

NOTĂ DE EXPLICATIVĂ

I. LOGICA METODOLOGIEI

La baza Metodologiei de calculare a tarifului pentru călătoria în transportul public municipal (în continuarea Metodologia) se află un șir de principii fundamentale și anume:

- i) Asigurarea echității sociale la formarea tarifelor
- ii) Corelarea sistemului de tarifare în transportul public cu evoluția indicatorilor economici naționali
- iii) Unificarea sistemului de tarifare pentru toate tipurile de transport public municipal
- iv) Asigurarea sustenabilității financiare a prestatorilor de servicii de transport public municipal

Abordarea propusă în prezenta Metodologie își propune diminuarea impactului factorului politic asupra procesului de formare a tarifului pentru călătoria în transportul public municipal și interconectarea procesului de formare a tarifului pentru călătorie cu evoluția indicatorilor economici cheie.

Totodată, Metodologia își propune extinderea categoriilor persoanelor care beneficiază de dreptul la tarif redus pentru călătoria în transportul public municipal, dar și extinderea numărului beneficiarilor a dreptului la tarif redus asupra locuitorilor din localitățile din zona metropolitană a Chișinăului.

În același timp, Metodologia urmărește dezvoltarea culturii abonamentelor în rândul călătorilor în detrimentul biletelor de unică folosință, fapt pentru care metodologia prevede reduceri semnificative pentru călătorii care optează pentru achiziția de abonamente în detrimentul biletelor de călătorie singulare. Astfel, în cazul tuturor categoriile de călători, achiziția de abonamente în detrimentul biletelor singulare va conduce la o diminuare a costului mediu pentru o călătorie de la 2 până la 5 ori în dependență de categoria de călători și perioada de valabilitate a abonamentului.

Metodologia vine și cu o nouă abordare în ceea ce privește categoriile de persoane care beneficiază de tarif redus pentru călătoria în transportul public municipal. Astfel, Metodologia își propune să extindă dreptul la transport public municipal gratuit asupra elevilor din clasele I-IV, precum și introduce 2 categorii noi de călătorii: i) capii de familii monoparentale și ii) familiile cu mai mulți copii, care urmează să beneficieze de tarif redus în cazul optării pentru achiziționarea abonamentelor lunare sau cu o perioadă de valabilitate mai lungă.

În același timp, Metodologia își propune să extindă numărul beneficiarilor efectiv al dreptului la tarife reduse în transportul public municipal în cazul anumitor categorii de călători. Astfel, în cazul personalului din domeniul învățământului, dreptul la tarif redus va fi extins și asupra personalului didactic din învățământul profesional secundar și post secundar, dar și asupra personalului auxiliar din instituțiile de învățământ publice care își au sediul în municipiul Chișinău, cu excepția instituțiilor de învățământ superior.

În altă ordine de idei, Metodologia stabilește cadrul general de tarifare și stabilește regulile generale de formare a tarifului pentru fiecare rută și tip și categorie de document de călătorie.

Cadrul general de tarifare este fundamentat pe 3 elemente cheie și anume: i) valoarea de referință, ii) coeficienții de multiplicare și reducere și iii) evoluția indicelui prețului de consum.

Valoarea de referință reprezintă o valoare absolută exprimată în lei moldovenești, stabilită de către Consiliul Municipal Chișinău, care prin aplicarea unuia sau mai mulți coeficienți participă la

formularea tarifului final pentru fiecare tip bilet de călătorie și abonament. Deși reprezintă o valoare votată politic și depinde în totalitatea la voința politică a Consilierilor Municipali Chișinău, la elaborarea acesteia, în mod normal, se va ține cont de un șir de indicatori relevanți precum ponderea valorii de referință în salariul mediu pe economie, evoluția indicilor prețurilor de consum de la ultima actualizare a tarifului la transportul public și nu în ultimul rând experiența internațională și regională în acest sens.

Totodată, în vederea asigurării sustenabilității financiare a prestatorilor de servicii de transport public municipal, corelarea sistemului de tarifare în transportul public cu evoluția indicatorilor economici naționali, dar și pentru diminuarea impactului politicului asupra formării tarifului pentru călătoriile în transportul public municipal, Metodologia prevede ajustarea bianuală a valorii de referință în conformitate cu evoluția indicilor prețurilor de consum. Astfel, Metodologia își propune să asigure ajustarea tarifului pentru călătoriile în transportul public municipal reieșind din evoluția indicatorilor economici cheie și să nu depindă de contextul politic din Consiliul Municipal Chișinău.

În același timp, pentru a evita fluctuațiile bruște ale tarifului generate în special de creșterea (în condițiile unei inflații generale ridicate) indicelui prețurilor de consum peste creșterea salariului mediu pe economie, Metodologia prevede o limitare a valorii de referință la maxim de 0.06% din cuantumul salariului mediu lunar pe economie prognozat pentru anul de referință.

Dincolo de valoarea de referință, la formularea tarifului participă un șir de coeficienți de majorare sau diminuare a tarifului. În total la formularea tarifului participă 4 coeficienți, dintre care 2 sunt de majorare și 2 de diminuare după cum urmează: i) coeficientul de complexitate; ii) coeficientul de multiplicare; iii) coeficientul de loialitate; iv) coeficientul de reducere.

Coeficientul de complexitate reprezintă un coeficient de majorare care urmărește majorarea tarifului pentru anumite categorii de rute, care au o complexitate mai mare și respectiv costuri mai mari de operare.

Coeficientul de multiplicare reprezintă un alt coeficient de majorare care se aplică în dependență de numărul de călătorii potențiale pe care le poate realiza în medie un călător cu documentul de călătorie în dependență de perioada de valabilitatea a acestuia.

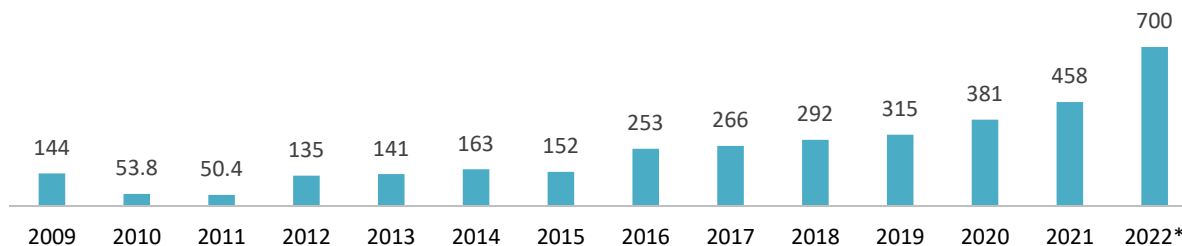
Coeficientul de loialitate reprezintă un coeficient de diminuare a tarifului documentului de călătorie aplicat în dependență de perioada de valabilitate a tarifului. Scopul coeficientului constă în oferirea unui discount călătorilor care optează pentru documentele de călătorie cu o valabilitate mai mare și respectiv cu o mai mare predictibilitate financiară pentru operatorii de transport public municipal.

Coeficientul de reducere reprezintă un alt coeficient de diminuare a tarifului documentului de călătorie aplicat în dependență de categoria de călători. Scopul coeficientului constă în oferirea unui discount pentru anumite categorii de călători din categoriile social vulnerabile sau cu venituri reduse.

II. EVOLUȚIA INDICATORILOR ECONOMICI AI Î.M. RTE ȘI Î.M. PUA

Deși de la ultima actualizare a tarifelor pentru călătoriile în transportul public municipal au trecut mai bine de 12 ani, în perioada de referință au atât Î.M. RTE cât și Î.M. PUA s-au dezvoltat în același context economic ca și întreaga țară. Acest fapt a condus la o distorsiune majoră dintre veniturile și costurile de operare ale celor doi operatori, care era acoperit în totalitatea din sursele bugetului municipiului Chișinău.

FIGURA 1. EVOULUȚIA SUBVENȚILOR ACORDATE Î.M. PUA ȘI Î.M. RTE DIN SURSELE BUGETULUI MUNICIPAL, M MDL



Sursa: Bugetul mun. Chișinău pentru 2009 - 2022

*Proiectul bugetului 2022

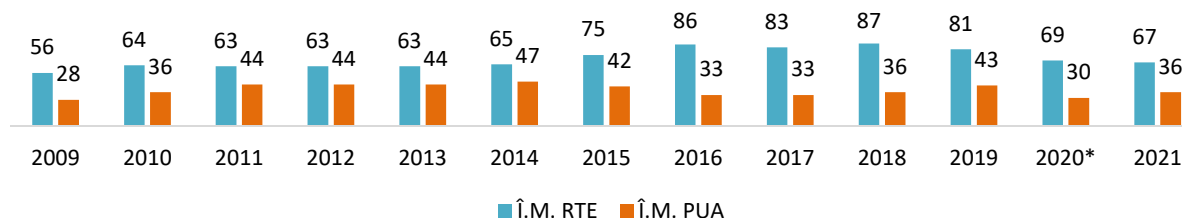
Astfel, cum poate fi observat în Figura 1, cheltuielile din bugetul municipal pentru compensarea pierderilor celor două întreprinderi de transport public au crescut exponențial în ultimii 12 ani (+1300% față de 2010). Cauza principală a creșterii cheltuielilor bugetare pentru întreținerea celor 2 întreprinderi a fost cauzată în primul rând de creșterea costurilor de întreținere a serviciului public de transport public în condițiile în care tariful a rămas neschimbat.

Astfel, în perioada 2014 – 2020 (datele până în 2014 nu sunt disponibile) prețurile la energia electrică au crescut de la 1.58 mdl per kw/h la 1.88 mdl per kw/h cu un maxim de 2.42 mdl per kw/h în 2016.

Totodată, prețurile la motorină în perioada 2011 – 2021 au înregistrat o creștere de aproape 44% de la 11.88 mdl per litru în 2011 la 17.05 mdl în 2021, cu un maxim de 18.5 mdl per litru în octombrie-noiembrie 2021.

În acest context costurile pentru achiziția combustibilului și energiei electrice de către cele 2 întreprinderi au crescut considerabil de la 85 m MDL în anul 2009 la peste 123 m MDL în anul 2019.

FIGURA 2. EVOULUȚIA CHELTUIELILOR Î.M. RTE ȘI Î.M. PUA PENTRU ENERGIE ELECTRICĂ, RESPECTIV MOTORINĂ 2009 - 2021, M MDL



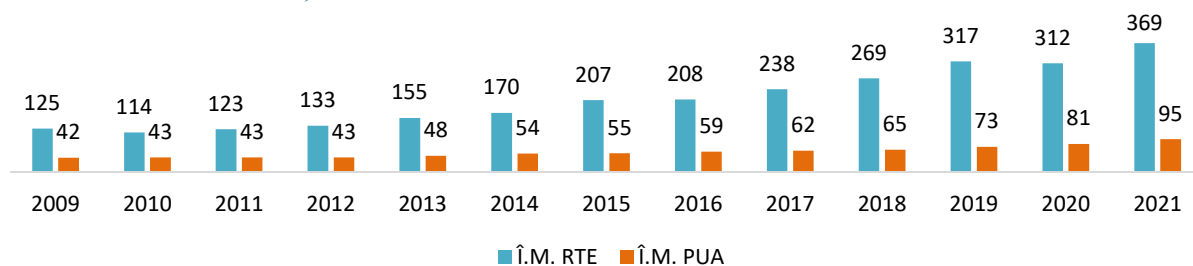
Sursa: Î.M. RTE și Î.M. PUA

*anul 2020 a fost an pandemic, în care timp de mai multe luni transportul public nu a activat

În aceeași ordine de idei este important de menționat că un impact major asupra structurii cheltuielilor celor 2 întreprinderi au evoluția salariilor medii pe economie. În perioada 2009 – 2020 conform datelor BNS salariul mediu în municipiul Chișinău în întreprinderile private a crescut de la 2721 mdl la 9350 mdl.

O situația similară se constată și în cazul celor 2 întreprinderi, care în vederea păstrării personalului au fost nevoite să asigure o creștere continuă a salariului. Drept urmare în cadrul celor 2 întreprinderi salariul mediu în perioada de referință (2009 – 2020) a crescut de la 3483 mdl la 9355 mdl în cazul Î.M. RTE și de la 3688 mdl la 8708 mdl în cazul Î.M. PUA:

FIGURA 3. EVOLUȚIA CHELTUIELILOR DE PERSONAL Î.M. PUA ȘI Î.M. RTE DIN SURSELE BUGETULUI MUNICIPAL, 2009 - 2021 M MDL



Sursa: Î.M. RTE și Î.M. PUA

În final, în perioada de referință au fost implementate un șir de acțiuni de modernizarea majoră a parcului rulant a celor 2 prestatori. Astfel, în anul 2011 au fost achiziționate 102 unități noi de troleibuze, iar începând cu anul 2013 a fost lansată procedura de asamblare a troleibuzelor în cadrul Î.M. RTE, fiind asamblate în medie 30 de troleibuze anual, inclusiv cu propulsie autonomă. Totodată, în anul 2021, în vederea implementării Deciziei CMC 6/3 din 16.09.2020 au fost achiziționate 100 de autobuze noi cu lungimea de 12 m și alte cca. 50 de autobuze rulate.

Drept urmare a investițiilor realizate în unitățile de transport a avut de crescut substanțial și valoarea anuală a uzurii fondurilor fixe. Astfel, în perioada 2009 – 2021 valoarea anuală însumată pentru cele 2 întreprinderi a uzurii fondurilor fixe a crescut de la 30 m MDL în 2009 la peste 73 m MDL în anul 2021. Mai mult de atât, datorită achizițiilor de autobuze în anul 2021, valoarea respectivă va continua să crească și în anul 2022.

Reieșind din cele menționate mai sus se poate constata că în perioadă de la ultima actualizare a tarifului costurile de prestare a serviciului de transport public în municipiul Chișinău au crescut substanțial. Astfel, în perioada 2009 – 2020 costul mediu efectiv pentru o călătorie a crescut de la 1.58 mdl în anul 2009 la 5.2 mdl în anul 2021.

TABELUL 1. EVOLUȚIA COSTULUI MEDIU PER CĂLĂTORIE ÎN TRANSPORTUL PUBLIC MUNICIPAL (Î.M. RTE ȘI Î.M. PUA) 2009 – 2021

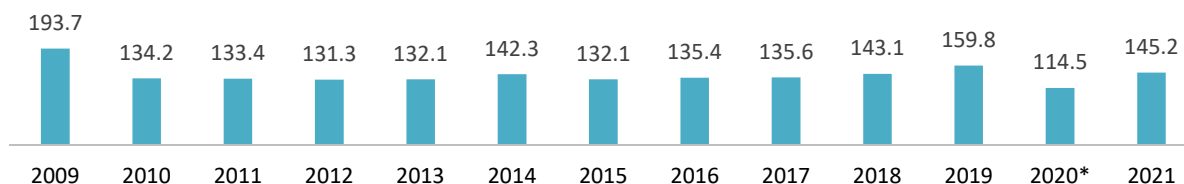
ANUL	CĂLĂTORI, M	COSTUL DE OPERARE, M MDL	COSTUL PER CĂLĂTORIE, MDL
2009	193.7	307.3	1.6
2010	134.2	317.2	2.4
2011	133.4	340.4	2.6
2012	131.3	358.1	2.7
2013	132.1	396.3	3
2014	142.3	432.3	3
2015	132.1	494.9	3.7
2016	135.4	508.9	3.7
2017	135.6	502.6	3.7
2018	143.1	556.2	3.9
2019	159.8	654.8	4.1
2020*	114.5	659	5.7
2021	145.2	718.8	5

Sursa: Î.M. RTE și Î.M. PUA *an afectat de pandemia Covid-19

În altă ordine de idei, deși costurile de operare ale celor 2 întreprinderi au crescut continuu pe întreaga perioadă de referință, veniturile au avut o evoluție mai puțin stabilă.

Cauza principală a instabilității veniturilor celor 2 întreprinderi a constituit în primul rând învechirea unităților de transport și reorientarea pasagerilor către alte tipuri de transport, în special rutiere. Totodată, creșterea bunăstării economice condus și la orientarea unui număr mare de călători, în căutarea de un confort superior, către ideea achiziționării automobilului personal.

FIGURA 4. EVOUȚIA NUMĂRULUI DE CĂLĂTORI ÎN SISTMEUL DE TRANSPORT PUBLIC MUNICIPAL (Î.M. RTE ȘI Î.M. PUA), 2009 – 2021 M CĂLĂTORI

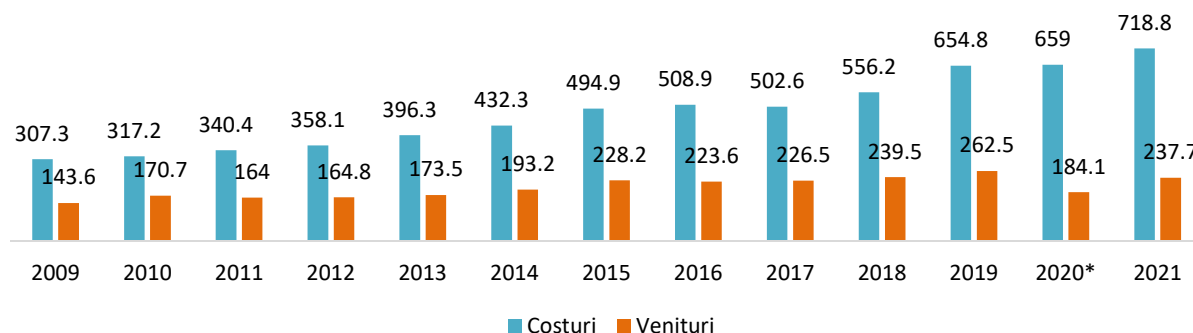


Sursa: Î.M. RTE și Î.M. PUA

*an afectat de pandemia Covid-19

Drept urmare a numărului redus de călători comparativ cu anul 2009 (an de referință) structura bugetară a celor 2 întreprinderi au avut de suferit din cauza, fiind mereu deficitară.

FIGURA 5. EVOUȚIA VENITURILOR ȘI COSTURILOR DE OPERARE ÎN SISTMEUL DE TRANSPORT PUBLIC MUNICIPAL (Î.M. RTE ȘI Î.M. PUA), 2009 – 2021 M MDL



Sursa: Î.M. RTE și Î.M. PUA

*an afectat de pandemia Covid-19

III. EXPERIENȚA INTERNAȚIONALĂ ȘI REGIONALĂ

Tariful în transportul public din municipiul Chișinău ultima dată s-a modificat în anul 2009. În perioada care s-a scurs de la ultima modificare, Republica Moldova în general și municipiul Chișinău a trecut prin procese complexe de dezvoltare socio-economică care au condus la situația în care tarifele existente nu mai sunt nici fezabile, nici actuale.

Totuși, în condițiile în care și până în anul 2009 tariful a fost aprobat prin vot politic în cadrul Consiliului Municipal Chișinău, fără să se țină strict cont de argumentarea economică și financiar, nu există un instrument unic de calculare a tarifului optim. În același timp, în condițiile în care tariful real, necesar pentru acoperirea cheltuielilor operaționale ale prestatorilor de servicii de transport public sunt net superioare pragului psihologic acceptat de societate este necesară elaborarea unei abordări complexe care să faciliteze formularea unui tarif pe de o parte echitabil și actual condițiilor socio-economice ale municipiului, și pe de altă parte care să se încadreze în pragul psihologic acceptat de populația metropolei.

Pornind de la premisele enunțate mai sus, a fost decisă aplicarea metodei de triangulare, care a inclus analiza subiectului din mai multe perspective și formularea concluziei în baza analizei simultane a mai mult aspecte și anume:

- Analiza evoluției valorii nete a câștigului Chișinăuienilor în perioada 2009 – 2020
- Analiza proporționalității dintre veniturile diferitor categorii sociale din Chișinău
- Analiza proporționalității tarifelor la transport public în orașele din regiune față de principalii indicatori socio-economici din orașele respective

Ulterior, rezultat obținut a fost validat prin corelarea acestuia cu rezultatele sondajului realizat în rândul locuitorilor municipiului Chișinău.

În perioada 2009 – 2020 valoarea salariului mediu brut a crescut continuu, înregistrând o regresie o singură dată, în anul 2010.

Deși pe întreaga perioadă de referință s-a înregistrat o inflație medie pe an, excepție fiind doar anul 2009, când s-a înregistrat o deflație anuală medie de 0.02%, salariul mediu brut a crescut într-un ritm mai rapid ca valoarea inflației, înregistrându-se o creștere continuă a valorii ajustate la inflație a salariului mediu brut.

TABELUL 2. EVOLUȚIA STRUCTURII SALARIULUI MEDIU BRUT ÎN CHIȘINĂU 2009 – 2020, MDL

ANUL	CÂȘTIGUL MEDIU BRUT	RATA INFLAȚIEI	CAȘTIGUL MEDIU AJUSTAT	TARIFUL AJUSTAT LA RATA INFLAȚIEI	TARIFUL AJUSTAT LA CAȘTIGUL MEDIU BRUT
2009	3495	-0.02%	3496	2.0	2.0
2010	3737	7.36%	3462	2.1	2.0
2011	3632	7.61%	3356	2.3	1.9
2012	4026	4.66%	3838	2.4	2.2
2013	4336	4.64%	4135	2.5	2.4
2014	4827	5.10%	4581	2.7	2.6
2015	5375	9.67%	4855	2.9	2.8
2016	5951	6.48%	5565	3.1	3.2
2017	6716	6.57%	6275	3.3	3.6
2018	7490	3.08%	7259	3.4	4.2
2019	8686	4.85%	8265	3.6	4.7
2020	9535	3.81%	9172	3.7	5.2

Astfel, așa cum poate fi observat din Tabelul de mai sus în cazul în care autoritatea publică ar fi ajustat tariful anual la rata inflației, valoarea unui bilet la troleibuz în anul 2020 ar fi trebuit să constituie cel puțin 3.7 MDL. Totodată, în cazul ajustării tarifului la câștigul mediu în municipiul Chișinău ajustat la inflație, atunci tariful pentru o călătorie în troleibuz ar fi trebuit să fie echivalent cu 5.2 MDL.

Analiza datelor statistice privind veniturile medii ale Chișinăuienilor, relevă în perioada 2009 – 2019 acestea au evoluat continuu în direcția majorării.

Astfel, în perioada 2009 – 2019 venitul mediu pe o persoană din municipiul Chișinău a crescut de la 1716.2 MDL la 4184.6 MDL. În același timp pensia medie a crescut de la 827 MDL în 2009 la 2500 MDL în 2020.

În aceeași ordine de idei, se poate constata că veniturile medii per persoană deși au crescut, continue să difere mult în dependență de numărul de copii în familie. Astfel, în cazul familiilor cu un copil venitul mediu per persoană au crescut de la 1342 mdl la 3584 mdl în 2019. În cazul familiilor cu 2 copii creșterea a fost de la 1179 mdl la 2805 mdl și în final în cazul familiilor cu 3 copii și mai mult a crescut de la 999 mdl la 2076 mdl în aceeași perioadă.

TABELUL 3. ANALIZA PROPORȚIONALITĂȚII VENITURILOR CATEGORIILOR SOCIALE, CHIȘINĂU

ANUL	CÂȘTIGUL MEDIU O PERSOANĂ CHIȘINĂU	PENSIA MEDIE CHIȘINĂU	CÂȘTIG PERSOANĂ GOSPODĂRIE MONOPARENTALĂ	CÂȘTIG PERSOANĂ GOSPODĂRIE 2 COPII	CÂȘTIG PERSOANĂ GOSPODĂRIE 3 COPII ȘI MAI MULT
	A	B	C	D	E
	A	B/A	C/A	D/A	E/A
2009	1716	0.5	0.8	0.7	0.6
2010	1749	0.6	0.8	0.7	0.5
2011	2031	0.5	0.7	0.8	0.7
2012	2083	0.5	0.8	0.7	0.5
2013	2321	0.5	0.7	0.7	0.5
2014	2292	0.6	0.8	0.7	0.6
2015	2578	0.5	0.8	0.8	0.5
2016	2800	0.5	0.7	0.7	0.5
2017	3028	0.5	0.7	0.7	0.5
2018	3206	0.6	0.7	0.7	0.5
2019	4184	0.5	0.6	0.7	0.5

Astfel, cum poate fi observat din Tabelul de mai sus, cele mai defavorizate categorii de persoane sunt pensionarii și familiile cu 3 și mai mulți copii, veniturile acestora fiind în medie 50% din câștigurile medii pe persoană la nivel municipal. În acest sens, se consideră oportun dezvoltarea unor sisteme de reduceri pentru categoriile de persoane respective.

În cazul gospodăriilor cu 2 copii, diferențele nu sunt atât de puternice, urmând să fie ameliorate prin dezvoltarea unor sistem de plată preferențiale pentru membrii care au statut de elevi sau studenți în cadrul gospodăriei.

Totodată, este important de menționat scăderea veniturilor familiilor monoparentale, ale căror câștig pe persoană în ultimii 10 ani a scăzut de la 0.8 la 0.6 din valoarea câștigului mediu a unei persoane din Chișinău.

În final, un al treilea element al triangulării reprezintă analiza experienței internaționale în domeniul tarifării pentru călătoriile în transportul public.

Analiza experienței internaționale abordează 2 elemente distincte și anume:

- Proportionalitatea tarifului pe interior, care presupune analiza corelării tarifelor pentru diferite categorii de tarifare
- Proportionalitatea tarifului pe exterior, care presupune analiza corelării tarifelor față de principalii indicatori macroeconomici

Drept reper pentru analiză au fost selectat aceleași 4 orașe apropiate municipiului Chișinău din punct de vedere a dezvoltării economice și contextului istoric și anume: Cluj Napoca, Lodz, Vilnius și Riga.

TABELUL 4. PROPORȚIONALITATEA INTERIOARĂ A TARIFULUI LA CĂLĂTORIE ÎN TRANSPORTUL PUBLIC, EXPERIENȚA INTERNAȚIONALĂ

LOCALITATE	BILET , VALOAREA DE REFERINȚĂ	ABONAMENT 1 ZI	ABONAMENT 3 ZILE	ABONAMENT 1 LUNĂ
Cluj	1	5.6	9.2	67.2
Lodz	1	3.7	6.6	25
Riga	1	2.1	4.3	43
Vilnius	1	5	8	29
MEDIA	1	4.1	7	41

În altă ordine de idei pentru înțelegerea formei în care tariful la transportul public este corelat cu veniturile medii ale populației, a fost realizată analiza proporționalității tarifului pe exterior. Drept urmare s-a constatat că în medie prețul unui bilet pentru o călătorie cu o durată limitată de timp în localitățile din regiune constituie cc. 0.06%, în timp ce valoarea medie a unui abonament lunar constituie cca. 3.81% din venitul mediu lunar.

TABELUL 5. PROPORȚIONALITATEA EXTERIOARĂ A TARIFULUI LA CĂLĂTORIE ÎN TRANSPORTUL PUBLIC, EXPERIENȚA INTERNAȚIONALĂ

LOCALITATE	SALARIU	PENSIE	B/S	A/S	B/P	A/P
Cluj	805 ¹	325 ²	0.06%	4.72%	0.15%	11.69%
Lodz	1200 ³	527 ⁴	0.07%	1.75%	0.16%	3.98%
Riga	796 ⁵	365 ⁶	0.14%	6.28%	0.32%	13.70%
Vilnius	1050 ⁷	404 ⁸	0.09%	2.48%	0.22%	6.44%
MEDIA			0.09%	3.81%	0.21%	8.95%

IV. DETERMINAREA VALORII DE REFERINȚĂ

Determinarea valorii de referință reprezintă elementul cheie în procesul de formularea tarifului întrucât anume valoarea de referință, conform Metodologiei propuse, anume valoarea de referință reprezintă elementul de bază care stă la baza formulării tarifului pentru toate categoriile de documente de călătorie.

Totodată, având în vedere experiența internațională se poate constata că pentru o mai mare claritate dar și înțelegere de către călători ai abordării metodologice, valoarea de referință urmează să fie corelată cu ce mai scurtă călătorie posibilă în transportul public municipal.

În același timp, în absența unui reper obiectiv pentru formularea valorii de referință, precum și în condițiile imposibilității, din cauza specificului dezvoltării socio-economice a municipiului Chișinău, formulării valorii de referință reieșind din costurile reale pentru mentenanța transportului public, a

¹ <http://statisticiromania.ro/clasamente>

² <https://pensiicluj.ro/informatii-de-interes-public/date-statistice/>

³ <https://stat.gov.pl/en/topics/labour-market/>

⁴ <https://stat.gov.pl/en/topics/living-conditions>

⁵ <http://www.oecdbetterlifeindex.org/countries/latvia/>

⁶ <http://www.baltic-course.com/eng/analytics/?doc=160995>

⁷ <https://checkinprice.com/average-minimum-salary-vilnius-lithuania/>

⁸ <http://www.baltic-course.com/eng/analytics/?doc=159214>

fost aplicată metoda triangulării instrumentelor de cercetare în vederea identificării valorii de referință optime, care atât să corespundă realităților economice, cât și să corespundă așteptărilor locuitorilor municipiului.

Metoda triangulării presupune formularea valorii de referință prin aplicarea diferitor metodologii de estimare și anume:

- i) Ajustarea tarifului minim curent (2 lei în cazul RTE) la evoluția inflației de la ultima actualizare a tarifului (anul 2009)
- ii) Ajustarea tarifului minim curent (2 lei în cazul RTE) la evoluția câștigului brut corelat cu evoluția inflației de la ultima actualizare a tarifului (anul 2009)
- iii) Tariful ajustat la câștigul mediu – experiența internațională (valoare minimă)
- iv) Tariful ajustat la câștigul mediu – experiența internațională (valoare maximă)

TABELUL 6. FORMULAREA TARIFULUI PENTRU O CĂLĂTORIE - VALOARE DE REFERINȚĂ

METODA DE FORMULARE	TARIF, MDL	% DIN CASTIGUL MEDIU 2021
Tariful ajustat la inflație	3.7	
Tariful ajustat la câștigul brut ajustat la inflație	5.2	
Tariful ajustat la câștigul mediu – experiența internațională (valoare medie)	8.6	
Tariful ajustat la câștigul mediu – experiența internațională (valoare minimă)	5.7	
Tariful ajustat la câștigul mediu – experiența internațională (valoare maximă)	13,4	
MEDIA	6.51	0.062755%

În urma aplicării instrumentelor de cercetare au fost identificate mai multe potențiale tarife, iar pentru formularea valorii de referință s-a decis luarea valorii mediane. Drept urmare a aplicării prezentei metode a fost formulată valoarea de referință care reprezintă tariful pentru un bilet pentru călătoria în transportul public municipale și care este echivalent cu **6.51 MDL**. Prin realizarea aproximării la unități a valorii de referință, prin aplicarea metodei de triangulare, se constată că valoarea de referință recomandată Consiliului Municipal Chișinău spre aprobare este echivalentă cu **6 MDL**.