

**ANALIZA POLITICII TARIFARE ȘI A DIRECȚIILOR
PRIORITARE DE DEZVOLTARE A TRANSPORTULUI RUTIER
DE PERSOANE ÎN RAZA mun. CHIȘINĂU**

Victor CEBAN, conf. univ., dr. ing., Ion COTRUȚĂ, lector univ., masterand

Universitatea Tehnică din Moldova

Abstract: Strategii de dezvoltare a transportului urban sunt în mod direct legate cu politica tarifară acceptată de administrație locală.

Cuvinte cheie: transport urban, tarife, călători, rețea de rută, servicii de transport

Obiectivul analizei cadrului regulatoriu constă în identificarea cadrului regulatoriu al politicii tarifare a transportului rutier de persoane în regim urban, cu incidență în municipiul Chișinău, în scopul clarificării potențialului existent privind dezvoltarea pieței serviciilor de transport public de călători. Serviciile de transport rutier de persoane în regim urban sunt servicii de utilitate socială influențând direct calitatea vieții într-un oraș, prin asigurarea dreptului fundamental la mobilitate a oricărui cetățean.

Serviciul de transport rutier de persoane în regim urban din municipiul Chișinău a suferit transformări importante în ultimii 18 ani, urmare a schimbărilor intervenite în societate și a tranziției către o economie de piață. Deși, mai ales în ultimii ani, cadrul normativ în domeniul supus analizei a înregistrat anumite progrese, în linii mari acesta rămâne încă deficitar și neadaptat pe deplin noilor realități social-economice.

Pentru o mai facilă abordare a cadrului regulatoriu s-a recurs la o împărțire a actelor normative din domeniu în două categorii: cu caracter general și special.

Cadrul normativ general - cuprinde acte normative cu incidență în domeniul transportului rutier de persoane în regim urban cuprinzând atât elemente de ordin general cu privire la raporturile juridice ce se formează în relațiile dintre operatorii de transport și călători, precum și între aceștia și organele administrației publice, cât și reglementări generale de ordin social, tehnic, fiscal, de siguranță a traficului sau privind protecția mediului:

Legea cu privire la transporturi nr. 1194 - XIII din 21.05.1997¹ reprezintă cadrul general al funcționării tuturor modurilor de transport pe teritoriul Republicii Moldova. Art. 8 alin. (1) din Lege stipulează că *tarifele pentru serviciile de transport, felurile și mărimile taxelor din care se formează fondul rutier se stabilesc în conformitate cu actele normative.*

Controlul asupra respectării legislației în transport este exercitat de autoritățile respective ale administrației publice centrale și locale în limitele competenței lor (art. 22).

Codul civil al Republicii Moldova 1107 - XV din 6.06.2002² cuprinde dispoziții cu privire la înființarea, organizarea și dizolvarea persoanelor juridice, inclusiv operatorii de transport, dispoziții cu caracter general incidente în materie de contracte (formarea, executarea și efectele neexecutării acestora), calculul termenelor, răspunderea delictuală etc. În Cartea a III-a, Titlul III, Capitolul XII – “Transportul” găsim prevederi ce reglementează contractul de transport în general (art. 980 - art. 985), inclusiv taxa de transport (art. 985), dar și contractul de transport de persoane (art. 986 - art. 992), inclusiv biletul (titlul de călătorie) (art. 986).

¹ Legea cu privire la transporturi nr. 1194 - XIII din 21.05.1997 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 67-68 din 16.10.1997.

² Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107 - XV din 06.06.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 82-86 din 22.06.2002.

Legea nr. 183 din 11.07.2012 concurenței³ - reglementează practicile anticoncurențiale (cap. II), concurența neloială (cap. III), determinarea pieței relevante (cap. V) și răspunderea pentru încălcarea legislației anticoncurențiale (cap. VIII).

Legea nr. 436 - XV din 28.12.2006⁴ **privind administrația publică locală și Legea nr. 491-XIV din 09.07.1999**⁵ **privind finanțele publice locale.**

Legea privind administrația publică locală delimitează competențele și stabilește atribuțiile organelor administrației publice locale în domeniul transportului urban de călători. Astfel, potrivit art. 14 alin. (2) lit. a), c), h) și q) *în competența consiliului local* intră, printre alte atribuții, organizarea serviciilor publice de gospodărie comunală, unde se regăsesc și serviciile de transport public local, aprobarea normelor specifice și tarifelor pentru instituțiile publice și serviciile publice de interes local din subordine, aprobarea regimului de lucru al întreprinderilor comerciale și de alimentație publică, indiferent de tipul de proprietate și forma juridică de organizare, rețelele edilitare etc., asigurarea bunei lor funcționări, în limita posibilităților financiare.

Primarul potrivit art. 29 alin. (1) lit. i), j), j²) și l) din Legea nr. 436 – XV din 28.12.2006 propune consiliului local schema de organizare și condițiile de prestare a serviciilor publice de gospodărie comunală, ia măsuri pentru buna funcționare a serviciilor respective de gospodărie comunală, asigură monitorizarea și controlul realizării proiectelor de parteneriat public-privat în care autoritatea administrației publice locale participă în calitate de partener public, precum și asigurarea securității traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat.

Legea nr. 436 – XV din 28.12.2006 conține și dispoziții cu caracter general cu privire la organizarea serviciilor publice locale (art. 73) și la patrimoniul și administrarea bunurilor ce aparțin unităților administrativ-teritoriale (art. 74-76).

Legea privind finanțele publice locale stabilește modul de formare a bugetelor, precum și structura veniturilor și a cheltuielilor (art. 2 – art. 6). Astfel, potrivit art. 7 alin. (5) din lege, sunt prevăzute categoriile de cheltuieli ce trebuie finanțate din bugetul municipiului Chișinău, dintre care menționăm doar cele legate de construcția și întreținerea a drumurilor, străzilor, podurilor și locurilor publice, a iluminatului stradal (pct. 2), precum și construcția obiectivelor publice de importanță municipală (pct. 3). Din buget se pot asigura și mijloacele necesare întreținerii activităților indispensabile bunei funcționări a teritoriului municipiului (pct. 5 lit. l)), cum este cazul transportul public urban de pasageri. Legea prevede pentru *consiliul local* posibilitatea de a finanța, prin asociere, în limita resurselor financiare disponibile unele lucrări și servicii de interes comun.

Hotărârea Guvernului nr. 547 din 04.08.1995⁶ cu privire la măsurile de coordonare și reglementare de către stat a prețurilor (tarifelor).

Potrivit Anexei nr. 2 a acestei hotărâri, tarifele pentru transportarea pasagerilor în transportul public (pe teritoriul raionului, orașului și altor localități) se reglementează de către consiliile locale și municipale. Dispoziții cu privire la stabilirea tarifelor se regăsesc în Legea serviciilor publice de gospodărie comunală, în Codul transporturilor auto⁷ și în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje⁸.

³ Legea nr. 183 din 11.07.2012 concurenței // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 193-197 din 14.09.2012.

⁴ Legea privind administrația publică locală nr. 436 - XV din 28.12.2006 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 32 din 09.03.2007.

⁵ Legea privind finanțele publice locale nr. 491-XIV din 09.07.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 101-102 din 16.09.1999.

⁶ H.G. cu privire la măsurile de coordonare și reglementare de către stat a prețurilor (tarifelor) nr. 547 din 04.08.1995 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 53-54 din 28.09.1995.

⁷ Legea nr. 116-XIV din 29.07.1998 pentru aprobarea Codului transporturilor auto // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 90 – 91 din 01.10.1998.

⁸ H. G. nr. 854 din 28.07.2006 pentru aprobarea Regulamentului transporturilor auto de calatori și bagaje // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 229 - 233/1403 din 21.11.2003.

Codul Fiscal al Republicii Moldova – Legea nr. 1163-XIII din 24.04.1997⁹. Printre dispozițiile Codului fiscal cu incidență în domeniul transportului urban de călători menționăm art. 103 alin. 1 pct. 18 “T.V.A. nu se aplică [...] pentru livrările de mărfuri, servicii efectuate de către subiecții impozabili, ce constituie rezultatul activității lor de întreprinzător în Republica Moldova: [...] serviciile prestate de transportul urban, precum și serviciile prestate de transportul de pasageri suburban [...]”. Prin titlul VII din Codul fiscal¹⁰ se determină procedura și principiile stabilirii, modificării și anulării taxelor locale, cotele lor maxime, modul lor de plată, criteriile de acordare a înlesnirilor fiscale etc. Potrivit art. 289 alin. (2) lit. i) și art. 291 alin. (1) lit. i) taxa pentru prestarea serviciilor de transport auto de călători pe rutele municipale, orașenești și sătești (comunale) urmează a fi plătită de către operatori pe unitatea de transport, în funcție de numărul de locuri.

Legea privind protecția consumatorului nr. 105 – VX din 13.03.2003¹¹, reglementează protecția vieții, sănătății, eredității și securității consumatorului (cap. II), protecția intereselor economice ale consumatorilor (cap. III), prestarea serviciilor (cap. IV) și informarea consumatorilor (V).

Codul contravențional din 24.10.2008¹² prevede o serie de contravenții cu incidență în domeniul transportului public urban de călători. Astfel, sunt sancționate: transportarea ilegală a călătorilor (art. 197¹), călătoria fără bilet (art. 204), falsificarea biletelor și tichetelor și/sau comercializarea biletelor și tichetelor false (art. 205) etc.

Cadru normativ special

Codul transporturilor auto nr. 116-XIV din 29.07.1998⁷ este principalul act legislativ care reglementează activitățile din domeniul transporturilor auto, stabilind drepturi, obligații și răspunderi în sarcina agenților transportatori, care prestează servicii de transport auto în Republica Moldova, și persoanelor fizice și juridice, care beneficiază de asemenea servicii. Codul constituie cadrul juridic general pentru elaborarea printre altele și a Regulamentului transporturilor auto de calatori și bagaje⁸.

Codul transporturilor auto conține puține dispoziții aplicabile transportului urban de călători. În acest sens Codul definește transportul urban ca fiind acea “*operațiune de transport de călători, bagaje și mărfuri care se execută cu un autovehicul pe teritoriul unui oraș*” (art. 3), reglementează procedura de amenajare a stațiilor de oprire în tranzit a transportului în comun și a locurilor de parcare a taximetrelor (art. 11). În Capitolul III Transporturile auto de călători și bagaje regăsim norme juridice referitor la: biletele de călătorie pentru curse regulate (art. 16) și modul de vânzare a biletelor (art. 17), iar Capitolul V Plata pentru transporturi conține dispoziții referitor la: plata pentru transporturile de călători și bagaje (art. 36).

Conform prevederilor art. 36 alin. (1) și alin. (2) din Codul transporturilor auto: *Guvernul Republicii Moldova aprobă Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto, și respectiv tarifele pentru transporturile de călători și bagaje în traficul urban se aprobă de autoritățile administrației publice locale.*

Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje⁸ reglementează categoriile și tipurile de transport de călători, definește noțiunile de bază utilizate în act, stabilește drepturile, obligațiile și responsabilitățile părților – pasager, echipaj, agent transportator, organizarea transporturilor regulate, organizarea transporturilor neregulate, a transportului în folos propriu, a transportului în regim de taxi, organizarea transportării și păstrării bagajelor și a bagajelor de mână,

⁹ Codul Fiscal al Republicii Moldova nr. 1163-XIII din 24.04.1997 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 62/522 din 18.09.1997.

¹⁰ Titlul VII al Codului fiscal a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2005. // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 80-82/417/21.05.2004.

¹¹ Legea privind protecția consumatorului nr. 105 – VX din 13.03.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 126 – 131 / 507 din 27.06.2003.

¹² Cod nr. 218 din 24.10.2008 Codul Contravențional // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 3 - 6/2009, art nr. 5.

controlul activității auto de pasageri și modalitățile de soluționare a litigiilor apărute în acest domeniu.

Pct. 33 din Regulament prevede că: *în autobuzele de rută urbană cu tarif unic se poate practica autotaxarea. [...] În autobuzele de rută urbană deservite de taxatori, călătorul achită taxa pentru călătorie și transportarea bagajelor la taxator, care eliberează biletele respective. În cazul în care taxatorul lipsește, achitarea se efectuează nemijlocit la conducătorul mijlocului de transport, cu eliberarea biletului. Suplimentar, transportarea pasagerilor pe rutele urbane se organizează pe baza: (i) abonamentelor lunare, (ii) abonamentelor lunare pentru elevi și studenți și (iii) legitimațiilor unor categorii de cetățeni care beneficiază de facilități conform legislației.*

Iar pct. 34 din Regulament stipulează expres că: *în transportul urban de pasageri cu autobuzele de rută se permite organizarea călătoriilor pe bază de abonament lunar, semilunar, nelimitat, precum și călătoriilor limitate în decursul zilei și săptămânii pe anumite direcții.*

Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/35 din 22.06.2000, prin care au fost aprobate: *Regulile de călătorie în transportul public în raza municipiului Chișinău - reglementează condițiile de transportare (art. 1), modul de achitare a călătoriei (art. 2 pct. 1 - 2), obligațiile călătorilor (art. 2 pct. 3 - 6), conducătorului de vehicul (art. 3) și taxatorului (art. 4), precum și aplicarea sancțiunilor în cazul călătoriei fără bilet (art. 5 pct. 2 - 5).*

Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 51/2 din 11.07.2006 „Cu privire la aprobarea Metodologiei calculării și reglementării tarifelor la serviciile prestate de către întreprinderile de transport de călători și a Regulamentului privind modalitatea de examinare și aprobare a tarifelor pentru serviciile prestate de către operatorii de transport de călători din raza municipiului Chișinău” – are ca obiectiv stabilirea cadrului de reglementare a modului de calculare, a componenței consumurilor, cheltuielilor, metodei de calculare a rentabilității, de aprobare, de ajustare, aplicare, control și monitorizare a tarifelor de călătorie la serviciile transportului auto de călători prestate de către operatorii de transport în raza municipiului Chișinău. Pct. 1.4 din Metodologia nominalizată menționează că: *Nu fac obiectul prezentei metodologii serviciile de transport în regim de taxi.*

Conform prevederilor Metodologiei de calcul: *Operatorii de transport sunt în drept să solicite actualizarea extraordinară a tarifelor pentru serviciile de transport auto de călători și bagaje prestate populației, dacă există factori obiectivi ce nu pot fi controlați, cum ar fi: oscilarea prețurilor la combustibil și lubrifianți, materiale și piese de schimb, precum și de alți factori ce duc la creșterea cheltuielilor, care pot duce la o deviere de 3 și mai mult la sută față de costul stabilit inițial în tarif.*

Analiza informațiilor prezentate de către operatorii de transport denotă următoarea structură a cheltuielilor:

1. Cheltuieli administrative: 5%;
2. Fondul de salarizare: 15% ;
3. Taxe și impozite: 9%;
4. Carburanți și lubrifianți: 56%;
5. Reparație: 15%.

Unul din factorii de bază este **fluctuația prețurilor la carburanți**. Analiza dinamică a acesteia în perioada anilor 2006 – 2012 denotă o tendință latentă de majorare.

Accentuăm faptul că în anul 2006 prețul motorinei se estima la 10,1 lei/l, iar în anul curent aceasta a ajuns să fie comercializată la 16,54 lei/l, reprezentând o majorare cu 6,44 lei, ceea ce constituie 164% față de anul 2006.

Remarcăm faptul că, potrivit normativelor în vigoare, în cazul în care ponderea cheltuielilor pentru combustibil în suma cheltuielilor de exploatare atinge cota de 30%, în activitatea transportului urban de persoane deja se impun efectuarea de remanieri, iar când această pondere atinge plafonul de 33%, activitatea transportului urban de persoane trebuie sistat.

În prezent, ponderea cheltuielilor pentru combustibil în suma cheltuielilor de exploatare atinge 46%, iar ponderea cheltuielilor pentru combustibil în suma vânzărilor nete este de 79,5%.

Totodată, menționăm că în genere transportul urban de persoane este nerentabil, deoarece își acoperă doar 60% din cheltuielile totale.

Analiza fluxului de persoane pe anumite trasee aflate în gestionare în perioada analizată s-a diminuat cu 20 – 35%, din următoarele motive obiective:

1. redirecționarea unor trasee de pe centru pe străzile adiacente,
2. operarea unor modificări în rețeaua urbană de transport:
 - a. deschiderea unor noi trasee
 - b. modificarea unor trasee existente din rețeaua de transport, ceea ce a condus la o suprapunere de itinerar în mărime de 25 – 70%,
3. operarea unor modificări în rețeaua națională de rute regulate ce a permis prelungirea unor trasee de la gările și stațiile periferice până la gara auto centrală,
4. migrarea populației în străinătate și spre suburbiile mun. Chișinău
5. schimbarea adresei juridice a obiectivelor de interes socio – economic.

În perioada analizată **salariul minim pe ramură** a avut o creștere constantă. Conform Convenției colective de muncă, în anul 2006 acesta constituia 700 lei/lună iar din luna mai anul curent, a atins plafonul minim de 1300 lei/lună, reprezentând o majorare cu 600 lei, ceea ce constituie 186% față de anul 2006.

Prevederilor Anexei nr. 5 „Categoriile de calificare și condițiile de salarizare pentru muncitorii din transportul auto din unitățile cu autonomie financiară”, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 743 din 11.06.2002, persoanelor angajate în calitate de șoferi în transportul public de persoane li se aplică un coeficient în mărime de 1,3. Totodată, accentuăm faptul că defalcările privind asigurările medicale sau majorat de la 2,5% până la 3,5%.

Menționăm faptul că în perioada analizată/anilor 2006 – 2012 **impozitul rutier** s-a majorat considerabil. În anul 2006 acesta constituia suma de 1000 lei/an și respectiv 1900 lei/an în anul 2012, reprezentând o majorare cu 900 lei/an, ceea ce constituie 190% față de anul 2006.

În perioada dată **prețul asigurării civile obligatorii a unităților de transport** s-a majorat de la 800 lei/an/un în anul 2006 până la 1512 lei/an/un în anul 2012, reprezentând o majorare cu 712 lei/an/un, ceea ce constituie 189% față de anul 2006. În anul 2012 **asigurarea călătorilor în caz de accident** este de 500 lei/an/un.

Analiza dinamică a **fluctuației prețurilor la piesele de schimb** în perioada anilor 2006 – 2012 denotă faptul că acestea au avut o tendință stabilă de majorare, dat fiind faptul că piața bunurilor este liberă fiind reglementată de cererea și oferta de piață. Prețurile unor piese de schimb, agregate sau mecanisme, chiar și la mâna a doua, s-au majorat vădit.

Mai mult, conform pct. 5 din Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, s-a interzis antrenarea la transportul călătorilor în folos public a mijloacelor de transport reutilate din camioane-furgon cu destinație generală. Excluderea mijloacelor de transport reutilate din activitate s-a efectuat conform următorului grafic:

semestrul II 2006 - excluderea mijloacelor de transport reutilate cu anul fabricării pînă la 1992 inclusiv;

semestrul I 2007 - excluderea mijloacelor de transport reutilate cu anul fabricării 1993;

semestrul II 2007 - excluderea mijloacelor de transport reutilate cu anul fabricării 1994-2006 inclusiv.

Acest fapt a condus la o creștere bruscă a investițiilor, impunându-se achiziționarea altor mijloace de transport. Suma investită fiind de **11,25 mln. EURO**, doar pentru renovarea parcului rulant în sectorul transportului privat antrenat la prestarea serviciilor publice de persoane în raza mun. Chișinău.

Or, se cunoaște faptul că tariful de transportare în cazul transportului public de persoane este plafonat fiind strict reglementat.

În prezent, pe piața serviciilor de transport public de persoane din mun. Chișinău avem următorul tablou:

Analiza pieței serviciilor de transport public de persoane din mun. Chișinău

Tabelul 1

Tipul de transport	Nr. unit. inventar	Nr. de rute deservite ¹³	Ponderea pe piață, %
IM „RTEC”	325	25	38
ÎM „PUA”	120	28	
Operatorii privați	1 874	70	55
Operatorii în regim de taxi	5 500		7 - 10
Transportul privat	172 295		25

Conform datelor statistice referitor la componența Registrului de stat al transporturilor în profil de tipul mijlocului de transport și administrativ – teritorial (stare la 01.05.2012)¹⁴ în mun. Chișinău sunt înregistrate 249 265 unități, inclusiv 172 295 autoturisme (ceea ce constituie 69%) și 8 596 autobuze.

Transportul privat (operat cu autoturismele în folos propriu) deține o cotă de cca. 20 - 25% din volumul de transport de pe piața de transport, adică fiecare al 5 sau al 4 locuitor al capitalei își asigură mobilitatea autoturismul. Și respectiv cca. 75% din volumul de transport este deservit de transportul public de persoane, care la rândul său se repartizează după cum urmează:

- IM „RTEC” și IM „PUA” dețin o cotă de 38%;
- Operatorii privați dețin o cotă de 55%;
- Operatorii de transport în regim de taxi – 7%.

În prezent, la balanța IM „RTEC” sunt 325 troleibuze, care sunt antrenate la deservirea a 25 rute. Accentuăm faptul că după achiziționare celor 110 unități cu suportul financiar al BERD și FMI, o bună parte din troleibuze au fost casate. Doar 150 unități corespund cenzului de vârstă conform normativelor în vigoare. Iar 175 unități, vârsta de exploatare a cărora este depășită, ceea ce constituie cca. 54% din parcul rulant.

Același tablou îl găsim și în cadrul IM „PUA” la balanța căruia sunt 120 unități de transport, care sunt antrenate la deservirea a 35 rute, cu preponderență rutele suburbane. Accentuăm că la moment numai 70 unități de transport (50 Liaz și 20 MAN) corespund cenzului de vârstă conform normativelor în vigoare și respectiv 50 unități au vârsta de exploatare depășită, ceea ce constituie cca. 42% din parcul rulant.

În perioada anilor 1994 – 2012 ÎM „PUA” a cedat cca. 32 rute, inclusiv 12 rute suburbane din rețeaua de trasee deservită, fiind influențată direct și indirect de un șir de factori, după cum urmează: (a) lipsa parcului rulant, (b) lipsa unui mecanism asigurarea logistică financiară suficientă și corespunzătoare, (c) factorul politic, (d) conflictul de interese, (e) managementul ineficient și (f) lipsa unei politici tarifare. În prezent ÎM „PUA” deservește doar 6 rute urbane din 28, ceea ce constituie cca. 21% din traseele deservite.

¹³ Sursa: DTP CC, Planulu comandă de transport

¹⁴ Sursa: IS „Registru”, www.registru.md

**Analiza traseelor administrate de către operatorii privați care se suprapun
cu traseele deservite de IM „RTEC” și ÎM „PUA”**

Tabelul 2

Tipul de transport	Nr. traseelor care se suprapun în proporție de				Tipul de suprapunere
	100%	75%	50%	25%	
IM „RTEC”	6	7	2	1	Directă
ÎM „PUA”	8	3	2	1	
IM „RTEC”	-	5	11	4	Indirectă
ÎM „PUA”	-	1	1	-	

Analiza informației prezentate în tabelul 2 denotă faptul că în prezent 14 rute administrate de către operatorii privați se suprapun în proporție de 100%, inclusiv 6 cu trasee deservite de către IM „RTEC”, ceea ce constituie cca. 24% din rețeaua deservită și respectiv 8 rute gestioante de ÎM „PUA”, ceea ce reprezintă cca. 23% din traseele deservite. De asemenea, se observă o suprapunere în proporție de:

- ✓ 75 %: (i) directă - 10 rute și (ii) indirectă – 6 trasee;
- ✓ 50%: (i) directă - 2 rute și (ii) indirectă – 12 trasee;
- ✓ 25%: (i) directă - 1 rută și (ii) indirectă – 4 trasee.

Accentuăm faptul că suprapunerile indirecte în proporție de 50% și 25% a afectat cu preponderență rețeaua de rute deservită de IM „RTEC” ca rezultat al: (a) lipsei unei concepții privind rețeaua urbană de rute regulate care a condus la supraaglomerarea acesteia, (b) redirecționarea rutelor administrate de către operatorii privați fără a ține cont de capacitatea arterilor rutiere și fluxul rutier existent și (c) lipsei unui parteneriat public privat.

Cu regret, politica promovată de către autoritățile competente operarea unor modificări în rețeaua urbană de rute regulate, direct continuă să aducă prejudicii IM „PUA”.

Menționăm faptul că s-a ținut cont și de scenariu potrivit căruia de către Consiliul Municipal Chișinău (în continuare CMC) printr-o decizie politică va pleda pentru excluderea parțială a operatorilor de transport privați (până la 60% din rețeaua de rute).

Dacă e să operăm cu unele date avem următorul tablou. Cca. 40 de rute ($70 * 0,6 = 42$) vor fi preluate de către IM „RTEC” și IM „PUA”, adminiștând că aceste trasee vor fi repartizate proporțional fiecărei IM (câte 20 rute).

În urma analizei rețelei urbane de rute regulate existente în cazul IM „RTEC” vom avea: (a) 10 trasee vor necesita suplینirea numărului unităților de transport emise la rută ($10 * 5 = 50$ unități) și (b) 10 rute vor fi noi, pentru deservirea cărora fiind necesare minimum 120 troleibuze.

Iar în cazul IM „PUA” această repartizare se va reflecta în felul următor: (a) 6 trasee vor necesita suplینirea numărului unităților de transport emise la rută ($6 * 5 = 30$ unități) și (b) 15 rute vor fi noi, pentru deservirea cărora fiind necesare 120 autobuze.

În acest context, reese că IM „RTEC” necesită **cca. 170 troleibuze** și respectiv **150 autobuze** sunt necesare IM „PUA”, fără suplینirea numărului de unități pe rutele suburbane.

În vederea materializării acestui scenariu CMC întreprinde unele măsuri și acțiuni, inclusiv majorarea parcului rulant al IM „RTEC” până la 499 troleibuze și respectiv 350 de autobuze pentru IM „PUA”, cu condiția că IM vor asigura un $\alpha_e = 0,8$, zilnic la linie vor fi emise de către Regie 399 troleibuze și respectiv 280 autobuze de către IM „PUA”.

**Informații privind necesitatea renovării parcului rulant în cadrul IM
din mun. Chișinău Tabelul 3**

Nr. crt.	Indicatori	Operatorii de transport	
		IM „RTEC”	ÎM „PUA”
1	Nr. unit. inventar, unit.	325	120
2	Nr. de rute deservite	25	35
3	Nr. med de unit. raportat la numărul de rute deservite (col 1 / col 2)	13	4.3
4	Pondere unit. în parcul rulant vârsta de exploatare a căroră este depășită, %	54	42
5	Nr. unit. ce necesită a fi renovate, unit. (col 1 x col 4)	176	50
6	Nr. unit. ce necesită a fi procurate, unit.	350	280
7	Nr. unit. inventar după renovarea parcului rulant, unit. ((col 6 – col 5) + col 1))	499	350
8	Coeficientul de emisie la linie α_e	0,8	0,8
9	Nr. mijloace de transport emise la linie, unit. (col 7 x col 8)	399	280

În vederea asigurării acestor indicatori Primăria și CMC vor nevoiti să procure 350 troleibuze și 280 autobuze. Pentru achiziționarea căroră trebuie investită suma de **72,1 mln. EURO** (la prețurile de achiziție a ultimelor loturi), inclusiv:

350 * 110 000 = 38,5 mln. Euro - RTEC

280 * 120 = 33,6 mln. Euro - PUA

În anul 2012, în bugetul municipal Chișinău au fost alocate **220 mln. lei** pentru subvenționarea diferenței de tarif și prețul de cost suportate de către IM. Dacă e să facem un simplu calcul aritmetic, atunci primim că CMC alocă cca. **495 mii/an/un.** Raportând suma medie primită la numărul de unități de transport prognozate, constatăm că CMC va fi nevoit să aloce anual din bugetul municipal pentru a asigura activitatea IM suma de cca. 420 mln. lei, ceea ce constituie cca. 21% din bugetul municipal.

Accentuăm faptul că operatorii de transport privat anual investesc suma de cca. **7,5 mln. EURO** pentru renovarea parcului rulant.

La data de 30.09.2012 postul de televiziune Publika în cadrul emisiunii Vox Publika¹⁵ a organizat un sondaj de opinie în rândul telespectatorilor plasând întrebarea: Are nevoie capitala de microbuze? Rezultatele fiind următoarele cca. 33% din respondenți au optat pentru DA și respectiv 67% au răspuns NU.

În prezent operatorii privați deservesc zilic cca. 550 mii persoane, deținând o cotă de piață de 55%. Rezultatele sondajului nominalizat denotă faptul că cca. 33% din populația municipiului: (i) are acces doar la rețeaua de transport deservită de operatorii privați, (ii) sunt utilizatorii fideli a transportului în regim de maxi – taxi, (iii) indirect pledează pentru majorarea tarifului de călătorie.

Analizând rezultatele obținute putem menționa în urma majorării de tarifelor de călătorie doar la transportul în regim de maxi – taxi, pe termen scurt și mediu fluxul de călători se va

¹⁵ http://www.publika.md/emisiuni/vox-publika_1361.html#editia1665771

* rezolvă problemele parcării a autovehiculelor, cel puțin de-a lungul magistralelor principale cu bandă verde pentru transportul public

diminua cu 22%, ceea ce constituie cca. 220 mii pers./zi. Acest flux se va direcționa spre: (a) transportul privat, (b) transportul public de capacitate mare operat de către IM, (c) transportul rutier de persoane în regim de taxi, (d) utilizarea bicicletelor și (e) se vor transforma în pietoni.

În cazul în care acesta se va orienta integral sau parțial spre transportul public de capacitate mare operat de către IM, Autoritățile Publice Locale vor trebuie să întreprindă un șir de măsuri și acțiuni în vederea asigurării mobilității populației, după cum urmează: (i) analiza curenților de formare a fluxului de călători, (ii) suplimentarea numărului de autobuze și troleibuze pe direcțiile date și (iii) diversificarea rețelei de transport public urban.

În continuare vom trasa setul de acțiuni ce trebuie de întreprins în vederea preluării fluxului de călători:

- a. implementarea benzei verzi pentru transportul public urban, fapt ce va permite fluidizarea traficului rutier;
- b. majorarea capacității de transport al unităților de transport antrenate la prestarea serviciilor transport rutier de persoane în trafic urban;
- c. majorarea numărului de troleibuze și autobuze în cadrul IM;
- d. trecerea populației la transportul particular (va conduce la crearea abuteiajelor);
- e. trecerea populației la transportul ecologic (biciclete), piste pentru ciclism;
- f. și nu în ultimul rând necesitatea continuării parteneriatului public privat.

Admitem faptul că Primăria și Consiliul Municipal Chișinău vor accepta oferta făcută de cei doi investitori autohtoni (conform declarației din data de 10.10.2012) privind procurarea unui set de 100 de autobuze, aceasta va soluționa doar parțial problema transportului rutei de persoane în regim urban. Pentru realizarea acestui scop Consiliul Municipal Chișinău vatrebui să:

(i) adopte strategia de dezvoltare, (ii) elaboreze și adopte Regulamentul transporturilor rutiere de persoane, inclusiv Regulile de desfășurarea a concursului, (iii) elaboreze o nouă rețea de rute regulate, (iv) * să desfășoare concursul și (v) să se definitiveze asupra unui sistemului unic de colectarea a plăților. Cea mai mare dilemă este dacă Primăria și Consiliul Municipal Chișinău va avea maturitatea politică să promoveze parteneriatul public – privat referitor la rețeaua de rute regulate operate cu autobuzele în detrimentul IM „PUA”.

Analiza experienței internaționale privind politica tarifară din domeniul transportului urban de persoane.

De exemplu, în Polonia tarifele pentru călătorie în transportul public de persoane se stabilește în felul următor: se ia în calcul costul mediu a unei călătorii efectuat cu taxiul și se împarte la 4 persoane.

Țin să vă comunic că în prezent costul de deplasare cu taxiul:

- în perimetrul unui sector variază de la 20 până la 25 lei/1 călătorie;
- între două sectoare variază de la 30 până la 35 lei/1 călătorie;
- mai mult de două sectoare acesta este de la 40 lei/1 călătorie în sus.

În acest context, tariful mediu al unei călătorii variază de la 5 lei până la 10 lei.

În or. Praga¹⁶, Cehia, costul ununi tichet de călătorie pentru un matur este următorul:

- (a) 24 crone pentru 30 min, ceea ce constituie cca. 14,64 lei;
- (b) 32 crone pentru 90 min., ceea ce constituie cca. 19,52 lei;
- (c) 140 crone pentru 24 ore, ceea ce constituie cca. 85,4 lei;
- (d) 310 crone pentru 72 ore, ceea ce constituie cca. 189,1 lei, acesta fiind cel mai ieftin bilet de călătorie.

Costul unui litru de motorină în Cehia fiind de 35,9 crone¹⁷ (la data de 01.05.2012).

¹⁶ Cursul oficial al BNM la data de 13.05.2012, <http://www.hochuvpragu.ru/proezdnye-bilet-y-na-obshhestvennyj-transport-pragi/>

¹⁷ http://autoline.com.ua/prices_fuel.php?country=CZ

În or. Viena¹⁸, Austria tariful unei călătorii este de 1,8 Euro cu autocarul, ceea ce constituie cca. 27,65 lei și respectiv 2,2 Euro cu tramvaiul, ceea ce constituie cca. 33,8 lei.

Costul unui litru de motorină în Austria fiind de 1,432 Euro¹⁹ (la data de 01.05.2012). *Analiza exemplului dat relevă că ponderea prețului unui litru de motorină în tariful unei călătorii în constituie cca. 79%.*

În or. Munchen²⁰, Germania tariful unei călătorii este de:

- a. 1,2 Euro cu autocaru pentru 4 stații, ceea ce constituie cca. 18,43 lei;
- b. 2,5 Euro, în perimetrul unei zone, ceea ce constituie cca. 38,4 lei;
- c. 5 Euro, în perimetru a două zone, ceea ce constituie cca. 76,8 lei;
- d. 7,5 Euro, în perimetru a trei zone, ceea ce constituie cca. 115,2 lei;
- e. 10 Euro, în perimetru a patru zone, ceea ce constituie cca. 153,6 lei.

Costul unui litru de motorină în Germania fiind de 1,505 Euro²¹ (la data de 01.05.2012). *Analiza dată denotă că ponderea tarifului unei călătorii în prețul unui litru de motorină constituie cca. 78%.*

În or. Helsinki²², Finlanda tariful unei călătorii pentru matur este de:

- a. 2,2 Euro - procurat de la șofer, ceea ce constituie cca. 33,8 lei;
- b. 2 Euro - procurat de la automat, ceea ce constituie cca. 30,72 lei;
- c. 3,5 Euro - pe timp de noapte, ceea ce constituie cca. 53,76 lei.

În or. Talin²³, Estonia costul ununi tichet de călătorie pentru un matur este următorul:

- a. 0,96 Euro - procurat de la chioscul de presă, ceea ce constituie cca. 15 lei, valabil pentru o călătorie sau timp de o oră de circulație;
- b. 1,6 Euro - procurat de șofer, ceea ce constituie cca. 24,6 lei;
- c. 6,39 Euro – pentru 10 călătorii, ceea ce constituie cca. 98,15 lei;
- d. 1,6 Euro - valabil timp de 2 ore, ce constituie cca. 24,6 lei;
- e. 4,47 Euro - valabil timp de 24 ore, ce constituie cca. 68,66 lei;
- f. 7,35 Euro - valabil timp de 72 ore, ce constituie cca. 112,9 lei.

Costul unui litru de motorină în Estonia fiind de 1,377 Euro²⁴ (la data de 01.05.2012). *Analiza dată denotă că ponderea tarifului unei călătorii în prețul unui litru de motorină constituie cca. 70%.*

În or. Riga²⁵, Letonia tariful unei călătorii pentru matur este de:

- a. 0,7 Euro – în baza tichetului electronic, ceea ce constituie cca. 10,75 lei;
- b. 1 Euro – în baza tichetului procurat de la șofer, ceea ce constituie cca. 15,36 lei;
- c. 1,15 Euro – costul de transportare a bagajelor și animalelor de companie, ceea ce constituie cca. 17,66 lei.

Costul unui litru de motorină în Letonia fiind de 0,967 lat leton²⁶ (la data de 01.05.2012), ce constituie cca. 21.27 lei. *Analiza dată denotă că ponderea tarifului unei călătorii în prețul unui litru de motorină constituie cca. 51%.*

¹⁸ Idem. 2, http://austriaforyou.ru/useful_info/vienna_public_transportation/

¹⁹ http://autoline.com.ua/prices_fuel.php?country=AT

²⁰ Idem. 2, <http://mosintour.ru/city.asp?Id=19&Id2=1933>

²¹ http://autoline.com.ua/prices_fuel.php?country=DE

²² Idem. 2, <http://www.tourister.ru/world/europe/finland/city/helsinki/publications/377>

²³ Idem. 2, <http://www.tourister.ru/world/europe/estonia/city/tallinn/publications/362>

²⁴ http://autoline.com.ua/prices_fuel.php?country=EE

²⁵ Idem. 2, <http://www.tourister.ru/world/europe/latvia/city/rga/publications/358>

²⁶ http://autoline.by/prices_fuel.php?country=LV

În or. Budapesta²⁷, Ungaria tariful unei călătorii pentru matur este de:

- a. 270 Forint ungar, ceea ce constituie cca. 14,34 lei;
- b. 360 Forint ungar, ceea ce constituie cca. 19,12 lei.

Costul unui litru de motorină în Ungaria fiind de 441 Forint ungar²⁸ (la data de 01.05.2012), ce constituie cca. 23,42 lei. *Analiza dată denotă că ponderea tarifului unei călătorii în prețul unui litru de motorină constituie cca. 61%.*

În or. Amsterdam²⁹, Olanda tariful unei călătorii este de 2,6 Euro, ceea ce constituie cca. 39,94 lei. De asemenea, se pot procura tichete de călătorie valabile de la 24 ore până la 168 ore, costul cărora variază după cum urmează:

- a. 7 Euro - valabil timp de 24 ore, ce constituie cca. 107,52 lei;
- b. 30 Euro - valabil timp de 168 ore, ce constituie cca. 460,8 lei;

În or. București³⁰, România, contravaloarea unei călătorii RATB este de:

- a. 1,3 Ron – pe linii urbane, ce constituie cca. 4,51 lei;
- b. 3,5 Ron – pe linii Expres, ce constituie cca. 12,14 lei;
- c. 1,5 Ron – pe linii preorășenești, ce constituie cca. 5,2 lei.

Costul unui litru de motorină în România este de 5,87 Ron³¹ (la data de 01.05.2012), iar ponderea tarifului unei călătorii în prețul unui litru de motorină fiind de cca. 60%.

În or. Moscova³², Federația Rusă tariful mediu al unei călătorii este de 25 ruble rusești, ce constituie cca. 9,75 lei, în timp ce prețul unui litru de motorină e de 29 ruble rusești³³, ce reprezintă cca. 11,31 lei. Obținem că ponderea tarifului unei călătorii în prețul unui litru de motorină constituie cca. 86%. Iar în or. Sankt Petersburg acesta este în mărime de 21 ruble rusești, constituind cca. 8,2 lei, respectiv 28 ruble rusești costă un litru de motorină, fiind cca. 10,92 lei. Ponderea tarifului unei călătorii în prețul unui litru de motorină constituie cca. 75%.

În acest context, tariful real al unei călătorii este de **10,75 lei** ($16,54 * 0,75 = 10,75$ lei/călătorie).

În or. Odessa³⁴, Ucraina costul mediu al unei călătorii este de 2,5 hrivne ucrainene, ceea ce constituie cca. 3,7 lei. În timp ce costul unui litru de motorină este de 8 hrivne ucrainene³⁵ ce constituie cca. 11,84 lei. Ponderea costului unei călătorii în prețul unui litru de motorină constituie cca. 31%.

Remarcăm faptul că în cazul dat ponderea costului unei călătorii în prețul unui litru de motorină constituie doar cca. 18%. Din acest punct de vedere, analizând tariful de călătorie prin prisma dată, acesta trebuie să fie de minim 5 lei.

În or. Minsk³⁶, Republica Belarusi tariful mediu al unei călătorii este de 2,1 mii ruble beloruse, ce constituie cca. 3,15 lei în timp ce costul unui litru de motorină este de 6,6 mii ruble

²⁷ Idem. 2, <http://vengria.devisu.ru/bud/bud-transp.html>

²⁸ http://autoline.com.ua/prices_fuel.php?country=HU

²⁹ Idem. 2, <http://www.globalprice.info/?p=niderland/cenu-na-transport-v-amsterdam>

³⁰ Idem. 2, http://www.ratb.ro/portofel_electronic.php

³¹ http://autoline.com.ua/prices_fuel.php?country=RO

³² Idem. 2, <http://newtariffs.ru/tariff/tarify-na-proezd-passazhirovo-okazyvaemye-mosgortrans-na-territorii-moskvy-2012-god>, <http://karpovka.net/2012/01/02/30638/>

³³ <http://benzin-price.ru/>

³⁴ Idem. 2, <http://www.newtariffs.ru/tariff/tarify-stoimost-proezda-na-gorodskikh-avtobusnykh-marshrutakh-obshchego-polzovaniya-v-rezhime>

³⁵ http://finmonitor.com.ua/ceny_na_benzin.php

³⁶ Idem. 2, <http://www.minsktrans.by/tariff>

beloruse³⁷ (din data de 14.05.2012) ce reprezintă cca. 9,9 lei. Menționăm faptul că populația acoperă doar 35% din costul de transport, diferența fiind subvenționată din contul bugetelor locale și de stat.

Recomandări privind posibilele scenarii de evoluție a politicii tarifare:

1. Aprobarea tarifului de călătorie în mărime de 5 lei în raza urbană și respectiv 0,35 lei/km în suburbii în scopul ajustării acestuia la cheltuielile reale suportate de către operatorii de transport;
2. Stabilirea unui coeficient în mărime de 0,6 de la prețul de panou al produselor petroliere
3. Liberalizarea tarifelor de călătorie, în vederea diferențierii acestora în dependență de trasee, fluxul de pasageri existent, de perioada de timp, inclusiv tarife nocturne în perioada orelor 22 - 4.
4. Implementarea unui sistem unic de colectarea a plăților și aprobarea unui contract de prestări servicii cu operatorii de transport (necesită modificarea și completarea cadrului legal în acest scop).

Grila de tarife diferențiate pe tipurile de transport Tabelul 4

Nr. crt.	Tipul de transport	Tarif, lei		
		1	2	3
1	IM „RTEC”	1	2	3
2	ÎM „PUA”	2	4	6
3	Operatorii privați	3	6	9

* CMC va continua să aloce subvenții IM „RTEC” și ÎM „PUA” privind acoperirea diferenței de cost și tariful plafonat aprobat în vederea asigurării accesului și mobilității populației.

** Serviciu de transport rutier de persoane în regim de taxi se bucură de liberalizarea tarifelor.

Totodată, conform prevederilor Metodologiei de calcul: Consiliul municipal Chișinău este în drept să stabilească pentru populație tarife mai reduse decât mediile calculate, și este obligat să compenseze pierderile financiare suportate de către operatorii de transport, din această cauză, din sursele bugetului local.

De remarcat faptul că lipsa unui mediu investițional atractiv unde va exista: (a) stabilitate politică, (b) reguli de joc bine definite, (c) rețeaua de transport diversificată și consolidată și (d) o politică tarifară flexibilă, fără de care nici un investitor nu va fi tentat să facă plasament de investiții în acest domeniu.

³⁷ http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Roznichnye-tseny-na-benzin-i-diztoplivo-v-Belarusi-uvelicheny-v-srednem-na-5-i-591648.html