



S.C. INSTITUTUL DE CERCETĂRI ÎN TRANSPORTURI - INCERTRANS S.A.



incertrans

Str. Calea Griviței Nr. 391-393, Sector 1, București, Romania

Capital Social: 3.297.325 RON

Nr. Registrul Comerțului: J40/17093/1993 – Cod Înregistrare Fiscală: RO4282451

Cont: RO58 RNCB 0072 0488 7146 0001, BCR Sucursala Sector 1



Tel.: +40 (21) 316.23.37; Fax: +40 (21) 316.13.70; E-mail: incertrans@incertrans.ro; Web: <http://www.incertrans.ro>

STUDIUL DE OPORTUNITATE A DELEGĂRII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE ÎN MUNICIPIUL TÂRGU-MUREȘ



Vol.3 – Studiul de oportunitate a delegării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Tg. Mureș

BENEFICIAR: MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ
CONTRACT: nr. 239/2014 (14027/2014)

IUNIE 2015



S.C. INSTITUTUL DE CERCETĂRI ÎN TRANSPORTURI - INCERTRANS S.A.



Str. Calea Griviței Nr. 391-393, Sector 1, București, Romania

Capital Social: 3.297.325 RON

Nr. Registrul Comerțului: J40/17093/1993 – Cod Înregistrare Fiscală: RO4282451

Cont: RO58 RNCB 0072 0488 7146 0001, BCR Sucursala Sector 1



Tel.: +40 (21) 316.23.37; Fax: +40 (21) 316.13.70; E-mail: incertrans@incertrans.ro; Web: <http://www.incertrans.ro>

CONTRACT: nr. 239/2014 (14027/2014) - „Studiul de oportunitate a delegării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Târgu-Mureș”
BENEFICIAR: Municipiul Târgu Mureș

FOAIE DE SEMNĂTURI

ELABORATOR: SC Institutul de Cercetări în Transporturi - INCERTRANS SA

SC INCERTRANS SA

DIRECTOR GENERAL:

ing. George Daniel COSTACHE

DIRECTOR TEHNIC CDI:

ing. Gheorghe DINU

RESPONSABIL CONTRACT:

ing. Luigino SZECSY



CUPRINS

Cap. III.1 Legislația aplicabilă	4
Cap. III.2 Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată.....	13
Cap. III.3 Situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent.....	17
III.3.1 Starea tehnică actuală a sistemului	17
III.3.2 Situația economico-financiară pe anii 2012, 2013 și 2014	27
III.3.3 Concluzii privind situația economico-financiară.....	36
III.3.4 Concluzii privind situația vânzărilor de bilete și abonamente.....	42
III.3.5 Indicatori statistici de performanță aferenți sistemului de transport public.....	45
Cap. III.4 Investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului	48
III.4.1 Situația realizării investițiilor propuse.....	48
III.4.2 Investiții necesare și propuneri de măsuri de optimizare a transportului public local în Mun. Tg. Mureș	50
Cap. III.5 Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii .	56
Cap. III.6 Nivelul minim al redevenței	58
Cap. III.7 Durata estimată a contractului de delegare	59



III.STUDIUL DE OPORTUNITATE A DELEGĂRII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE

Cap. III.1 Legislația aplicabilă

Elaborarea studiului de oportunitate în vederea delegării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Tg Mureș se efectuează în baza următoarelor documente legislative:

- Legea 92/2007, legea serviciilor de transport public local
- Legea 51/2006, legea serviciilor comunitare de utilități publice
- Ordinul 263/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii
- OUG 109/2005 privind transporturile rutiere cu modificările și completările ulterioare (OUG 74/2008, OUG 110/2008)
- Ordinul 263/2007 al ANRSC pentru aprobarea Regulamentului –cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local
- Regulamentul 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23.10.2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călătorie
- Alte reglementări naționale și ale UE în vigoare în domeniul transporturilor rutiere
- Acorduri și Convenții internaționale la care România este parte
- OUG 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de delegare de lucrări publice și a contractelor de delegare de servicii
- OG 27/2011 privind transporturile rutiere



Obiectul și scopul studiului

Obiectul prezentei documentații îl constituie ***elaborarea studiului de oportunitate în vederea delegării gestiunii transportului public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Tg. Mureș.***

S.C.Transport Local S.A. este operatorul de transport public local de persoane aflat în subordinea Consiliului Local Tg. Mureș, prestator de servicii publice de interes local autorizat pe acest profil.

Obiectivul studiului este delegarea gestiunii serviciilor de transport public local de persoane, precum și încredințarea spre administrare a bunurilor aparținând patrimoniului public din infrastructura aferentă, unui operator de transport autorizat, care dispune de experiența necesară în vederea continuării și dezvoltării activității în condiții de eficiență managerială și financiară și de competitivitate pe piața acestor servicii precum și capacitatea tehnică și profesională necesară.

Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile administrației publice locale transferă unui operator de prestări servicii de utilități publice, toate sarcinile și responsabilitățile privind prestarea de servicii specifice, precum și administrarea și exploatarea infrastructurii tehnico- edilitare pe baza unui contract de delegare a gestiunii.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de servicii de utilități publice, care pot fi:

- societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;
- societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate



subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;

- societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;
- compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică.

Scopul studiului este concesionarea activității de transport public local de persoane din Municipiul Tg. Mureș, Societății Comerciale Transport Local S.A. în baza legislației mai sus prezentate.

Prezentul studiu fundamentează **necesitatea și oportunitatea concesionării transportului public** local de persoane în Municipiul Tg. Mureș și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Prin realizarea acestui obiectiv, Consiliul Local al Municipiului Tg. Mureș, reprezentantul autorității administrației publice locale al Municipiului Tg. Mureș, urmărește prin strategiile pe care le va adopta:



- dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială a localității precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ- teritorială a localității, pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- eficientizarea activității S.C. Transport Local S.A. Tg. Mureș, operatorul de transport public local de persoane autorizat în Municipiul Tg. Mureș, cel mai important prestator de servicii publice de transport de persoane din Municipiul Tg. Mureș, deținător al tuturor licențelor de transport și de execuție pentru autovehicule, obligatorii în acest domeniu de activitate;
- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Potrivit prevederilor Legii 92/2007 art.17-alin.1.lit.h, consiliile locale și județene au următoarele atribuții: "concesionarea precum și încheierea contractelor de atribuire a gestiunii serviciului de



transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico- edilitare aferente din proprietatea publică sau privată a localităților“.

Potrivit prevederilor *Legii 92/2007, art.21*:

“1) Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată;
- c) alte modalități stabilite prin prezenta lege.

2) Alegerea modalității de atribuire a serviciilor de transport public local se face, în condițiile prezentei legi, precum și ale *Legii nr. 51/2006*, prin hotărâre adoptată de consiliile locale, de consiliile județene sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz.

5) Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

6) Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport menționate la alin. (5) se face prin gestiune delegată, încheindu-se un contract de concesiune, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.”

Conform Legii nr. 51/2006, art.8., alin.2, lit.d, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile administrației publice locale adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice și darea în administrare sau, după caz, concesiunea bunurilor proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componența sistemelor de utilități publice.

În conformitate cu prevederile *Legii nr.51/2006, art.25*



“1) Bunurile proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componența sistemelor de utilități publice, utilizate pentru furnizarea/prestarea serviciilor, pot fi:

a) date în administrare și exploatare operatorilor, în baza hotărârii de dare în administrare - în cazul gestiunii directe;

b) concesionate operatorilor în condițiile legii, în baza hotărârii de atribuire și a contractului de delegare a gestiunii serviciului - în cazul gestiunii delegate.

2) În cazul gestiunii delegate, concesionarea bunurilor proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componența sistemelor de utilități publice, utilizate pentru furnizarea/prestarea serviciilor și/sau activităților care fac obiectul delegării gestiunii, este parte intrinsecă a contractelor de delegare a gestiunii; aceste bunuri se transmit operatorilor/operatorilor regionali spre administrare și exploatare pe perioada delegării gestiunii, prin una dintre modalitățile prevăzute la art. 30 din prezenta lege, odată cu gestiunea propriu-zisă a serviciilor și/sau a activităților delegate, în baza contractului de delegare a gestiunii.”

Principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale în domeniul serviciului de transport public local potrivit prevederilor *Legii 92/2007 a serviciilor de transport public local, art.1-alin.6.* sunt:

a) înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru transportul public local, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale de transport;

b) asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public local, în condițiile în care acestea aparțin domeniului public sau privat al autorităților administrației publice locale;

c) asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;

d) informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;

e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;

f) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;



g) asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de mărfuri existente;

h) atribuirea serviciilor de transport public local operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați, în funcție de nivelul efortului investițional al acestora realizat în mijloacele de transport și în infrastructura de transport.

Având în vedere că:

- operatorul de transport public local a fost înființat de autoritatea publică locală prin HCL 11/31.03.1995;

- operatorul de transport în prezent administrează activitatea de transport al unității administrativ-teritoriale și infrastructura aferentă pe bază de concesiune directă conform HCL 123/31.05.2001;

- autoritatea publică locală este acționar unic al S.C. Transport Local S.A.,

- potrivit prevederilor Legii 92/2007, art.27-alin.1.

*“În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), **delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.**”*

- respectiv art. 30 alin. (2) lit. a) prevede: **“societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale** sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;”

în cazul de față, **adecvat scopului urmărit** și în conformitate cu prevederile legale, între autoritatea administrației publice locale și operatorul de transport public local se propune ca administrarea să se realizeze prin **contract de gestiune delegată.**



Gestiunea delegată

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesionare a serviciului de transport public local prin care autoritățile administrației publice locale transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Consiliul Local adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de transportului public local de persoane și darea în administrare sau, după caz, concesionarea bunurilor proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componența sistemelor de utilități publice, precum și pentru stabilirea programelor de reabilitare, extindere și modernizare a infrastructurii rutiere, în condițiile legii, în vederea eficientizării transportului public local de persoane.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane se încheie între autoritatea publică locală (delegatar) și operatorul de transport autorizat (delegat) conform Legii 92/2007.

Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care una sau mai multe unități administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, în calitate de delegatar, atribuie, pe o perioadă determinată, unui operator licențiat, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta un serviciu de utilități publice sau, după caz, activități din componența aceluși serviciu, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului / activităților furnizate / prestate, în schimbul unei redevențe, după caz.



De asemenea, în conformitate cu Legea 92/2007, art 34 (1), lit. a), b) și c), în vederea realizării obiectivelor și sarcinilor ce le revin, operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați trebuie să asigure: dotarea și asigurarea operațiilor de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii; respectarea capacităților de transport și a programelor de transport impuse prin contractul de atribuire a gestiunii; menținerea stării tehnice corespunzătoare a vehiculelor, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei.

Operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați care efectuează transport public local au următoarele obligații, conform legii 92/2007, art. 34 (2), lit. a) și b):

- a) dotarea și asigurarea operațiilor de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii;
- b) respectarea capacităților de transport și a programelor de transport impuse prin contractul de atribuire a gestiunii.

Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze.

Inițiatorul delegării gestiunii este Consiliul Local Tg. Mureș, în calitate de acționar unic al S.C. Transport Local S.A.

S.C. Transport Local S.A. este o unitate specializată în domeniul transporturilor de persoane, operator de transport public local autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, care prestează servicii publice, cu o largă experiență în domeniul său de activitate.



Activitatea de transport prestată de S.C. Transport Local S.A. este o activitate relevantă în sectorul de utilitate publică, întrucât aceasta efectuează serviciu de transport public local de persoane prin curse pe raza teritorial-administrativă a localității, pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local.

Cap. III.2 Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată

S.C. Transport Local S.A. funcționează ca și societate pe acțiuni, sub autoritatea Consiliului Municipal în baza Ordonanței Guvernului nr. 69/1994 privind unele măsuri pentru reorganizarea regiilor autonome de interes local, republicată în temeiul art. 2 din legea nr. 135/1995, Hotărârea nr. 11 din 31.03.1995 al Consiliului Municipal Tg. Mureș. Societatea este înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului Mureș sub numărul J26/828/1995 și la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Mureș având cod de înregistrare fiscală RO1219301.

Principalele activități care fac obiectul de activitate al societății sunt reprezentate de:

- prestări servicii de transport persoane pe raza municipiului Tg. Mureș, pe raza localităților limitrofe municipiului Tg. Mureș din cadrul Asocierii;
- prestări servicii de transport persoane pe raza orașului Sovata precum și a localităților aparținând administrativ-teritorial orașului Sovata;
- prestări servicii de transport persoane prin curse speciale;
- prestări și reparații auto;
- prestări servicii de reclamă și publicitate;
- prestări servicii de închirieri, redevențe și locații de gestiune.

În vederea redresării situației economico-financiare și pentru extinderea sferei teritoriale ale activității principale, respectiv desfășurarea eficientă a activității de transport persoane, S.C. Transport Local S.A. și S.C. Siletina Impex S.R.L. au încheiat un contract de asociere în



participațiune, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Municipal Târgu-Mureș nr. 123 din 31 mai 2001. Obiectul principal de activitate al acestei asocieri constă în organizarea și efectuarea, cu mijloace de transport proprii sau închiriate, a activității de transport public de persoane, vânzare de carburanți, prestări servicii de reparații, spălătorie auto. Veniturile și cheltuielile asociației se împart în proporție de 60% către S.C. Transport local S.A. și 40% către S.C. Siletina Impex S.R.L., situație benefică și rentabilă în ceea ce privește posibilitățile de redresare economico-financiară ale societății.

La data de 31.12.2014 capitalul social înregistrat este de 526.320 lei împărțit în 210.528 acțiuni nominative cu valoare nominală de 2,50 lei fiecare subscris și vărsat în întregime. Dreptul de proprietate asupra acțiunilor societății comerciale este deținut integral (100%) de către Consiliul Local Municipal Tg. Mureș.

S.C. Siletina Impex S.R.L. este o societate înființată în decembrie 1992 și are drept obiect de activitate desfășurarea de transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători.

Societatea este înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului Mureș sub numărul J26/2382/1992 și la Direcția Gerașă a Finanțelor Publice a județului Mureș având cod de înregistrare fiscală RO2532276.

La data de 31.12.2014 capitalul social înregistrat al societății este de 701.000 lei.

S.C. Tudor Trans S.R.L. este o societate înființată în ianuarie 1998 și are drept obiect de activitate desfășurarea de transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători.

Societatea este înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului Mureș sub numărul J26/2/1998 și la Direcția Gerașă a Finanțelor Publice a județului Mureș având cod de înregistrare fiscală RO10097599.

La data de 31.12.2014 capitalul social înregistrat al societății este de 320 lei.



Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul care trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr.. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se efectuează pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- transportul cu autobuze se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, „Autoritățile administrației publice locale au competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciului de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea,



administrarea și exploatarea bunurilor de proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”

Municipiul Tg. Mures, reședință a județului Mures, cu o suprafață de 6.696 ha și o populație de aproximativ 150.000 locuitori, este unul din municipiile mari ale țării, un important nod rutier și aerian, un centru puternic de polarizare a activității socio-economice la nivel regional.

Din punct de vedere administrativ-teritorial, municipiul Tg. Mures cuprinde orașul Tg. Mures și localitățile componente Mureseni și Remetea.

Municipiul Tg. Mures cuprinde următoarele cartiere: Unirii, Libertatii, Mureseni, Dambul Pietros, Budai Nagy Antal, Cornisa, 22 Decembrie, Centru, Azomures, Gradina Zoologica, Tudor, Valea Rece cu o suprafață de 3201,37 hectare. Referitor la caracterizarea zonelor se remarcă:

- zone dens populate, cum sunt cartierele noi de blocuri de locuințe: Tudor Vladimirescu, Dambul Pietros;
- zone slab populate, cum sunt: vechile cartiere ale orașului, localitățile componente;
- zone economice: platforma industrială de Vest, microzone industriale și comerciale;
 - institutii administrative, de învățământ, obiective socio-culturale;
 - parcuri, zone de recreere, alte obiective de interes cetățenesc;
- zone care sunt deservite, în diverse grade, de rețeaua de transport public de călători a municipiului.

Necesitatea realizării acestui proiect rezidă din dificultățile tot mai mari întâmpinate de autobuzele destinate transportului public de călători în tranzitarea arterelor rutiere ale orașului în opoziție cu identificarea unor variante de trasee optime, care să răspundă într-o măsură cât mai mare nevoilor utilizatorilor și să asigure un timp de călătorie rezonabil, o viteză de călătorie atractivă pentru călători, combinate cu accesibilitatea, din punct de vedere al costurilor de



achiziție, a biletelor de călătorie și eficiența economică a operatorilor care efectuează transportul public.

Aceste dificultăți își au originea atât în creșterea spectaculoasă a parcului auto rezident în municipiul Tg. Mures (respectiv în creșterea numărului de autovehicule aparținând persoanelor fizice și juridice), practic în imposibilitatea modificării corespunzătoare a tramei stradale existente, cât și în numeroasele proiecte în infrastructură aflate, în prezent, în diverse faze de derulare.

Transportul public local de călători se desfășoară, în cea mai mare parte, pe vechile trasee dinainte de 1989. Evoluția socio-economică a municipiului a impus însă o serie de transformări și în ceea ce privește transportul public de călători, unele trasee fiind modificate, iar altele fiind desființate. Totuși, aceste modificări nu au fost fundamentate de un studiu de specialitate, evoluția rețelei de transport public de călători făcându-se doar pe baza observațiilor operatorilor de transport, cererilor și solicitărilor cetățenilor.

Traseele actuale pe care se desfășoară transportul public de călători în Municipiul Tg. Mures sunt deservite de o asociere de trei operatori de transport: SC Siletina Impex SRL, SC Transport Local SA Tg. Mures și S.C. Tudor Trans S.R.L.

Cap. III.3 Situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent

III.3.1 Starea tehnică actuală a sistemului

Așa cum am menționat anterior, serviciul de transport public local de călători prin curse regulate pe raza Municipiului Tg. Mureș este realizat de Asocieria dintre S.C. Transport Local S.A., S.C. Siletina S.R.L. și S.C. Tudor Trans S.R.L.



Reteaua rutiera pe care se desfasoara activitatea de transport public din Mun. Tg. Mures are o lungime totala de 51,75 km.

Numarul total de statii amplasate pe reseaua de transport public este de 127. Lungimea totala a celor 24 de trasee de transport public urban este de 405,30 km.

Auditul rețelei de transport municipale

Analiza rețelei de trasee exploatate în prezent de Asocierea S.C. Transport Local S.A., S.C. Siletina S.R.L. și S.C. Tudor Trans S.R.L. arată că:

- partea de sud a orașului – noul cartier rezidential Primaverii – nu este deservită de nicio linie;
- centrul este suprasolicitat de linii;
- majoritatea liniilor se concentreaza pe bucla reprezentata de strazile Piata Trandafirilor, Piata Petofi Sandor, Piata Bernady Gyorgy, Mihai Viteazul, Gheorghe Marinescu, 22 Decembrie, Piata Republicii, Revolutiei;
- trama stradala este formata (cu exceptia arterelor pe care se desfasoara in prezent activitatea de transport public) din strazi inguste, cu multe sinuozitati, in mare parte impropriei circulatiei autobuzelor de mari dimensiuni, ceea ce conduce la o limitare a posibilitatilor de alegere a unor noi trasee.

Analiza critica a rețelei rutiere care constituie infrastructura pentru transportul public, scoate în evidenta cateva cauze care conduc la o circulație greoaie și la un serviciu de transport executat cu dificultate pe rețeaua de transport public:

- lipsa alveolelor pentru oprirea autobuzelor în stații;
- organizarea necorespunzătoare a circulației în principalele intersecții de străzi (în unele cazuri);
- lipsa instalațiilor de semaforizare în anumite intersecții;
- starea de viabilitate necorespunzătoare a anumitor artere de circulație;



- numărul redus de puncte de achiziționare a biletelor și abonamentelor (5) – din cauza sistemului de taxare în vehicul;
- lipsa dotarilor în stații (tablite de identificare a stațiilor de transport public cu numele stației și traseele care trec prin stația respectivă, informații referitoare la orarul de circulație al vehiculelor de transport public, copertine etc.) - cu câteva excepții;
- denumiri diferite ale aceleiași stații, în funcție de sensul de circulație.

În condițiile în care tendința pe plan european și mondial este de descurajare a transportului rutier individual în favoarea transportului public, măsurile ce se impun pentru creșterea atractivității acestuia din urmă trebuie să fie mult mai evidente și mai ales mai eficiente din acest punct de vedere (creșterea gradului de confort, de siguranță a circulației, de asigurare a capacității de transport în paralel cu asigurarea unui grad de ritmicitate corespunzător, etc).

Studierea gradului de compactare orașului, nu se limitează la obținerea, de exemplu, a distanțelor maxime sau medii din centru orașului spre suburbii; dacă se imaginează două planuri de orașe absolut identice ca schițare, care s-ar deosebi prin faptul că unul dintre ele ar avea în centru o densitate mai mare a populației, iar celălalt, invers, o densitate scăzută în centru și mai mare la periferie, atunci primul va fi totdeauna mai "compact" decât cel de al doilea, dacă prin gradul de compactare a orașului s-ar înțelege distanța medie la care este plasată întreaga populație a orașului față de un punct dat. **Ori din acest punct de vedere, municipiul Tg. Mures prezintă un grad de compactare contradictoriu:**

- redus, dacă se ține cont de cartierele populate Tudor Vladimirescu, Dambu Pietros și Unirii – situate într-o extremitate a orașului, respectiv de cartierele Valea Rece, Mureseni și Libertatii slab populate situate într-o altă extremitate a orașului;
- mare, dacă se ține cont de zonele industriale – sau mai precis de zonele de atragere a forței de muncă – cart. Azomures;

pe ansamblu caracterizarea orașului putând fi bine cuprinsă prin calificativul de "oraș stratificat".



Durata de deplasare în transportul urban se poate exprima deci grafic, sub forma izocroniei (izocrona este locul geometric al punctelor egal depărtate - ca timp - față de un centru de interes).

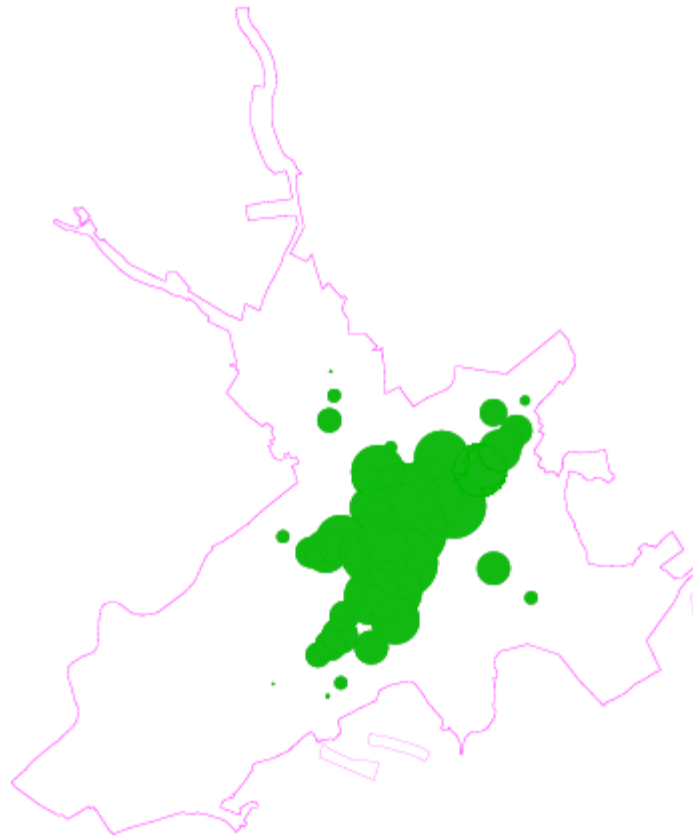


Reprezentarea ariilor circulare de-a lungul traseelor de transport public: raza cercurilor este de 400 m corespunzător deplasării pe jos de 6 minute (suprafețele gri reprezintă zonele rămase în afara suprafeței deservite de transportul public)

Este de remarcat că izocrona cuprinde cea mai densă zonă a orașului, atât în ceea ce privește populația, cât și structura de clădiri. Se poate observa cu ușurință că:

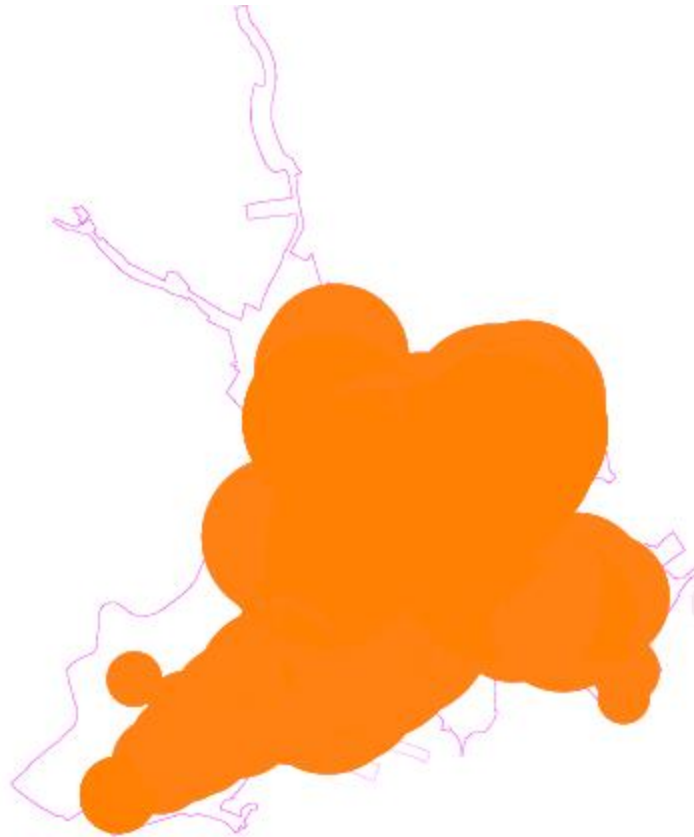


- suprafața deservită – deci cea cuprinsă într-unul dintre cercuri – include în interiorul ei centrul istoric al orașului;
- suprafața nedeservită cuprinde în interiorul ei zona industrială (cart. Azomures), zone cu densitate redusă atât a clădirilor, cât și a populației (nordul cart. Libertății – E, sudul cart. Mureseni – B, cart. Valea Rece – C și D, vestul și estul cart. Unirii – G și H, cart. Cornisa – I, sud-estul cart. Tudor Vladimirescu – J și K), dar și o zonă rezidențială în plină expansiune – cart. Belvedere (F). Acest aspect s-a analizat prin instituirea unor linii suplimentare care să asigure și locuitorilor respectivi accesul la restul rețelei de transport, în special pentru zonele B, D, F și I. Mai mult, aceste linii vor avea în mod evident o dispunere radială, în acest mod asigurându-se:
- accesul pe căile de drum minim către centrul administrativ al municipiului;
- iar dacă posibilitățile de tranzit pe lângă centrul istoric o vor permite, chiar transformarea acestor linii radiale în linii diametrice care vor asigura pe de o parte o libertate de mișcare mai mare a cetățenilor, iar pe de altă parte vor elimina necesitatea de a crea capete de traseu în spațiile rare și “scumpe” din mijlocul orașului.



Aria acoperită de izocrona de 15 minute cu punct de polarizare Piața Trandafirilor

În cazul izocroniei de 15 min se constată că destinația Piața Trandafirilor poate fi atinsă cu mijloacele de transport public de călători numai de locuitorii situați în zonele hasurate cu verde. Utilizând un program autocad pentru calculul suprafeței acoperite de această izocronă, s-a determinat că numai aproximativ 536 ha din cele 3201 ha ale municipiului se pot considera sub acoperirea serviciului de transport public (mai puțin de 20% din suprafața orașului).



Aria acoperită de izocrona de 30 minute cu punct de polarizare Piața Trandafirilor

În schimb, în cazul izocroniei de 30 min se constată că destinația Piața Trandafirilor poate fi atinsă cu mijloacele de transport public de călători de aproape toți locuitorii municipiului, cu excepția celor din noul cart. rezidențial Belvedere și a celor din sudul cart. Mureseni (lucru ce confirmă concluziile rezultate din izocrona de 400 m și anume necesitatea deservirii acestor zone cu noi linii de transport public). Din calculul suprafeței acoperite de această izocronă, s-a determinat că aproximativ 2601 ha din cele 3201 ha ale municipiului se pot considera sub acoperirea serviciului de transport public (ceea ce reprezintă peste 80% din suprafața orașului), majoritatea zonelor rămase în afara izocroniei fiind zone lipsite de clădiri rezidențiale sau alte destinații cu potențial de atragere a fluxurilor de călători.



Ca o concluzie a situatiei actuale a extinderii serviciului de transport public rezultata in urma analizarii gradului de acoperire a orasului determinat prin curbele izocrone de 400 m, respectiv 30 min, se poate spune ca acesta deserveste in mod corespunzator populatia municipiului Tg. Mures, cu cateva mici exceptii.

Auditul parcului de vehicule

Parcul de vehicule al asocierii SC Siletina Impex SRL și Transport Local SA Tg. Mureș utilizat pentru activitatea de transport public local este prezentat în tabelul următor:

Nr. crt.	Tip autovehicul	Nr. bucati	An fabricatie	Capacitate	Dotari	Categ. de poluare
1	Mercedes articulat	9	1983	167		F
2	Man articulat	1	1994	152	D	B
3	Setra	5	1999	119	AC+D	C
4	Isuzu	2	2005	26	AC	AE3
5	Naw	2	2001	42		AE3
6	Igero	3	2007	59	AC+D	AE3
7	Mercedes Vario	4	2006	27	AC	AE3
8	Maz 103	45	2005	97	D	AE3
9	Renault	5	1993	105		B

Legenda:

- AE3 = Euro 3
- C = Euro 2
- B = Euro 1
- F = Non Euro
- D = rampa pentru persoane cu dizabilitati
- AC = Aer conditionat



În tabelul de mai sus nu sunt cuprinse și vehiculele utilizate de operatorul SC Tudor Trans SRL. Pe cele 4 linii de transport public urban pe care operează acesta sunt utilizate 22 de minibuze active și 6 rezerve, cu capacități de 25 de locuri.

Din tabelul de mai sus se poate constata cu ușurință **vechimea** mare a parcului de vehicule utilizat la transportul public (cele mai noi vehicule au deja o vechime de 9-10 ani), mai puțin de trei sferturi fiind încadrate la norma de poluare Euro 3, celelalte având un grad de poluare mai ridicat.

În ceea ce privește **dotările** acestor vehicule, se constată că doar 54 dintre acestea sunt prevăzute cu rampe pentru persoanele cu dizabilități și doar 14 cu aer condiționat.

În condițiile în care pe plan internațional și din ce în ce mai mult și pe plan național se trece la **sisteme de e-ticketing**, este de remarcat că niciunul din vehiculele din flota de transport public urban din Tg. Mures nu este dotat cu sistem de taxare, municipiul fiind probabil singurul oraș din România care mai utilizează taxatori pe mijloacele sale de transport.

Auditul potențialului de călători

Din punctul de vedere al cerințelor prezentului studiu și pentru o edificare cât mai apropiată de realitate asupra situației transportului public urban din mun. Tg. Mures, activitatea de măsurare a fluxurilor de călători de pe traseele existente s-a desfășurat după următorul program:

- săptămâna 02.02-08.02.2015, care a cuprins atât zilele lucrătoare, dar cu vacanța școlară, cât și cele de weekend, în care s-au monitorizat toate liniile de transport public;
- săptămâna 09.02-13.02.2015, care a cuprins zilele lucrătoare și cu activitate școlară, în care s-au monitorizat toate liniile de transport public;



- saptamana 02.03-08.03.2015, care a cuprins atat zilele lucratoare, cat si cele de weekend, in care s-au monitorizat toate liniile de transport public.

În ceea ce privește numărul de călătorii zilnice înregistrate pentru 2015 prin măsurători efectuate în primul trimestru situația se prezintă astfel:

- 59.807 călătorii pe liniile de autobuz pe zi dintr-o saptamana normala de lucru;
- 49.439 călătorii pe liniile de autobuz pe zi dintr-o saptamana cu vacanta scolara;
- 29.040 călătorii pe liniile de autobuz pe zi din weekend.

Valorile numerice ale călătoriilor, consecință a agregării cu totul particulare a activităților economice, deși sunt afectate de anumite incertitudini, permit câteva concluzii:

- **se estimează** că zilnic se efectuează circa 60.000 de călătorii plătite cu mijloacele de transport în comun;
- împreună cu deplasările efectuate cu mijloace individuale – și se apreciază că aceste deplasări din afara cadrului transportului în comun reprezintă cca. 30 % din valoarea de bază de mai sus – aria urbană generează prin locuitorii săi (dar și prin călătoriile de penetrație, difuzie și tranzit) cca. 78.000 călătorii/zi.



III.3.2 Situația economico-financiară pe anii 2012, 2013 și 2014

În tabelele următoare se prezintă sintetic situația economico-financiară a fiecărui membru al Asocierii pentru perioada 2012-2014 (venituri, cheltuieli, profit) și detaliat pentru operatorul de transport SC Transport Local SA. De asemenea, se prezintă situația veniturilor și cheltuielilor legate de contractul de asociere, situația veniturilor cotă parte aferente SC Transport Local SA Tg Mureș în cadrul asocierii pe perioada 2001-2013 și situația lunară a veniturilor și cheltuielilor pe anii 2013 și 2014 transferate de către Asociere, respectiv rezultatele aferente anilor 2013 și 2014.

S.C. Transport Local S.A.

	2012	2013	2014
Venituri totale exploatare din care	18.056.910	16.654.728	15.325.863
• Cifra afaceri	1.718.829	1.612.266	1.509.475
• Ven. exploatare	16.338.081	15.042.462	15.324.573
Cheltuieli totale exploatare din care:	17.926.730	16.441.414	15.288.987
• Chelt. mat.	311.465	304.088	312.383
• Alte chelt. mat.	9.924	5.124	9.322
• Alte chelt. ext.	342.976	304.581	294.458
• Chelt. priv. Mărfurile	1.145	1.539	675
• Chelt. cu personalul	684.845	700.094	855.746
• Ajustări privind imobilizările corporale și necorporale	2.126.943	1.929.722	1.077.743
• Alte cheltuieli exploatare	14.449.432	13.196.266	12.738.658
Profit / (Pierdere) net	69.500	145.563	6.698
Număr mediu salariați	22	22	21
Subvenții		968.924	
Amortizări	14.157.518	16.087.240	17.164.983



S.C. Siletina Impex S.R.L.

	2012	2013	2014
Venituri totale	16.826.013	16.094.207	16.381.534
• Cifra afaceri	16.461.637	15.967.665	16.193.724
Cheltuieli totale	16.888.710	15.991.857	16.525.341
Profit / (Pierdere) net	-77.516	53.118	-236.120
Număr mediu salariați	248	236	236

S.C. Tudor Trans S.R.L.

	2012	2013	2014
Venituri totale	1.013.449	896183	815.732
• Cifra afaceri	1.012.773	880.882	815.732
Cheltuieli totale	932.881	802.498	741.734
Profit / (Pierdere) net	58983	68.801	53.404
Număr mediu salariați	3	3	3

Venituri și cheltuieli S.C. Transport Local S.A.

SC „Transport Local” SA în anii 2013 și 2014 a furnizat bunuri și servicii din care a obținut venituri iar pentru a le furniza a consumat alte bunuri și servicii care reprezintă, pentru ea, cheltuieli. Traducerea valorică a acestor operații degajă un sold care constituie rezultatul.

Anul 2013

Venituri

SC „Transport Local” SA în anul 2013 a realizat următoarele categorii de venituri: venituri din exploatare și venituri financiare.



Venituri din exploatare (V_1) = TOTAL = 16.654.728 lei

• Venituri din vânzarea biletelor de călătorie	-	42.446 lei
• Venituri din vânzarea abonamentelor de călătorie	-	78.648 lei
• Venituri din curse speciale	-	146.094 lei
• Venituri din gratuități și facilități „Sovata”	-	69.420 lei
• Venituri din vânzarea produselor reziduale	-	1.914 lei
• Venituri din comisioane	-	24.791 lei
• Venituri din redevențe și locații de gestiune	-	754.821 lei
• Venituri din vânzarea mărfurilor	-	2.618 lei
• Venituri din prestări auto	-	311.863 lei
• Venituri din reclamă și publicitate	-	179.650 lei
• Venituri din operațiuni de participare	-	12.858.806 lei
• Venituri din subvenții pentru investiții	-	2.023.139 lei
• Venituri din recuperări de cheltuieli	-	99.507 lei
• Alte venituri din exploatare (amortizări)	-	61.011 lei

Venituri financiare (V_2) = TOTAL = 16.463 lei

• Venituri din dobânzi	-	16.463 lei
------------------------	---	------------

VENITURI TOTALE = $V_1 + V_2$ = 16.671.191 lei

Cheltuieli

SC „Transport Local” SA în anul 2013 a efectuat următoarele categorii de cheltuieli, care după natura lor se grupează astfel: cheltuieli de exploatare și cheltuieli financiare.

Cheltuieli de exploatare (Ch_1) - Total - 16.441.414 lei

• Cheltuieli privind consumul de carburanți	-	229.200 lei
• Cheltuieli privind piesele de schimb	-	55.626 lei
• Cheltuieli privind alte materiale consumabile	-	21.536 lei
• Cheltuieli cu obiecte de inventar	-	2.850 lei



• Cheltuieli cu energia și apa	-	304.581 lei
• Cheltuieli privind mărfurile	-	1.539 lei
• Cheltuieli cu redevențe și locații de gestiunii, chirii	-	18.289 lei
• Cheltuieli cu primele de asigurare	-	236.730 lei
• Cheltuieli de reclamă, publicitate și protocol	-	2.737 lei
• Cheltuieli cu deplasări, detașări și transferări	-	3.587 lei
• Cheltuieli poștale și telecomunicații	-	59.280 lei
• Cheltuieli cu serviciile bancare și asimilate	-	3.023 lei
• Cheltuieli cu serviciile executate de terți	-	394.534 lei
• Cheltuieli cu alte impozite, taxe și vărsăminte	-	64.389 lei
• Cheltuieli cu remunerațiile personalului	-	553.873 lei
• Cheltuieli privind asigurările și protecția socială	-	146.221 lei
• Cheltuieli din operațiuni de participare	-	12.266.712 lei
• Cheltuieli cu despăgubiri, amenzi și penalități	-	143.085 lei
• Alte cheltuieli din exploatare	-	2.000 lei
• Cheltuieli de exploatare privind amortizarea imobilizărilor	-	1.929.722 lei
• Cheltuieli cu studiile și cercetările	-	1.900 lei

Cheltuieli financiare (Ch₂) - Total - 1 leu

• Cheltuieli din diferențe de curs valutar	-	1 leu
--	---	-------

CHELTUIELI TOTALE = Ch₁ + Ch₂ = 16.441.415 lei

Venituri și cheltuieli legate de contractul de asociere

Contractele de asociere în participațiune presupun operațiuni de decontări și transferări în ansamblul activității economice. Veniturile și cheltuielile prezentate în legătură cu contractul de asociere sunt globalizate în totalul venituri și cheltuieli, la capitole distincte. Vă prezentăm situația venituri de **cotă parte aferente SC "Transport Local" SA Târgu-Mureș în cadrul**

Asocierii în participațiune privind anii 2001-2012:

- An 2001	=	121.898 lei
- An 2002	=	366.553 lei
- An 2003	=	184.820 lei
- An 2004	=	309.167 lei



- An 2005	=	534.436 lei
- An 2006	=	816.755 lei
- An 2007	=	1.256.518 lei
- An 2008	=	1.144.417 lei
- An 2009	=	670.174 lei
- An 2010	=	443.928 lei
- An 2011	=	367.699 lei
- An 2012	=	- 239.825 lei

Situația veniturilor și cheltuielilor transferate de către Asocieri, respectiv rezultatul aferent anului 2013 se prezintă astfel:

AN 2013

- lei -

LUNA	VENITURI	CHELTUIELI	REZULTAT NET (COTA DE PRIMIT)
Ianuarie	1.143.092	1.063.666	79.425
Februarie	1.161.996	971.162	190.834
Martie	1.130.715	1.059.291	71.424
Aprilie	1.075.868	995.312	80.556
Mai	1.078.262	994.183	84.079
Iunie	1.064.036	1.013.212	50.824
Iulie	1.002.450	981.665	20.785
August	960.179	993.734	- 33.555
Septembrie	989.423	1.020.627	- 31.204
Octombrie	1.156.251	1.073.900	82.351
Noiembrie	1.085.164	1.056.911	28.253
Decembrie	1.011.370	1.097.049	85.679
TOTAL	12.858.806	12.320.712	538.094

Determinarea rezultatului exercițiului

Conturile de cheltuieli și conturile de venituri în care se înregistrează în funcție de natura lor, cheltuielile respectiv veniturile se închid prin rezultatul exercițiului.

Rezultatul exercițiului, respectiv profitul sau pierderea se determină ca diferență între veniturile și cheltuielile exercițiului.



În anul 2013 SC “Transport Local” SA prin contul de profit și pierdere a înregistrat un profit contabil brut în sumă de 229.776 lei, respectiv un profit net de 145.563 lei.

Rezultatul din exploatare

S.C. Transport Local S.A. în anul 2013 a obținut un rezultat favorabil din exploatare efectivă în sumă de 213.314 lei.

Venituri din exploatare - Cheltuieli din exploatare = Profit din exploatare:

16.654.728 - **16.441.414** = **213.314 lei**

Rezultatul financiar

Venituri financiare - Cheltuieli financiare = Rezultatul financiar

16.463 - **1** = **16.462 lei**

SC “Transport Local” SA în anul 2013 a obținut un rezultat favorabil datorită veniturilor din dobânzi și diferențelor de curs valutar aferente leasingului financiar.

Rezultatul exercițiului

Venituri totale - Cheltuieli totale = Profit brut

16.671.191 - **16.441.415** = **229.776 lei**

Anul 2014

SC „Transport Local” SA în anul 2014 a realizat următoarele categorii de venituri: venituri din exploatare și venituri financiare.

Venituri din exploatare (V₁) = TOTAL = 15.324.573 lei

- Venituri din vânzarea biletelor de călătorie - 43.194 lei
- Venituri din vânzarea abonamentelor de călătorie - 82.348 lei
- Venituri din curse speciale - 142.124 lei
- Venituri din gratuități și facilități „Sovata” - 61.386 lei



• Venituri din vânzarea produselor reziduale	-	5.500 lei
• Venituri din redevențe și locații de gestiune	-	670.481 lei
• Venituri din vânzarea mărfurilor	-	1.343 lei
• Venituri din prestări auto	-	362.433 lei
• Venituri din reclamă și publicitate	-	140.669 lei
• Venituri din operațiuni de participare	-	12.252.657 lei
• Venituri din subvenții pentru investiții	-	1.358.059 lei
• Venituri din recuperări de cheltuieli	-	8.435 lei
• Alte venituri din exploatare (amortizări)	-	41.315 lei
• Venituri din despăgubiri, amenzi și penalități	-	154.629 lei
Venituri financiare (V₂) = TOTAL = 1.290 lei		

• Venituri din dobânzi	-	1.290 lei
------------------------	---	-----------

VENITURI TOTALE = V₁ + V₂ = 15.325.863 lei

Cheltuieli

SC „Transport Local” SA în anul 2014 a efectuat următoarele categorii de cheltuieli, care după natura lor se grupează astfel: cheltuieli de exploatare și cheltuieli financiare.

Cheltuieli de exploatare (Ch₁) - Total - 15.288.985 lei

• Cheltuieli privind consumul de carburanți	-	232.599 lei
• Cheltuieli privind piesele de schimb	-	61.306 lei
• Cheltuieli privind alte materiale consumabile	-	22.816 lei
• Cheltuieli cu obiecte de inventar	-	4.984 lei
• Cheltuieli cu energia și apa	-	304.581 lei
• Cheltuieli privind mărfurile	-	1.539 lei
• Cheltuieli cu redevențe și locații de gestiunii, chirii	-	18.289 lei
• Cheltuieli cu primele de asigurare	-	138.084 lei
• Cheltuieli de reclamă, publicitate și protocol	-	3.779 lei
• Cheltuieli cu deplasări, detașări și transferări	-	8.287 lei
• Cheltuieli poștale și telecomunicații	-	50.947 lei
• Cheltuieli cu serviciile bancare și asimilate	-	3.175 lei
• Cheltuieli cu serviciile executate de terți	-	422.280 lei



• Cheltuieli cu alte impozite, taxe și vărsăminte	-	68.748 lei
• Cheltuieli cu remunerațiile personalului	-	680.966 lei
• Cheltuieli privind asigurările și protecția socială	-	174.779 lei
• Cheltuieli din operațiuni de participare	-	11.976.533 lei
• Cheltuieli cu despăgubiri, amenzi și penalități	-	143.085 lei
• Alte cheltuieli din exploatare	-	3.500 lei
• Cheltuieli de exploatare privind amortizarea imobilizărilor	-	1.077.744 lei
• Cheltuieli cu studiile și cercetările	-	4.298 lei

Cheltuieli financiare (Ch₂) - Total - 2 lei

• Cheltuieli din diferențe de curs valutar	-	2 lei
--	---	-------

CHELTUIELI TOTALE = Ch₁ + Ch₂ = 15.288.987 lei

Venituri și cheltuieli legate de contractul de asociere

Contractele de asociere în participațiune presupun operațiuni de decontări și transferări în ansamblul activității economice. Veniturile și cheltuielile prezentate în legătură cu contractul de asociere sunt globalizate în totalul venituri și cheltuieli, la capitole distincte. Vă prezentăm situația venituri de cotă parte aferente SC “Transport Local” SA Târgu-Mureș în cadrul Asocierii în participațiune privind anii 2001-2013:

- An 2001	=	121.898 lei
- An 2002	=	366.553 lei
- An 2003	=	184.820 lei
- An 2004	=	309.167 lei
- An 2005	=	534.436 lei
- An 2006	=	816.755 lei
- An 2007	=	1.256.518 lei
- An 2008	=	1.144.417 lei
- An 2009	=	670.174 lei
- An 2010	=	443.928 lei
- An 2011	=	367.699 lei
- An 2012	=	- 239.825 lei
- An 2013	=	538.094 lei



Situația veniturilor și cheltuielilor transferate de către Asocieră, respectiv rezultatul aferent anului 2014 se prezintă astfel:

AN 2014

- lei -

LUNA	VENITURI	CHELTUIELI	REZULTAT NET (COTA DE PRIMIT)
Ianuarie	1.031.992	1.035.347	-3.355
Februarie	1.028.255	1.040.358	-12.103
Martie	1.070.250	1.036.063	34.187
Aprilie	1.036.843	1.020.109	16.734
Mai	1.046.564	984.436	62.128
Iunie	1.018.401	1.013.368	5.033
Iulie	948.782	965.654	-16.872
August	916.856	959.257	-42.401
Septembrie	1.022.540	987.834	34.706
Octombrie	1.103.297	1.018.426	84.871
Noiembrie	1.034.173	953.020	81.153
Decembrie	994.704	962.661	32.043
TOTAL	12.252.657	11.976.533	276.124

Determinarea rezultatului exercițiului

Conturile de cheltuieli și conturile de venituri în care se înregistrează în funcție de natura lor, cheltuielile respectiv veniturile se închid prin rezultatul exercițiului.

Rezultatul exercițiului, respectiv profitul sau pierderea se determină ca diferență între veniturile și cheltuielile exercițiului.

În anul 2014 SC "Transport Local" SA prin contul de profit și pierdere a înregistrat un profit contabil brut în sumă de 36.876 lei, respectiv un profit net de 6.698 lei.



Rezultatul din exploatare

S.C. Transport Local S.A. în anul 2014 a realizat un rezultat favorabil din exploatare efectivă în sumă de 35.588 lei.

Venituri din exploatare - Cheltuieli din exploatare = Profit din exploatare:

15.324.573 - 15.288.985 = 35.588 lei

Rezultatul financiar

Venituri financiare - Cheltuieli financiare = Rezultatul financiar

1.290 - 2 = 1.288 lei

SC "Transport Local" SA în anul 2014 a realizat un rezultat favorabil datorită veniturilor din dobânzi și diferențelor de curs valutar aferente leasingului financiar.

Rezultatul exercițiului

Venituri totale - Cheltuieli totale = Profit brut

15.325.863 - 15.288.987 = 36.876 lei

III.3.3 Concluzii privind situația economico-financiară

Analiza situației economico-financiare a operatorilor de transport pe ultimii 3 ani atât ca societate de sine stătătoare cât și ca „Asociere” evidențiază faptul că nu s epot asigura resursele financiare necesare realizării unor investiții majore pentru desfășurarea serviciului de transport public de transport persoane prin curse regulate, în condiții de creștere a eficienței, a calității și sporirea atractivității în dauna transportului cu autoturismele.

Această situație este evidențiată prin prezentarea în tabelul de mai jos a profitului net pentru fiecare societate, pentru fiecare an în perioada 2012-2014 dar și ca medie ponderată pentru fiecare societate pe întreaga perioadă analizată, cât și ca Asociere.

Deși SC Transport Local SA a înregistrat pe perioada analizată un profit mediu anual de 73920 lei totuși această valoare nu asigură resursele financiare nic pentru achiziționarea, cel puțin a



unui autobuz nou (norma Euro VI), fapt ce necesită un sprijin financiar din partea autorităților locale.

Profitul net pe perioada 2012-2013

Societăți	Profit net (lei)/an			
	2012	2013	2014	Media 2012-2014
SC Transport Local SA	69500	145563	6698	73920
SC Siletina Impex SRL	-77516	53118	-236120	-86839
SC Tudor Trans SRL	58983	68801	53404	60396
Total profit	50967	267482	-176067	47450
Media/an	16989	89161	-58699	15816
Media pe an a perioadei	15816			



S.C. INSTITUTUL DE CERCETĂRI ÎN TRANSPORTURI - INCERTRANS S.A.



Str. Calea Griviței Nr. 391-393, Sector 1, București, Romania

Capital Social: 3.297.325 RON

Nr. Registrul Comerțului: J40/17093/1993 – Cod Înregistrare Fiscală: RO4282451

Cont: RO58 RNCB 0072 0488 7146 0001, BCR Sucursala Sector 1



Certificat Nr. 0051
ISO 9001

Certificat Nr. 340
ISO 14001

Certificat Nr. 297
OHSAS 18001

Tel.: +40 (21) 316.23.37; Fax: +40 (21) 316.13.70; E-mail: incertrans@incertrans.ro; Web: http://www.incertrans.ro

Situația vânzărilor de bilete și abonamente, respective a unor indicatori de evidență a prestațiilor pe anii 2012, 2013 și 2014

Număr mediu călătorii/zi – oraș, Prețul unui bilet, Preț călătorie abonament

Număr mediu călătorii/zi – oraș	Autobuz	51.600 călătorii/zi
Prețul unui bilet	Autobuz	2 lei/călătorie
Preț călătorie abonament lunar/transport oraș	Autobuz – Abonamente	
	1 linie/lună	65 lei
	1 linie/ ½ lună	40 lei
	Toate liniile/lună	80 lei
	Toate liniile/ ½ lună	64 lei
	Două linii/lună	90 lei
	Două linii/ ½ lună	60 lei
	Abonament zi	4 lei

Bilete autobuz vândute anual

Bilete autobuz vândute anual	An	Bucăți	Preț (lei)	Valoare (lei)
	2010	2165988	1,5	3248982
	2010	1587255	1,8	2857059
	2011	1490209	1,8	2682376,2
	2011	1268282	2	2536564
	2012	2510778	2	5021556
	2013	2474802	2	4949604
	2014	2276281	2	4552562



S.C. INSTITUTUL DE CERCETĂRI ÎN TRANSPORTURI - INCERTRANS S.A.



Str. Calea Griviței Nr. 391-393, Sector 1, București, Romania

Capital Social: 3.297.325 RON

Nr. Registrul Comerțului: J40/17093/1993 – Cod Înregistrare Fiscală: RO4282451

Cont: RO58 RNCB 0072 0488 7146 0001, BCR Sucursala Sector 1



ISO 9001 ISO 14001 OHSAS 18001

Tel.: +40 (21) 316.23.37; Fax: +40 (21) 316.13.70; E-mail: incertrans@incertrans.ro; Web: http://www.incertrans.ro

Abonamente autobuz vândute anual

Abonamente autobuz vândute anual	2010			2011			2012			2013			2014		
	Buc.	Preț	Valoare	Buc.	Preț	Valoare	Buc.	Preț	Valoare	Buc.	Preț	Valoare	Buc.	Preț	Valoare
1 linie/lună	12166	57	693462	10611	65	689715	10208	65	663520	8358	65	543270	8112	65	527280
1 linie/ ½ lună	762	35	26670	4383	100	438300	529	40	21160	543	40	21720	456	40	18240
Toate liniile/lună	5762	80	460960	448	40	17920	1836	100	183600	8065	80	645200	8338	80	667040
Toate liniile/ ½ lună	125	52	6500	69	64	4416	4706	80	376480	66	64	4224	77	64	4928
Două linii/lună	348	73	25404	186	90	16740	70	64	4480	53	90	4770	51	90	4590
Două linii/ ½ lună	18	50	900	6	60	360	734	90	66060	3	60	180	0		0
Abonament zi	747	5,5	4108,5	456	7,5	3420	6	60	360	6428	4	25712	9018	4	36072
							132	7,5	990						
Total	19928		1218004,5	16159		1170871	20668		1326438	23516		1245076	26052		1258150



Alte produse tarifare pentru transportul public existent în oraș, inclusiv pentru elevi, studenți, pensionari, deținuți politici, veterani de război, revoluționari

Alte produse tarifare	2010			2011			2012			2013			2014		
	Buc.	Preț	Valoare	Buc.	Preț	Valoare	Buc.	Preț	Valoare	Buc.	Preț	Valoare	Buc.	Preț	Valoare
Legitimații handicapați	4259	80	340720	4081	80	326480	3648	80	291840	3116	80	249280	2870	80	229600
	1840	160	294400	1716	160	274560	1606	160	256960	1537	160	245920	1450	160	232000
Legitimații deținuți politici	2977	33	98241	2611	33	86163	820	33	27060	2168	44	95392	1789	44	78716
	101	80	8080	76	80	6080	1629	44	71676	47	80	3760	48	80	3840
Legitimații veterani de război HGR 233/1991	3260	33	107580	2227	33	73491	596	33	19668	1135	44	49940	638	44	28072
							1147	44	50468						
Legitimații lupt. în Rev. dec. 1989 legea 42/1990	23	80	1840	24	80	1920	12	80	960	12	80	960	12	80	960
	847	33	27951	1042	33	34386	360	33	11880	1097	44	48268	1055	44	46420
Legitimații gratuite pensionari – toate liniile							726	44	31944	950	80	76000	831	80	66480
	1174	80	93920	1078	80	86240	1032	80	82560						
Bilete cu reducere 50%	290392	33	9582936	291877	33	9631941	95928	33	3165624	307887	44	13547028	308234	44	13562296
							205199	44	9028756						
Bilete cu reducere 50%	127540	0,75	95655	96300	0,75	72225	34720	0,75	26040	43200	1	43200	30240	1	30240
							30280	1	30280						



S.C. INSTITUTUL DE CERCETĂRI ÎN TRANSPORTURI - INCERTRANS S.A.



Str. Calea Griviței Nr. 391-393, Sector 1, București, Romania

Capital Social: 3.297.325 RON

Nr. Registrul Comerțului: J40/17093/1993 – Cod Înregistrare Fiscală: RO4282451

Cont: RO58 RNCB 0072 0488 7146 0001, BCR Sucursala Sector 1



ISO 9001 ISO 14001 OHSAS 18001

Tel.: +40 (21) 316.23.37; Fax: +40 (21) 316.13.70; E-mail: incertrans@incertrans.ro; Web: <http://www.incertrans.ro>

(pensionari sub 55 ani)															
Abonamente studenți – toate liniile	23815	43	1024045	71475	43	3073425	63507	43	2730801	59184	43	2544912	56018	43	2408774
Abonamente elevi 1linie/1 lună	67570	42	2837940	45041	42	1891722	11077	42	1851234	43223	42	1815366	42787	42	1797054
Total	523798		14513308	517548		15558633	485346		17682471	463556		18720029	445972		18484452



Valoare totală a încasărilor anuale oraș

An	Valoare lei
2010	21.837.354
2011	21.948.444
2012	24.030.465
2013	24.914.706
2014	24.295.164

III.3.4 Concluzii privind situația vânzărilor de bilete și abonamente

Bilete și abonamente achiziționate de populație în regim tarifar normal

Așa cum rezultă din cifrele de mai sus, pe parcursul anilor 2012, 2013 și 2014 s-a înregistrat o ușoară „migrație” a călătorilor pe bază de bilete spre călătoria pe bază de abonamente.

În 2012 au fost 2.510.778 bilete vândute, la tariful de 2 lei/buc.; în 2013 – 2.474.802 bilete, iar în 2014 s-au vândut 2.276.281 bilete.

Luând ca bază, 100%, numărul de bilete achiziționate în anul 2012, în anul 2013 am avut o scădere a numărului acestora, la nivelul de 98,5%, iar în anul 2014, la nivelul de 90,7%.

În „contrapondere”, numărul de abonamente vândute (indiferent de tip) a crescut de la an la an. În anul 2012, s-au vândut 20.668 abonamente; în 2013 – 23.516, iar în anul 2014 s-au vândut 26.052 buc. Comparativ cu anul 2012, numărul de abonamente a crescut la 113,8%, în anul 2013, iar în anul 2014, s-a ajuns la 126,0%.

Dacă aplicăm la numărul de abonamente vândute în 2014, doar un număr de 15 călătorii duble, dus-întors, pe lună (deși cifra reală ar putea să fie cu mult mai mare) ar rezulta că, prin abonamente s-au asigurat 26.052 nr. abon. X 30 călăt./lună=781.560 călătorii simple. Împărțind numărul de bilete vândute în 2014 și anume 2.276.281 la 781.560, echivalentul în



bilete al abonamentelor (estimat minimal) am obține o pondere de 34% a acestora din urmă în numărul călătoriilor pe bază de bilete.

În același timp, în exprimare valorică, în 2014, venitul din abonamente a reprezentat doar $3.829.664:14.523.722=26\%$ din venitul de bază de bilete de călătorie, deci cu cel puțin $34\%-26\%=8\%$, s-au încasat venituri mai puțin utilizând abonamente, decât dacă s-ar fi utilizat bilete de călătorie. Dar diferența este cu mult mai mare.

Dacă cumulăm veniturile din biletele și din abonamentele achiziționate de populație în regim tarifar normal (adică fără o componentă de protective socială asigurată de Municipality și/sau fără de către Stat) constatăm următoarele: în anul 2012 s-au înregistrat venituri în sumă de 6.347.994 lei; în anul 2013 s-au înregistrat 6.194.680 lei, adică 97,6% față de 2012; iar în anul 2014 s-au înregistrat venituri în sumă de 5.810.712 lei, adică 91,5%.

Se constată, în perioada analizată, o micșorare a veniturilor, prin trecerea unui număr însemnat de călători de la călătoriile pe bază de bilete, la călătoriile pe bază de abonamente, din cauza "componentei de protective socială" asigurată prin tarifele stabilite la abonamente. De asemenea, scăderea veniturilor se datorează și modificării structurii tipului de abonamente utilizate, prin migrarea călătorilor, de la an la an, spre abonamentele mai convenabile ca tarif.

Bilete și abonamentele suportate de Municipality

În ceea ce privește beneficiarii de abonamente suportate de Municipality Tg. Mureș, putem observa următoarele:

- În medie, în fiecare din cei ultimii 3 ani analizați, legitimațiile de pensionari peste 55 de ani acordate, în quantum de aprox. 24.000 de beneficiari, reprezintă, la nivelul unui an, în jur de 300.000 de legitimații pe total an.



- Numărul legitimațiilor lunare pentru pensionarii având peste 55 de ani a crescut, de la an la an, de la 301.127 în 2012, la 307887 în 2013 și la 308.234 legitimații în 2014. Dacă atașăm fiecărei legitimații un număr de aproximativ 22 de călătorii pe lună (11 călătorii dus-întors) ajungem la un efort de transport redutabil. Fapt care se poate constata și analizând structura călătorilor care circulă, zilnic cu autobuzele.
- La nivelul anului 2014, spre exemplu, s-au înregistrat 308.234 legitimații lunare, ceea ce reprezintă, la 22 călătorii simple pe lună, 6.781.148 călătorii simple pe an, cifră ce depășește numărul de bilete de călătorie achiziționate în regim de tarificare normal.
- În valori relative, față de anul 2012, luat ca bază, în 2013 am avut un număr de legitimații lunare, la nivelul de 102,2% iar în 2014 de 102,3%.
- Numărul biletelor subvenționate pentru pensionarii având vârsta sub 55 ani a scăzut de la an la an, față de anul 2012, când am avut 65.000 bilete (100%), la 66,5%, în 2013 (43.200 bilete) și la 53,7% (30.240 bilete) în 2014.
- Scăderi ale numărului beneficiarilor s-au înregistrat și la deținuții politici, veteranii de război și revoluționari, de la 6.381, în 2012, la 5409, în 2013 și la 3.735 în 2014, în acest caz intervenind și aspectele demografice.
- Scăderi ale numărului beneficiarilor de abonamente pentru elevi și studenți s-au înregistrat și în anul 2013 și în anul 2014, față de 2012, în bună măsură din cauza scăderii, de la an la an a numărului de studenți și elevi.

Astfel, la elevi evoluția a fost: 44.077; 43.223 și în 2014 – 42.787 legitimații.

La studenți: 63.507, în 2012; 59.184, în 2013 și 56.018, în 2014.



III.3.5 Indicatori statistici de performanță aferenți sistemului de transport public

Indicatorii prezentați mai jos, au rezultat din datele culese de INCERTRANS S.A. de la operatorul de transport SC Siletina SA.

Activitatea de transport în comun se caracterizează, prin următorii indicatori furnizați de Siletina SA:

Lungimea rețelei de transport

Cu autobuze..... 405,3 km traseu

Parcul inventar din dotare

Vehicule transport local calatori asociere.....autobuze 89 buc

Parcul circulant de autovehicule în luna de vârf

Autobuze.....73 buc

Microbuze.....22 buc

Numărul de călători transportați anual (2014)

Cu autobuzele + microbuzele asociere..... 19.843.955 călătorii

Cheltuieli de exploatare pe an (2014)

Autobuze asociere..... 15.288.985 lei (RON)

Autobuz2,00 RON 2,00 (taxator)

Microbuz2,00 RON 2,00 (șofer)

Total bilete vândute.....4.486.792 anual (2014)

Costul abonamentelor

- abonament nominal pentru 15 zile valabil pe una linie urbană – 40 lei;
- abonament lunar nominal valabil pe una linie urbană – 65 lei;
- abonament nominal pentru 15 zile valabil pe două linii urbane – 60 lei;
- abonament lunar nominal valabil pe două linii urbane – 90 lei;
- abonament nominal pentru 15 zile valabil pe toate liniile urbane – 64 lei;
- abonament nominal lunar valabil pe toate liniile urbane – 80 lei;
- abonament nenominal pentru 1 zi valabil pe toate liniile urbane – 4 lei.



Facilitati acordate (suportate de municipalitate - 2014)

- abonamente pensionari sub 55 ani – 22 călătorii în valoare de 44 lei = 30.240;
- abonamente pensionari peste 55 ani (80 lei) – 308.234;
- abonamente detinuti politici – 22 călătorii în valoare de 44 lei = 1.789;
- abonamente detinuti politici (80 lei) = 48;
- abonamente persoane cu handicap (80 lei) – 2.870;
- abonamente insotitor persoane cu handicap (160 lei) = 1.450;
- abonamente veterani de razboi – 22 călătorii în valoare de 44 lei = 638;
- abonamente veterani de razboi (80 lei) – 12;
- abonamente revolutionari – 22 călătorii în valoare de 44 lei = 1.055;
- abonamente revolutionari (80 lei) – 831;
- abonamente elevi (42 lei) = 42.787;
- abonamente studenti (43 lei) – 56.018;

I. Baze de întreținere și reparații existente

Autobaze.....nr.....1

În urma realizării monitorizării fluxurilor de călători în perioada februarie – martie 2015 (o săptămâna cu vacanța școlară, o săptămâna normală de lucru și un weekend) se pot trage următoarele concluzii:

- oferta operatorului de transport public în săptămâna cu vacanța școlară pe cele 24 de linii de transport public = 68.950 locuri/sens
- număr călătorii efectuate cu transportul public în săptămâna cu vacanța școlară pe cele 24 de linii de transport public = 49.439 cal/zi
- oferta operatorului de transport public în săptămâna normală de lucru pe cele 24 de linii de transport public = 75.350 locuri/sens



- număr călătorii efectuate cu transportul public în săptămâna normală de lucru pe cele 24 de linii de transport public = 59.807 cal/zi
- oferta operatorului de transport public în weekend pe cele 24 de linii de transport public = 43.645 locuri/sens
- număr călătorii efectuate cu transportul public în săptămâna normală de lucru pe cele 24 de linii de transport public = 29.040 cal/zi

După cum se poate observa oferta depășește cererea pentru toate cele 3 perioade luate în considerare.

- linia cea mai aglomerată = linia 4 pentru toate perioadele.
- linia cea mai puțin solicitată = linia 10b pentru săptămâna cu vacanța școlară
= linia 2e pentru săptămâna normală
= linia 21 pentru weekend
- gradul de acoperire a solicitărilor = 100 % pentru toate perioadele și toate traseele
- distanța medie de călătorie = 3,205 km pentru săptămâna cu vacanța școlară
= 2,758 km pentru săptămâna normală
= 3,100 km pentru weekend
- timpul mediu de călătorie = 10 min pentru săptămâna cu vacanța școlară
= 10-11 minute pentru săptămâna normală
= 9-10 minute pentru weekend
- viteza comercială medie = 19,35 km/h pentru săptămâna cu vacanța școlară
= 18,45 km/h pentru săptămâna normală
= 19,97 km/h pentru weekend



Cap. III.4 Investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului

III.4.1 Situația realizării investițiilor propuse

Prin contractul nr. 1780/14.10.1999, încheiat între Primăria Municipiului Tîrgu Mureș în calitate de beneficiar și SC Siletina SRL Tîrgu Mureș în calitate de prestator, se prevede obligativitatea acestuia din urmă pentru amenajarea stațiilor și capetelor de linie deservite pe toată durata contractului, să asigure dotarea autovehiculelor care efectuează serviciul public de transport în condițiile prevăzute în normele de organizare a transportului urban de călători la nivelul municipiului Tîrgu Mureș și totodată să asigure dispecerizarea liniilor deservite.

Prin actul adițional nr. 1 la contractul de asociere în participațiune dintre SC Transport Local SA Tg. Mureș și SC Siletina Impex SRL, care se constituie și ca anexă la hotărârea nr. 39 din 2002 sunt stipulate investițiile pe care trebuia să le realizeze în termen de maximum un an de la data semnării respectivului document, o serie de investiții care să fie exploatate în comun de către cele două părți, după cum urmează:

„- spălătorie auto pentru autovehicule de tonaj mare și autobuze;

service auto potrivit standardelor Euro (pentru autobuze, microbuze și autoturisme);

magazin de desfacere pentru piese și accesorii auto;

- vulcanizare;
- stație de alimentare cu carburanți;
- dispecerat comun dotat cu stații de radio-emisie.”

La rândul său, SC Transport Local SA, are obligația, stipulată în cadrul aceleiași contract mai sus menționat de a asigura prin contracte furnizarea utilităților (energie electrică, apă, gaz,



telefon) în vederea desfășurării activității asocierii, achitând contravaloarea lor imediat după încasarea acestora de la asociere.

În actul adițional nr. 3 din 1 octombrie 2006, luând în considerare prevederile Art. 6 alin. c), f) și i) din Contractul de asociere prin care părțile se obligă să propună, să facă investiții și să conlucreze în mod eficient pentru realizarea obiectivelor și scopurilor Asocierii se include activitatea de Autogară între activitățile desfășurate în cadru asocierii în participațiune.

În Anexa 1 la hotărârea nr. 47 din 2002 privind aprobarea completărilor și modificărilor „Normelor de organizare a transportului public de persoane în municipiul Tîrgu Mureș” cuprinse în Hotărârea Consiliului Local municipal nr. 122/31.05.2001 sunt specificate condițiile tehnice, de execuție și financiare pentru realizarea serviciului de transport public de călători. Între aceste condiții sunt menționate și inscripționările luminoase ale autovehiculelor (plăci de traseu iluminate, amplasate în față, lateral, dreapta și spatele autovehiculului). Din observațiile întreprinse în teren asupra autovehiculelor aflate pe traseu putem spune că acestea nu beneficiază de astfel de dotări, întregul parc circulant având o vechime de peste 8-9 ani.

Pana la acest moment nu se cunoaște exact gradul de realizare a acestor investitii, cu toate ca aceasta situație a fost solicitata **în mai multe rânduri** de elaboratorul acestui studiu. Însă, din observatiile făcute pe teren se pot trage următoarele concluzii:

- amenajarea statiilor, cu câteva excepții, nu este corespunzătoare cerintelor unui transport public de calitate (lipsa sistemelor de informare a calatorilor, a copertinelor, a alveolelor etc.);
- în capetele de linie situația este ceva mai buna, existand un minim de dotari;
- autovehiculele de transport călători nu sunt dotate cu sisteme automate de taxare, cu sisteme de informare a calatorilor, cu sisteme de navigare GPS etc.
- vechimea parcului circulant fiind foarte mare, vehiculele nu sunt dotate cu motoare puțin poluante (Euro IV, V și VI), cu facilitati pentru transportul persoanelor cu dizabilitati;



- dispecerizarea liniilor deservite este asigurata corespunzător existand dispecerate la capetele de linie de la Centrofarm, European Retail Park și dispeceratul central de la Autogara Transport Local;
- exista o stație de inspectie tehnica periodica amplasata pe teritoriul Autogarii SC Transport Local SA;
- a fost amenajata o autogara care deserveste atât curse judetene, cât și interjudetene și constituie capăt de linie și pentru câteva trasee de transport public. Totuși dotarile acestuia, din punctul de vedere al calatorului sunt minime.

III.4.2 Investiții necesare și propuneri de măsuri de optimizare a transportului public local în Mun. Tg. Mureș

În cele mai multe situații, în ansamblul municipiului, cererea medie de călătorii se ridică la nivelul de 60.593 călătorii zilnice, cu alte cuvinte pe sens vor exista 30.297 călătorii.

Structura de trasee

Din reprezentarea izocronelor se poate observa cu ușurință că:

- suprafața deservită – deci cea cuprinsă într-unul dintre cercuri – include în interiorul ei centrul istoric al orasului si cea mai mare parte a zonelor cu densitate crescuta a populatiei;
- suprafața nedeservită cuprinde în interiorul ei zona industrială (cart. Azomures), zone cu densitate redusa atat a cladirilor, cat si a populatiei (nordul cart. Libertatii – E, sudul cart. Mureseni – B, cart. Valea Rece – C si D, vestul si estul cart. Unirii – G si H, cart. Cornisa – I, sud-estul cart. Tudor Vladimirescu – J si K), dar si o zona rezidentiala in plina expansiune – cart. Belvedere (F).

Din calculul cererii de transport pentru valorile cele mai probabile si tinand cont si de fluxurile



de calatori masurate pe liniile de transport existente se constata ca:

- liniile 1, 2 si 2e care circula doar pe perioada cursurilor scolare, dubleaza alte linii existente, rentabilitatea lor fiind discutabila;
- de departe cel mai solicitat traseu este cel al liniei 4, urmat de cele ale liniilor 18 si 17;
- se constata ca valorile cele mai ridicate ale schimburilor de calatorii pentru mun. Tg. Mures se inregistreaza intre cartierele Tudor, Dambul Pietros, Centru si Buday Nagy Antal, toate cu densitate ridicata a populatiei.

In prezent, traseele liniilor de transport public deservesc corespunzator aceste solicitari din cartierele mai sus mentionate, inasa pentru asigurarea accesului la sistemul de transport public al tuturor locuitorilor municipiului este necesara completarea acestei retele cu cateva linii suplimentare si totodata, pentru cresterea rentabilitatii este nevoie de renuntarea a cateva trasee.

Astfel, se propune ca reseaua de transport public in Mun. Tg. Mures sa fie constituita din urmatoarele trasee:

- liniile 2b, 3, 4, 6, 10, 12, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 26, 30, 30b, 43 si 44 raman nemodificate;
- liniile 1, 2 si 2e se scot;
- linia 10b se prelungeste pana la cart. Belvedere – va asigura legatura intre cartierele Belvedere (in plina expansiune), Tudor, Centru (inclusiv zona de agrement) si Unirii;
- linia 21 se scurteaza si isi modifica usor traseul intre cart. Belvedere si ERP – va sigura legatura intre cartierele Belvedere, Tudor, Dambu Pietros, Centru si Mureseni
- se introduce linia 45 intre cart. Valea Rece si Gradina Zoologica – va asigura legatura intre cartierele Valea Rece, Mureseni, Centru si Cornisa.



Optimizarea infrastructurii de transport public

În mod concret, înainte de orice alte acțiuni, propunerea INCERTRANS este de a aplica imediat următoarele măsuri:

- trecerea tuturor semafoarelor de pe arterele pe care se derulează transport în comun, la sistemul de sincronizare activă – care acordă prioritate mijloacelor de transport public;
- înnăsprirea condițiilor în care se face parcare pe arterele pe care se derulează transportul în comun (și prin reducerea spațiilor de parcare și prin creșterea nivelului taxei);
- interzicerea circulației vehiculelor care transportă mărfuri – indiferent de tonaj și proprietar – pe arterele pe care se derulează transportul în comun – între orele 5.00 și 22.00;
- orice achiziție de mijlocare de transport pe bază de motorină trebuie să se facă: numai ca vehicule noi, la o condiție superioară lui EURO 5;
- interzicerea efectuării serviciului de transport public cu microbuze (improprie pentru un transport public civilizată și de calitate) și înlocuirea acestora cu autovehicule de transport calatori de categoria M3, clasa 1 (conform RNTR 2).

Îmbunătățirea infrastructurii rutiere a orașului

Printre măsurile care pot fi aplicate pentru îmbunătățirea infrastructurii (conform PUG Tg. Mures) se numara:

- realizarea a doua inele concentrice de circulație, unul pe teritoriul municipiului (inel interior) și unul pe teritoriul zonei metropolitane (inel exterior);
- transmutarea cailor ferate pe malul stâng al Muresului sau îngroparea parțială a acestora;
- construire și prelungiri de artere de circulație;
- construirea de poduri și pasaje denivelate;
- construirea de piste pentru biciclete și zone pietonale;



- construirea de pasaje pietonale.

Dezvoltarea sistemului local de transport public – investiții necesare

Concret pentru situația Mun. Tg. Mures, pentru realizarea unei îmbunătățiri a infrastructurii transportului public trebuie avute în vedere următoarele:

- achiziționarea de autobuze moderne dotate corespunzător;
- amenajarea stațiilor cu sisteme de informare a călătorilor (în timp real, dacă este posibil), cu copertine și alte facilități pentru protecția și confortul călătorilor care așteaptă mijloacele de transport în comun;
- construirea de alveole pentru stațiile de transport public, în toate cazurile în care acest lucru este posibil;
- sisteme de e-ticketing;
- realizarea unei stații intermodale la Autogara Siletina
- prioritizarea transportului public în intersecțiile aglomerate din municipiu.

În alegerea tipului de autovehicule de transport public care trebuie achiziționate trebuie să se țină cont de:

a) capacitatea de transport a autobuzului

Pentru transportul public urban din Tg. Mures se recomandă utilizarea vehiculelor din categoria M3 clasa I. Capacități de transport recomandate: autobuze cu capacitate de 100 călători, respectiv de 60 călători (pentru traseele 10, 10b, 12, 21, 30, 30b, 32 și 45).

b) gradul de siguranță al pasagerilor

Elaboratorul acestui studiu recomandă ca vehiculele cu care se va efectua activitatea de transport persoane să fie echipate cu sisteme EBS și ESP, precum și cu sisteme de supraveghere video.



c) condițiile de confort pentru pasageri

se recomanda ca vehiculele pentru transport persoane să fie dotate cel puțin cu instalații de climatizare, de iluminat, precum și cu facilitati pentru transportul persoanelor cu disabilitati (rampe pentru accesul în vehicule, loc special pentru carucioare, sisteme de fixare etc.)

d) gradul de poluare al autobuzului

Pentru activitatea de transport public din Tg. Mures se recomanda inlocuirea treptata a actualului parc de vehicule destinate transportului de pasageri cu vehicule cu motorizare minim Euro 5.

e) dotarea autobuzului cu sistem de taxare electronică

Deoarece introducerea sistemului de e-ticketing implica o serie de costuri foarte ridicate și o durata de implementare semnificativa, se recomanda ca în următoarea perioada de 1-2 ani să se creeze conditiile – atât din punct de vedere legal, cât și material pentru implementarea sistemului de e-ticketing pentru transportul public de persoane din Mun. Tg. Mures.

f) dotarea autobuzului cu sistem de poziționare prin satelit

Se recomanda ca vehiculele pentru transportul persoanelor utilizate în activitatea de transport public local din Mu. Tg. Mures să fie dotate cu sisteme de pozitionare prin satelit.



Propuneri de noduri intermodale:

- Autogara Transport Local Siletina poate deveni printr-o investiție corespunzătoare un punct intermodal adecvat ideii de schimb eficient de calatori între sistemul de transport public local și cel județean, respectiv interurban.
- stația CFR centrală: modernizarea gării centrale (lucrare în execuție, cu termen de finalizare 2016) astfel încât trecerea de la sistemul feroviar la cel rutier va constitui o acțiune de formare a unui **nod intermodal** de maximă importanță;
- Aeroportul Tg. Mures: poate beneficia de legătură directă cu centrul orașului prin utilizarea liniei de cale ferată existentă și/sau prin curse regulate de transport public pe calea rutieră corelate cu orele de decolare-aterizare ale sistemului de transport aerian.

Reducerea necesității de deplasare

Modalități de reducere a necesității de deplasare:

- măsurile restrictive pot fi folosite progresiv pentru diminuarea traficului într-o zonă, însă rezultatele obținute depind de specificul socio-economic-regional;
- analiza comportamentului individual și de grup poate releva modificările directe în ceea ce privește schema de deplasare;
- majoritatea cazurilor de reducere concretă a deplasării se referă la eliminarea deplasării cu autoturismul sau reducerea distanței de transport, reflectând astfel atenția acordată măsurilor care vizează folosirea la minim a autoturismului. În aceste cazuri volumul de trafic se poate reduce prin schimbarea mijlocului individual de deplasare cu unul cu grad de ocupare mai ridicat, care conduce la un volum mai mic de vehicule*km.

Măsuri pentru reducerea poluarii

Parcul operatorului de transport din Mun. Tg. Mures nu detine în prezent niciun vehicul care să se încadreze cel puțin în norma EURO 4. Având în vedere această situație, măsura cea



mai importanta pe care trebuie sa o ia operatorul de transport pentru reducerea poluarii este cea referitoare la înnoirea parcului de mijloace de transport în comun.

Ca și concluzie, documentele, informațiile și analizele prezentate anterior, rezultă că pentru o bună desfășurare a activității de transport public local, care să deservească toți rezidenții Mun. Tg. Mureș sunt necesare 23 de linii de transport public, care să fie servite de 66 vehicule, din care 40 vehicule cu capacitate de 100 locuri și 26 vehicule cu capacitate de 60 locuri, de-a lungul a 17 ore de exploatare zilnică.

Cap. III.5 Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii

Transportul public urban este un factor important al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Alți factori importanți ai incluziunii sociale pe lângă transport sunt: locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse, remunerația.

La orele de vârf, atunci când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul în comun este conform unor studii de 10 ori mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze de efect de seră decât transportul cu autoturismul. Comitetul Economic și Social European consideră că este important să insiste asupra faptului că, având în vedere fondurile publice restrânse și consecințele negative ale circulației cu automobilul în centrul orașelor, vremea promovării simultane a tuturor modurilor de transport să ia sfârșit. Importanța automobilului ar trebui limitată în orașe în spiritul ideii lansate în urmă cu aproape 10 ani a „rețelelor pentru cetățeni”. În acest scop, nu este nevoie doar de sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și introducerea în mod conștient a unor „piedici” în calea utilizării automobilului deoarece nu



există fonduri și spațiu suficient pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportului public de călători pe distanțe scurte (CESE 2007/C 168/17 – Transportul în zonele urbane și metropolitane).

Atractivitatea transportului public poate fi crescută prin calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată. Dar aceștia nu sunt singurii factori. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Este necesar ca **transportul urban să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute**. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei **oferte de calitate cu tarife accesibile**. Obiectivul acesta va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Optimizarea domeniului **va conduce și la creșterea gradului de recuperare a cheltuielilor**.

Recuperarea totală a costurilor de investiție și de funcționare ale transportului public de călători din veniturile obținute din prețurile biletelor de călătorie nu poate însă să constituie un obiectiv politic. Un asemenea calcul unilateral orientat asupra cheltuielilor operaționale nu reflectă **importanța internalizării costurilor externe ale transportului urban**. CESE consideră, de aceea, că este extrem de important să se estimeze **costurile reale ale transportului cu automobilul**, iar pentru aceasta este indispensabilă **internalizarea costurilor externe ale acestuia** (cheltuieli legate de întârzieri și de consumul sporit de combustibil cauzate de congestionarea traficului, poluarea urbană produsă în detrimentul sănătății publice și a atractivității orașelor, poluarea fonică, acapararea unor suprafețe de către traficul auto în mers și staționar etc.). **Internalizarea costurilor externe** în domeniul transporturilor ar **contribui în mod evident la creșterea competitivității transportului public de călători**.



Guvernele țărilor din Europa Centrală și de Est au renunțat complet la administrarea transportului public de călători, organizat în trecut la nivel central, funcționând în regim de întreprindere a stat și se simt exonerate astfel de orice răspundere. În multe state din Europa Centrală și de Est nu există ajutoare pentru investiții, asemenea celor oferite spre exemplu în Germania în conformitate cu Legea privind finanțarea transportului, prin care autoritățile locale sunt sprijinite în dezvoltarea și creșterea atractivității ofertei de transport public prin finanțări de la bugetul federal.

Față de cele menționate mai jos și luând în considerare și aspectele de ordin economico-financiar prezentate anterior se consideră necesară și oportună concesionarea serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate prin contract de delegare a gestiunii în conformitate cu legislația în vigoare.

Cap. III.6 Nivelul minim al redevenței

Prin art. 4 alin. 1 lit. c din Regulamentul nr. 1370/2007/CE privind serviciile de transport feroviar și rutier de călători se stabilesc „modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuieli cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, material rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.”

Având în vedere că toate cheltuielile delegatului sunt în final recuperate de la utilizatori, regăsindu-se în tarifele practicate, în vederea unui impact social cât mai mic, în concordanță cu rezultatele economico-financiare și cu politica Consiliului Local Tg. Mureș, redevența



trebuie să fie cât mai mică. Redevența minimă se poate stabili prin mai multe variante ce vor fi prevăzute în contractul de delegare a gestiunii.

Metoda cea mai des întâlnită de calcul a redevenței (R) este cea care ia în considerare valoarea bunurilor date în concesiune (V_b) împărțită la durata normală de funcționare (D_n), respectiv $R = V_b : D_n$ (redevența/an).

Ținând cont de faptul că perioada pe care se întocmește contractul de delegare de gestiune este de maxim 6 ani, redevența totală va fi 6R.

Alte metode folosite pentru calculul redevenței practicate de alte administrații locale:

- redevența pe vehicul/an;
- redevența pe km efectiv parcurși
- redevența ca procent din total venituri anuale ale operatorilor de transport
- redevența ca procent din profitul anual realizat
- redevența ca o sumă mai mare sau egală cu echivalentul amortizării bunurilor preluate în folosință de operatorul de transport.

Cap. III.7 Durata estimată a contractului de delegare

Durata contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Mun. Tg. Mureș este de 6 ani, în conformitate cu prevederile art. 28 alin. 1 lit. a) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local.