



NOTĂ ANALITICĂ nr.1/2018

Transportul de pasageri în municipiul Chișinău

Autor: Stanislav Ghilțechi
Expert, IPRE

Chișinău, 1 martie 2018

Provocările tot mai mari la capitolul sustenabilității financiare, sociale și de protecție a mediului înconjurător au determinat autoritățile multor orașe să identifice forme mai eficiente de organizare și reglementare a transportului public.

Importanța unui model instituțional eficient și adaptat nevoilor orașului este foarte importantă, în condițiile în care transportul public trebuie să satisfacă nevoile diferitor grupe de cetățeni și să contribuie la realizarea multiplelor obiective, care deseori pot și conflictuale, cum ar fi asigurarea și eficientizarea circulației de persoane și bunuri și protecția mediului înconjurător. Mai mult, în condițiile în care investițiile necesare în infrastructura transportului sunt foarte mari, iar veniturile din biletele de călătorie nu pot acoperi nici costurile de operare a acestuia, identificarea unui model instituțional de guvernare eficientă a transportului devine și mai importantă.



Societatea Deschisă (FOSI) în cooperare cu Programul Open Society Eurasia Program. Opiniile exprimate în cadrul publicației aparțin autorului.

Această publicație este realizată în cadrul Proiectului "Audieri Publice pentru Chișinău" implementat în cadrul unui grant oferit de Fundația pentru o

Pe parcursul ultimelor ani, tot mai multe orașe Europene au creat Regii Metropolitane de Transport. Misiunea și obiectivele acestora sunt diferite de la caz la caz, în dependență de contextul local, dar totodată există și multe asemănări în ceea ce privește funcțiile de planificare, organizare și finanțare a transportului public.

Cadrul de reglementare și organizare a transportului public în orașul Chișinău este învechit fiind realizat de mai multe entități a căror obiective nu produc un nivel adecvat de sinergie.

Serviciile de transport public în Chișinău sunt prestate de două întreprinderi municipale: Regia Transport Electric Chișinău (în continuare RTEC) și Parcul Urban de Autobuze (în continuare PUA). Pe lângă întreprinderile municipale, activează și operatorii privați în regim de maxi-taxi. Descreșterea atractivității continue a transportului public, pierderea pasagerilor și situația financiară precară a întreprinderilor municipale obligă autoritățile locale să reformeze guvernarea transportului astfel încât aceasta să fie mai eficientă, flexibilă și transparentă.

O întreprindere municipală consolidată, ar permite o evaluare rațională și strategică a nevoilor și priorităților și ar asigura furnizarea unei economii pe termen mai lung ca urmare a sinergiei obținute.

Un exemplu ar fi implementarea unui sistem consolidat de etichetare electronică sau monitorizarea prin GPS a transportului public. În plus, această abordare ar facilita o utilizare mai productivă a activelor existente, o îmbunătățire la capitolul de planificare a rutelor sau programelor de investiție și o revizuire a patrimoniului public aflat în gestiunea întreprinderilor municipale



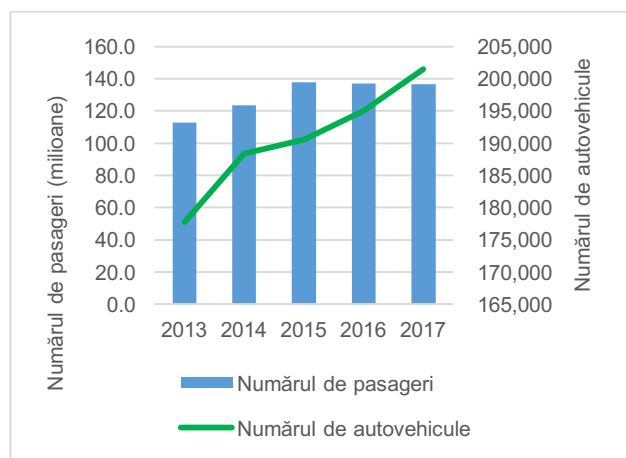
Tendențe și indicatori economici - 2013-2017

Nivelul scăzut al satisfacției față de transportul public determină tot mai mult cetățenii să aleagă transportul privat. În anul 2017 în municipiul Chișinău erau înregistrate 285,440 de autovehicule dintre care 202,103 de autoturisme private¹. Comparând aceste date cu anul 2009 observăm o creștere de 32% a numărului total de autovehicule și 30% a numărului de autoturisme private².

Aceste date confirmă faptul că utilizarea transportului privat, devine opțiunea preferată a locuitorilor municipiului în defavoarea transportului public. În scopul fluidizării traficului și acomodării numărului mare de autoturisme, autoritățile au elaborat și implementat politici concentrate în mare parte doar spre autovehicule private, neglijând cetățenii fără mașină și pietonii: lărgirea benzilor de circulație, săgeata verde ce permite virarea la dreapta, amenajarea parcărilor din contul sau pe trotuare, mentenanța redusă a trotuarelor și aplicare neuniformă a sancțiunilor pentru parcare în locuri interzise

În ultimii 3 ani, se constată o plafonare a numărului de pasageri transportați de întreprinderile municipale, în timp ce numărul de autovehicule continuă să crească (figura 1).

Figura 1. Numărul de autovehicule înregistrate în municipiul Chișinău și numărul de pasageri transportați de RTEC și PUA.



Sursa: Calculele autorului în baza datelor furnizate de RTEC și PUA

¹ http://date.gov.md/ro/system/files/resources/2018-01/RST_tip_raion.xlsx

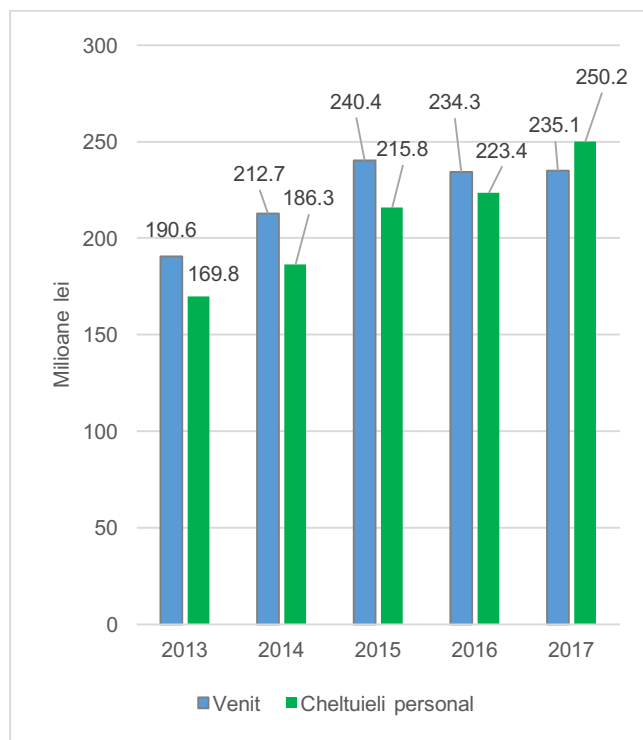
² http://www.old.viitorul.org/public/publications/3326/ro/studiu_transport.pdf

Analizând veniturile și cheltuielile întreprinderilor municipale, constatăm că venitul din transportarea pasagerilor nu acoperă nici cheltuielile de personal (figura 2).

Dacă venitul din transportarea pasagerilor, în 2017 a crescut cu 23% față de 2013, atunci cheltuielile de personal au crescut cu 47% în aceeași perioadă. În anul 2017, deficitul a ajuns la 15 milioane lei.

În aceste condiții este foarte important de analizat numărul de angajați și de identificat numărul optim al acestora. La moment, mai multe funcții se dublează. Chiar dacă există diferențe tehnice între troleibuze și autobuze, trebuie examinată posibilitatea de a obține o eficientizare a activității întreprinderilor prin centralizarea procesului de achiziții publice, unificarea serviciului de analize economice, de personal sau a contabilității.

Figura 2. Venitul din transportarea pasagerilor și cheltuielile de personal la RTEC și PUA.



Sursa: Calculele autorului în baza datelor furnizate de RTEC și PUA



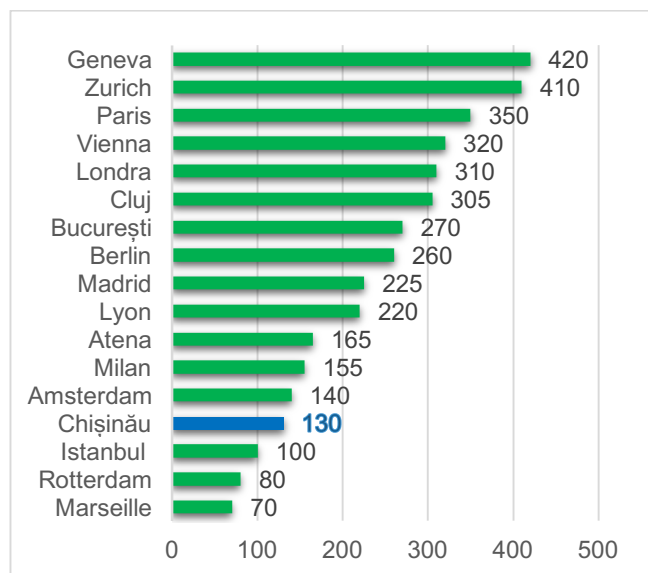
Figura 3. Numărul de km parcurși, numărul de pasageri transportați și subvențiile din partea CMC în anul 2017 în comparație cu anul 2015.

Anul	Parcursul total (mln/km)	Numărul de pasageri transportați cu plată	Subvenție din partea CMC
2015	28,538,200	117,835,000	MDL 206,125,500
2017	27,637,300	116,469,300	MDL 253,855,600
% Schimbare 2017 vs 2015	-900,900	-1,365,700	47,730,100
% Schimbare 2017 vs 2015	-3.2%	-1.2%	23.2%

Sursa: Calculele autorului în baza datelor furnizate de RTEC și PUA

Orașele europene au reușit să convingă cetățenii să renunțe la autovehiculele personale și să crească numărul de pasageri care optează pentru transportul public. Analizând datele statistice (figura 4) constatăm faptul că în orașul Chișinău este mult potențial care trebuie valorificat, astfel încât să creștem numărul de locuitori care să folosească transportul public în defavoarea celui privat.

Figura 4. Numărul de călătorii cu transportul public per cap de locuitor în orașele Europene (2014)



Sursa: Euromonitor și calculele autorului în baza informației furnizate de RTEC și PUA

N.B.! Nu include numărul de pasageri transportați cu microbuzele.

Soluția optimă pentru a asigura sustenabilitatea este reorganizarea acestor întreprinderi pentru a crește eficiența și eficacitatea acestora și respectiv urmărind obiectivul atingerii unui înalt nivel de sinergie.

Recomandări:

- Reorganizarea Regiei Transport Electric Chișinău și Parcului Urban de Autobuze;
- Creșterea transparenței activității întreprinderii care va presta serviciile de transport (publicarea detaliată a rapoartelor privind eficiența activității, inclusiv a veniturilor și cheltuielilor);
- Revizuirea rutelor/frecvențelor cu implicarea pleneră a cetățenilor în aceste procese;
- Îmbunătățirea mecanismului de stabilire a prețului de călătorie în transportul public;
- Elaborarea de politici care ar favoriza transportul public în defavoarea celui privat (ex. benzi dedicate transportului public).

Propunerile detaliate vor fi dezbătute în cadrul audierilor publice din 22 martie 2018 organizate în cadrul proiectului IPRE: „Audieri publice pentru Chișinău” implementat cu susținerea Fundației pentru o Societate Deschisă (FOSI).