumurilor și construcțiilor ingineresti în anul curent.

6. Decizia nr.13-1 din 27.12.2007 „Cu privire la stabilirea și aprobarea bugetului municipiului Chișinău pe anul 2008” Aceasta se emite în baza Legii bugetului de stat pentru anul 2008 și decide stabilirea bugetului municipal pentru anul 2008 pe bază de venit în valoare de 1529623,7 mii lei, iar în bază de cheltuieli de 1580623,7 mii lei.

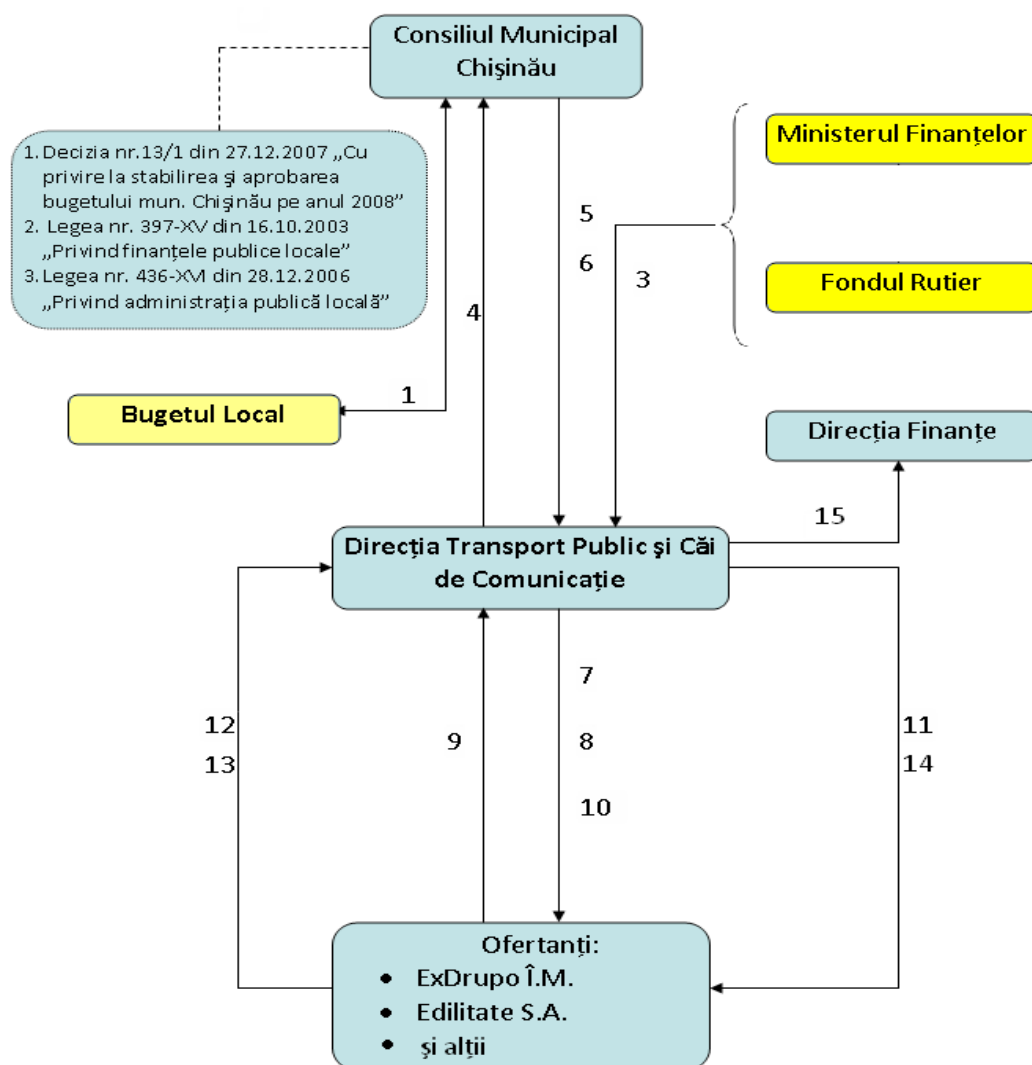
7. Decizia „Cu privire la aprobarea programului municipal privind lucrările de reparație și întreținerea a căilor de comunicație naționale și locale pe anul 2008” care, s-a făcut în baza deciziei nr.13-1 din 27.12.2007 „Cu privire la stabilirea și aprobarea bugetului municipiului Chișinău pe anul 2008”, legii nr. 397-XV din 16.10.2003 „Privind finanțele publice locale” și Legii nr. 436-XVI din 28.12.2006 „Privind administrația publică locală”. Această decizie cuprinde programul municipal al lucrărilor de reparație și întreținere a căilor de comunicație naționale, locale și suburbane pe anul 2008, cu denumirea străzilor, traseelor, a unității de măsură utilizat, volumului lucrărilor și sumele alocate în acest scop.

8. Legea nr. 397-XV din 16.10.2003 „Privind finanțele publice locale”. Finanțele publice locale fac parte integrantă din sistemul finanțelor publice naționale și includ bugetul municipiului Chișinău constituit atât de bugetul municipal și bugetele locale (articolul 2). Bugelele unităților administrativ-teritoriale, constituie elemente independente care se elaborează, se aprobă și se execută în condiții de autonomie financiară (articolul 3). De asemenea în bugetul unităților administrativ-teritoriale se prevăd alocații necesare asigurării funcționării instituțiilor publice și serviciilor publice din unitatea respectivă și nu poate fi aprobat și executat cu deficit bugetar. Din bugetul municipiului Chișinău se vor finanța cheltuielile ce țin de: amenajarea teritoriului și urbanistică, precum și construcția și întreținerea drumurilor, străzilor și podurilor etc., iar bugetul local pe anul bugetar următor se aprobă nu mai târziu de 15 decembrie și în nu mai mult decât 2 lecturi, la un interval de cel mult 5 zile.

9. Legea nr. 998 din 01.04.1992 „privind investițiile străine” Această lege stabilește baza normativă și reglementare de inițiere și desfășurare a activității în Republica Moldova, precum și faptul că investitorii ar putea beneficia de anumite facilități acordate de stat: vame pentru bunuri aduse, la importuri și exporturi, precum și anumite garanții acordate de stat (compensații egale ca valoare investiției), în unele cazuri se beneficiază și de garanții suplimentare (gajul bunurilor aflate la dispoziția organelor administrative de stat și locale)

4. INDUSTRIA INFRASTRUCTURII RUTIERE – ANALIZĂ ÎN PROFUNZIME

4.1. Schema funcționării industriei infrastructurii rutiere în municipiul Chișinău



1. Aprobarea Bugetului local de către Consiliul Municipal prin care, se stabilește totalul mijloacelor financiare pentru reparația și întreținerea căilor de comunicație naționale și locale
2. Prelevarea banilor în fondul rutier
3. Ministerul Finanțelor alocă resurse financiare din contul de trezorerie a Fondului Rutier
4. Solicită aprobarea bugetului necesar în conformitate cu planul de acțiune
5. Aprobă Decizia „Cu privire la aprobarea programului municipal privind lucrările de reparație și întreținere a căilor de comunicație naționale și locale pe anul 2008”
6. Efectuează transferul de fonduri
7. Transmiterea datelor referitoare la volumul lucrărilor necesare și a fondului disponibil
8. Organizarea licitației publice
9. Prezentarea ofertelor
10. Transferul de fonduri către ofertanții ce au câștigat
11. Control, Supraveghere
12. Dări de seamă
13. Predarea lucrărilor
14. Recepție
15. Raport financiar și cantitativ privind lucrările efectuate

1.-3.; 6. Aprobarea bugetului local care stipulează suma totală pentru lucrările de reparație și întreținere a căilor de comunicație din municipiul Chișinău, precum și alocarea banilor din cadrul acestuia și din cadrul Fondului Rutier al Republicii Moldova. Pentru anul 2008 s-au alocat în total 45 de milioane de lei pentru întreținerea drumurilor în municipiul Chișinău, dintre care circa 35 de milioane din bugetul municipal, iar restul sumei din Fondul Rutier. Suma este mult mai mică decât cea necesară și s-a adoptat în conformitate cu Regulamentul cu privire la constituirea și utilizarea fondului rutier, aprobat prin Hotărârea Parlamentului nr. 893-XVIII din 26 iunie 1996, cu modificările ulterioare, astfel mijloacele respective sunt prevăzute în Legea bugetului de stat pe anul 2008 nr. 254-XVI din 23 noiembrie 2007.

Este știut că mai mult de 20 de ani ponderea Fondului Rutier din PIB nu a depășit 0,5-0,6%, pe când conform calculelor instituțiilor de profil rusești și americane se consideră că plafonul minim de stopare a degradării drumurilor este 0,93%, reabilitarea se începe la plafonul de 1,3%, iar dezvoltarea rețelelor la 1,7% din PIB.

4. Direcția Transport Public și Căi de Comunicație elaborează planul operațional și solicită în baza lui bugetul necesar pentru efectuarea lucrărilor de construcție, reparație și menținere a drumurilor din municipiu. Necesarul de cheltuieli este stabilit de Direcția Transport a Primăriei, care scrie o cerere la adresa Consiliului Municipal, fiind unica instituție abilitată pentru a calcula costurile aferente reparației și întreținerii drumurilor. Solicitarea de finanțare este adresată de obicei în luna decembrie. Acest procedeu de solicitare-aprobare nu este cea mai bună soluție de reglementare a situației în domeniu, deoarece în fiecare an suma care se aprobă este mult mai mică decât cea solicitată. Fiecare drum ar trebui să aibă un pașaport tehnic și în dependență de starea în care se află să fie luată o decizie de reabilitare a întregului sistem de drumuri, prioritățile făcându-se pentru fiecare an separat, nu de către Direcția Transport, ci de către un Consiliu special. El ar putea fi creat în cadrul Primăriei, ca și o Comisie specială ce ar elabora prioritățile pentru fiecare an, astfel ca bugetul să fie elaborat nu de viceprimarul pe domeniu, ci de prioritățile specificate în Planul Urbanistic General, el fiind principalul document de planificare strategică. Ar trebui să existe și o planificare strategică de reabilitare a drumurilor, ce ar prevedea un plan de acțiuni pentru fiecare an.

5. Consiliul municipal analizează cererea înaintată de către Direcție și emite Decizia „Cu privire la aprobarea programului municipal privind lucrările de reparație și întreținerea a căilor de comunicație naționale și locale pe anul 2008” care, s-a făcut în baza deciziei nr.13-1 din 27.12.2007 „Cu privire la stabilirea și aprobarea bugetului municipiului Chișinău pe anul 2008”, legii nr. 397-XV din 16.10.2003 „Privind finanțele publice locale” și Legii nr. 436-XVI din 28.12.2006 „Privind administrația publică locală”. Această decizie cuprinde programul municipal al lucrărilor de reparație și întreținere a căilor de comunicație naționale, locale și suburbane pe anul 2008, cu denumirea străzilor, traseelor, a unității de măsură utilizat, volumului lucrărilor și sumele alocate în acest scop (vezi Anexa nr.1). Trebuie de menționat și faptul că evaluarea stării infrastructurii municipale se face de două ori pe an, toamna și primăvara, iar bugetul se adoptă o dată pe an, iarna, astfel încât Direcția Transport Public și Căi de Comunicație este pusă în fața unei lipse de flexibilitate (deoarece Decizia menționată conține lista străzilor ce urmează a fi reparate și volumul exact al lucrărilor), resurse financiare și îngreunarea procesului de adoptare a unor modificări în planul de lucru.

7.-10. Licitația Publică

Direcția Transport Public și Căi de Comunicație transmite datele referitoare la volumul lucrărilor necesare și a volumului de fonduri disponibile către ofertanți și organizează licitațiile publice, iar în baza ofertelor alege executanții, apoi către ei se

Este știut că mai mult de 20 de ani ponderea Fondului Rutier din PIB nu a depășit 0,5-0,6%, pe când conform calculelor instituțiilor de profil rusești și americane se consideră că plafonul minim de stopare a degradării drumurilor este 0,93%, reabilitarea se începe la plafonul de 1,3%, iar dezvoltarea rețelelor la 1,7% din PIB.

transferă în continuare resursele financiare corespunzătoare.

Procesul de organizare și efectuare a licitațiilor publice este reglementat în principal de Legea privind achizițiile publice nr.96-XVI din 13.04.2007 și cuprinde la rândul său mai multe trepte cu întocmirea:

- a) proces-verbal privind deschiderea publică a ofertelor;
 - b) amendament Nr. 1 la Documente de Licitatie;
 - c) Proces-verbal a conferinței pre-tender;
 - d) documente de Licitatie;
 - e) amendament Nr. 1 la decizia de Calificare Prealabilă;
 - f) anunț privind Calificarea Prealabilă;
 - g) invitație pentru Calificare Prealabilă;
 - h) document de Calificare Prealabilă
- și efectuarea corespunzătoare a lucrărilor.

Pe parcursul etapelor menționate, companiile aleg și prezintă din timp datele în cadrul ofertei de participare la licitația publică, iar după câștigarea tenderului încheie contract de lucru cu Direcția Transport Public și Căi de Comunicație.

În municipiul Chișinău pot fi nominalizate drept câștigătoare pentru anul 2008 ExDrupo Î.M. și Edilitate S.A. Compania Edilitate este specializată mai mult în construcția drumurilor și a lucrărilor de amenajare și reabilitare a rețelelor tehnice, pe când ExDrupo se specializează în întreținerea și reparația drumurilor. Această specializare a fost moștenită încă din perioada sovietică, când aceste două companii erau de stat, fiind denumite respectiv InjDorStroi și Dorojnoe Stroitelistvenoe Upravlennee a orașului Chișinău. De asemenea poate fi menționat faptul că pe parcursul anilor '90, Edilitate S.A. a fost privatizată parțial, însă Primăria a rămas acționarul principal deținând o cotă de 65% din acțiuni, circa 17% din ele aparținând persoanelor fizice, actuali sau foști angajați, celelalte acțiuni – diferitor fonduri de investiții. Luând în considerație

faptul că atât ExDrupo Î.M. cât și Edilitate S.A. sunt dirijate în principal de municipalitate, ambele beneficiază de fonduri suplimentare pentru înnoirea utilajului tehnic folosit, acesta constituind și cauza principală din care ele câștigă licitațiile publice din municipiu.

Trebuie menționat și faptul că companiile de construcție, reparație și întreținere a drumurilor lucrează pe bază de contract încheiat direct cu Primăria municipiului Chișinău, iar modul de prelevare a surselor financiare pentru lucrările ce urmează a fi executate se efectuează atunci când sumele necesare sunt disponibile (transferate către Direcție). Există însă o tendință negativă de a amâna transferarea sumei integrale către firma care a câștigat tenderul. Spre exemplu, dacă o companie a câștigat licitația și trebuie să efectueze volumul de lucrări timp de un an, se poate întâmpla ca banii să fie transferați timp de doi, trei sau mai mulți ani. Dacă în perioada sovietică se dorea ca obiectul de construcție să fie finisat în termenii doriți, în prezent, din contra, se dorește amânarea finisării construcției obiectelor. Un exemplu în acest sens este rețeaua de drumuri la cimitirul Sfântul Lazăr, care este de fapt o construcție capitală, prevăzută pentru suma de 15 milioane de lei, volum posibil de executat în timp restrâns, însă, se alocă în fiecare an câte un milion de lei, construcția fiind finisată în 15 ani, în loc de un an.

11.-14. Recepția lucrărilor de reparație și întreținere

În timpul executării lucrărilor Direcția Transport Public și căi de comunicație se angajează să efectueze control și supraveghere a lucrărilor de construcție, dacă consideră necesar acest lucru, iar executanții prezintă dări de seamă asupra lucrărilor efectuate, astfel pot fi menționate câteva tipuri de recepție: intermediară, la terminarea lucrărilor și finală.

Pe parcursul executării lucrărilor se întocmește și se completează Cartea tehnică a construcției, ce cuprinde toată documentația tehnică privind realizarea construcției începând cu etapa de proiectare și până la punerea în funcțiune a obiectului, oglindind, totodată și exploatarea ulterioară a obiectului, inclusiv toate modificările ce se vor opera în procesul exploatării lui, scopul principal al acesteia este de a cunoaște calitatea lucrărilor de construcție, principalele caracteristici și parametri ai obiectului. Astfel Comisia de recepție verifică respectarea prevederilor din autorizația de construire, precum și avizele și condițiile de execuție. Această examinare se va face prin: cercetarea vizuală a construcției, analiza documentelor conținute în Cartea Tehnică. Comisia de recepție vă recomandă admiterea recepției în cazul în care nu există obiecții și amânarea ei dacă se constată anumite lipse (Cartea Tehnică, Avizele, ne finisări etc.).

Recepția Finală a lucrărilor se va efectua de către Direcție, după expirarea perioadei de grație, care este de obicei de 1 an, timp în care executantul poate răspunde pentru sectorul de drum reparat sau întreținut.

16. Raport Financiar și Cantitativ privind lucrările efectuate

Luând în considerație faptul că Direcția Transport Public și Căi de Comunicație este o instituție publică, toate lucrările efectuate de către aceasta sunt riguros supravegheate atât de către Consiliul Municipal, cât și de Ministerul Finanțelor, Poliția Rutieră, Regia Electrică (dacă e cazul), de aceea aceasta trebuie să expedieze dări de seamă, la fel cum o făceau executanții lucrărilor, către Direcția Finanțe.

4.2. Oportunitatea efectuării unei planificări strategice

Ideea unei planificări strategice nu este una nouă pentru municipiul Chișinău și reiese logic din realitățile ce persistă în tot sistemul de reparație a drumurilor, pornind de la procedura de alocare a sumei de bani necesare, până la executarea lucrărilor. Totuși nu este posibil de făcut o planificare strategică la întreținere și reparație, lucrări ce urmează a fi planificate anual, în schimb se poate de realizat acest lucru pentru reparații capitale.

Din cauza procedurii ineficiente de cerere-acceptare a sumei de bani, de obicei se aprobă o sumă de bani mult mai mică decât necesar, astfel apar probleme în momentul în care pentru un volum de lucru mai mare nu sunt alocați banii necesari, ceea ce face imposibilă efectuarea volumul integral de lucrări firesc pentru acel segment de drum, de cele mai dese ori, ei fiind suficienți doar pentru acoperirea fisurilor majore din asfalt.

La moment nu există o planificare clară după care ar putea fi executate lucrări de infrastructură rutieră. Deși în trecut înainte de a construi orice obiect de infrastructură se cunoșteau din timp toți parametrii tehnici și erau efectuate toate cercetările necesare, în prezent, de multe ori prelungirea și construcția străzilor au loc spontan, fără a fi analizate în prealabil documentele tehnice. Ar fi bine să fie creată o comisie abilitată, pe lângă Consiliul Municipal sau Direcția de Transport Public și Căi de Comunicații, în componența căreia ar intra specialiști în domeniul proiectării drumurilor și care ar pregăti toate documentele necesare planificării tuturor lucrărilor necesare a fi efectuate pentru viitorul apropiat. Astfel încât atunci când vor fi bani disponibili în bugetul municipal, să nu fie nevoie de proiectări, calcule sau estimări în mod expres și necalitativ, iar firma executoare să se conducă deja după documente și planuri existente.

Elaborarea unei planificări strategice va însemna pentru municipiul Chișinău un buget de circa 100 milioane dolari anual, în ea fiind incluse o serie de măsuri ca reparația drumurilor actuale, îmbunătățirea infrastructurii rutiere, dar și construcției drumurilor noi, și adăugarea de noi benzi pe principalele artere ale capitalei. Pentru a acumula aceste sume în perspectivă este necesar la moment să nu existe temerea că nu vor exista banii, ci să fie efectuate

acțiuni concrete pentru obținerea lor. Este important să fie elaborat un program coerent, iar mai apoi de atras și surse de finanțare pentru a-l acoperi. Deși a fost foarte importantă aprobarea de urgență a Planului Urbanistic General, acesta nu funcționează, totuși fiind unicul document strategic în baza căruia pot fi efectuate planificări la nivel de municipiu și era vitală adoptarea unui astfel de document, mai ales că s-a lucrat foarte mult asupra acestuia, cheltuindu-se și sume foarte importante. Dacă nu ar fi fost aprobat în luna aprilie 2007, ar fi existat riscul ca PUG să nu fie aprobat nici până astăzi. Aspectele negative privind Planul Urbanistic General țin de faptul că nu există un regulament prin care să se specifice clar care sunt acțiunile și modalitățile de implementare a lui. De asemenea, nu se execută acțiunile prevăzute în acest plan, din cauza lipsei mijloacelor financiare.

4.3. Calitatea infrastructurii rutiere din municipiul Chișinău

Numărul de mașini din municipiul Chișinău a crescut în progresie aritmetică în ultimii ani, cu circa 7500-8000 autoturisme anual, în condițiile în care drumurile practic rămân aceleași, nefiind mărită nici capacitatea totală a lor, nici îmbunătățită calitatea lor.

Calitatea infrastructurii rutiere a fost analizată sub câteva aspecte: calitatea drumurilor, marcajelor, utilajului folosit de întreprinderi la construcția și reparația drumurilor și calitatea materiei prime.

Calitatea drumurilor

Numărul de mașini din municipiul Chișinău a crescut în progresie aritmetică în ultimii ani, cu circa 7500-8000 autoturisme anual, în condițiile în care drumurile practic rămân aceleași, nefiind mărită nici capacitatea totală a lor, nici îmbunătățită calitatea lor. Calitatea străzilor, cu excepția celor recent renovate se află într-o stare foarte proastă, deoarece termenul de utilizare a drumurilor este de circa 15 ani, pe când majoritatea lor au fost construite cu circa 40 de ani în urmă, fără a fi renovate capital.

Străzile ce se află în cea mai proastă stare sunt Gheorghe Asachi, Mihai Viteazu, Uzinelor, Grădina Botanică, Gagarin, Albișoara, Ion Creangă și altele. Starea în care ele se află este într-atât de proastă, încât reparația prin plombare a lor, făcută prin metoda selectivă, acoperind sectoare foarte mici de drum, este total inefficientă. Modalitatea de lucru actuală de băgare a banilor în gropi nu este una eficientă deoarece este costisitoare, este deranjantă, nu are aspect estetic, nu convine șoferilor, este pe termen scurt și ar trebui condamnată. Ca procedeu tehnic, plombarea ar trebui aplicată, dar nu în asemenea dimensiuni. Este mult mai important de a repara porțiuni întregi de drum. Străzile aflate într-o stare foarte proastă, fiind reparate prin această metodă, nu sunt într-o stare mai bună decât erau înainte de a fi reparate, astfel că în această situație unica soluție pentru reparația drumurilor este efectuarea reparației capitale a străzilor, care ar putea asigura durabilitatea lor pentru cel puțin 6-7 ani, fără reparații. În același timp, plombarea gropilor nu trebuie privită ca o soluție definitivă, ci doar ca una de moment, pentru evitarea accidentelor rutiere. Cu excepția noilor străzi renovate sau construite, practic, toate drumurile din municipiul Chișinău necesită reparație capitală.

Uzura drumurilor depinde mai mult de intensitatea traficului și tonajul mașinilor ce circulă pe ele, decât de calitatea lui, astfel că nu este posibil de asigurat o garanție a drumurilor la momentul efectuării lor. Astfel drumurile ce sunt supuse uzurii mai intense, trebuie reparate mai des decât cele cu un trafic mai slab și pe care circulă mașini cu un tonaj mic. Astfel este necesar de stabilit termenul de garanție individual pentru fiecare tip de stradă, în dependență de acești factori.

Desigur, o reparație capitală a drumurilor din municipiul Chișinău poate fi foarte costisitoare, în această situație, o soluție de alternativă ar putea fi pentru început eliminarea stratului superficial de asfalt de pe drumurile mai vechi din Chișinău și de reasfaltat acele drumuri, pentru a îmbunătăți calitatea lor. Acest fapt ar fi o soluție intermediară între procedura ne-

sfârșită de plombare a străzilor și reconstrucție capitală a lor și ar asigura o trăinicie a lor, dar și va da posibilitatea aplicării unor marcaje calitative.

O problemă aparte sunt drumurile din interiorul cartierelor, care timp de mai mulți ani nu au fost reparate deloc, ajungând într-o stare foarte proastă, existând în mai multe cartiere din Chișinău porțiuni de drum cu adevărat periculoase pentru autoturisme. La această situație s-a ajuns deoarece nu se asigură intervenirea promptă în apariția gropilor în cartierele din capitală și din cauza că în trecut practic nu s-au alocat bani pentru întreținerea acestor drumuri. Pentru anul 2008 s-au alocat bani pentru reabilitarea acestor drumuri, dar strategia a fost ca și în cazul străzilor din Chișinău: pentru necesități mai mari se alocă bani mai puțini.

Din păcate, soluția privind reparația drumurilor din interiorul cartierelor nu rezolvă în întregime problema cartierelor, deoarece firma Edilitate S.A. are capacitatea tehnică și menirea să efectueze pe lângă reparații ale drumuri și amenajarea teritoriilor adiacente, inclusiv amenajarea gazonului, construcțiilor artificiale, locurilor de joacă pentru copii etc. Astfel de lucrări nu au fost prevăzute în proiectul pentru anul 2008, iar în ultimii ani, cu excepția proiectului „Cartierele model” în anul 2006, nu au fost efectuate astfel de lucrări.

O altă problemă e că atunci când se repară străzi din oraș, chiar și importante, nu întotdeauna se prevăd bani pentru amenajarea teritoriului adiacent, uneori limitându-se la schimbarea bordurii și reparația drumului.

În același timp, plombarea gropilor nu trebuie privită ca o soluție definitivă, ci doar ca una de moment, pentru evitarea accidentelor rutiere.

Materia primă

Materia primă utilizată în procesul de reparație a drumurilor corespunde standardelor naționale ale Republicii Moldova, dar ar putea ceda în fața altor standarde internaționale, deoarece aceste standarde se bazează mai mult pe cele sovietice sau cele din țările CSI. Astfel, materia primă utilizată nu este de cea mai înaltă calitate, dar este acceptabilă, conform standardelor Republicii Moldova.

Materia primă principală care este importată este bitumul ce este supus expertizelor de stat. Sursa principală de proveniență a lui este Ucraina și Belarus, deoarece în Moldova nu se găsesc astfel de minerale. Calitatea bitumului este verificată și este de două forme 60/90 și 90/130. Toate lucrările în prezent se efectuează pe materiale de granit, pentru a asigura trăinicia drumurilor, fiind excluse în acest sens materialele calcaroase, care sunt utilizate doar la baza drumului. La bază se mai utilizează și materiale nisipoase pentru a permite scurgerea apelor. Granitul este obținut la cariera de la Cosăuți, raionul Soroca, dar care nu întotdeauna corespunde standardelor datorită particulelor străine. După normative se permite până la 5% de astfel de particule, pe când în granitul obținut din această carieră, ele pot constitui până la 9%, ceea ce afectează negativ calitatea drumurilor. Experții explică acest procentaj mărit prin metoda imperfectă de extragere a granitului.

Utilajul

Dacă Î.M. ExDrupo beneficiază de utilaj german nou, performant și a avut posibilitatea să-și reînnoiască substanțial parcul de mașini specializate pentru reparația drumurilor, atunci cealaltă întreprindere de pe piață, Edilitate S.A. folosește utilaj foarte vechi, încă de pe timpul sovietic. Desigur, el este întreținut, reparat, menținut în stare de funcționare, dar oricum uzura își spune cuvântul, fiind nevoie de utilaj nou care este destul de costisitor. Chiar și cu așa utilaj, firmele de construcție efectuează lucrări de construcție la nivel calitativ, chiar la prețuri sub cele estimate de institutul de proiectări. Este nevoie de anumite tipuri de utilaj, de exemplu, pentru porțiuni mai înguste de drum.

Avantajul utilajului german nou constă în faptul că există o gamă mai largă a echipamentului tehnic, ceea ce permite efectuarea lucrărilor în condiții diferite, ceea ce duce la creșterea calității lucrărilor și a randamentului.

Marcajele din termoplastic se aplică doar pe drumurile noi sau care au fost reparate capital, deoarece se știe că timp de circa 5-6 ani pe ele nu se vor efectua lucrări de reparație.

Marcaje

Marcajele în mun. Chișinău sunt efectuate doar de Î.M. ExDrupo. Există două tipuri de vopsea pentru marcaje: din termoplastic și vopsea cu bile. Marcajele din termoplastic sunt de o calitate mare, ele fiind aplicate la temperatură ridicată, pe suprafața asfaltului și au un termen de exploatare de circa 5 ani. Ea este mult mai scumpă decât vopseaua obișnuită utilizată pentru marcaj. Deoarece majoritatea drumurilor din Chișinău necesită renovări și reparații frecvente, nu are sens de utilizat marcaje costisitoare pentru că se vor cheltui atât bani mari pentru aplicarea lor, dar și se va pierde din aspectul estetic. Marcajele din termoplastic se aplică doar pe drumurile noi sau care au fost reparate capital, deoarece se știe că timp de circa 5-6 ani pe ele nu se vor efectua lucrări de reparație. Un alt motiv pentru neutilizarea vopselei mai calitative este lipsa mijloacelor financiare necesare, astfel că se aplică doar vopseaua prevăzută să țină până la 6-9 luni și care necesită reînnoire în fiecare an. În general, orice lucrare calitativă necesită bani mai mulți, iar în prezent se reiese din posibilitățile financiare, uneori reducându-se din cantitate, alteori din calitate, ca în cazul vopselei.

Vopseaua marcatoare utilizată în prezent de Î.M. ExDrupo este importată din Serbia. (certificat de calitate). În 2006 s-a colaborat cu un producător autohton de vopsea marcatoare Agurdino, tip „Magistrala-1” și „Magistrala-2”, ce erau conforme Certificatelor de calitate, igienic și de conformitate eliberate de instituțiile abilitate în acest scop. În prezent, nu se mai produce astfel de vopsea, fiind utilizată vopseaua de import, care este furnizată de Green International Group. Vopseaua este prevăzută cu un termen de exploatare de 9-12 luni, însă din cauza traficului intens din municipiul Chișinău și a autoturismelor cu tonaj mare ce circulă prin capitală, marcajele se erodează mai rapid. De asemenea, aceste autoturisme mari sunt cauza deteriorării semnificative a drumurilor în special în zilele cu temperaturi mari sau joase, deoarece ele nu au fost prevăzute pentru așa o sarcină.

Vopseaua autohtonă a fost supusă și analizei spectrale, și analizei chimice, dovedindu-se conformă standardelor în vigoare. Vopseaua de import nu se deosebește de cea care era produsă în Moldova. În această situație ar avea sens de produs vopseaua pentru drumurile de o calitate mai proastă în Republica Moldova, asigurând corespunderea cu standardele naționale de calitate.

Din cauza suprafeței drumurilor erodate, marcajele nu pot fi durabile, din cauza adeziunii ce dă un randament scăzut. Acest fapt reprezintă un argument în plus asupra necesității reparației capitale a tuturor drumurilor din municipiul Chișinău sau cel puțin schimbarea stratului superficial de asfalt. Dacă se vor realiza aceste lucrări, va fi posibil de aplicat fie un marcaj scump, care va dura câțiva ani, fie va fi aplicat un marcaj mai ieftin, dar care va ține tot anul, așa cum este prevăzut după standarde.

4.4. Posibilitatea venirii unor investitori străini pe piața reparației drumurilor

Una din posibilitățile de revigorare a industriei infrastructurii rutiere din municipiul Chișinău ar putea fi atragerea investițiilor străine în acest domeniu. Deși au existat câteva tentative pentru venirea lor în municipiu, ele s-au soldat cu eșec, existând motive obiective. Astfel, investitorii străini nu sunt cointeresați să investească în acest domeniu din cauza riscului de neacoperire a investițiilor. Sursele oferite de bugetul municipal și cele oferite de bugetul de stat sunt foarte mici și pot fi asimilate de întreprinderile deja create în municipiul Chișinău. O soluție atractivă pentru investitori ar fi construcția unor drumuri private și perceperea taxelor în acest scop, deși trebuie de evaluat fezabilitatea acestor proiecte. Există posibilități mari de dezvoltare a pieții prin forțele proprii, dar există limite ale finanțării din partea bugetelor publice. Există potențial uman și tehnic în acest sens.

Un alt pas important în atragerea investițiilor ar fi crearea proiectelor pe domeniul și propu-

nerea lor potențialilor investitori la concursurile de proiecte, însă Chișinăul nu a participat la nici un târg internațional de proiecte investiționale. Atât timp cât autoritățile locale nu vor cere finanțarea unor domenii de interes public, nu vor veni nici investiții, dacă nu vor fi acordate niște facilități pentru investitorii cointeresați.

De asemenea, ar putea fi implicat și capitalului privat, pe lângă cel străin, în procesul de renovare a infrastructurii. În acest scop trebuie să începem cu adoptarea bazei legislative necesare și crearea parteneriatelor public-private în infrastructura de transport. Nu va investi nimeni dacă există cerere nerentabilă și reguli de joc nedefinite. Desigur, îmbunătățirea cadrului legislativ va contribui la atragerea capitalului privat și a celui străin în această industrie.

Există o problemă de competitivitate între companiile autohtone și cele străine, astfel că atunci când se efectuează tendere finanțate de organizațiile internaționale, firmele autohtone nu pot participa la ele, deoarece sunt impuse anumite restricții de ordin financiar pe care nu le vor putea îndeplini. De exemplu, se cere ca firma participantă la tender să aibă pe cont o sumă de 25 de milioane de lei, ca garant pentru îndeplinirea lucrărilor. Datorită finanțării reduse și volumului mic de lucrări, întreprinderile municipale nu au posibilitatea să acumuleze sume pentru rezervă, astfel că toate tenderile internaționale sunt câștigate de către firmele străine. Paradoxul constă în faptul că tot firmele autohtone execută lucrările de construcție, deoarece pentru firma străină îi este mai convenabil să contracteze o firmă autohtonă ce poate pune la dispoziție resursele umane și tehnica proprie, la prețuri mult mai joase, asigurând cu muncă piața locală, dar și având câștiguri mari, fără eforturi importante. Din acest punct de vedere, este puțin probabil că un investitor străin va veni în municipiul Chișinău cu tehnica și muncitorii proprii și mai degrabă doar cu banii proprii sau va intermedia un proiect internațional. Cât privește atragerea investitorilor în Chișinău, fără unele proiecte investiționale atractive, precum a fost construcția bulevardului Căntemir până la str. Mihai Viteazul, nu va fi posibil de făcut nimic.

În concluzie, investițiile străine trebuie atrase, asigurând un cadru legislativ corect și favorabil investitorilor, elaborarea de proiecte investiționale, asigurarea unor condiții avantajoase ce ar putea atrage surse importante din străinătate pentru efectuarea unor lucrări importante de îmbunătățire a infrastructurii drumurilor.

4.5. Efectuarea auditului lucrărilor de reparație și construcție

În cadrul Direcției Transport Public și Căi de Comunicații există Direcția Lucrări Edilitare ce efectuează auditul lucrărilor de reparație. Recepționarea lucrărilor se face în comun cu antreprenorul în baza Regulamentului de recepție a reparațiilor și construcțiilor, se precaută mersul lucrărilor și de asemenea se efectuează un control și la sfârșitul lor. Firmele ce efectuează lucrările de reparație poartă responsabilitate, dând un termen de garanție de un an. Mai există și control din partea Direcției Construcții din cadrul Ministerului Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor.

Faptul că Direcția Transport Public și Căi de Comunicații monitorizează toate lucrările de infrastructură rutieră în municipiul Chișinău este un lucru absolut firesc, deoarece ele sunt făcute din bani publici. La sfârșitul lucrărilor, se încheie un proces verbal de predare-primire privind calitate drumurilor, la care sunt prezenți responsabili de la Direcția Transport. Nu se obișnuiește a se face audituri externe asupra calității lucrărilor de construcție și reparație a drumurilor. Doar o singură dată s-a apelat la această procedură, la inițiativa viceprimarului Veaceslav Iordan, în 2006, dar rezultatele nu au fost făcute publice. Există câteva posibilități pentru finanțarea unui audit extern, inclusiv prin surse proprii, renunțând la o parte din suma alocată pentru reparații, în favoarea unei calități sporite pentru suma rămasă. Totuși, în condițiile în care se lucrează în municipiul Chișinău, auditul extern nu este o soluție eminentă, deoarece volumul de lucru este mic, iar eficiența unui audit costisitor din contul unor

Astfel, investitorii străini nu sunt cointeresați să investească în acest domeniu din cauza riscului de neacoperire a investițiilor. Sursele oferite de bugetul municipal și cele oferite de bugetul de stat sunt foarte mici și pot fi asimilate de întreprinderile deja create în municipiul Chișinău.

Are sens și se recomandă apelarea la auditul extern doar în cazul alocării unor sume mari din bugetul local sau Fondul Rutier pentru reparația sau construcția drumurilor.

sume și așa mici alocate pentru lucrări doar de reparație și întreținere a drumurilor nu par rezonabile. De asemenea, auditul ar putea fi efectuat de către specialiștii autohtoni, obținând rezultate bune, economisind bani, comparativ cu firmele străine. În prezent, pentru efectuarea lucrărilor de reparație, companiile specializate dispun de materiale de construcție și de utilaje tehnice bune, astfel că și lucrările sunt la un nivel bun.

Mai există și audit din partea organelor de stat: Curtea de Conturi, Direcții din partea Ministerului Construcțiilor. Ele pot interveni în cazurile în care există dubii privind exagerarea cheltuielilor privind lucrările executate. Din cauza bugetului alocat mic și a volumului de lucru mare, se întâmplă ca aceste organe abilitate să depisteze în loc de lipsuri, surplusuri, adică un volum mai mare de lucru, la același preț.

Are sens și se recomandă apelarea la auditul extern doar în cazul alocării unor sume mari din bugetul local sau Fondul Rutier pentru reparația sau construcția drumurilor.

4.6. Resursele umane implicate

Î.M. ExDrupo

La întreprindere activează circa 350 muncitori, fiind angajați în majoritate mecanizatori și șoferi, iar lucrătorii specializați sunt mult mai puțini, fiind vorba de circa 10-12 persoane pentru fiecare din cele 5 sectoare ale capitalei. Există o clasificare a muncitorilor după categorii, astfel că sunt angajați muncitorii de categoria 3 sau 4, iar cei cu categoriile inferioare urmează cursuri de perfecționare înainte de a fi angajați. Acest fapt asigură calitatea lucrărilor efectuate, însă întreprinderea fiind publică, ea nu poate asigura salarii pe măsură, ele fiind la nivelul de 2000-3000 lei. Lucrările efectuate de către angajații ExDrupo nu sunt prea populare printre locuitorii capitalei, astfel că marea majoritate a angajaților sunt atrași din suburbii, deoarece condițiile de trai de acolo sunt foarte proaste și posibilitățile de angajare practic lipsesc.

Edilitate S.A.

La această întreprindere lucrează circa 350-360 muncitori în total. Firma dispune de un ciclu complet de producție, fiind o societate pe acțiuni cu mai multe specializări, inclusiv fabrica de asfalt la care lucrează 40 de persoane, parcul auto – 100 unități auto, de asemenea circa 110 de unități specializate în construcții, carieră din care se extrag materiale calcaroase și altele. Toate materialele utilizate în procesul de producție și reparație sunt autohtone, cu excepția bitumului, care este importat. Conducerea apreciază randamentul muncitorilor la un nivel înalt, ei fiind uneori solicitați să se rețină și în afara programului. De asemenea, S.A. Edilitate mai îndeplinește și alte funcții pe lângă cea de infrastructură urbană, ea fiind solicitată să intervină în cazul situațiilor excepționale pentru lichidarea consecințelor.

Alte întreprinderi înregistrate în municipiul Chișinău

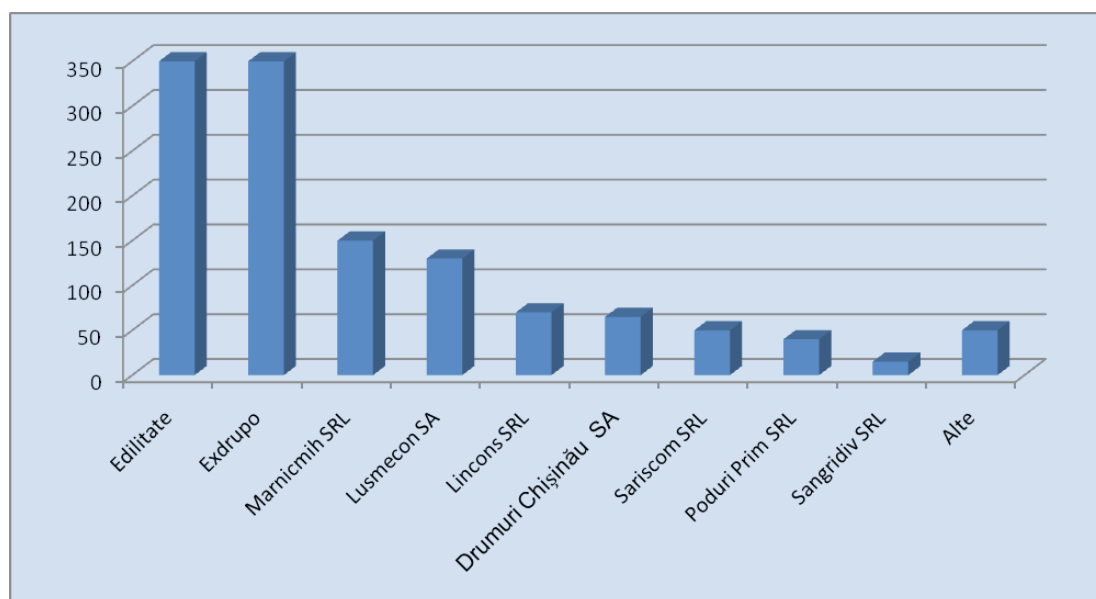
Pe lângă cele două companii mari care efectuează practic toate lucrările de infrastructură rutieră din municipiul Chișinău, mai există și alte întreprinderi care sunt înregistrate în municipiul Chișinău, unele cu un potențial destul de mare, dar care efectuează comenzi în afara municipiului, sau efectuează comenzi mici înafara licitațiilor oficiale. Multe din ele care practic nu au muncitori specializați, având maximum câteva unități de tehnică specializată. Aceste întreprinderi s-au desprins din actualele întreprinderi mari specializate în reparația și construcția drumurilor: ExDrupo, Edilitate sau Lusmecon, astfel că deși managerii lor sunt specialiști în domeniu, dar care nu au suficienți muncitori. Pentru a participa la licitații sau a îndeplini lucrările prevăzute în contract, ei apelează de multe ori la întreprinderile mari, atât pentru personal, cât și pentru tehnică. De obicei ele efectuează lucrări mai mici și nu

participă la licitații importante, deoarece nu dispun de capacitatea tehnică și de resursele umane necesare.

Lusmecon este una din cele mai importante întreprinderi de pe piața infrastructurii rutiere din municipiul Chișinău, ea numindu-se în trecut SpeșStroiMehanizația nr.1 și aparținea Ministerului Construcției, fiind o întreprindere de stat.

Este interesant de estimat care ar fi numărul total de muncitori specializați în domeniul infrastructurii rutiere și câți lucrează la firmele din acest domeniu.

Diagrama nr. 5. Numărul estimativ de muncitori angajați la întreprinderile din industria infrastructurii rutiere din municipiul Chișinău.



Dacă estimăm numărul angajaților permanenți ai întreprinderilor din domeniu la circa 1270, atunci numărul total de potențiali lucrători în domeniu ar putea fi maxim 1500 persoane în municipiul Chișinău, dintre care doar 300-400 ar putea fi specialiști în reparația drumurilor

Dacă estimăm numărul angajaților permanenți ai întreprinderilor din domeniu la circa 1270, atunci numărul total de potențiali lucrători în domeniu ar putea fi maxim 1500 persoane în municipiul Chișinău, dintre care doar 300-400 ar putea fi specialiști în reparația drumurilor, restul îndeplinind alte funcții, inclusiv de șofer, de mecanizator, de infrastructură, alte lucrări. Din cauza că doar câteva firme dispun de un număr mare de angajați, în cazul efectuării unei licitații de proporții, numărul de potențiali candidați va fi foarte redus, astfel fiind explicat și de ce în municipiul Chișinău doar două companii efectuează toate lucrările de reparație. De asemenea, în cazul în care o firmă din străinătate ar dori să investească în piața infrastructurii drumurilor din municipiul Chișinău, atunci ar întâmpina probleme serioase privind selectarea personalului, deoarece cei mai calificați muncitori fie sunt repartizați la întreprinderile mari, fie sunt plecați peste hotare. O atragere a muncitorilor din domeniul construcțiilor de asemenea este problematică deoarece în această în această ramură se atestă un deficit atât de muncitori calificați, cât și de forță de muncă necalificată⁶.

⁶ Conform Indicelui Încrăderii Construcțiilor, nr.3, ediția din aprilie 2008, editat de echipa Sentimentul Național din cadrul IDIS „Viitorul”.

Tabel nr.3 Numărul estimativ de muncitori angajați la întreprinderile din industria infrastructurii rutiere din municipiul Chișinău.

Întreprinderea	Nr. muncitori	Angajați muncitori suplimentari în caz de necesitate?
Edilitate	350	
ExDrupo	350	
Marnicmih SRL	150	
Lusmecon SA	130	
Lincons SRL	70	da
Drumuri Chișinău SA	65	
Saricom SRL	50	
Poduri Prim SRL	40	da
Sangridiv SRL	15	da
Alte	50	da
	1270	

Sursa: VARO Inform 2008 și sondajul efectuat de autor în rândul întreprinderilor din domeniul reparației drumurilor.

Salariul achitat muncitorilor este foarte variat, atât în dependență de companie, de sezon, cât și de volumul de lucru necesar de efectuat. Astfel cele mai mici salarii în industria infrastructurii rutiere se cifrează la 1500 lei, iar cele mai mari pot ajunge la 8000 în perioada de vară. De obicei, în sezonul rece salariile sunt mai mici, întreprinderile achitând lucrătorilor cu până la 50% mai puțin în această perioadă pentru munca prestată. Salariile medii sunt de circa 2500-3000 lei, iar la întreprinderile mai prospere, ele sunt în mediu de 4000 lei.

O problemă aparte este calificarea specialiștilor, o bună parte din ei fiind absolvenți ai instituțiilor superioare de învățământ, în special de la Universitatea Tehnică din Moldova, specialitatea inginer al căilor de comunicații. Pe lângă ingineri, mai există cerere de specialiști în construcție. Tinerii specialiști urmează cursuri de instruire și primesc certificate de calificare din partea Ministerului Construcțiilor și Amenajării Teritoriului. Ei obțin dreptul de a efectua diverse lucrări de reparație, construcție și amenajare. Problema actuală constă în faptul că nu există specialități care ar pregăti tineri pentru domeniul reparației drumurilor. Ele au existat în perioada sovietică, dar după obținerea independenței nu au mai fost solicitate sau oferite.

4.7. Este posibil de reparat drumurile noaptea?

Pot fi efectuate dezbateri perpetue la acest subiect, deoarece părerile cetățenilor simpli din municipiul Chișinău și a specialiștilor din domeniul reparațiilor drumurilor sunt foarte diferite în acest sens. Esența dezbaterilor constă în problemele de trafic ce apar din cauza reparației străzilor în timp de zi, în special în orele de vârf, când are loc congestionarea traficului în zona respectivă a orașului. Acest fapt stârnește nemulțumirea firească a șoferilor, iar soluția logică ce apare este efectuarea lucrărilor noaptea, când nu există trafic.

După consultarea mai multor experți, s-a ajuns la următoarea concluzie pentru acest studiu:

În municipiul Chișinău lucrările de reparație NU pot fi efectuate noaptea și există mai multe motive obiective în acest sens:

- **Iluminarea străzilor.** Lucrările de reparație ar fi posibil de făcut noaptea, în zone nerezidențiale, în cazul în care ar fi asigurată o iluminare bună a străzilor. Din păcate, lumina care este furnizată noaptea în orașul Chișinău este prea slabă în acest sens,

iar dacă ne depărtăm de zonele centrale ale Chișinăului, este foarte greu să vezi gropile de pe drum, nu și să le reparați. În acest caz, doar niște soluții tehnice inovatoare ar putea rezolva situația, printr-o altă sursă de lumină, decât iluminatul stradal.

- **Zgomotul.** Orice lucrare de reparație presupune și zgomot. În acest sens, lucrările vor putea fi efectuate fie la periferie, în zone nerezidențiale, adică în regiunea uzinelor și fabricilor. Deoarece nu există prea multe astfel de străzi, reparatul nocturn nu va fi prea des aplicat, el fiind posibil de aplicat și ziua în aceleași zone.
- **Securitatea muncitorilor.** Noaptea poate să fie mai periculoasă decât ziua pentru muncitorii implicați în reparația drumurilor, deoarece în condițiile unui trafic redus mulți șoferi circulă cu viteză sporită. Există chiar un precedent când un muncitor al ExDrupo Î.M. a fost accidentat mortal de către un autoturism. De asemenea, noaptea mai mulți șoferi urcă la volan fie obosiți, fie chiar în stare de ebrietate.
- **Volumul mic de lucru.** În situația în care doar se plombează străzile și intervenția pe o stradă nu durează mult timp, nu are sens de efectuat lucrările noaptea, în situația în care ele ziua ar putea dura puțin timp. Mai eficient ar fi de efectuat lucrări de reparații pe străzile importante în afara orelor de vârf și în week-end, iar în interiorul cartierelor în timpul orelor de vârf.
- **Calitatea redusă.** Orice lucru făcut noaptea duce la o calitate efectuată scăzută. Productivitatea umană este mai mare în timpul zilei decât noaptea, astfel că mai mult inconștient este posibil ca lucrul făcut noaptea să fie de o calitate foarte îndoielnică, fiind văzut ziua.
- **Randamentul mic.** Lucrările de reparație se efectuează în perioada în care ziua este cu mult mai lungă decât noaptea, astfel că nu are sens ca muncitorii să lucreze câteva ore noaptea la o productivitate scăzută, iar ziua să nu muncească, deși ar putea lucra mai mult timp ziua în schimb.
- **Costuri suplimentare.** În timpul lucrărilor de reparație noaptea apar costuri suplimentare, așa ca iluminatul, care trebuie să fie mai puternic decât cel obișnuit.

În prezent se efectuează anumite lucrări de reparație noaptea, așa ca cele cu freza sau de marcaj, dar nu este posibil de făcut lucrări de nivelare a asfaltului sau de construcție a drumurilor în perioada de noapte.

În prezent se efectuează anumite lucrări de reparație noaptea, așa ca cele cu freza sau de marcaj, dar nu este posibil de făcut lucrări de nivelare a asfaltului sau de construcție a drumurilor în perioada de noapte.

Desigur, există și aspecte negative privind lucrul ziua, dar așa cum a fost menționat, ar fi bine de evitat lucrările de reparație în timpul orelor de vârf, în special pe străzile mai aglomerate, ca alternativă putând fi instituită o oră mai devreme pentru începerea zilei de lucru și utilizarea zilelor de week-end pentru astfel de lucrări, deși conform Codului Muncii și acești lucrători ar trebui să se bucure de toate facilitățile ca și ceilalți cetățeni, inclusiv dreptul la muncă și odihnă în zilele și orele stabilite.

De asemenea, ar trebui să se renunțe la modalitatea de lucru cu circulația pe o bandă și reparația pe cealaltă, ca soluție propunându-se blocarea porțiunii între intersecțiile unde se efectuează reparația străzii. Acest procedeu a fost utilizat cu succes atunci când a fost lărgită strada Ismail pe porțiunea între strada Pan. Halippa și bulevardul Ștefan cel Mare.

4.8. Volumul și capacitatea pieței reparației drumurilor din municipiul Chișinău

Suma alocată pentru reparația străzilor în municipiul Chișinău este mult mai mică decât volumul total de lucru efectuat de întreprinderile din domeniu și considerabil mai mică față de capacitatea lor tehnică și umană de a efectua lucrări de construcții. Astfel, pentru anul 2008, cele două întreprinderi au primit circa 45 de milioane de lei pentru întreținerea străzilor, suma fiind împărțită aproximativ în mod egal. Î.M. ExDrupo a primit pentru reparația

Se estimează că doar pentru a asigura reparația străzilor în volumul necesar este nevoie anual de circa 200-250 milioane de lei, ceea ce constituie o sumă de peste cinci ori mai mare decât bugetul alocat pentru anul 2008

străzilor – 24,55 milioane lei, pentru construcții artificiale – 350 mii lei, canalizare pluvială – 700 mii lei, indicatoare rutiere – 1,27 mil lei, marcaje rutiere 1,52 mil lei, salubritatea străzilor – 15,85 mil lei. Salubritatea străzilor se face mecanizat în timpul nopții. Edilitate S.A. a primit în total 34,733 mil lei, dintre care circa 21,5 milioane lei pentru reparația străzilor. Suma ar putea crește cu circa 5,5 milioane lei în caz că întreprinderea va câștiga licitația privind construcția porțiunii de str. Studenților. Volumul total de lucrări pentru anul 2008 a S.A. Edilitate este de 105 milioane lei, majoritatea fiind înafara municipiului Chișinău.

Se estimează că doar pentru a asigura reparația străzilor în volumul necesar este nevoie anual de circa 200-250 milioane de lei, ceea ce constituie o sumă de peste cinci ori mai mare decât bugetul alocat pentru anul 2008. Spre deosebire de anii 90, lucrările se efectuează calitativ, fiind înlăturat cu ajutorul frezei un strat de 5-6 cm de asfalt, care este înlocuit cu unul nou, ceea ce asigură o rezistență de circa 3-4 ani a porțiunii de drum reparate. Amintim că în trecut, găurile se astupau cu asfalt fără a fi înlăturat acel strat de suprafață. Uneori suma necesară pentru efectuarea reparației unei străzi este mult mai mică decât necesitățile reale, ea putând fi cu până la 3-5 ori mai mică. În acest caz se recurge la reparația parțială sau selectivă, micșorând volumul de lucru efectuat. Pe de altă parte, acest fapt nu contribuie la menținerea în stare bună a întregii porțiuni de drum și astupă doar gropile principale.

Tabel nr.4 Volumul estimativ al capacității de producție a întreprinderilor din industria infrastructurii rutiere din municipiul Chișinău.

Întreprinderea	Volumul Mil lei
Edilitate SA	135
Lusmecon SA	135
Marnicmih SRL	100
Rutador SA	100
ExDrupo ÎM	80
Poduri Prim SRL	60
Lincons SRL	50
Drumuri Chișinău SA	50
Sariscom SRL	20
Sangridiv SRL	15
Alte	100
	845

Pentru ambele firme volumul de lucru pe care îl au de efectuat în or. Chișinău nu este unul mare, deoarece ele dispun de capacități de lucru mult mai mari, în schimb nu dispun de bani.

O problemă mare a industriei infrastructurii rutiere este faptul că volumul de lucru nu este același în fiecare an, existând ani când este necesar un volum mai mare de lucru în municipiul Chișinău, așa ca 2005 și 2006, dar și ani în care sunt foarte puține comenzi și întreprinderile din domeniu sunt nevoite să caute oferte în afara municipiului. Acest fapt afectează negativ activitatea companiilor, deoarece nu permite creșterea constantă a salariilor, menținerea în permanență a unui număr mare de muncitori, procurarea de utilaj nou, deoarece în anii cu puțin lucru, el ar sta fără folos și s-ar uza, neaducând nici un beneficiu. Există o bază tehnică puternică, care ar putea efectua lucrări mult mai mari decât în prezent și ea necesită volume mai mari și constante în fiecare an.

Atunci când au loc licitații, alte firme practic nu au posibilitatea să concureze cu Î.M. ExDrupo și cu S.A. Edilitate. Mai există și o altă explicație: nu ar fi avut rost pentru Primărie să investească sume mari de bani pentru procurarea utilajului nou pentru ÎM ExDrupo, dacă ea nu ar fi îndeplinit lucrările de întreținere a străzilor. În condițiile actuale, chiar și licitațiile pentru municipiul Chișinău nu ar trebui efectuate deoarece practic nu există posibilitatea

pentru alte firme de a concura, pe de o parte, iar pe de altă parte însăși Primăria nu este co-interesată ca companiile gestionate de ea să piardă aceste licitații, fapt care ar putea pune în pericol de faliment însăși întreprinderile. Primăria mai utilizează aceste întreprinderi și cu alt scop: pentru intervenire în cazul unor situații excepționale, ceea ce nu ar fi posibil, dacă ele ar fi fost cu capital privat.

Analiza de ansamblu a pieței infrastructurii rutiere

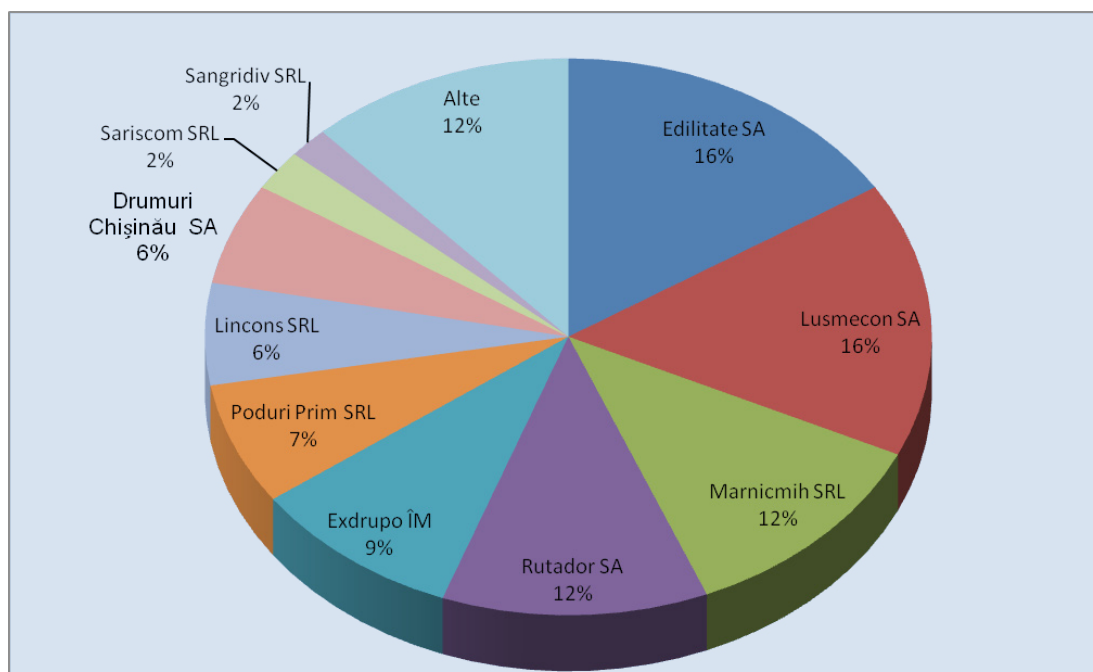
În municipiul Chișinău sunt peste 10 firme care efectuează lucrări de reparație și construcție a drumurilor, dar și alte lucrări de amenajare și infrastructură. Doar două beneficiază de licitațiile organizate de municipalitate, efectuând lucrări în municipiu, restul având fie lucrări mici, fie activând în afara orașului.

Managerii firmelor incluse în cercetare au apreciat la un nivel neutru standardele în vigoare ce țin de reparația drumurilor, menționând că sunt nevoiți să se conformeze și că ele ar fi bine să fie îmbunătățite, deoarece nu corespund celor occidentale, fiind mai mult la nivelul celor sovietice sau din țările CSI. De asemenea, unii manageri și experți, consideră că nu toate firmele respectă standardele în vigoare și efectuează lucrări de reparație necalitative.

În privința utilajului folosit la reparația drumurilor, toate întreprinderile au fost de acord că tehnica sovietică este depășită, iar unitățile rămase în dotare nu corespund cerințelor tehnologice, nu fac față volumului de lucru necesar și nu oferă calitatea dorită. Chiar și utilajul procurat din țările CSI în ultimii ani nu a fost apreciat la nivel înalt. Începând cu anii 2004-2005, întreprinderile au început, în măsura posibilităților financiare să-și reînnoiască unitățile din dotare cu cele noi, provenite din Germania, Anglia, Belgia sau Italia. Ele sunt considerate mai fiabile, mai productive, cu un consum mai mic, deși la un preț mai mare.

Uzura utilajului a fost apreciată mai mult în dependență de țara de proveniență, cel mai uzat fiind cel sovietic, tot mai puține firme având astfel de unități în dotare. Utilajul procurat din Est, mai mult din inerție pentru a-l înlocui pe cel sovietic, de asemenea nu este în cea mai bună stare și se află într-o stare medie de uzură, cele mai noi utilaje fiind cele din occident, în special cele din Germania, ele fiind și cele mai preferate de firmele din domeniul reparației drumurilor. În general, firmele estimează capacitatea optimă de funcționare a utilajelor de zece ani pentru cele din occident și circa opt ani pentru cele rusești.

Diagrama 6. Ponderea capacității volumului de lucrări potențial din totalul pieții industriei infrastructurii rutiere din municipiul Chișinău, pe întreprinderi.

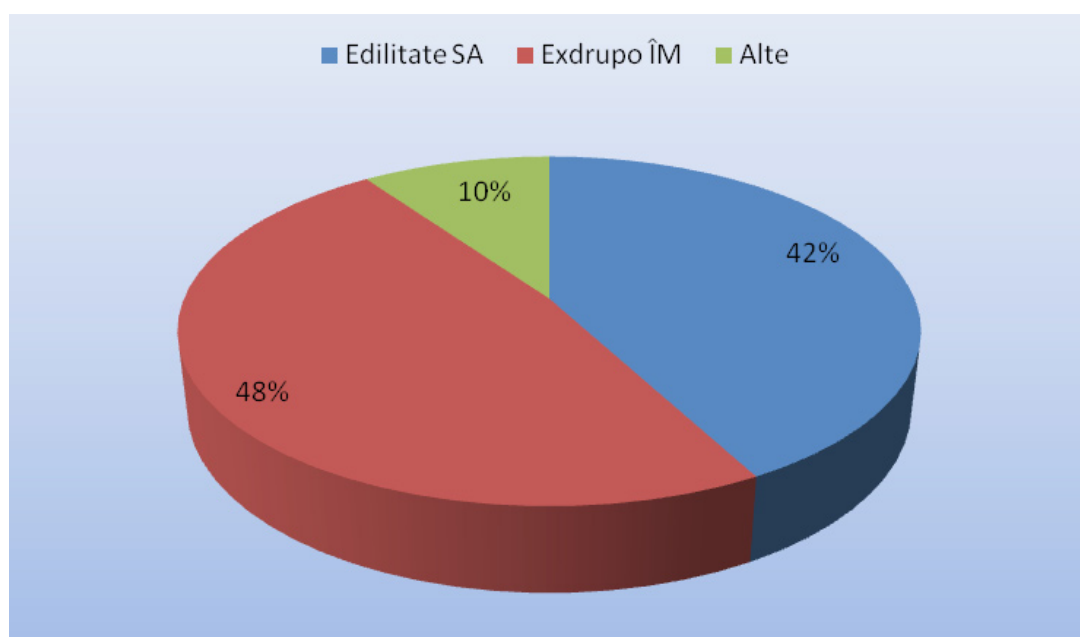


Referitor la posibilitatea reînnoirii utilajului, firmele ce l-au schimbat deja cu unul modern, nu planifică o nouă procurare de utilaj, pe când restul au ca obiectiv înlocuirea treptată utilajului vechi cu cel modern, pe măsura uzării lui. Un factor important ce determină firmele să procure echipament nou este semnarea unui contract nou sau câștigarea unei licitații importante.

Volumul de lucru ce îl pot efectua pe parcursul unui an nu depinde de numărul de angajați, ci mai degrabă de tehnica de care dispune întreprinderea și de valoarea licitațiilor câștigate pe parcursul anului. Constrângerea legată de numărul de angajați este rezolvată de majoritatea întreprinderilor prin angajarea muncitorilor ocazionali. Totuși acest fapt nu poate fi considerat drept unul pozitiv deoarece muncitorii atrași în cadrul câștigării licitațiilor nu au calificarea necesară și acest fapt poate influența negativ calitatea lucrărilor efectuate. De asemenea, nu toate întreprinderile lucrează la capacitățile maxime. Toate întreprinderile ce efectuează reparația drumurilor în municipiul Chișinău pot efectua un volum de lucru anual estimat la circa 845 milioane de lei, reieșind din capacitatea lor tehnică. O reprezentare grafică a distribuției procentuale a pieței industriei infrastructurii rutiere între principalele întreprinderi este reprezentată în Diagrama 1.

Este semnificativ faptul că unele întreprinderi din cele menționate efectuează și alte lucrări decât cele în care sunt specializate, inclusiv din domeniul construcțiilor. (Diagrama 2.)

Diagrama 7. Ponderea capacității volumului de lucrări efectuat în cadrul municipiului Chișinău în domeniul întreținerii și reparației drumurilor pentru anul 2008.



5. RECOMANDĂRI

1. Estimarea sumei pentru reparația străzilor la sfârșitul anului și nu la mijlocul lui sau alocarea unei sume de bani suficiente ce ar permite reparația a 10% din drumurile capitale. Se propune revenirea la estimarea acestei sume de două ori pe an, pentru a permite o flexibilitate în acțiuni în plus. Astfel, un proiect inițial de cheltuieli poate fi pregătit în luna august, iar proiectul final să fie adoptat în luna martie, o dată cu finisarea sezonului rece, deoarece atunci se poate estima cu exactitate necesitățile reale pentru întreținerea și reparația drumurilor.
2. Îmbunătățirea marcajelor rutiere prin aplicarea lor de două ori pe an dacă este necesar. Căutarea unui producător autohton ce ar putea furniza asemenea vopsea pentru necesitățile orașului și nu numai. Aplicarea marcajelor de termoplast pentru drumurile noi. În acest scop este necesar și procurarea utilajului necesar aplicării vopselei din termoplast. Se poate utiliza experiența precedentă prin care un agent economic din Republica Moldova a produs vopsea pentru aplicarea marcajelor rutiere, ce corespundea standardelor naționale și certificatelor de conformitate. Din cauza prețului mai mic, acest fapt va conduce la micșorarea cheltuielilor de deviz și va permite utilizarea surselor economisite în alte scopuri, inclusiv aplicarea marcajelor de două ori pe an.
3. Elaborarea planificării strategice în domeniul construcției capitale a drumurilor și a intersecțiilor denivelate în municipiul Chișinău. Lărgirea străzilor și construcția intersecțiilor denivelate va conduce și la decongestionarea traficului urban în municipiu.
4. Autonomia Fondului Rutier. Banii obținuți din Fondul Rutier sunt insuficienți pentru necesitățile curente ale capitalei, iar o reformare a funcționării lui ar putea aduce venituri suplimentare bugetului destinat reparației drumurilor. Deși în municipiul Chișinău sunt înregistrate circa 40% toate autoturismele din Republica Moldova, din Fondul rutier se alocă în bugetul municipal doar 5% pentru reparația drumurilor.
5. Optimizarea programului de lucru a muncitorilor. Efectuarea lucrărilor de reparații în ore ce nu ar periclita traficul urban, dar ar asigura în același timp și o productivitate înaltă. Se recomandă evitarea orelor de vârf în acest sens și utilizarea mai intensă a orelor matinale și a zilelor de week-end.
6. Elaborarea proiectelor investiționale. Este necesar de creat condiții avantajoase pentru investitori și de a cere în schimb construcții ce ar îmbunătăți esențial infrastructura rutieră din municipiul Chișinău. Participarea la târgurile internaționale de investiții ar fi un mare avantaj. În acest sens ar fi rezonabil de făcut un studiu asupra proiectelor deja existente și de estimat care ar fi cele mai importante pentru capitală pentru a fi finanțate din exterior.
7. Perfecționarea cadrului legislativ. Crearea unor condiții mai atractive pentru investitori, inclusiv o profitabilitate mai înaltă la lucrările de reparații și întreținere, în cazul alocării unor sume suplimentare în acest sens.

6. BIBLIOGRAFIE

1. Legea cu privire la fondul rutier nr. 720 – XIII din 1996
2. Legea drumurilor nr.509-XIII din 22 iunie 19
3. Legea privind achizițiile publice nr.96-XVI din 13.04.2007
4. Regulamentul de recepție a construcțiilor și instalațiilor aferente
5. Decizia nr.13-1 din 27.12.2007 „Cu privire la stabilirea și aprobarea bugetului municipiului Chișinău pe anul
6. Legea bugetului de stat pe anul 2008 nr. 254-XVI din 23 noiembrie 2007
7. Decizia „Cu privire la aprobarea programului municipal privind lucrările de reparație și întreținerea a căilor de comunicație naționale și locale pe anul 2008” care
8. Legea nr. 397-XV din 16.10.2003 „Privind finanțele publice locale”.
9. Legea nr. 998 din 01.04.1992 „privind investițiile străine”
10. Hotărârea de Guvern nr. 331 din 20.30.2008 pentru aprobarea Programului privind repartizarea mijloacelor fondului rutier pe anul 2008
11. Raportul cu privire la finanțarea lucrărilor de reparație și întreținere a obiectivelor comunale în municipiul Chișinău de către Direcția Generală Transport public și Căi de Comunicație pe luna ianuarie – decembrie 2005
12. Raportul cu privire la finanțarea lucrărilor de reparație și întreținere a obiectivelor comunale în municipiul Chișinău de către Direcția Generală Transport public și Căi de Comunicație pe luna ianuarie – decembrie 2006
13. Raportul cu privire la finanțarea lucrărilor de reparație și întreținere a obiectivelor comunale în municipiul Chișinău de către Direcția Generală Transport public și Căi de Comunicație pe luna ianuarie – decembrie 2007
14. Raportul cu privire la finanțarea lucrărilor de reparație și întreținere a obiectivelor comunale în municipiul Chișinău de către Direcția Generală Transport public și Căi de Comunicație pe luna ianuarie – aprilie 2008
15. Limita bugetară a Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație la reparația și întreținerea obiectivelor căilor de comunicație a municipiului Chișinău în 2008
16. Hotărârea nr. 21 din 20.04.2007 privind raportul asupra corectitudinii formării și eficienței utilizării fondului rutier în perioada anilor 2005-2006 (9 luni), Curtea de Conturi a Republicii Moldova
17. Buletinul „Moldova Urbană” nr.4 – 5, 2006, pag.45 – 46
18. Vasile Ursu, ministrul Transporturilor și Gospodăriilor Drumurilor, „Creșterea Economică a Moldovei depinde de o infrastructură eficace a transporturilor”, Buletin Informativ al Guvernului Republicii Moldova, nr.3, a. 2008, p.6-7
19. HG Nr. 85 din 01.02.2008 cu privire la aprobarea Strategia transportului terestru pe anii 2008-2017.
20. Indicelui Încrăderii Construcțiilor, nr.3, ediția din aprilie 2008, editat de echipa Sentimentul Național din cadrul IDIS „Viitorul”.
21. Журнал Межправительственного Совета Дорожников «Дороги Содружество», 4’07
22. Журнал Межправительственного Совета Дорожников «Дороги Содружество», 1’08
23. Planul Urbanistic General și Planul de Amenajare a Teritoriului municipiului Chișinău, 2006
24. www.asd.md

Anexa 1. Programul municipal de reparație și întreținere a căilor de comunicație naționale și suburbane pe anul 2008

Nr. d/o	Denumirea străzilor, traseelor	Unitatea de măsură.	Volumul lucrărilor	Suma (mii lei)	Descriere lucrări	Cheltuieli pentru 1 km de drum (în lei)
1	Bd. Ștefan cel Mare și Sfânt	km	3,45	300,0	Reparație	86957
2	Str. Vasile Alecsandri	km	3,32	100,0	Reparație	30120
3	Șos. Hâncești	km	6,50	180,0	Reparație	27692
4	Str. Ciuflea	km	0,99	50,0	Reparație	50505
5	Bd. Dacia	km	10,80	280,0	Reparație	25926
6	Calea Ieșilor	km	3,02	90,0	Reparație	29801
7	Str. Alexandru Pușkin	km	1,84	80	Reparație	43478
8	Str. Cosmonauților	km	0,30	40,0	Reparație	133333
9	Bd. Renașterii	km	2,17	70,0	Reparație	32258
10	Str. Tudor Vladimirescu	km	2,99	80,0	Reparație	26756
11	Calea Orheiului	km	3,86	90,0	Reparație	23316
12	Str. Ismail	km	3,88	120,0	Reparație	30928
13	Str. Vadul lui Vodă	km	4,05	80,0	Reparație	19753
14	Str. Miorița	km	1,30	60,0	Reparație	46154
15	Str. Gh. Assachi	km	1,90	45,0	Reparație	23684
16	Drumul Băcioi - Brăila	km	5,00	100,0	Reparație	20000
17	Str. Mitropolit Gavriil Bănulescu- Bodoni	km	1,67	40,0	Reparație	23952
18	Str. Grenoble	km	5,70	120,0	Reparație	21053
19	Str. Valea Crucii	km	2,83	80,0	Reparație	28269
20	Șos. Muncești	km	12,38	150,0	Reparație	12116
21	Str.Uzelor	km	5,55	100,0	Reparație	18018
22	Drumul Chișinău- Budești-Vadul-lui-Vodă	km	9,80		Reparație	
23	Drumul Chișinău - Colonița	km	5,40	110,0	Reparație	20370
24	Drumul de acces spre or. Cricova	km	8,40	100,0	Reparație	11905
25	Drumul de acces Grătiești și Hulboaca	km	4,90	45,0	Reparație	9184
26	Drumul de acces Bubuieci și Bâc	km	3,04	75,0	Reparație	24671
27	Drumul de acces spre s.Ghidigici	km	5,20	70,0	Reparație	13462
28	Drumul de acces spre s.Buneț	km	0,7	35,0	Reparație	50000
29	Drumul de acces spre s.Condi ița	km	6,0	100,0	Reparație	16667
30	Drumul de acces spre s.Ciorescu	km	1,0	40,0	Reparație	40000
31	Drumul de acces spre s.Cruzești	km	1,20	110,0	Reparație	91667
32	Drumul de acces spre s. Dobrogea și Revaca	km	3,0	100,0	Reparație	33333
33	Drumul de acces spre s.Făurești și Goian	km	2,0	45,0	Reparație	22500
34	Drumul de acces spre s.Tohatin și Cheltuitor	km	1,50	120,0	Reparație	80000
35	Drumurile de acces spre Sângera	km	4,6	155,0	Reparație	33696
	Total (1-35)			3500	Reparație	
36	Construcții artificiale			300,0	Reparație	
	TOTAL reparație			3800,0	Reparație	
37	Salubritatea străzilor pe timp de iarnă	km	120,4	5050,0	Întreținere	
38	Indicatoare rutiere	un	6090	320,0	Întreținere	
39	Marcajul rutier	m²	6000	520,0	Întreținere	
40	Canalizare pluvială	km	98,0	270,0	Întreținere	
41	Obiective de semafoare (inclusiv energia electrică, 656,7mii lei)	un	83	2000,0	Întreținere	
42	Iluminatul stradal (inclusiv energia electrică, 1827,0 mii lei)	mii lei		2740,0	Întreținere	
	TOTAL întreținere	mii lei		10900,0	Întreținere	
	TOTAL pe municipiu:	mii lei		14700,0		

Anexa nr.2 Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 4/2 din 03 martie 2008. Programul municipal al lucrărilor de întreținere a căilor de comunicație pe anul 2008

Nr. d/o	Descriere	Suprafața (m²)	Suma (mii lei)	Lei/metru pătrat
Orașul Chișinău				
Sectorul Centru				
1.	Str. Academiei	1550	95	61,3
2.	Str.Academiei, 6/1-8, 9/1, 2, 5-7, 12 (căi de acces)	1000	80	80,0
3.	Str. Aleea Gării	450	36	80,0
4.	Str. Nicolae Anestiade	400	32	80,0
5.	Str. Anton Crihan	250	20	80,0
6.	Str.Frații Apostol	600	49	81,7
7.	Str. Ar menească, 12, 14, 16 (căi de acces)	400	32	80,0
8.	Str.Avicena,	600	45	75,0
9.	Str. 31 August 1989	300	24	80,0
10.	Str. 31 August 1989, 1-11 (căi de acces)	400	32	80,0
11.	Str.Bazinului	2500	150	60,0
12.	Str. București, 15, 20, 23, 57 (căi de acces)	1000	80	80,0
13.	Str-la Caucaz, 3 (căi de acces)	1000	80	80,0
14.	Str. Cheltuială, 7, 9/2, 11 (căi de acces)	1000	80	80,0
15.	Str. Cimbrului, 5 (căi de acces)	600	49	81,7
16.	Str-la Ciocîrliei I	2500	310	124,0
17.	Str-la Ciocîrliei 11	2000	202	101,0
18.	Str. Cireșilor	200	16	80,0
19.	Str. Ciuflea	600	49	81,7
20.	Str. Cișmele	1000	80	80,0
21.	Str. Cobzarilor	450	36	80,0
22.	Str. C. Vîrnav, 10,12,14 (căi de acces)	1000	80	80,0
23.	Str. Costești	500	40	80,0
24.	Str. Costiujeni, 8/2,8/3,8/5,12/1-4 (căi de acces)	1500	100	66,7
25.	Str.Cristești,	400	32	80,0
26.	Str.Cristești-Milești,	500	40	80,0
27.	Str. Crizantemelor (piatră spartă)	1500	100	66,7
28.	Str. Dumbrăvii, 1	3000	244	81,3
29.	Str. V. Docuciaev, 2 (căi de acces)	200	16	80,0
30.	Drumul Viilor,	500	40	80,0
31.	Drumul Viilor, 26/1, 28, 42/3, 29 (căi de acces)	3600	289	80,3
32.	Str. Schinoasa	500	40	80,0
33.	Str. Frumoasa	1400	113	80,7
34.	Str.Fecioarei,14 (căi de acces)	1500	122	81,3
35.	Str. Gh. Asachi, 6-12,10, 29, 40/2, 52, 64, 66, 68, 69 (căi de acces)	1000	80	80,0
36.	Str. Gh. Cașu, 22 (căi de acces)	600	49	81,7
37.	Str. Gh. Crișan	1500	122	81,3
38.	Str. Grenoble, 130/1-3, 159/2, 159/7, 161/5, 163/6-7 (căi de acces)	1500	122	81,3
39.	Str. Grenoble-stația terminus 108 (căi de acces)	600	49	81,7
40.	Str. Griviței	1000	100	100,0
41.	Șos.Hîncești,	2000	100	50,0
42.	Șos.Hîncești, 20, 22 A-B, 41-49, 34/1, 34/2,31-70/3 (căi de acces)	2500	213	85,2
43.	Str. Ialoveni	1500	122	81,3
44.	Str. Ialoveni, 94, 100/1, 102 (căi de acces)	1000	80	80,0
45.	Str. Ismail, 16-44 (căi de acces)	5500	400	72,7
46.	Str. M. Kogălniceanu	500	40	80,0
47.	Str. V. Korolenko	400	32	80,0
48.	Str. Korolenko, 3-5, 57 (căi de acces)	1000	80	80,0
49.	Str.Lacului,	500	40	80,0
50.	Str. M. Lermontov, 84 (căi de acces)	5000	365	73,0
51.	Str. M. Lomonosov, 38, 39, 40, 41, 49/1, 51/1, 68b, 76a (căi de acces)	3500	284	81,1
52.	Str. Mălina Mare,	1500	122	81,3
53.	Str.Malina Mare,49 (elementele de evacuare a apelor)		250	
54.	Str. Măceșilor	450	35	77,8
55.	Str. Mărășești	500	40	80,0
56.	Str.Melestiu,	300	24	80,0

57.	Str.M.Eminescu,38 (căi de acces)	300	24	80,0
58.	Str.Miorița,	600	49	81,7
59.	Str.Miorița, 7/1, 11 (căi de acces)	700	57	81,4
60.	Str. Negrești	500	40	80,0
61.	Bd. C. Negruzzi, 1, 5,6 (căi de acces)	600	49	81,7
62.	Str. N. Testemiteanu, 29/2 (căi de acces)	1000	80	80,0
63.	Str. Nucarilor,	1000	80	80,0
64.	Str. Pietrarilor,2, 4A, 6A (căi de acces)	1000	80	80,0
65.	Str.Romantica,	400	32	80,0
66.	Str. Rîndunele	600	49	81,7
67.	Str. Sărăteni; Mereșeni	1100	89	80,9
68.	Str.Scoreni	300	24	80,0
69.	Str.Sihastrului	1000	80	80,0
70.	Str. Arheolog Ion Casian-Suruceanu	700	57	81,4
71.	Str.Schinoasa - Deal	3000	200	66,7
72.	Str. Sprâncenoaia	1100	89	80,9
73.	Str.Sprincenoaia,I 1/1-Miorița	800	65	81,3
74.	Str. A. Șciusev, 27, 53 (căi de acces)	200	16	80,0
75.	Bd. Ștefan cel Mare și Sfînt, 6 (căi de acces)	1000	80	80,0
76.	Bd. Ștefan cel Mare și Sfînt, (subteranele -2, parapet oietonal), ml	250	20	80,0
77.	Str. T. Mălai, 16 (căi de acces)	1000	80	80,0
78.	Str. Trifan Baltă	3800	328	86,3
79.	Str. T. Strișcă,2 (căi de acces)	1800	146	81,1
80.	Str. Valea Podului	800	65	81,3
81.	Str. V. Dicescu, 13-62, 45,49 (căi de acces)	4000	395	98,8
82.	Str. T.Strișcă,	800	60	75,0
83.	Str. Vasile Alecsandri, 17,19 (căi de acces)	200	16	80,0
84.	Str. Vîlcele	1000	80	80,0
85.	Str. Vînătorilor	1000	80	80,0
86.	Str.Veronica Miele,	200	16	80,0
87.	Str.Vlad Țepeș,	3500	200	57,1
88.	Str.Vlaicu Pîrcălab, 29 (căi de acces)	100	8	80,0
	Total		8320	

Sectorul Buiucani

89.	Str.31 August 1989,	600	80	133,3
90.	Str. A. Iulia, 2, 3, 6, 8, 10, 14, 75/2, 122, 192,194 (căi de acces)	2200	300	136,4
91.	Str. A. Lăpușneanu	500	60	120,0
92.	Str. G. Alexandrescu, 17/1 (căi de acces)	400	35	87,5
93.	Sos.Balcani, 2, 4 (căi de acces)	600	60	100,0
94.	Str. Mitropolit Bănulescu-Bodoni,28/I-2 (căi de acces)	1200	150	125,0
95.	Str.V.Belinski	1300	140	107,7
96.	Str.V.Belinski, 59, 61 (căi de acces)	500	55	110,0
97.	Calea.Ieșilor, 47/2, 39,23, 19, 9, 9/2,7,7/2, Ia, Ib, 5,5/2, 55,59,61/2, 61/6,63/1 (căi de acces)	2500	350	140,0
98.	Str. Bisericii	500	40	80,0
99.	Calea.Ieșilor (subterana, parapet pietonal m.I)	160	20	125,0
100.	Str. Călărași	500	40	80,0
101.	Str.Comului, 3/1, 5/2, 7/1, 9/1 (căi de acces)	1000	120	120,0
102.	Str. Codrilor, 10/1-3 (căi de acces)	700	65	92,9
103.	Str. L. Deleanu, 2,4 (căi de acces)	600	55	91,7
104.	Drumul Crucii, 97/2 (căi de acces)	150	15	100,0
105.	Drumul Taberei	1800	160	88,9
106.	Str. Durlești	1000	120	120,0
107.	Str. Eugen Coca	500	50	100,0
108.	Str. Eugen Coca, 35,35a (căi de acces)	1400	160	114,3
109.	Str. Gh. Codreanu	2400	220	91,7
110.	Str.Ghidighici, 3/2 (curățirea albiei rîulețului, 150 m)		100	
111.	Str.Gioceilor (piatră spartă)	600	55	91,7
112.	Str. Golia	500	40	80,0
113.	Str. Griului	200	25	125,0
114.	Str.Gh. Tofan, 4, 6, 43 (căi de acces)	200	25	125,0

115.	Str.IonCreangă,	2000	200	100,0
116.	Str. IonCreangă, 4, 6/4, 6/1, 6a, 6b, 10/2, 10/4, 12/1-2, 14/1-2, 16/1-2, 18/1-2, 20, 22/2, 39/2, 55, 82/1, 82/4, 62-76, 10/1, 72 (căi de acces)	3000	320	106,7
117.	Str. Ioan Livescu	1200	110	91,7
118.	Str. Ion Neculce	1300	140	107,7
119.	Str. Ion Neculce, 1, 3, 3/2, 5/2, 7, 11, 12, 14 (căi de acces)	1600	180	112,5
120.	Str. Ion Pelivan, 13, 15, 28, 32/1-3, 30/5 (căi de acces)	1200	150	125,0
121.	Str Ioana Radu	800	90	112,5
122.	Str.Ioana Radu, 24 (căi de acces)	50	7	140,0
123.	Str .Vasile Lupu	1500	130	86,7
124.	Str. Vasile Lupu, 59/1-2, 81,81/2, 83, 83a, 87, 89 (căi de acces)	1300	184	141,5
125.	Str Măria Tănase	150	20	133,3
126.	Str. Al. Marinescu, 13, 15/2-3, 17/1-2, 19/1-2 (căi de acces)	1300	150	115,4
127.	Str. Mesager	600	55	91,7
128.	Str. Mesager, 5/2 (căi de acces)	550	50	90,9
129.	Str. Mihai Viteazul	1550	135	87,1
130.	Str. Milano	1800	150	83,3
131.	Str. Cornului	500	60	120,0
132.	Str.Dragomirna	200	20	100,0
133.	Str.Schitului	400	40	100,0
134.	Str. Mitropolit Dosoftei, 142 (căi de acces)	100	10	100,0
135.	Str. 27 Martie 1918	200	20	100,0
136.	Str. Nicolae Costin, 57 (căi de acces)	200	20	100,0
137.	Str. Nicolae Costin, 63/1-5 (căi de acces)	1000	124	124,0
138.	Str. Nicolae Iorga	200	20	100,0
139.	Str. Olimpică	500	50	100,0
140.	Str. O. Ghibu, 2/3, 3,5,9 (căi de acces)	3000	280	93,3
141.	Str. Paris, 32/2, 34/2-3, 38/1-3, 40, 47, 51,51/2, 53/1-3 (căi de acces)	2500	200	80,0
142.	Str.Perilor,	300	40	133,3
143.	Str. Piața Unirii, 3 (căi de acces)	200	20	100,0
144.	Str. Petru Movilă	500	20	40,0
145.	Str.Rariștii (piatră spartă)	500	40	80,0
146.	Str. Suceava	300	40	133,3
147.	Str. Sălcuța	200	40	200,0
148.	Str. Sucevița, 31, 34/3, 36/1-3, 38/2, 41, 43 (căi de acces)	600	40	66,7
149.	Str. Șt. Neaga	250	20	80,0
150.	Str. Vasile Coroban,	500	40	80,0
151.	Str. Vasile Coroban, 22/1-3, 42, 47/1 (căi de acces)	300	25	83,3
152.	Str. T. Ciobanu	200	20	100,0
153.	Str.Teodorovici, 8, 10/2, 11/1, 15/2, 16/2, 19 (căi de acces)	1000	120	120,0
154.	Str. Toma Ciorbă	200	20	100,0
155.	Str. Țarinei,	1000	120	120,0
156.	Str.Țarinei, 105,107,107/1-2 (căi de acces)	200	20	100,0
157.	Str.Alexandru Xenopol	1250	130	104,0
158.	Str.Florești,	1000	120	120,0
	Total		6350	
Sectorul Râșcani				
159.	Str. Aerodromului	200	13	65,0
160.	Str. Aerodromului, 4, 6, 7/2, 8, 10 (căi de acces)	1000	64	64,0
161.	Str. Albișoara,24,74/I, 84/1-5 (căi de acces)	4800	307	64,0
162.	Str.Iacov Hîncu	200	13	65,0
163.	Str. A. Hîjdeu, 48-68, 102-124 (căi de acces)	2500	160	64,0
164.	Str. Bogdan P.Hasdeu,	5000	320	64,0
165.	Str. Alecu Russo,	450	29	64,4
166.	Str. Alecu Russo, 1/2, 3/1, 5/1-2, 7/1-2, 9/1, 10, 11, 1/2, 13/2 (căi de acces)	3900	250	64,1
167.	Str. A.Doga, 22 (căi de acces)	600	38	63,3
168.	Str. A. Doga ,27, 32, 32/1,37,39/3,43/1,45/1 (căi de cces)	3000	165	55,0
169.	Str. acad. A. Saharov, 6 (căi de acces)	1500	100	66,7
170.	Str.Al. Vlahuță	600	50	83,3
171.	Str. Al. Vlăhuță, 5-21 (căi de acces)	1200	80	66,7
172.	Str. Vasile Badiu (trotuar)	500	40	80,0
173.	Str. Bariera Orhei, 3, 3A, 3B, 3V, 3G.4 (căi de acces)	900	80	88,9

174.	Str-la Bălți, 2-6 (căi de acces)	380	40	105,3
175.	Str. Bulgară, 99-107 (căi de acces)	500	40	80,0
176.	Str. Cahul, 19-39 (căi de acces)	1100	90	81,8
177.	Str. Calea Orheiului, 83/1-2 (căi de acces)	300	30	100,0
178.	Str. Călușarilor	2000	140	70,0
179.	Str. Circului	700	45	64,3
180.	Str. Cojocarilor	600	60	100,0
181.	Str. Cojocarilor, 1-23 (căi de acces)	1500	110	73,3
182.	Str. Columna, 104 (căi de acces)	50	4	80,0
183.	Str. Victor Crășescu	600	60	100,0
184.	Str. Nicolai Dimo	800	70	87,5
185.	Str. Dimo, 3;7, 8, 5; 12, 14, 16 (căi de acces)	8500	650	76,5
186.	Str. Doina, 124-150 (căi de acces)	1500	110	73,3
187.	Str. D. Rîșcanu	1500	110	73,3
188.	Str. D.Rîșcanu.lb, 2, 4, 6, 8, 10, 11-1 la, 12, 14, 20/1 (căi de acces)	1600	130	81,3
189.	Str. Florării	500	50	100,0
190.	Str. Florării - str. D. Rîșcanu, 20/2 (căi de acces)	200	15	75,0
191.	Str. Florării, 2d, 2e (căi de acces)	400	30	75,0
192.	Str. Florilor	700	60	85,7
193.	Str. Florilor, 4/3, 6, 12/1, 12/3-4, 16/1, 2, 33 (căi de acces)	900	58	64,4
194.	Str. George Coșbuc	1400	90	64,3
195.	Str. George Coșbuc, 8-14 (căi de acces)	800	55	68,8
196.	Str. Grădinarilor	400	26	65,0
197.	Str. Grădinilor, 25, 60 (căi de acces)	1500	96	64,0
198.	Str. G. Ureche, 66-73 (căi de acces)	500	40	80,0
199.	Str. Hotin, 29 (căi de acces)	2800	190	67,9
200.	Str. I. Botezătorul, 2-22 (căi de acces)	1500	100	66,7
201.	Str. I. Hîncu, 2-10 (căi de acces)	600	38	63,3
202.	Str.lazului, 13, 17, 51, 53, 57, 59, 61, 71/1-2, 72, 74/2 (căi de acces)	2000	128	64,0
203.	Str. Ipotești	2300	147	63,9
204.	Str. Ismail, 102, 102/4 (căi de acces)	500	32	64,0
205.	Str.Kiev, 6/3	50	40	800,0
206.	Str. Liviu Damian	1400	90	64,3
207.	Str-la Magda Isanos	400	26	65,0
208.	Str. Magda Isanos, 14/2 (căi de acces)	100	6	60,0
209.	Str. Matei Basarab	1600	102	63,8
210.	Str. Matei Basarab, 2, 5/1, 6 (căi de acces)	1200	77	64,2
211.	Str. Memoriei	2200	121	55,0
212.	Str. Moara Roșie,	500	32	64,0
213.	Str. Miron Costin, 1, 2,3/1,6, 8, 13-23, 11/2, 3,5, 12, 12/2, 14, 16, 22 (căi de acces)	5200	333	64,0
214.	Str. Mircești, 8/1 (căi de acces)	200	13	65,0
215.	Str. Moldovița	500	32	64,0
216.	Bd. Moscova	1200	77	64,2
217.	Bd. Moscova, 1/2-1/3, 3/1-2, 7/2-3, 8, 11,13, 13/4-5, 16, 17/1, 20/2-4, 22, 28 (căi de acces)	4100	270	65,9
218.	Str. astronom N. Donici	3000	195	65,0
219.	Str. Octavian Goga	500	40	80,0
220.	Parcul distractiv Rîșcani (colectorul m. 1.)	200	20	100,0
221.	Str. Pietrăriei	400	40	100,0
222.	Str. Podgorenilor, 1-94 (căi de acces)	2500	160	64,0
223.	Str. Pușkin, 35,37 (căi de acces)	400	40	100,0
224.	Str. Putnei, 93 (inclusiv, accesul către Academia de Poliție)	400	40	100,0
225.	Bd. Renașterii, 9, 11, 14, 21, 25/1, 2, 27 (căi de acces)	1600	110	68,8
226.	Bd. Renașterii, 17-19 (căi de acces)	800	55	68,8
227.	Str. academic A. Saharov, 3, 5 (căi de acces)	200	13	65,0
228.	Str. Socoleni, 4, 6, 8 (căi de acces)	350	25	71,4
229.	Str-la Spartacus	700	45	64,3
230.	Str.Constructorilor, 68 (Stația terminus a rutei 184)	500	32	64,0
231.	Str. Studenților	400	26	65,0
232.	Str-la Studenților, 7/1-2, 9/1,2; 10-12 (căi de acces)	2700	180	66,7
233.	Str. T. Maiorescu, 4-10 (căi de acces)	1000	64	64,0
234.	Str. Tudor Panfile	2000	128	64,0
235.	Str. Tudor Vladimirescu, 1/8, 3,5, 14/1 (căi de acces)	2700	173	64,1
236.	Str.Tudor Vladimirescu, 8-14 (trotuar)	600	38	63,3

237.	Str. Valea Albă	1500	96	64,0
238.	Str. Bogdan Voievod	800	52	65,0
239.	Str. Bogdan Voievod, 2,2/1, 2/2, 2a, 4, 6/1-4, 10, 12 (căi de acces)	1800	115	63,9
240.	Str. Voluntar Grigore Vîrtosu	3000	220	73,3
241.	Str.Zamolxe	1500	110	73,3
242.	Cale de acces str. Albișoara.66-Petru Rareș- Botezatu -(Romană) -bd.Renașterii,	800	51	63,8
	Total		7840	
Sectorul Botanica				
243.	Str.Așhabad,	300	27	90,0
244.	Str. Așhabad, 127, 129 (căi de acces)	100	10	100,0
245.	Str. Băcioii Noi,	100	10	100,0
246.	Str. Băcioii Noi, 2, 3, 14/1-3, 16 (căi de acces)	1000	100	100,0
247.	Str-Ia. Băcioii Noi, str. Zarzăr,3,a-3b (borduri, 150x300),m	200	20	100,0
248.	Str. Belgrad, 19/4, 21, 23 (căi de acces)	300	28	93,3
249.	Str.Alexandru Boldur,6 (p.s.-3500 m²)	1000	100	100,0
250.	Str. Botanica Veche	500	50	100,0
251.	Str. Botanica Veche, 6, 8, 10, 11, 43/1 (căi de acces)	100	10	100,0
252.	Str.Hristo Botev, 3/1, 7/3, 9/2, 11/1, 2, 13/1, 15/2, 17, 19/1,4, 5, 7, 21, 23 (căi de acces)	300	28	93,3
253.	Str. Brîncuși, 146 (căi de acces)	200	20	100,0
254.	Str. Burebista, 66/1-2 (căi de acces)	2500	225	90,0
255.	Calea Basarabiei	500	50	100,0
256.	Str. Căușeni	1000	100	100,0
257.	Str. Căușeni, 2A (căi de acces)	100	10	100,0
258.	Str. Cetatea Albă	1800	165	91,7
259.	Str. Cetatea Albă, 85, 141/2, 152, 158, 170 (căi de acces)	600	55	91,7
260.	Str. Cetatea Chilia	100	10	100,0
261.	Str. Cetatea Chilia, 73 (căi de acces)	100	10	100,0
262.	Str.Cioricești	1000	100	100,0
263.	Str. Cosașilor	300	28	93,3
264.	Bd.Cuza Vodă-str.Grenoble	100	10	100,0
265.	Bd.Cuza-Vodă, 5-7 (trotuar)	200	18	90,0
266.	Bd Cuza Vodă, 20/12, 22, 30/1,34,36, 40 (căi de acces)	1000	100	100,0
267.	Bd. Dacia, (inclusiv: subterana spitalul nr.I, parapet, scări, subterana bd.Dacia-bd. Traian, scări, subterana, magazine 1000 mărunțușuri parapet)	2110	300	142,2
268.	Bd. Dacia, 1, 1/1, 1/3,3/2, 5,7/2, 8, 11/2-3, 14, 15, 17, 18, 19, 16/1-2, 21, 22, 2/2 3, 24, 24/2, 25, 28/2, 29, 33, 36/2, 37, 38/3-6, 42, 44, 44/2,49/3, 52, 60/3, 75 kcăi de acces)	2500	225	90,0
269.	Str. Dante	1500	135	90,0
270.	Str. Danubius,	600	54	90,0
271.	Bd. Decebal, 9A, 59, 61, 63, 64,74, 82b, 89, 91, 91-A (căi de acces)	1600	145	90,6
272.	Str. Decembrieștilor	800	70	87,5
273.	Str.Dimineții, 3, 48, 51a, b, v (căi de acces)	300	27	90,0
274.	Str. Dobrușa	800	70	87,5
275.	Str.Fulgulești,	200	20	100,0
276.	Str. Grădina Botanică, 12, 14/2 (căi de acces)	100	10	100,0
277.	Str. N. Grădescu, 1, 3, 4, 5, 6 (căi de acces)	100	10	100,0
278.	Str. Grenoble, 130/1, 159, 191, 199, 203,207 (căi de acces)	2000	200	100,0
279.	Str-Ia Hanul Morii	1500	135	90,0
280.	Str. Hanul Morii	900	80	88,9
281.	Str.Independenței	900	80	88,9
282.	Str. Independenței, 2, 5, 5/1, 9/2, 10/3, 12-16, 14/1-2, 18 20/1, 30, 30/3,4, 32/2, 38/2, 42, 48, 50, 54 (căi de acces)	2400	210	87,5
283.	str.Valea Crucii, 8 (căi de acces)	300	27	90,0
284.	Str. pictor Ion Jumati	400	30	75,0
285.	Str. Leușeni	3000	270	90,0
286.	Str. Meleștiu, 11 (căi de acces)	100	10	100,0
287.	Str. Minsk, 1, 2,28 (căi de acces)	3000	270	90,0
288.	Șos. Muncești, 52, 54, 56, 162, 170, 238, 240, 242, 400, 402, 784/1, 788, 794,798, 800/2, 802-804, 810-812 (căi de acces)	1000	90	90,0
289.	Str.Muzelor (piatră spartă)	1500	140	93,3
290.	Str .Nuferilor (piatră spartă)	5000	380	76,0
291.	Str. N. Titulescu	300	27	90,0

292.	Str. N. Titulescu, 2, 4, 6, 8, 10, 10A, 12, 16, 18, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 47,49, 49/2, 51, 51/3, 53/2,3 (căi de acces)	3000	270	90,0
293.	Str.Vitalie Tulnic (piatră spartă)	1500	140	93,3
294.	3tr. Pandurilor	100	10	100,0
295.	Str. Pandurilor, 2, 4, 18, 19, 20, 22, 51, 53, 55/1-2, 66, >8, 70/1 -2 (căi de acces)	1600	145	90,6
296.	Str. Plaiului	2800	225	80,4
297.	Str. Plaiului, 17 (căi de acces)	100	10	100,0
298.	Str. Praga, 82 (căi de acces)	100	10	100,0
299.	Str. Riga	700	65	92,9
300.	Str. Salcîmilor, 22/1, 2, 4, 5, 7,8, 24, 24/1-3 (căi de cces)	1000	90	90,0
301.	Str. Sarmizegetusa, 6, 8, 10, 14/2,3, 16/2, 35, 37/2-4, 9,39/3,96 (căi de acces)	800	70	87,5
302.	Str. Sfînta Treime	500	45	90,0
303.	Str. Tăbăcăria Nouă	800	70	87,5
304.	Str. Teilor	400	35	87,5
305.	Str. Teilor, 5, 6, 7, 7/2, 9/1-3, 11 (căi de acces)	100	10	100,0
306.	Str. Tiras	400	35	87,5
307.	Bd. Traian, 1/1, 2,4, 5,5/2, 6/1-3, 8/1, 10, 13/1, 14/4, 16, 16/2, 17/1,18/1,19/3,20,23/3 (căi de acces)	3400	320	94,1
308.	Str. Trandafirilor, 1,5/2, 7/3, 9/1, 9/3, 11/1-2,12/2, 13/4, 22,24, 26/3, 29/1-4, 31/1 -31/7, 32/7, 33/2-4, 35/3-4, 36/5, 37/1-3 (căi de acces)	5200	495	95,2
309.	Str. Petre Ungureanu,	50	5	100,0
310.	Str. Valea Crucii, 2-22, 4/1-2 (căi de acces)	700	65	92,9
311.	Str. Varșovia,2 (căi de acces)	100	10	100,0
312.	Str. Vîlcov	400	35	87,5
313.	Str. V.Zarzăr (piatră spartă)	1500	140	93,3
314.	Str. Zelinski	500	45	90,0
315.	Str. N. Zelinshi, 1, 2, 3, 6/1-2, 8, 10; 12, 12/3-4, 22, 24, 28/1-6,30/2-4,32/1-5,33,33/1-3,34,34/1-5,35,36/2-3, 7, 38/1-4, 40/1, 42, 44 (căi de acces)	3000	280	93,3
316.	Str.Zmeurii (piatră spartă)	750	66	88,0
	Total		7080	
			1679	
Sectorul Ciocana				
317.	Str. Bubuieci	200	20	100,0
318.	Str.Budăi,	600	30	50,0
319.	Str.Budăi, 2/3 (căi de acces)	100	10	100,0
320.	Str. Budești	200	18	90,0
321.	Str. Bulboaca	700	40	57,1
322.	Str. Butuceni	100	9	90,0
323.	Str.Alec.Ruso - M.Sadoveanu- G.Latină - bd. Mircea cel Bătrîn (căi de acces intercartiere)	8000	500	62,5
324.	Str. Călătorilor,	2400	165	68,8
325.	Str. Călugăreni	400	35	87,5
326.	Str. Călugăreni, 4, 6 (căi de acces)	100	10	100,0
327.	Str. Cărmidariilor,	100	10	100,0
328.	Str. Ciocana	400	35	87,5
329.	Str. Ciocana, 12	3000	200	66,7
330.	Cale de acces Str.Ciocana - (Budăi,2/3) - str.Otovasca,	1000	90	90,0
331.	Str. Făurești,	1000	90	90,0
332.	Str. N. Grigorescu,	1000	90	90,0
333.	Str. G. Latină, 1,1/1-2, 2, 3,3/1-3,5,5A, 5B,5/1, 7, 9/1-3, 11, 13/1, 15,19,19/1,2,3, 21,21/1,23 (căi de acces)	1000	90	90,0
334.	Str. Haiducul Bujor	600	54	90,0
335.	Str. Industrială (CET-2)	2000	100	50,0
336.	Str.Îșnovăț (bord)	200	18	90,0
337.	Str-Ia 2 V. Maiakovski	3300	270	81,8
338.	Str. Măria Dragan, 8, 10, 18/3, 30/1, 3,32-36 (căi de acces)	1000	90	90,0
339.	Str.Mălăiești,	1000	90	90,0
340.	Bd. Mircea cel Bătrîn, 3,4, 5/3, 7, 7/2, 8,8/1, 9, 10, 11, 12, 12/1, 15, 15/1, 6/1, 17, 17/1, 18, 18/1, 2, 21 21/1,23, 24, 25, 25/1,27, 27/2,3,29/1-3,31,31/2, 40/1 (căi de acces)	5600	505	90,2
341.	Str.L. Rebreanu,	100	10	100,0
342.	Str.Alec Russo, 18, 18/1, 24, 24/1-2, 55, 55/1, 2,4, >, 9/1-4 61 61/4, 63/1-4 (căi de acces)	1400	125	89,3

343.	Str M Sadoveanu	1600	145	90,6
344.	Str M Sadoveanu, 30/3, 40, 40/l(căi de acces)	3900	350	89,7
345.	Str. M. Sadoveanu, 2/1,2,3, 3/3,4,4/1, 3, 4/9, 6/3, 7, 9, 1/5-7, 6, 8 /2, 14, 6, 19,20,22, 22/1-3, 24/1, 26/2, 30, 0/1-4 (căi de acces)	4100	370	90,2
346.	Str Nicolae Milescu Spătarul	200	18	90,0
347.	3tr. Nicolae Milescu Spătarul, 1/2, 3, 7, 7/1, 9/1-2, 3 15/1 19/1-5, 21/1, 23 (căi de acces)	1300	105	80,8
348.	Str Meșterul Manole (trotuar)	400	35	87,5
349.	Str Movileni	800	73	91,3
350.	Str-Ia Movileni	200	18	90,0
351.	5tr, Otovasca	500	40	80,0
352.	Str. Petrodava _-_-	300	25	83,3
353.	Str. Petru Zadnipru	1800	160	88,9
354.	Str. Petru Zadnipru, 1, 2, 2/2, 3, 4/1, 5, 5/2, 3,7, 7/3, % 9, 10, 11,12/1,13, 14, 14/2, 15, 5/2, 16/1-3 18/1-2, 19 19/1-2 (căi de acces)	2000	165	82,5
355.	Str. Petru Zadnipru, - bd. Mircea cel Bătrîn , 10 (cai de acces)	300	27	90,0
356.	Str Sfânta Paraschiva	400	38	95,0
357.	Str. Podul înalt, 12/1.2. 18, 22(trotuar)	350	32	91,4
358.	Str Uzinelor - str.L.Rebreanu (acces)	200	20	100,0
359.	Str Vaslui 40	100	10	100,0
360.	Str. Vadul lui Vodă, 60, 62, 62/2, 76, 78, 100 A (cai de acces)	200	18	90,0
361.	Str I Vieru, 3-1. Vieru, 5 (cale de acces)	1000	90	90,0
362.	Str.I.Vieru, 1, 5/1, 7, 8, 8/1, 9, 10, 11, 15/1, 16, 16/2, 19, 19/1 5 (căi de acces)	900	80	88,9
363.	Str.I.Vieru (Asistența.medicala urgentă) - imobilul nr. 34/1 din bd Mircecel Bătrîn (cale de acces)	600	55	91,7
364.	"Str. Voluntarilor, 4, 8, 8/1, 10, 12, 12/1-3, 14, 14/1-2, 16/1-3 18/l-3 (căide acces)	450	40	88,9
365.	Voluntarilor, 14/1 - str.Uzinelor (cale de acces)	800	70	87,5
	Total Sectorul Ciocana		4688	
	Total or. Chișinău:		34278	
Localități suburbane				
Orașul Cricova				
	Str, A, Mașpovir.i	1700	80	47,1
	Str.Chișinăului	4500	190	42,2
	Str.Alecu Russo	1700	80	47,1
	Str Veteranilor	1600	78	48,8
Orașul Vadul lui Vodă				
	str Primăverii	13500	400	29,6
Orașul Codru,				
	str Cobzarilor.Livadarilor, Izvoarelor	5000	205	41,0
Orașul Durlești				
	Str Bădica-Podgorenilor	4000	145	36,3
	str.Podgorenilor	1500	90	60,0
	Str.Eminescu	2000	120	60,0
	Str.Păcii	350	20	57,1
	Str.N.Gribov	3000	155	51,7
	Str.Florilor	2000	122	61,0
	Str. Decebal	5000	205	41,0
	Str.V.Aleksandri	2000	120	60,0
	Str.A.Marinescu	2500	150	60,0
	Str.Durlești II	3000	180	60,0
	Str.Livezilor	1000	80	80,0
	Str.N.Testemițanu	1000	80	80,0
	Str.Calea Unirii, Rezistenței, Fățarilor, Plopilor, Cantinei, Balcani, Vovinteni	17500	778	44,5
Comuna Băcioi				
	Str.Coropceanu, Crimeii	16000	780	48,8
Comuna Grătiești				
	Str.V. Aleksandri, str.P.Movilă, Țarinei	17600	700	39,8

	Comuna Ciorescu	11500	300	26,1
	Comuna Cruzești			
	Satul Cioroborta, str.Ștefan cel Mare	8000	500	62,5
	Comuna Tohatin	8650	120	13,9
	Comuna Stăuceni			
	Str .Botoșani	600	37	61,7
	Str.31 August 1989	420	25	59,5
	Str.Unirii	720	45	62,5
	Comuna Trușeni			
	Str.Vasile Lupu	5000	200	40,0
	Satul Ghidighici,			
	Str. Viilor	9000	250	27,8
	Satul Colonita	3300	150	45,5
	Satul Condrita	17500	770	44,0
	Satul Goianul Nou			
	Str.Pădurilor	4800	190	39,6
	Str.V.Alecsandri	4980	150	30,1
	Total localități suburbane:		7495,0	
4	Total reparație pe municipiul Chișinău:		41773,0	

Întreținerea infrastructurii rutiere: (mii lei)

1. Întreținerea construcțiilor artificiale	400,0
2. Canalizarea pluvială	900,0
3. Marcarea străzilor	1000,0
4. Întreținerea indicatoarelor	950,0
5. Salubritizarea străzilor cu întreținerea de iarnă	10800,0
6. Obiective de semafoare (inclusiv energia electrică – 713,3 mii lei)	2558,7
7. Iluminatul public (inclusiv energia electrică – 24570 mii lei)	38261,8
Total întreținere:	54870,5
8. Alte lucrări (calamități naturale, avarii dispoziții, indicații ale organelor ierarhic superioare)	3000,0
TOTAL PE MUNICIPIU:	99643,5

Notă: Aceast Program poate fi supus modificărilor la necesitate în funcție de schimbarea sumei alocațiilor la sesizările populației, instituțiilor ierarhic superioare, sau în situații excepționale.

Anexa 3. Raport cu privire la finanțarea lucrărilor de reparație și întreținere a obiectivelor comunale în municipiul Chișinău de către Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicație pe luna ianuarie-aprilie a anului 2008.*

	Planificat Finanțare	Finanțare primită	Volumul îndeplinit	Datorii to- tale	Îndeplinire plan (%) (=col 6/ col 3)	Finanțare plan (%) (=col 5/ col 3)	Deficit finanțare (p.p.) (=col 9-col 8)
1	3	5	6	7	8	9	10
CĂI de COMUNICAȚIE							
I. NAȚIONALE art.14	14700	4222,9	5455,7	2841,3	37,11%	28,73%	-8,39
- întreținerea și reparația străzilor	3500	300	825,5	566	23,59%	8,57%	-15,01
întreținerea străzilor ExDrupo	1050	260	641	381	61,05%	24,76%	-36,29
reparația străzilor Edilitate	2450	40	184,5	185	7,53%	1,63%	-5,90
- întreținerea și reparația construcțiilor artificiale	300	20,8	20,8	0	6,93%	6,93%	0,00
întreținerea construcțiilor artificiale ExDrupo	200	20,8	20,8	0	10,40%	10,40%	0,00
reparația construcțiilor artificiale Edilitate	100			0	0,00%	0,00%	0,00
- întreținerea și reparația canalizării pluviale	270	30	133,3	103,3	49,37%	11,11%	-38,26
întreținerea canalizării pluviale ExDrupo	100	30	93,3	63,3	93,30%	30,00%	-63,30
reparația canalizării pluviale Edilitate	170		40	40	23,53%	0,00%	-23,53
întreținerea indicatoarelor rutiere ExDrupo	320	110	192,6	82,6	60,19%	34,38%	-25,81
-marcaj rutier	520			0	0,00%	0,00%	0,00
salubritizarea străzilor ExDrupo	5050	2373,7	2707,2	1547,5	53,61%	47,00%	-6,60
obiective de semafoare Lumteh	1343,3	350	446,4	356,4	33,23%	26,06%	-7,18
întreținerea iluminării publice Lumteh	913	212,4	303,9	185,5	33,29%	23,26%	-10,02
- energia electrică pentru iluminare publică Lumteh	1827	608	608	0	33,28%	33,28%	0,00
energia electrică pentru semafoare	656,7	218	218	0	33,20%	33,20%	0,00
II. LOCALE art.15	99643,5	28063,4	28921,3	857,9	29,02%	28,16%	-0,86
- întreținerea și reparația străzilor	41773	7308,8	6545,8	-763	15,67%	17,50%	1,83
întreținerea străzilor ExDrupo	23500	3540,9	3540,9	0	15,07%	15,07%	0,00
reparația străzilor Edilitate	18273	3767,9	3004,9	-763	16,44%	20,62%	4,18
întreținerea și reparația construcțiilor artificiale	400	21,7	21,8	0,1	5,45%	5,43%	-0,03
întreținerea construcțiilor artificiale ExDrupo	150	16,7	16,8	0,1	11,20%	11,13%	-0,07
reparația construcțiilor artificiale Edilitate	250	5	5	0	2,00%	2,00%	0,00
- întreținerea și reparația canalizării pluviale	900	386,6	431,3	44,7	47,92%	42,96%	-4,97
întreținerea canalizării pluviale ExDrupo	600	140	184,7	44,7	30,78%	23,33%	-7,45
reparația canalizării pluviale Edilitate	300	246,6	246,6	0	82,20%	82,20%	0,00
întreținerea indicatoarelor ExDrupo	950	315	393,2	78,2	41,39%	33,16%	-8,23
- marcaj rutier	1000	0		0	0,00%	0,00%	0,00
salubritizarea străzilor ExDrupo	10800	6428,1	7119,9	691,8	65,93%	59,52%	-6,41
obiective de semafoare Lumteh	1845,4	614,8	614,8	0	33,32%	33,32%	0,00
energia electrică p/u semafoare Lumteh	713,3	247,7	247,7	0	34,73%	34,73%	0,00
reparația și întreținerea iluminării publice Lumt	13691,8	3757,9	4563,8	805,9	33,33%	27,45%	-5,89
energia electrică p/u iluminarea publică Lumteh	24570	8982,3	8982,3	0	36,56%	36,56%	0,00
- alte lucrări	3000	0,5	0,7	0,2	0,02%	0,02%	-0,01
TOTAL I + II	114343,5	32286,3	34377	3699,2	30,06%	28,24%	-1,83
inclusiv pe întreprinderi							
ExDrupo	44240	13235,2	14910,4	2889,2	33,70%	29,92%	-3,79
Edilitate	21543	4059,5	3481	-538	16,16%	18,84%	2,69
Lumteh	45560,5	14991,1	15984,9	1347,8	35,08%	32,90%	-2,18
Alte	3000	0,5	0,7	0,2	0,02%	0,02%	-0,01

* - tabelul a fost efectuat în baza raportului Direcției Transport și Căi de Comunicație și a calculelor autorului.

Anexa 4. Cheltuielile planificate și volumul lucrărilor de infrastructură rutieră îndeplinite în perioada 2005-2008 în municipiul Chișinău.

	2008		2007		2006		2005	
	Finanțare planificată	Volumul îndeplinit	Finanțare planificată	Volumul îndeplinit	Finanțare planificată	Volumul îndeplinit	Finanțare planificată	Volumul îndeplinit
CAI de COMUNICAȚIE								
I. NAȚIONALE art.14	14700	5455,7	14383	14383	18000	14363,5	16741,5	2008,3
- întreținerea și reparația străzilor	3500	825,5	3555,7	3929,1	7430	3306,9	8270,5	840,8
întreținerea străzilor ExDrupo	1050	641	1000	1323,4	3010	2041,8	4725,5	840,8
reparația străzilor Edilitate	2450	184,5	2555,7	2605,7	4420	1265,1	3545	0
- întreținerea și reparația construcțiilor artificiale	300	20,8	300	243,3	945	85,1	210,9	0
întreținerea construcțiilor artificiale ExDrupo	200	20,8	300	243,3	500	85,1	210,9	0
reparația construcțiilor artificiale Edilitate	100				445			0
- întreținerea și reparația canalizării pluviale	270	133,3	250	152,1	280	484,8	122,1	0
întreținerea canalizării pluviale ExDrupo	100	93,3	200	152,1	280	484,8	122,1	0
reparația canalizării pluviale Edilitate	170	40	50					0
întreținerea indicatoarelor rutiere ExDrupo	320	192,6	300	371,5	340	356,3	264,8	0
-marcaj rutier	520		500	530,8	550	457,8	340,6	17,3
salubritatea străzilor ExDrupo	5050	2707,2	5020	4699	4670	6073,3	4472,6	555,2
obiective de semafoare Lumteh	1343,3	446,4	1343,3	1343,3	1051	1042	917,7	293,5
întreținerea iluminării publice Lumteh	913	303,9	1890	1889,9	1440	1449,9	1252,3	251,8
- energia electrică pentru iluminare publică Lum	1827	608	600	600	560	505,5	500	500
energia electrică pentru semafoare	656,7	218	624	624	614	601,9	890	49,7
Alte lucrări	0	0	0	0	120	0	0	0
II. LOCALE art.15	99643,5	28921,3	103460,2	92685,9	89052,7	97186,9	114552	109741,1
- întreținerea și reparația străzilor	41773	6545,8	47131,6	40565,7	36112,3	44127	33172	28921,3
întreținerea străzilor ExDrupo	23500	3540,9	18158,5	18233,6	18755,4	19246,2	11712,9	10394,3
reparația străzilor Edilitate	18273	3004,9	28973,1	22332,1	17356,9	24880,8	21459,1	18527
întreținerea și reparația construcțiilor artificiale	400	21,8	1000	270	258,8	258,8	152,2	153,3
întreținerea construcțiilor artificiale ExDrupo	150	16,8	150	255,1	89,2	89,2	136,6	136,6
reparația construcțiilor artificiale Edilitate	250	5	850	14,9	169,6	169,6	15,6	16,7
- întreținerea și reparația canalizării pluviale	900	431,3	980	767,2	1106,8	1106,8	1373,2	1373,2
întreținerea canalizării pluviale ExDrupo	600	184,7	680	518,3	700,9	700,9	752,4	752,4
reparația canalizării pluviale Edilitate	300	246,6	300	248,9	405,9	405,9	620,8	620,8
întreținerea indicatoarelor ExDrupo	950	393,2	954,5	1351,1	1013,8	1013,8	825,9	825,9
- marcaj rutier	1000		700	875,7	626,4	626,4	550,2	550,2
salubritatea străzilor ExDrupo	10800	7119,9	7500	6419,4	9493,8	9494,1	7481,4	5868
obiective de semafoare Lumteh	1845,4	614,8	1816,6	1802,4	2037,8	2037,8	1901,8	1647,2
energia electrică p/u semafoare Lumteh	713,3	247,7	597,2	571,2	507,7	507,7	783	783
reparația și întreținerea iluminării publice Lumt	13691,8	4563,8	19195,3	19210,3	11828,2	11828,2	0	0
energia electrică p/u iluminarea publică Lumteh	24570	8982,3	20815,1	20840,4	14556,8	14298,8	17995	258
- alte lucrări	3000	0,7	0	0	1318,9	1318,6	98,8	98,6
Lucrări intercartier	0	0	2757,3	0	10191,4	10568,9	27939,5	30329,5
Exdrupo	0	0	0	0	802	0	6700	7502,2
Edilitate	0	0	2757,3	0	1410,5	2757,3	15039,5	16460
Lumteh	0	0	0	0	7978,9	7811,6	6200	6367,3
- asfaltarea scoli	0	0	0	0	0	0	7315,9	7305,6
Exdrupo	0	0	0	0	0	0	4119,8	4119,5
Edilitate	0	0	0	0	0	0	3196,1	3186,1

- calamități naturale	0	0	0	0	0	0	14963,1	14963,1
Exdrupo	0	0	0	0	0	0	1547,3	1547,3
Edilitate	0	0	0	0	0	0	13415,8	13415,8
TOTAL I + II	114343,5	34377	117843,2	107068,9	107052,7	111550,4	131293,5	124741



Studiu elaborat în seria “Politici publice” cu asistența Institutului pentru Dezvoltare și Inițiative Sociale (IDIS) “Viitorul”. Seria “Politici publice” reprezintă un program de acțiuni și studii susținut de către OSI. Aceste studii apar cu regularitate în Biblioteca Institutului IDIS Viitorul din anul 2002, alături de alte cercetări și evaluări independente pe subiecte relevante pentru interesul public din Republica Moldova. Opiniile apărute în acest studiu aparțin în exclusivitate autorului.

Datele de contact: Str. Iacob Hâncu 10/1. Mun. Chișinău. Republica Moldova. Tel. 373-22 22-71-30, 22-18-44. Fax. 373-22 21-09-32
idis_viitorul@mdl.net, si web-site: www.viitorul.org.