



NOTĂ ANALITICĂ

Cât timp petrec moldovenii utilizând diferite tipuri de transport?

Serviciile de transport pentru populație¹ joacă un rol fundamental în asigurarea mobilității populației în interiorul localităților de reședință, dar și între diferite localități ale țării, asigurând accesul la muncă, studii, cumpărături, viață socială și călătorii cu alte scopuri. În această notă analitică vom răspunde la următoarele întrebări:

- Care este specificul și diferențele de timp pentru utilizarea mijloacelor de transport, inclusiv public, pentru deplasare de către bărbați și femei?
- Ce mijloace de transport sunt utilizate de către populația din sate și orașe?
- Pentru care scopuri populația apelează cel mai mult timp la serviciile de transport?
- Cum sunt utilizate mijloacele de transport pentru deplasare/călătorii de către locuitorii mun. Chișinău?

Pentru a găsi răspunsuri la aceste întrebări, vom utiliza rezultatele Cercetării privind Utilizarea Timpului, realizate de către Biroul Național de Statistică.

Specificul și diferențele de timp de utilizare a mijloacelor de transport, inclusiv public, pentru deplasare de către bărbați și femei

Din numărul total de persoane cu vârsta de 10 ani și mai mult 83,5% se deplasează zilnic cu un anumit scop. Această călătorie durează în medie 1,4 ore pe zi. Femeile și bărbații din Republica Moldova de 10 ani și peste utilizează aproape aceeași durată de timp medie pe zi pentru astfel de activitate cum este deplasarea, în mărime de 1 oră și 6 minute în cazul femeilor și 1 oră și 19 minute în cazul bărbaților.

Mijlocul/modul de deplasare, care deține primul loc după durată, este „mersul pe jos”. El constituie aproape două treimi (64,4%) din această categorie de activitate umană (deplasare). Apoi, urmează deplasarea cu autobuzul/„microbuzul” (15,6%) și deplasarea cu autoturismul (11,8%). Cu troleibuzul se călătorește în medie 3,9% din timp, cu alt transport privat – 2,3% din timp, cu bicicleta – 1,2% din

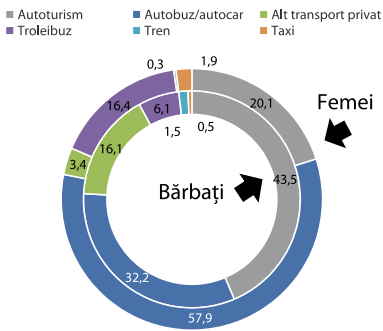
¹ Conform Clasificatorului activităților Cercetării privind utilizarea timpului activitățile de „deplasare / călătorie” includ: (i) deplasare cu transport privat, inclusiv călătorie pe jos și așteptatul autobuzului, trenului, maxi-taxi-ului; călătorie cu bicicleta, călătorie cu motocicletă,

scuterul sau barca cu motor, călătorie cu vehicul pentru pasageri, alt timp de transport privat sau nespecificat; (ii) transport public care include călătorie cu taxiul, autobuzul sau autocarul, troleibuzul, trenul, avionul, alte mijloace de transport public sau neprecizate.

timp, cu taxi-ul și trenul - câte 0,4% din timp, iar cu motocicletă – 0,3% din timp.

Dacă principalul mijloc de transport în cazul bărbaților din Republica Moldova îl constituie autoturismele (private: personale sau de ocazie), în cazul femeilor acesta reprezintă autobuzele/autocarele. Prin urmare, femeile utilizează pe o durată mai îndelungată, deci recurg mult mai intens la serviciile de transport public: din timpul total petrecut în diferite tipuri de transport, ponderea serviciilor de transport public² în cazul bărbaților a constituit 40,3%, iar în cazul femeilor – 76,5% (figura 1). Astfel, utilizarea mai moderată a autoturismelor de către femeile este complementată de utilizarea transportului public, precum și serviciilor de taxi, la care femeile apelează pe o durată de circa 4 ori mai lungă decât bărbații.

Figura 1. Distribuția duratei medii a activităților de deplasare, pe tipuri de transport și sexe, % din timpul total dedicat deplasărilor cu diverse tipuri de transport³



Sursa: BNS

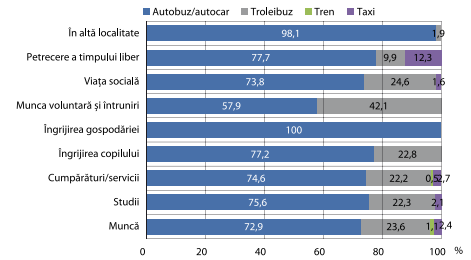
Principalele tipuri de transport la care recurg cel mai intens femeile sunt autobuzele/autocarele și troleibuzele (57,9% și, respectiv, 16,4% din timpul călătoriilor cu diferite mijloace de transport). Bărbații petrec mult mai puțin timp deplasându-se cu autobuze/autocare și troleibuze (32,2% și, respec-

tiv, 6,1% din timpul alocat principalelor tipuri de transport).

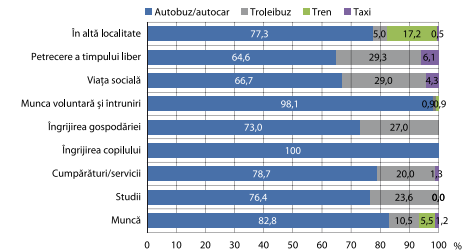
Cu toate acestea, serviciile de transport public sunt utilizate atât de femei, cât și de bărbați, pentru majoritatea scopurilor de călătorii (figura 2).

Figura 2. Distribuția duratei medii a călătoriilor cu transportul, pe scopuri de deplasare și sexe, % din timpul total dedicat călătoriilor cu transportul

Femei



Bărbați



Sursa: BNS

Unele diferențe semnificative țin de utilizarea unei durate de timp mai îndelungate de către bărbați pentru călătorii cu transport feroviar în cazul deplasării spre/de la locul de muncă sau în altă localitate, pe când femeile utilizează acest tip de transport un timp mediu pe zi mult mai scurt. Totodată, femeile apelează mai mult (de peste 2 ori)

² Serviciile de transport public includ călătoriile cu autobuzele/autocarele, troleibuzele, trenul, taxiul, avionul și alte mijloace de transport public sau neprecizate.

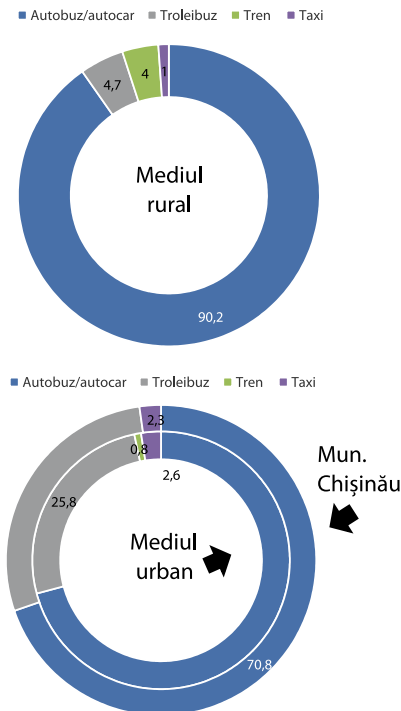
³ Eșantionul nu conține persoane care s-au deplasat cu avionul.

decât bărbații la serviciile de taxi pentru activități de petrecere a timpului liber, deplasări cu scop de a face cumpărături/procure servicii, precum și spre/ de la locul de muncă sau studii (figura 2).

Diferențele de timp petrecut pentru deplasare cu mijloace de transport în sate și orașe

Populația din mediul rural alocă de circa 2 ori mai puțin timp pentru deplasare cu mijloace de transport public în comparație cu cea din mediul urban. Astfel,

Figura 3. Distribuția duratei de deplasare cu transport public, pe principalele tipuri și medii de reședință, % din timpul total dedicat călătoriilor cu un anumit tip de transport public



Sursa: BNS

în sate, călătoria cu transport public îi sunt alocate în medie 39,9% din timpul total alocat diferitor tipuri de transport (1,1 ore, în medie pe zi, pe persoană care a utilizat transportul public), în timp ce în orașe această proporție este de 70,8% (2,7 ore în medie pe zi, pe persoană care a utilizat transportul public). Printre cauzele acestei situații ar putea fi menționate penetrarea slabă a serviciilor de transport public în localitățile rurale, precum și calitatea proastă a drumurilor, distanța mai mică de deplasare în interiorul localităților rurale ș.a. (figura 3).

Cea mai populară formă de transport public în sate sunt autobuzele/autocarele pentru deplasarea cu care populația alocă în medie 90,2% din timpul dedicat călătoriilor cu transportul public. În mediul urban, serviciile respective sunt ceva mai diversificate datorită circulației troleibuzelor care oferă populației mai multe alternative de deplasare.

Penetrarea mai slabă a serviciilor de transport public în sate nu este compensată de serviciile de taxi, care sunt mai des utilizate în orașe, din cauza constrângerilor financiare ale populației rurale.

Atât în orașe, cât și în sate, autobuzele/autocarele (inclusiv și microbuzele) sunt utilizate pe larg pentru toate scopurile de deplasare (figura 4). În orașe, populația apelează la serviciile de transport cu troleibuzele în majoritatea cazurilor, cu excepția deplasărilor în alte localități și a celor cu scopul petrecerii timpului liber.

Unele diferențe se observă și la utilizarea serviciilor de transport feroviar. În cazul populației urbane acestea sunt utilizate preponderent pentru deplasările în alte localități, cu diferite scopuri. În același timp, în sate acest tip de transport este utilizat mai mult pentru deplasările spre/de la locul de muncă, însă care implică, la fel, deplasări în alte localități⁴ (de ex: localitatea vecină sau centrul raional).

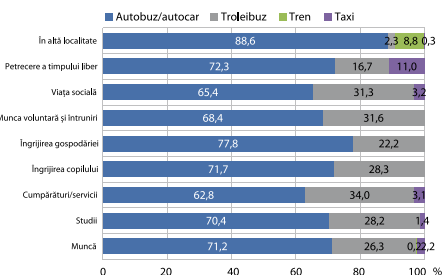
Serviciile companiilor de taxi sunt utilizate în orașe pentru scopuri diferite de cele de la sate. Astfel, în timp ce populația urbană apelează la acest tip de transport mai mult pentru activități de petrecere a

⁴ Ipoteza care a stat la baza acestei afirmații este faptul că satele moldovenești sunt prea mici pentru ca transportul feroviar să fie utilizat pentru călătorii în interiorul localităților. Prin urmare, chiar dacă persoanele intervievate au afirmat că au utilizat acest mijloc de transport pentru deplasările spre/de la locul de muncă, deducem că aceste deplasări au avut loc în alte localități.

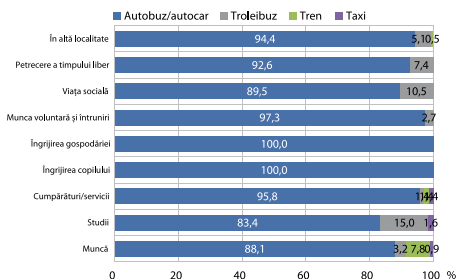
timpului liber și viața socială, în mediul rural taxirile sunt utilizate pentru deplasările legate de cumpărături și servicii, precum și cele spre/de la locul de muncă și studii, din cauza accesului restrâns la alte tipuri de servicii de transport (figura 4).

Figura 4. Distribuția duratei medii a călătoriilor/deplasărilor cu transportul public, după scopuri de deplasare, pe medii de reședință, % din timpul total dedicat călătoriilor cu transportul public

În orașe



La sate



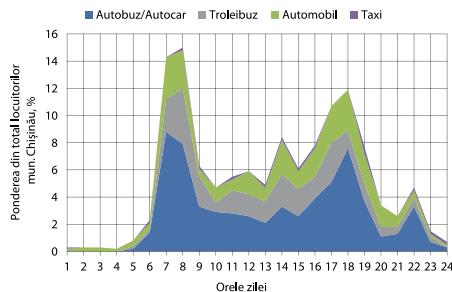
Sursa: BNS

Cum sunt utilizate mijloacele de transport pentru deplasare/călătorii de către locuitorii mun. Chișinău?

Orele în care serviciile de transport public din capitală sunt utilizate cel mai intens confirmă faptul că populația apelează la transportul public

preponderent pentru deplasările spre/de la locul de muncă sau studii (figura 5). Astfel, cel mai mult timp în transport este petrecut în proximitatea orelor 7.00-8.00 și 17.00-18.00. Totodată, în jurul orelor 14.00 se observă o creștere a cererii pentru serviciile de transport asociată cu revenirea elevilor/studenților de la ore, deplasarea pentru a se alimenta sau desfășura anumite activități de ordin personal, și nu numai, în timpul/din contul pauzelor de prânz, etc.

Figura 5. Ponderea locuitorilor mun. Chișinău care se deplasează cu mijloace de transport, pe tipuri de transport, ore ale zilei, %



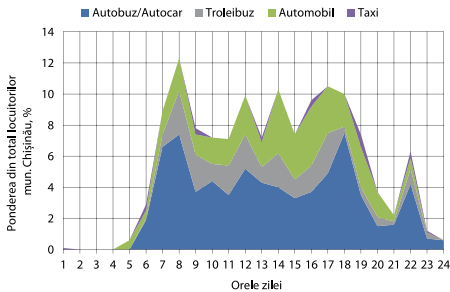
Sursa: BNS

În zilele de sâmbătă și duminică, orarul utilizării transportului public (autobuze/autocare și troleibuze) este similar cu cel din restul zilelor (figura 6). Totodată, anumite diferențe importante sunt atestate în cazul utilizării automobilului (de regulă, mașina proprie sau transportul de ocazie). Acest tip de transport este utilizat mai intens în zilele de sâmbătă și duminică din cauza transportului public care circulă nu atât de frecvent ca în zilele de lucru a săptămânii, dar și datorită călătoriilor în afara orașului practicate mai des în zilele de week-end care implică utilizarea mai intensă a mașinii proprii.

Figurile 5 și 6 relevă și faptul că timpul de utilizare pentru deplasarea cu automobilul (inclusiv mașina proprie sau de ocazie) corelează cel mai mult cu timpul de utilizare a autobuzelor/autocarelor/microbuzelor și troleibuzelor. Prin urmare, trans-

portul privat mai curând substituie decât completează transportul public, relevând calitatea deseori nesatisfăcătoare a serviciilor de transport municipal.

Figura 6. Ponderea locuitorilor mun. Chișinău care se deplasează cu mijloace de transport, pe tipuri de transport, pe ore ale zilelor de sâmbătă și duminică, %



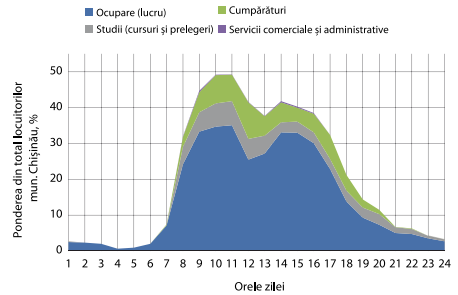
Sursa: BNS

Excepție fac orele de dimineață-noapte, când lipsa transportului public este compensată de utilizarea mașinii proprii sau mașinilor de ocazie (categoria „vehiculele de pasageri”) și serviciile de taxi.

Problema lipsei transportului public în orele de dimineață-noapte este relevată de faptul că în această perioadă a zilei o bună parte din populația încă practică activități de ocupare sau chiar studii serale (figura 7).

Prin urmare, aceste persoane sunt nevoite să înlocuiască lipsa transportului public din orele respective cu opțiuni mai costisitoare sau puțin comode (serviciile de taxi, mașina proprie sau transportul de ocazie).

Figura 7. Ponderea locuitorilor mun. Chișinău care se deplasează cu mijloace de transport, după scopul deplasării, %



Sursa: BNS

Concluzii:

- Femeile apelează mai intens la serviciile de transport public, pe când bărbații utilizează mai mult autoturismele private în calitate de mijloc principal de transport;
- Dintre tipurile de transport public, atât bărbații, cât și femeile apelează cel mai mult la autobuze/auto-care pentru majoritatea călătoriilor/deplasărilor. În același timp, serviciile de taxi sunt utilizate mai mult de către femei, preponderent pentru deplasări spre/de la locul de muncă sau studii, cumpărături, precum și activități de petrecere a timpului liber. În același timp, bărbații apelează mai mult la transportul feroviar pentru deplasări în alte localități;
- Populația rurală aloacă mult mai puțin timp deplasării cu transportul public, din cauza modului de viață și tipologiei activităților desfășurate (predominant agricole) de populația rurală, constrângerilor de infrastructură, a drumurilor mai proaste, posibilităților financiare mai reduse decât a orașenilor, precum și a distanței mai mici de deplasare din interiorul localităților rurale;
- Transportul feroviar este utilizat mai mult de populația de la sate cu scopul deplasării spre/de la locul de muncă aflat în localitatea din apropiere sau centrul raional;

- Populația rurală apelează la serviciile de taxi mult mai rar față de populația urbană și, de regulă, cu scopuri diferite. Astfel, la sate acest tip de transport este utilizat pentru deplasări de „prima necesitate” (spre/de la locul de muncă sau studii, pentru a face cumpărături), pe când în orașe – pentru activități de petrecere a timpului liber și viață socială;
- Deși o anumită pondere din populație în orele de dimineață-noapte practică activități ce necesită, de regulă, deplasări cu transportul (studii serale, activități de ocupare profesională), transportul public practic lipsește în orele respective.

Recomandări:

- Sporirea penetrării serviciilor de transport public în localitățile rurale, în special prin facilitarea conexiunilor dintre localitățile respective și orașe trebuie să constituie o prioritate pentru Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor;
- O premisă crucială pentru facilitarea accesului populației rurale la serviciile de transport este reabilitarea rețelei de drumuri, mai ales a celor locale. În acest sens, este necesară eficientizarea managementului resurselor publice destinate investițiilor în infrastructura rutieră⁵;
- Este oportună examinarea posibilității introducerii transportului public în orele de dimineață-noapte, atât în capitală, cât și în localitățile unde există cerea respectivă.



Acest material a fost elaborat în baza rezultatelor Studiului privind Utilizarea Timpului, realizat de Biroul Național de Statistică, cu suportul Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare (PNUD), Entității Națiunilor Unite pentru Egalitatea de Gen și Abilitarea Femeilor (UN Women) și Guvernului Suediei în cadrul proiectului ONU „Consolidarea Sistemului Statistic Național”. Opiniile exprimate în această notă nu reflectă neapărat punctul de vedere sau politicile oficiale ale agențiilor ONU, Guvernului Suediei sau Biroului Național de Statistică.

Elaborat de: Centrul analitic independent Expert-Grup

Design: Ion Axenti

Foto: PNUD

⁵ „Capital Expenditures: Making Public Investment Work for Competitiveness and Inclusive Growth in Moldova”, Banca Mondială, Raport nr. 76310-MD.