

ROLUL TRANSPORTULUI URBAN ÎN ASIGURAREA DEZVOLTĂRII MUNICIPIULUI CHIȘINĂU.

Autori: Victor CEBAN, Conf.univ, dr șt. teh.
Vasile MAMALIGA, Conf.univ, dr șt. ec.
Mihail SCUTARI, Masterand

Universitatea Tehnică a Moldovei.

***Abstract:** În prezent, transportul public de pasageri reprezintă una din ramurile cele mai importante din gospodăria municipală. Statul abordează transportul rutier de persoane ca fiind de importanță socială deosebită. La orice etapă de dezvoltare a orașelor, unul dintre obiectivele prioritare fiind crearea unui sistem de transport public de pasageri sigur, accesibil, economic, fiabil și ecologic. Reformarea sistemului de transport public necesită nu doar reglementări legislative privind funcționarea întreprinderilor de transport, dar și argumentarea metodelor, instrumentelor și resurselor de optimizare organizațională a activității lui.*

***Cuvinte cheie:** transport, dezvoltare, complex, probleme, societate, economie.*

Un mecanism amplu care asigură în primul rând dinamicitate și dezvoltare este complexul de transport urban. Ca urmare, toate problemele și deciziile privind perfecționarea și reorganizarea acestuia pot fi examinate numai prin prisma unei abordări sistemice, iar aplicarea în practică trebuie efectuată doar în complex. Problemele prioritare ale transportului urban din mun. Chișinău sunt direct sau indirect legate de eficientizarea utilizării resurselor energetice. Procesele de transformare radicală a sferelor economice și sociale, formarea piețelor de produse și servicii, începutul integrării țării în sistemul economic mondial sunt de neimaginat fără crearea unui sistem de transport fiabil funcțional, economic, sigur și ecologic, orientat spre satisfacerea intereselor cetățeanului, antreprenorului, pieței și a societății în ansamblu.

La momentul dat sistemul de transport al Republicii Moldova lasă de dorit. Dat fiind faptul că nivelul dezvoltării socio-economic al republicii impune supunerea sistemului de transport unor transformări continui și efectuarea infuziilor de investiții capitale atât în dezvoltarea și diversificarea infrastructurii, sistemelor informaționale și tehnologice, modernizarea materialului rulant cât și consolidarea instituțională. În ultima perioadă de timp tot mai stridentă a devenit problema privind liberalizarea politicii tarifare ca rezultat al creșterii prețurilor resurselor energetice, creșterea numărului operatorilor de transport privați, care activează sub formă de întreprinderi mici și mijlocii, precum și alți factori au cauzat formarea și dezvoltarea pieței actuale a serviciilor de transport. [1]

În prezent, transportul public de pasageri reprezintă una din ramurile cele mai importante din gospodăria municipală. Statul abordează transportul rutier de persoane ca fiind de importanță socială deosebită. La orice etapă de dezvoltare a orașelor, unul dintre obiectivele prioritare fiind crearea unui sistem de transport public de pasageri sigur, accesibil, economic, fiabil și ecologic. Reformarea sistemului de transport public necesită nu doar reglementări legislative privind funcționarea întreprinderilor de transport, dar și argumentarea metodelor, instrumentelor și resurselor de optimizare organizațională a activității lui.

Dat fiind faptul că transporturile rutiere au un rol impotant în economia oricărui oraș se datorează faptului că gama serviciilor prestate au un impact social asupra populației, fapt ce dictează necesitatea aplicării unui set de măsuri eficiente, echilibrate și armonioase în acest domeniu. Scopul principal constă nu doar în trasarea unor direcții/obiective prioritare privind atragerea investițiilor în vederea dezvoltării complexului de transport rutier în regim urban, în elaborarea unui set de măsuri privind reducerea cheltuielilor de exploatare a parcului rulant, dar și oferirea unor soluții ce țin de optimizarea activității transportului public, ca rezultat obținându-se îmbunătățirea calității serviciilor prestate populației.

MOBILITATEA POPULAȚIEI.

Transportul este un domeniu cu o funcție economico-socială foarte importantă, care constă în realizarea deplasărilor bunurilor și persoanelor în spațiu și timp, având ca obiectiv prioritar satisfacerea necesităților materiale și spirituale ale societății. Analiza dinamică a populației mun. Chișinău (vezi fig. 1) denotă faptul că pe parcursul ultimilor ani numărul populației fiind stabil, atingând nivelul cca 794,8 mii

locuitori.

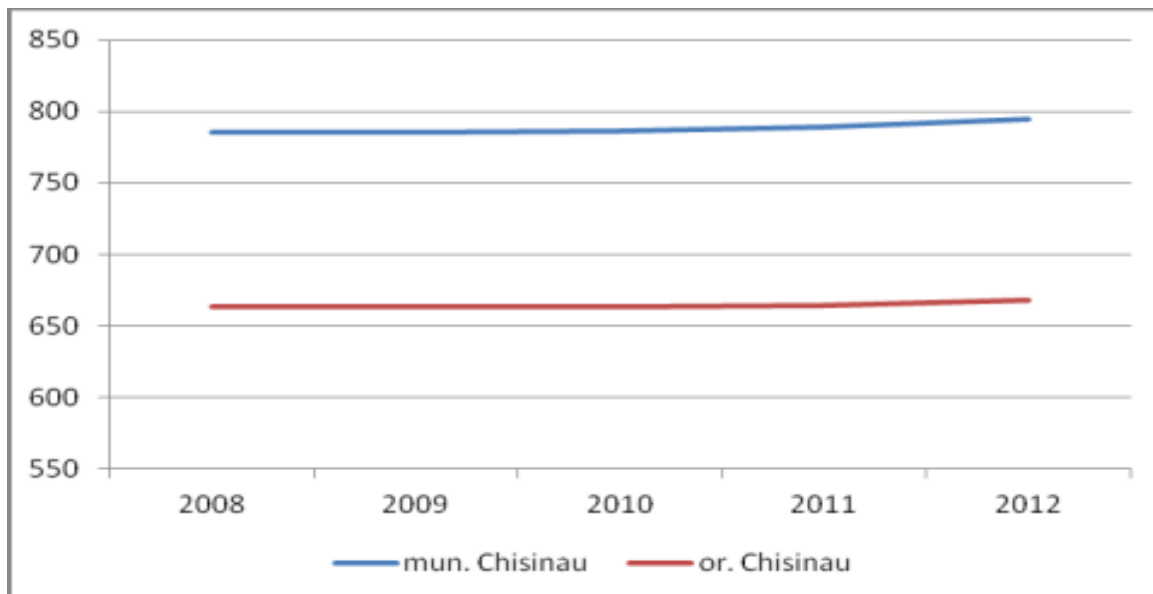


Figura 1. Dinamică a populației mun. Chișinău, mii pers. [1]

De asemenea, analiza pieței serviciilor de transport evidențiază creșterea considerabilă a călătoriilor cu autovehicule private. Conform datelor prezentate de către Agenția Națională Transport Auto (în continuare ANTA) în anul 2009 numărul de autovehicule care au fost supuse testării tehnice este cca. 192 mii unități, inclusiv cca. 140 mii unități sunt autoturisme. De aici rezultă că practic o pătrime din populația mun. Chișinău activ călătorește cu transportul personal.

Conform rapoartelor statistice în creștere sunt și deplasări cu taxi. În acest context, putem menționa că transportul personal (autoturismele) și-a majorat ponderea pe piața serviciilor de transport din mun. Chișinău în detrimentul transportului public, iar intensă utilizare a acestuia, a rezultat un trafic dificil, generator de stres, limitarea spațiului de parcare și mișcare, creșterea poluării etc.

Evident că tendința dată nu poate fi numită sănătoasă. Politica promovată de către țările europene în domeniul transportului urban este orientată anume spre crearea condițiilor atractive și avantajoase pentru populație în cazul în care aceasta va pleda în vederea utilizării transportului în comun și nu a celui privat.

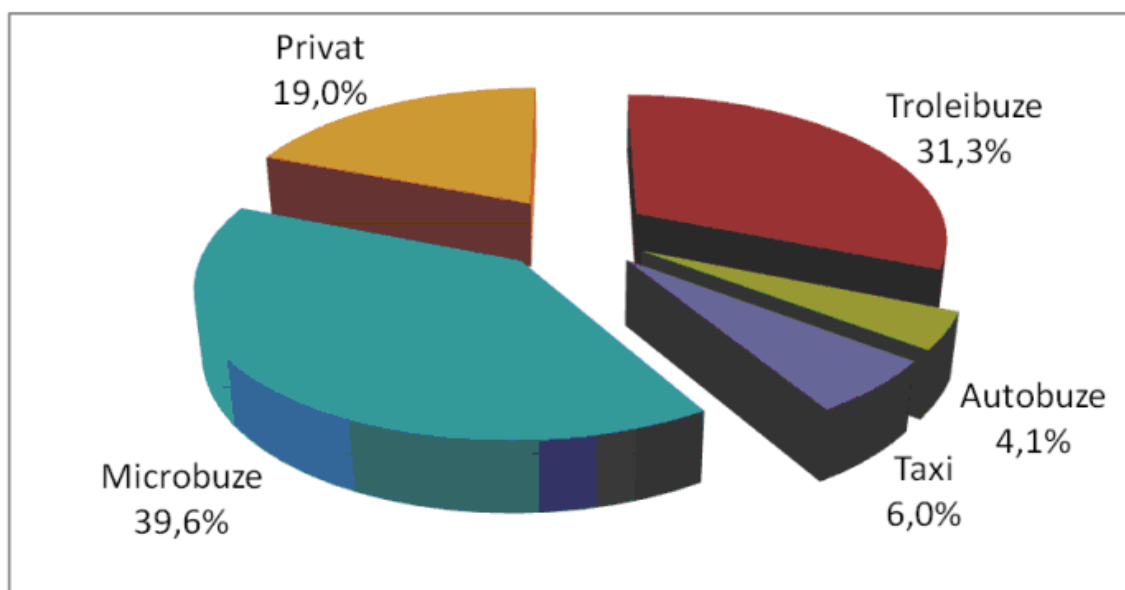


Figura 2. Analiza pieței serviciilor de transport rutiere de persoane în mun. Chișinău [1]

Experiența mondială demonstrează că asemenea probleme privesc funcționarea complexului de transport urban cum ar fi:

- Asigurarea dreptului omului la mobilitatea și sprijinire grupelor social vulnerabile ale societății;

- Descărcarea centrului orașului de transport privat;
- Ecologice și altele, prioritar pot fi rezolvate prin intermediul transportului public urban.

În ultimii ani suntem martorii oculari a creșterii mobilității generale a populației din următoarele considerente:

- creșterea teritoriului municipiului;
- creșterea distanței medii a unei călătorii;
- creșterea populației municipiului;
- creșterea numărului de mijloace de transport auto proprii.

Mobilitatea populației cu transportul public urban $M_{pop_{tr}}$ reprezintă numărul de călătorii realizate de o persoană pe parcursul a unui an calendaristic și se determină conform relației:

$$M_{pop_{tr}} = \frac{Q}{N_{pop}} \quad (1)$$

unde:

Q – este numărul de pasageri transportați pe parcursul anului examinat, în mii pas.;

N_{pop} – numărul populației urbane, mii pers.

Conform calculelor, bazate pe datele statistice, pe parcursul ultimilor ani mobilitatea populației mun. Chișinău realizată prin intermediul transportului urban se poziționează în diapazonul 430 – 460 de călătorii. În baza actelor normative și estimărilor experților mobilitatea populației în astfel de orașe se apreciază la nivel de 600 călătorii pe an în raport la un pasager. Analizând volumul de pasageri transportați (vezi fig. 3) se poate constata că mobilitatea populației realizată în transportul municipal public este în scădere.

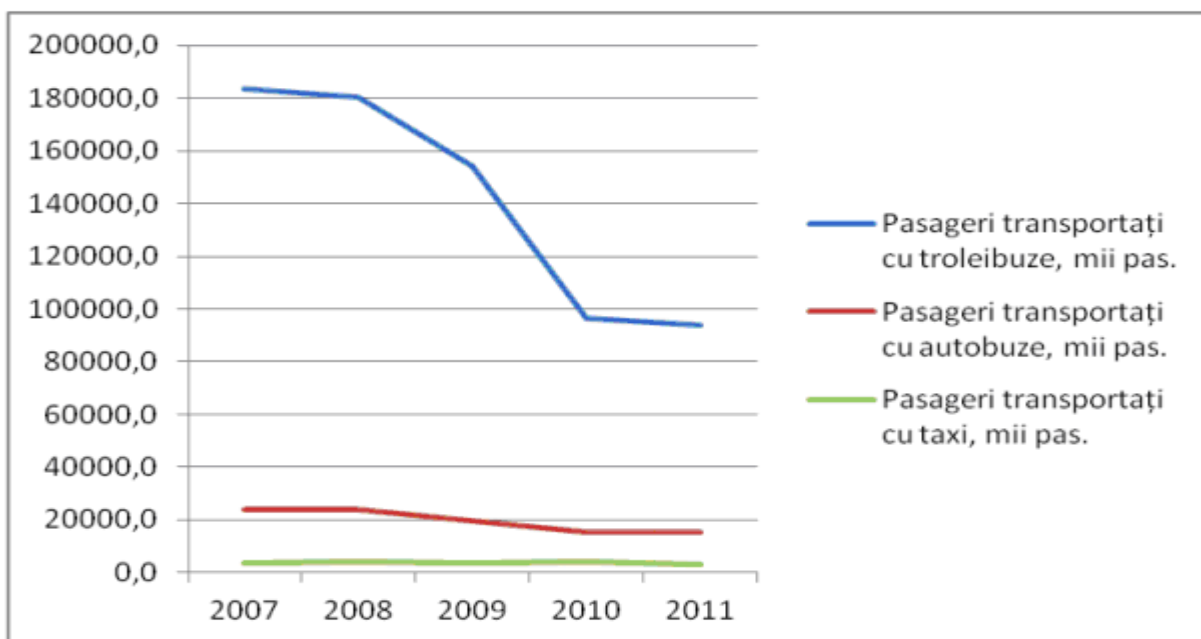


Figura 3. Dinamica volumului de pasageri transportați de transportul public urban .[1]

Totuși o bună parte din transporturile urbane de călători din mun. Chișinău rămâne destul de mare. De exemplu, în anul 2008:

- troleibuzele au transportat 182,8 mln. călători, inclusiv: (i) contra plată – 127,0 mln., sau 69,% și (ii) gratuit – 55,8 mln., sau 30,5%;
- autobuzele au transportat 23,8 mln. călători, inclusiv: (i) contra plată - 18,2 mln., sau 76,5% și (ii) gratuit – 5,6 mln., sau 23,5%;
- microbuzele în această perioadă au transportat cca. 178,0 mln. călători.

Deci, în perioada dată de către troleibuze, autobuze și microbuze au fost transportați în total 384,6 mln. călători, sau cca. 1,05 mln. de călători în mediu pe zi. De regulă $\frac{3}{4}$ din volumul total de călătorii sunt

efectuate cu deplasări legate de serviciu și studii. [2] De regulă, călătoriile pe o distanță de până la 500 m de regulă sunt efectuate pe jos, dar acele după 2 km prioritar cu transport. De regulă, distanța unei călătorii în regim urban variază 1 - 5 km.

Calculul distanței medii de deplasare poate fi apreciat în linii mari după relația lui Zilbertali. Conform relației date, rezultatele arată că, lungimea medie a unei călătorii a locuitorilor mun. Chișinău constituie cca. 4,8 km. Aceiași indici obținem și la o călătorie cu microbuzul. Urmează de accentuat faptul că conform rapoartelor statistice în cazul Î.M. "REGIA TRANSPORT ELECTRIC" cursa medie a unei călătorii realizate cu troleibuzul este acceptată la nivel de lmed tr.= 3,14 km, iar în cazul Î.M. "PARCUL URBAN de AUTOBUSE" lungimea medie a unei călătorii cu autobuzul este lmed au.= 7,3 km. În același timp conform funcției lui Erbang cu privire la repartizarea densității călătoriilor pe rutele urbane sunt cel mai des realizate anume deplasările la o distanță de 2 - 3 km.

Faptul dat accentuează rolul social înalt al transportului public și anume cu troleibuze. Pentru ca activitățile sociale, economice și culturale să se desfășoare eficient, iar calitatea mediului să nu se înrăutățească, este necesar de îmbunătățit calitatea serviciilor prestate de către operatorii de transport în regim urban.

Bibliografie

1. Victor Ceban , *Eficiența energetică a transportului rutier de persoane în regim urban din mun. Chișinău.*
2. www.statistica.md
3. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 48/7 din 15.06.2006 „Cu privire la aprobarea strategiei de dezvoltare a transportului public urban în municipiul Chișinău”.