

TRANSPORTUL PUBLIC: REALITĂȚI, PROBLEME ȘI ACȚIUNI DE REFORMĂ

Autori: doctorand Liviu Andriuța
Conducător științific: dr. în economie, conf. univ. Mihail
ROȘCOVAN

Universitatea Tehnică a Moldovei

Abstract: *În Orașul Chișinău, transportul public asigură 60% din toate călătoriile motorizate, ceea ce înseamnă cca. 320 de milioane de călătorii pe an. Cu toate acestea, operatorii municipali nu sunt în măsură să își acopere costurile prin veniturile din bilete. În special serviciile de autobuz și microbuz sunt chiar destul de departe de a-și acoperi costurile prin veniturile din bilete. Această lipsă în acoperire a costurilor nu poate fi soluționată cu ușurință, așa cum dezvoltarea în trecutul apropiat de servicii de troleibuz a arătat...*

Cuvinte cheie: *transport public de călători, administrația municipală, operatori de transport.*

Scurt istoric

Primele rute de microbuze în capitala au apărut acum aproape 20 de ani, odată cu înscăunarea nelegitimă a unui primar, șef de syndicate, pe timpul guvernării agrariene. Până atunci microbuzele deserveau câteva obiective comerciale cum ar fi piața de pe Calea Basarabiei și cea a autovehiculelor, amplasată pe atunci în Durlești. Neputința față de noile provocări ale relațiilor de piață a împins administrația capitalei să recurgă la ajutorul microbuzelor pentru a satisface nevoile călătorilor. Odată cu reducerea parcului de troleibuze și autobuze, creștea parcul de microbuze – de la câteva sute până la două mii din perioada modernistă a capitalei.

Microbuzele, spre deosebire de troleibuze și autobuze, mai prestau și servicii prietenoase călătorilor - la solicitarea acestora puteau să se oprească oriunde sau să mai schimbe itinerarul, dacă acesta este mai convenabil.

Tarifele pentru călătoria cu microbuzul s-au mărit doar de 2 ori într-o perioadă de douăzeci de ani. S-a început cu un leu, apoi în 2000 – 2 lei, și ultima dată, în 2006 – 3 lei. Dat fiind că prețurile la alte materiale și

servicii au cunoscut o creștere de 3-4 ori mai mare, operatorii cu microbuze, fiind sortiți pericolului falimentării, recurgeau, periodic, la greve, ceea ce distorsiona organizarea transportului urban și stârnea nemulțumirea chișinăuienilor. De asemenea, în transportul cu microbuzele creștea evaziunea fiscală – doar 1/3 din veniturile totale se contabilizează. Cu toate acestea, Autoritatea Publică, nu se grăbea să satisfacă solicitările legitime ale transportatorilor.

La începutul anului 2014, transportul public de călători se efectua de 260 de troleibuze, care deserveau 24 de rute, 70 de autobuze (32 rute) și 1.750 de microbuze (67 de rute). Pe piață mai operează și 5.500 de taximetriști și cele aproape de 200 de mii de autoturisme particulare. Fluxul mediu zilnic în transportul municipal depășește 1 milion de călători, din care 60% revine microbuzelor, iar vreo 35% - autobuzelor și troleibuzelor.

Reforma în transport: declarații și realități

Prima Strategie de dezvoltare a transportului public a fost aprobată de CMC în 2006. Una din prioritățile strategiei a fost dezvoltarea transportului electric. Microbuzelor le revenea rolul de transport auxiliar, legătura suburbiilor și a zonelor periferice ale urbei cu arterele principale ale capitalei, precum și acoperirea nevoilor de transport pe străzile unde troleibuzele nu au acces. Noul concept de organizare a transportului public a fost inclus în PUG, aprobat în unanimitate de CMC în 2007. Însă nici guvernarea precedentă, nici cea actuală nu s-au oboist să pună în aplicare prevederile strategiei. La început, Președintele (de atunci) Voronin a dispus procurarea a 20 de autobuze MAN. Ulterior, după mai multe scandaluri și trucuri cu licitațiile, au fost procurate 100 de troleibuze din Belarus, pe banii împrumutați de la BERD. De asemenea, la inițiativa primarului general, RTEC a lansat producția de troleibuze noi. Mai mult, edilul capitalei a făcut promisiuni tari, precum că această producție va acoperi necesarul de troleibuze din toată țara și chiar vom face export de troleibuze în Europa!

Însă promisiunile primarului visător nu au putut fi realizate. Costul celor câtorva troleibuze, completate la 95% din componentele importate din capitala belarusă, s-a dovedit a fi mai mare decât, dacă acestea erau asamblate în țara lor de origine.

Înnoirea parcului de troleibuze și autobuze nu a fost complementată și cu îmbunătățirea managementului întreprinderilor.

Menținerea tarifelor populiste a condus la falimentarea financiară a operatorilor municipali de transport. Astfel, o unitate de transport municipal emisă la linie de PUA costă caznaua orașului peste un milion de lei!

Recent, partenerii internaționali de dezvoltare au mai finanțat o nouă strategie de dezvoltare a transportului cu câteva sute de mii de euro. Proiectul Strategiei prevede prioritizarea transportului electric, precum și, ținând cont de specificul rețelei stradale, completarea rutelor urbane cu autobuze de tip vagon. Pentru acoperirea cererii călătorilor, parcul de troleibuze trebuia fi completat cu peste 100 de unități, iar cel de autobuze cu cel puțin 150 de mijloace de transport.

De aproape doi ani, acest document se prăfuieste pe rafturile din biroul șefului direcție de transport al capitalei. Deși noile „idei reformatoare” fac trimitere la proiectul strategiei, aceasta nici nu a fost supusă discuției publice și aprobării obligatorii în CMC.

Impactul reformei graduale

Realizarea „reformei graduale” va avea consecințe distrugătoare pentru sistemul de transport public al capitalei. Până la sfârșitul anului, peste 1000 de persoane vor pierde locurile de muncă, iar familiile lor, adică peste 3000 de chișinăuieni, vor fi lipsite de o sursă minimă de existență. Tot în această perioadă, în capitală va fi un haos – nu se va ști cum circulă transportul public, oamenii vor întârzia la serviciu, iar copiii - la școală. De asemenea, din cauza zgomotului insuportabil din noile troleibuze vechi, dotate cu motoare sovietice, mai mulți chișinăuieni vor avea nevoie de îngrijiri medicale. Bugetul primăriei va fi golit cu cel puțin 50 de milioane de lei, pe lângă cele 250 de milioane de lei planificate pentru acordarea subvențiilor. În schimb, piața neagră va crește – pe lângă cele 70 de milioane de lei, se vor mai vărsa încă peste 100 de milioane lei, fără a fi impozitate.

Așa - numita reforma graduală are drept scop reîmpărțirea pieței transportului public și întărirea controlului unor persoane asupra unor fluxuri financiare importante. De la realizarea reformei nu se va îmbunătăți calitatea serviciilor de transport, iar prețul plătit de chișinăuieni pentru aceste servicii va crește.

Probleme majore în transportul public din capitală

Managementul defectuos al transportului urban. Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicație a CMC este responsabilă de organizarea transportului de pasageri. Transporturile autorizate de călători sunt prestate în bază planurilor-comandă, elaborate din propunerile prezentate de către transportatorii municipali, iar în cazul transportului cu microbuze în funcție de numărul de unități de transport autorizate pe rutele respective. Întreprinderile municipale de transport activează fără contract (doar RTEC din 2012 are contract la insistența BERD) în baza planurilor-comandă. Angajarea transportatorilor cu microbuze are loc haotic, fără sau prin imitarea concursurilor, avându-se în vedere mai mult criterii politice și interese de grup, decât parametri tehnici și indicatori de performanță. Sistemul existent de colectare a încasărilor este primitiv, netransparent și incomod pentru călători. Calitatea deservirii călătorilor este la nivel scăzut, în special în cadrul microbuzelor, au loc încălcări ale regulamentului de circulație, nerespectarea clauzelor contractuale și chiar accidente grave. Gestionarea eficientă a sistemului de transport mai este afectată de: (a) capacitatea instituțională slabă în special a resurselor umane din administrația municipală, (b) rețeaua de rute inadecvată satisfacerii cererii existente de transport cu costuri minime, (c) dezvoltarea exagerată a transportului cu microbuze față de transportul de masă, (d) sistemul ineficient de dirijare a traficului.

Nivelul subdezvoltat al operatorilor. Transportul public de călători se efectuează de două companii municipale - de troleibuze și autobuze, 18 de operatori cu peste 1700 de microbuze, și câteva mii de taximetre autorizate. Situația financiară a operatorilor de transport s-a agravat în continuu ca urmare a majorării prețurilor la carburanți, piese de schimb și neajustării adecvate a tarifelor. Regulamentul de stabilire și aprobare a tarifelor nu este transparent și nu se respectă. Alte probleme legate de operarea serviciilor de transport sunt: (a) lipsa unui mediu de afaceri cu o competiție onestă, transparentă și corectă, (b) vârsta înaintată a parcului și dotarea proastă a operatorilor de transport, (c) neîncrederea operatorilor în respectarea de către autorități a obligațiilor asumate prin acte regulatorii și contracte, și (d) numărul mic al operatorilor de transport și structura neoptimală a modurilor de transport.

Starea deteriorată a rețelei și a infrastructurii stradale. Rețeaua stradală s-a format pe schema radială, conform căreia centrul se

leagă de periferii prin câteva magistrale, iar legătura între masivele vecine au rămas nedezvoltate. Ca urmare a creșterii considerabile a automobilizării, traficul s-a mărit considerabil. Alte cauze, care conduc la acutizarea acestei probleme sunt: (a) utilizarea ineficientă a rețelei stradale existente în procesul planificării rutelor, (b) amplasarea voluntaristă a construcțiilor, fără a ține cont de capacitatea căilor de acces și eventualele probleme de circulație, (c) lipsa locurilor de parcare, numărul mic de pasaje pentru autotransport, staționarea și parcare a autovehiculelor în locuri ne permise, (d) starea proastă a trotuarelor ce asigură accesul la străzi și stațiile din transportul public, blocarea trotuarelor cu diferite construcții și autovehicule și (e) iluminatul insuficient al căilor de acces la rutele transportului public și la stații, asigurarea nesatisfăcătoare a accesului fizic la transportul public.

Cinci pași de reforma

1. **Crearea Autorității de transport public** responsabilă de organizarea transportului public în municipiul Chisinau. În mod ideal ATP trebuie creată ca întreprindere municipală fondată de toate APL din municipiu, în care administrația capitalei va avea 50%. Responsabilitățile ATP ar fi, dar nu se vor limita la: planificarea traficului, stabilirea rețelei de rute, contractarea serviciilor de transport, stabilirea tarifelor și vânzarea tichetelor ș.a.
2. **Fuziunea PUA cu RTEC** și crearea Regiei Transport Urban Chisinau (RTUC) ca întreprindere municipală responsabilă de prestarea serviciilor de transport. RTUC va avea prioritate în contractarea serviciilor de la ATP. Fuziunea se va desfășura odată cu întărirea și îmbunătățirea capacității manageriale a întreprinderii. Mijloacele fixe neafere procesului tehnologic și neutilizabile vor fi vândute, iar bani încasați vor fi îndreptați spre investiții în parcul de autobuze și troleibuze.
3. **Realizarea unui studiu al fluxului de călători** și a unei scheme optime de rute. Studiul va permite planificarea traficului, determinarea schemei de rute, amplasarea stațiilor de așteptare, planificarea necesităților de transport și stabilirea graficului optim.
4. **Dezvoltarea pieței serviciilor de transport.** Se va trece la un nou model de organizare a transportului public, care ar permite introducerea competiției în prestarea serviciilor de transport,

integrarea operatorilor de transport municipali și privați existenți într-un sistem unic, sporirea calității serviciilor, stimularea și protecția investițiilor în domeniu. Pe scurt, acest model presupune contractarea RTUB și a operatorilor de transport pe bază de competiție având în vedere criteriul costului minim pentru volumul de vehicule-kilometri cu respectarea parametrilor tehnici, de calitate și performanță. Pentru aceasta se va implementa un mecanism de achitarea a serviciilor de transport, care prevede trecerea de la contractele pe cost net la contractele pe cost brut. În cazul contractului pe bază de cost brut obligațiile operatorilor de transport sunt exprimate prin indicatori cantitativi și calitativi și constituie baza plății serviciului efectuat calculat pentru volumul de vehicule-kilometri. Mai popular spus - autoritatea de transport public achită operatorului costurile reale de exploatare. Acest sistem presupune și introducerea unui sistem unic tichetare.

5. **Dezvoltarea infrastructurii și atragerea tehnologiilor moderne în transport.** Organizarea eficientă a transportului public necesită și dezvoltarea adecvată a rețelei stradale. Dintre principalele măsuri ar fi: (a) reducerea intensității circulației pe cele mai solicitate magistrale prin redistribuirea fluxurilor pe rețea, (b) implementarea regimurilor speciale de circulație, (c) organizarea parcajelor gratuite și cu plată pe străzile de interes local, precum și a parcajelor cu multe niveluri în fiecare sector (studiile arată că anual primăria ar câștiga de la parcaje peste 100 de milioane de lei (!), (d) interzicerea staționărilor provizorii pe magistrale, construcția de “buzunare” pentru oprirea transportului public, aplicarea metodelor moderne de reglare a circulației de tipul “unda verde”. Totodată, primăria trebuie să renunțe la practica aberantă de a reproduce troleibuze beloruse de calitate mai proastă și la preț mai mare decât la producător. În schimb trebuie dezvoltat un parteneriat cu UTM în vederea inovării unui transport public ecologic bazat pe tehnologii moderne de utilizare a energiei regenerabile.

Reformele nu se fac în grabă. Ele trebuie bine pregătite. Propunerile de mai sus nu sunt nici noi, nici costisitoare. Modele similare funcționează în Liepaja (Letonia), sau Katowice și Wroslaw (Polonia), ultimele două,

fiind orașe similare ca și Chișinăul. Trebuie doar de dat dovadă de responsabilitate și profesionalism.

Bibliografie:

1. Colectiv de autori: Amariei Valentin, Roșcovan Mihai, Managementul transportului public urban în municipiul Chișinău, Chișinău: Reclama, 2006
2. Colectiv de autori. Strategia de Transport a Municipiului Chișinău. EBRD Proiectul de Transport Public din Chișinău, Decembrie 2013