

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII

INSTITUTUL NAȚIONAL DE CERCETĂRI ECONOMICE  
(INCE)

**METODOLOGIA DE CALCUL A PLĂȚILOR NORMATE PRIVIND  
SERVICIILE PRESTATE DE CĂTRE GĂRILE AUTO OPERATORILOR  
DE TRANSPORT A PASAGERILOR**

**CHIȘINĂU, 2019**

656.1.03  
M 61

**Examinat și aprobat de către Consiliul Științific  
al Institutului Național de Cercetări Economice,**  
procesul verbal nr. 2 din 21.06.2019.

**Recenzenți:** **Aculai Elena**, doctor habilitat în economie, Institutul Național de  
Cercetări Economice

**Ungur Cristina**, doctor în economie, Institutul Național de Cercetări  
Economice

DESCRIEREA CIP A CAMEREI NAȚIONALE A CĂRȚII

**Metodologia de calcul a plăților normate privind serviciile prestate de către Gările Auto operatorilor de transport a pasagerilor** / col. de aut.: Tudor Bajura, Alexandru Stratan, Anatolie Ignat [et al.] ; Min. Econ. și Infrastructurii, Inst. Naț. de Cercet. Econ. (INCE). – Chișinău : INCE, 2019. – 29 p.

Referințe bibliogr.: p. 27 (9 tit.). – 100 ex.  
ISBN 978-9975-3305-3-4.  
656.1.03  
M 61

ISBN 978-9975-3305-3-4.

© Institutul Național de Cercetări Economice, 2019

## CUPRINS

<b>Introducere</b>	<b>4</b>
<b>Colectiv de autori</b>	<b>5</b>
<b>Abrevieri</b>	<b>5</b>
<b>Glosar</b>	<b>5</b>
<b>I. Bazele metodologice de calcul a plăților normate pentru serviciile prestate de către garile auto</b>	<b>6</b>
1.1. Dispoziții generale	6
1.2. Suport informațional	9
1.3. Structura și metodele de calcul a cheltuielilor operaționale ale garilor (stațiilor) auto	9
1.4. Particularitățile specifice ale serviciilor prestate, clasificarea surselor de proveniență a serviciilor garilor auto și lista utilizatorilor direcți ai acestora.	10
<b>II. Particularitățile metodice de calcul a costului serviciilor de bază, prestate de către garile auto transportatorilor de pasageri</b>	<b>11</b>
2.1. Costuri convențional-variabile:	12
2.1.1. Remunerarea muncii angajaților întreprinderii (salariaților)	12
2.1.2. Cheltuieli pentru materialele și serviciile achiziționate	13
2.1.3. Cheltuieli pentru reparații și întreținerea clădirilor și instalațiilor	13
2.1.4. Cheltuieli pentru utilități și alte servicii primite de către garile auto de la furnizorii relevanți	14
2.1.5. Alte tipuri de cheltuieli convenționale	14
2.2. Costuri fixe directe:	15
2.2.1. Amortizarea activelor fixe	15
2.2.2. Impozite și taxe	15
2.2.3. Deservirea împrumuturilor și plățile de arendă pentru activități operaționale	16
2.2.4. Alte costuri fixe	16
2.2.5. Beneficiile directe ale statului de la încheierea acordurilor de parteneriat public-privat	17
2.3. Costuri indirecte	17
<b>III. Calcularea normativelor de plată pentru serviciile garilor auto</b>	<b>18</b>
3.1. Nivelul scontat al rentabilității din activitatea economică a garilor auto	19
3.2. Repartizarea cheltuielilor conform surselor de proveniență a serviciilor, numărul de curse și categoriile mijloacelor de transport	19
3.3. Distribuția costului garilor auto pe tipuri de utilizatori.	23
3.4. Ajustarea plăților normate pentru serviciile garilor auto în funcție de numărul locurilor pentru pasageri în vehicule implicate.	24
<b>Concluzie</b>	<b>26</b>
<b>Surse bibliografice</b>	<b>27</b>
<b>Anexe</b>	<b>28</b>

## Introducere

Elaborarea metodologiei de calcul a plăților normate pentru serviciile gărilor (stațiilor) auto, furnizate transportatorilor de pasageri (persoanelor fizice și juridice) se realizează în baza Hotărârii Guvernului Republicii Moldova (nr.88 din 12 septembrie 2018), care prevede îmbunătățirea sistemului național de deservire a pasagerilor prin modernizarea rețelei de transport existente, creșterea eficienței activității gărilor (stațiilor) auto prin introducerea unui sistem modern de management, disciplinarea transportatorilor auto prin introducerea și respectarea regulilor de conduită pe teritoriul gărilor auto și reducerea transportului ilicit de pasageri.

Necesitatea trecerii la un sistem de organizare a transportului de pasageri pe două nivele (gara auto - transportator) în Republica Moldova este condiționată de cerințele contradictorii, dar foarte relevante ale mecanismului economiei de piață în domeniul serviciilor de transport a pasagerilor și anume:

- pe de o parte, necesitatea de a asigura condiții concurențiale, acces egal pentru toți operatorii de transport auto pe piața serviciilor de transport, transparență deplină în repartizarea rutelor și curselor, încasarea integrală și în termeni rezonabili a veniturilor fiscale de la acordarea serviciilor de transport etc.
- pe de altă parte, necesitatea de a păstra integritatea sistemului de transport, de a reuni și asocia în mod armonios zeci și chiar sute de transportatori de pasageri într-un mecanism operațional unic, bine organizat, capabil să ofere locuri de muncă relativ bine plătite în cadrul unor întreprinderi profitabile, condiții sigure de muncă, precum și servicii calitative (confortabile) pentru zeci de milioane de pasageri.

Calcularea plăților normate pentru serviciile respective se bazează pe metoda cheltuielilor, care presupune evaluarea obiectivă a costului acestora pentru domeniul dat de activitate economică în medie pentru ultimii 2-3 ani. Această metodologie implică calcularea costului anumitor servicii în raport cu fiecare unitate de transport divizate pe diverse categorii.

Deoarece elaborarea plăților normate pentru serviciile gărilor (stațiilor) auto în Republica Moldova se realizează pentru prima dată, comentariile și sugestiile privind îmbunătățirea calității acestei metodologii vă rugăm să le expediați pe adresa:

MD-2064, mun. Chișinău, str. Ion Creanga, 45

Institutul Național de Cercetare Economice

e-mail: [iefs@iefs.md](mailto:iefs@iefs.md);

fax / tel: 022-74-37-94

## **Colectiv de autori**

Tudor Bajura– doctor habilitat în științe economice, profesor, INCE (conducătorul grupului de lucru)

Alexandru Stratan– director INCE, membru corespondent al Academiei de Științe a Moldovei,  
doctor habilitat în științe economice, profesor

Anatolie Ignat– doctor în științe economice, INCE

Andrei Timuș– doctorand, INCE

Svetlana Gandacova – cercetător științific, INCE

Tatiana Turețchi – contabil șef, INCE

## **Abrevieri**

ANTA - Agenția Națională de Transport Auto

BNSRM - Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova

INCE - Institutul Național de Cercetări Economice

ÎS - Întreprinderea de Stat

MEI - Ministerul Economiei și Infrastructurii

MFRM - Ministerul Finanțelor al Republicii Moldova

RM - Republica Moldova

SRL - Societate cu răspundere limitată

TVA - taxa pe valoarea adăugată

## **Glosar**

Gara auto este o zonă special amenajată și echipată pentru îmbarcarea (debarcarea) organizată a pasagerilor, încărcarea (descărcarea) bagajelor și furnizarea altor servicii necesare atât pasagerilor, cât și nemijlocit mijloacelor de transport, antrenate în transportarea acestora.

Serviciile gărilor auto - o listă de activități generale și specifice, care vizează asigurarea condițiilor corespunzătoare (confortabile și sigure) pentru transportatori, pasageri și persoanele de escort a acestora în săli de așteptare, pe rampă și pe întreaga suprafață a stației (gării auto) în timpul oficial stabilit de lucru

Transportator (agent de transport, operator de transport auto) este o întreprindere de orice formă juridică sau persoană fizică, care deține licența pentru efectuarea activității de transport auto a pasagerilor contra plată prin utilizarea mijloacelor de transport proprii sau a celor închiriate.

Rută este un traseu strict marcat de deplasare a mijlocului de transport între punctul de plecare și cel de destinație prin stațiile intermediare obligatorii, stabilite între aceste puncte.

Cursă este un traseu strict marcat de circulație a mijlocului de transport auto pe ruta stabilită, după un anumit orar de plecare și sosire la punctul de destinație, care sunt clar definite și indicate în foaia de parcurs (scrisoare de trăsură).

Foaie de parcurs (scrisoare de trăsură, listă de călătorie) este un document de strictă evidență, care are ca scop asigurarea unei înregistrări primare corespunzătoare a deplasării pasagerilor (mărfurilor), prevăzut cu semne de protecție, cu serie și număr de document, clar stabilite.

Itinerarul mijloacelor de transport auto – un tabel sau un orar, perfectat în mod corespunzător, care reflectă informațiile despre intervalele de timp de circulație a mijloacelor de transport auto, drumul parcurs cu indicarea localităților intermediare și locul aflării acestora într-o anumită perioadă de timp.

Listă de expediere - un document emis de gară auto (stația de autobuze), care indică numărul și valoarea biletelor vândute, punctul de plecare și punctul de destinație a mijlocului de transport, care deservește pasagerii.

Autorizație (licență) pentru deservirea călătorilor pe o rută - este un document, eliberat de o autoritate specializată a administrației publice centrale pentru un anumit mijloc de transport, care permite transportatorului să efectueze activități de transport a pasagerilor între punctele finale (și, de asemenea, intermediare) specificate în ruta respectivă.

Bagaje – lucruri personale ale pasagerilor, transportate separat în compartimentul de bagaje contra plată suplimentară cu emiterea unui document de strictă evidență – un bon de plată pentru bagaje, care confirmă faptul, că au fost primite bagajele pentru transportarea lor în aceeași cursă, pe care o urmează proprietarul bagajelor.

## **I. Bazele metodologice de calcul a plăților normate pentru serviciile prestate de către gările auto**

Drept bază metodologică pentru elaborarea normativelor de plată a serviciilor gărilor auto (stațiilor auto) au fost utilizate Standardele Naționale de Contabilitate, Codul Fiscal al Republicii Moldova, acte normative, indicații metodologice și/sau instrucțiuni ale Ministerului Finanțelor al Republicii Moldova, alte acte și documente oficiale.

### **1.1. Dispoziții generale**

Transportul rutier de pasageri în Republica Moldova ocupă în mod tradițional o poziție de lider față de alte tipuri de transport. Potrivit datelor Biroului Național de Statistică al Republicii Moldova, ponderea transportului de călători cu autobuze constituie în prezent 39,8% (peste 100,3 milioane de persoane pe an). Ponderea traficului de pasageri cu autobuze depășește 50,3%, ajungând la o medie de 3123,2 milioane de pasageri-km pe an. Anual fiecare cetățean al

Republicii Moldova utilizează serviciile autobuzelor (microbuzelor) pentru traficul suburban, interurban și/sau internațional în medie de 28,3 ori, ceea ce depășește cu mult același indicator pentru alte tipuri de transporturi terestre, fluviale sau aeriene.

Pentru a satisface cererile din ce în ce mai mari ale populației locale pentru transportul rutier de călătorie, cantitatea autobuzelor și microbuzelor în ultimii ani a crescut esențial, numărul lor constituind în prezent 20994 un. În același timp, operând într-o economie de piață deschisă, transportul rutier de călători este supus unei concurențe acerbe, în principal, din partea parcului de taxiuri și a navelor aeriene de pasageri. În consecință, începând cu a.2012, se înregistrează o reducere constantă a numărului de pasageri transportați cu autobuze (microbuze). Rata medie anuală a acestui declin este de 2,5% sau aproape 3,0 milioane de pasageri anual (de la 118090,6 mii în a.2012 la 100325,7 mii pasageri în a.2017).

E de menționat, că în aceeași perioadă (2012-2017) numărul de pasageri transportați de parcul de taxiuri a crescut de 1,74 ori, iar cu transportul aerian - de 2,44 ori.

Conform studiilor efectuate, una dintre principalele cauze a pierderii competitivității este nivelul insuficient de organizare, lipsa unui confort adecvat în domeniul serviciilor de transport auto și, adesea, incapacitatea lor de a satisface cerințele actuale ale potențialilor clienți.

Pentru a preveni alte pierderi inevitabile, sistemul de transport cu autobuze trebuie să fie îmbunătățit semnificativ, adaptat la standardele europene de calitate, securitate și confort. Unul din primii pași în această direcție este Hotărârea Guvernului Republicii Moldova "Cu privire la aprobarea obiectivelor și condițiilor parteneriatului public-privat pentru creșterea eficienței activităților filialelor Î.S. " Gările și Stațiile Auto" [1].

Conform documentului respectiv, în baza combinării potențialului de stat și a inițiativelor private ale antreprenorilor se intenționează consolidarea competitivității transportului auto de pasageri, consolidarea și ridicarea nivelului de transparență a activității agențiilor de transport, îmbunătățirea stării igienice pe teritoriul terminalelor de autobuze, ca urmare, asigurarea accesului nerestricționat al clienților la servicii calitative și sigure ale rețelei de transport, bazate pe norme și standarde europene moderne.

Elaborarea metodologiei de calcul a plăților normate pentru serviciile gărilor auto se realizează în baza următoarelor principii fundamentale:

**1.1.1.** În procesul serviciilor, cheltuielile de funcționare ale gărilor auto (stațiilor auto) se transformă în prețul de cost al acestor servicii. Având în vedere faptul că, formarea prețului de cost în procesul de furnizare a serviciilor pentru fiecare caz în parte este strict individual (unic), pentru gările auto serviciile respective pot fi definite ca cheltuieli individuale sau ca cheltuieli socialmente necesare. E de menționat, că în funcție de anumite circumstanțe specifice,

cheltuielile filialelor/gărilor aparate pentru furnizarea serviciilor pot fi mai mari sau mai mici decât media ponderată a cheltuielilor socialmente necesare în situații similare.

Aceste divergențe se pot datora atât factorilor obiectivi, cât și celor subiectivi, printre care:

- amplasarea prestatorului de servicii;
- densitatea populației pe unitate de suprafață a localității (regiunii) respective;
- starea tehnică a rețelei rutiere;
- starea tehnică a parcului de transport auto;
- experiența profesională și competențele teoretice ale managerilor întreprinderilor și ale specialiștilor acestora;
- nivelul general al calificării angajaților, starea sistemului de formare profesională și recalificare a personalului etc.

Metodologia respectivă presupune calculul plăților normate, socialmente necesare pentru prestarea unui spectru larg de servicii de către gările auto, adaptate la particularitățile generale, comune ale activității de transport, precum și la particularitățile lor specifice, de exemplu - teritoriale, tehnice, tehnologice etc.

Revizuirea periodică a normativelor. Având în vedere nivelul ridicat al evoluției indicatorilor valorici (salarii, costul materialelor, inclusiv - combustibilului, costul serviciilor de reparație, modernizare etc.), această metodologie prevede:

- a) actualizarea (ajustarea) anuală a costurilor pentru următorii ani de funcționare a Metodologiei. Cheltuielile materiale și de exploatare a mijloacelor fixe se actualizează luând în considerație **IPC** (indicele prețurilor de consum în Republica Moldova), înregistrat în perioada de la anul reevaluării precedente și până în anul în care se efectuează reevaluarea curentă, publicat anual de Biroul Național de Statistică a Republicii Moldova;
- b) modificarea la nivelul național cuantumului minim garantat al salariului în sectorul real (Hotărîrea Guvernului nr.165 din 09.03.2010);
- c) reexaminarea anuală a plăților suplimentare, prevăzute de legislație (contribuțiile de asigurări sociale de stat și asigurări obligatorii de asistență medicală);
- d) schimbarea periodică a tarifelor de transportare a pasagerilor;
- e) modificarea componentelor de cheltuieli ce influențează formarea costului serviciilor (normativelor);
- f) în cazul reevaluării immobilizărilor corporale și necorporale amortizabile, prezența Metodologiei prevede că valoarea maximă de creștere a amortizării în urma reevaluării, urmează a fi acceptată în tarif și nu va depăși valoarea cumulativă a indicelui prețurilor, înregistrat în perioada de la anul reevaluării precedente și până în anul în care se

efectuează reevaluarea curentă, publicat anual de Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova;

- g) ajustarea costurilor privind plata dividendelor (achitarea în beneficiul partenerului public) în conformitate cu prevederile Contractului Public Privat nr.3/09 din 17.12.2018.

**1.1.2.** Conținutul și structura articolelor de cheltuieli sunt predeterminate de documentele oficiale în vigoare, inclusiv de standardele contabile, luând în considerare și situația reală din teren. În acest context, plățile normate pentru serviciile prestate de gărilor auto vor include toate tipurile de cheltuieli reale, pentru care există confirmare documentată. Calcularea prețului de cost a materialelor consumate se va efectua în baza prețurilor de piață.

**1.1.3.** La calcularea plăților normate pentru serviciile gărilor auto (altfel numite - taxa de peron), nu va fi luată în considerare existența factorilor neeconomici (furturi, deturnări de fonduri, ascunderea veniturilor etc.) de formare a prețurilor.

**1.1.4.** Plățile normate pentru serviciile gărilor auto vor fi calculate pentru un an calendaristic. În procesul de estimare se vor lua în considerare atât cheltuielile lunare cât și fluctuațiile sezoniere ale cheltuielilor, inclusiv - cheltuielile pentru o rută, o cursă etc.

**1.1.5.** Impozitele, precum și alte tipuri obligatorii de defalcări (la fondul social, asigurări medicale etc.), precum și plățile de închiriere (în diferite forme a lor) vor fi luate în considerare în conformitate cu legislația în vigoare.

## **1.2. Suportul informațional**

Suportul informațional al acestei cercetări se bazează pe utilizarea:

- actelor legislative, Hotărârilor de Guvern ale Republicii Moldova, ordinelor și instrucțiunilor autorităților centrale sectoriale și teritoriale (locale);
- plăților normate pentru serviciile prestate de gărilor auto (stațiile de autobuze) elaborate și, practic, utilizate atât în Republica Moldova, cât și în alte țări europene;
- normativelor de cheltuieli (normativelor de plată pentru servicii) elaborate ca urmare a altor cercetări științifice (teoretice și/sau aplicative) în domeniul transporturilor și publicate în ediții periodice (reviste, monografii, manuale etc.).

## **1.3. Structura și metodele de calcul a cheltuielilor operaționale ale gărilor (stațiilor) auto**

**1.3.1.** Determinarea cheltuielilor pentru serviciile prestare de gărilor auto se bazează pe regulile generale de grupare a unor articole de cheltuieli, cele mai importante fiind: remunerarea muncii (inclusiv contribuțiile sociale și medicale); amortizarea; cheltuielile pentru achiziționarea materialelor și echipamentelor; cheltuielile pentru utilități; pentru încălzire etc.

Mai multe detalii privind tipurile estimate de cheltuieli sunt prezentate în tabelul 1.

Tabelul 1.

**Denumirea costurilor directe și indirecte, incluse în componența cheltuielilor gărilor și/sau stațiilor auto**

Denumirea articolelor de cheltuieli	Denumirea unităților	
	Gărire Auto	Stații de autobuze
1. Costuri variabile convenționale		
1.1. Remunerarea muncii	+	+
1.2. Cheltuieli pentru materiale și echipamente	+	-
1.3. Reparația și întreținerea clădirilor și instalațiilor	+	+
1.4. Plata serviciilor comunale, a costurilor pentru încălzire etc.	+	+
1.5. Alte tipuri de costuri convenționale	+	-
2. Costuri fixe directe		
2.1. Amortizarea activelor imobilizate	+	+
2.2. Impozite și taxe	+	-
2.3. Chiriile, plățile dobânzilor pentru împrumuturile primite etc.	+	-
2.4. Alte costuri fixe directe	+	+
3. Costuri indirecte	+	+

Notă: semnul (+) înseamnă existența costurilor, semnul (-) înseamnă absența acestora.

**1.3.2.** Abordarea metodologică principală la calcularea plăților normate se axează pe principiul anticipării, esența căruia constă în determinarea valorii cheltuielilor anticipate (presupuse) reieșind din tehnologiile existente la întreprindere, echiparea tehnică, produsele software utilizate etc., presupunând, că abaterile de la valorile de bază se estimează ca fiind ne semnificative. Astfel, toate cheltuielile existente se vor baza pe tehnologiile real utilizate pentru realizarea activității de furnizare a serviciilor.

**1.3.3.** De asemenea la calcularea anumitor tipuri de cheltuieli se va utiliza metoda expert, precum și metoda cercetărilor particulare (suplimentare), inclusiv cu implicarea specialiștilor certificați.

**1.3.4.** Calcularea costului serviciilor prestate de gărire auto se va efectua separat pentru fiecare unitate structurală, cu diferențierea (gruparea) lor preliminară în baza numărului de rute deservite, numărului și lungimii curselor efectuate lunar în cadrul acestor rute, precum și a tipurilor de vehicule implicate în fiecare dintre rutele evaluate.

**1.4. Particularitățile specifice ale serviciilor prestate, clasificarea surselor de proveniență a serviciilor gărilor auto și lista utilizatorilor direcți ai acestora.**

**1.4.1.** Lista serviciilor prestate de gărire auto (stațiile de autobuze) include tipurile de activități centralizate, care oferă un fel de platformă pentru contactul direct al pasagerilor

sistemului de transport rutier cu executorii nemijlociți ai activităților de transport, adică – cu transportatorii sau operatorii de transport rutier (Anexa 1).

**1.4.2.** În virtutea particularităților specifice, surse de proveniență a serviciilor enumerate în Anexa nr.1 pot fi exclusiv doar gările auto și/sau stațiile de autobuze. Ca excepție, se acceptă dublarea anumitor tipuri de servicii prin transmiterea drepturilor corespunzătoare direct conducătorilor mijloacelor de transport auto (de exemplu, vânzarea biletelor pe traseu spre punctul de destinație), inclusiv la stațiile intermediare obligatorii, incluse în rutele respective.

**1.4.3.** Respectarea principiului obiectivității în normarea mărimii plăților pentru serviciile gărilor auto (stațiilor de autobuze), impune necesitatea clasificării gărilor în 3 categorii în funcție de dimensiunile circuitului financiar (încasărilor) anual.

**1.4.4.** Ținând cont de toată diversitatea (cantitativă și calitativă) a serviciilor prestate de către gările auto, este necesar de a sublinia, în primul rând, că există diferențe semnificative atât între consumatorii acestor servicii, cât și între servicii, ca atare.

În conformitate cu legislația în vigoare, precum și pentru a evita achitarea dublă pentru unul și același serviciu, acestea sunt împărțite în două grupuri:

- servicii contra plată;
- servicii gratuite.

**1.4.5.** Utilizatorii direcți ai serviciilor gărilor auto în fiecare caz concret sunt: pasagerii; operatorii de transport sau, în majoritatea cazurilor concomitent și unii, și alții.

Necâtând la această divizare, toate plățile pentru serviciile de transport, inclusiv impozitele și taxele sunt achitate, într-un final, din contul pasagerilor.

Prin urmare, utilizatorii direcți ai serviciilor, prestate de gările auto sunt: operatorii de transport; pasagerii și statul, reprezentat de autoritățile locale și centrale (în vederea încasării impozitelor și/sau taxelor).

## **II. Particularitățile metodice de calcul a costului serviciilor de bază, prestate de către gările auto transportatorilor de pasageri**

Reieșind din scopul principal al prezentei elaborări metodologice, și anume, calculul plăților normate pentru serviciile prestate de gările auto, vom sublinia, că baza reală a acestor normative o constituie costul (de asemenea - normat) de producție și repartizare a serviciilor prestate.

Știința economică împarte costurile în efective (individuale, „de facto” realizate în condițiile concrete ale unui anumit agent economic) și normative, bazate pe media ponderată a nivelului socialmente necesar de remunerare a muncii, a cheltuielilor pentru materialele achiziționate, a poverii fiscale etc. Calcularea normativelor de cost constituie o problemă

științifică și practică importantă, soluționarea căreia necesită o analiză detaliată a cheltuielilor, evoluției schimbărilor de preț pentru resursele materiale achiziționate, a formelor și nivelului remunerării muncii etc.

## **2.1. Costuri convențional-variabile.**

Funcția de bază a gărilor auto (stațiilor auto) este de a presta servicii pentru două grupuri principale de clienți - pasageri și transportatori. În pofida absenței unei relații directe (liniare) între articolele de bază a costurilor variabile și fluxurile efective de pasageri, precum și numărul mijloacelor de transport utilizate pentru transportarea acestora, metodologia respectivă, în calitate de grup principal de cheltuieli, consideră costurile convențional-variabile.

### **2.1.1. Remunerarea muncii angajaților întreprinderii (salariaților)**

Datorită apartenenței exclusive a întreprinderilor analizate sectorului serviciilor, remunerarea muncii angajaților, inclusiv toate tipurile de suplimente și recompense bănești, precum și impozitul pe venit și contribuțiile în fondul social și fondul de asigurări medicale reprezintă cea mai mare parte a cheltuielilor operaționale.

**2.1.1.1.** Estimarea normativelor de cheltuieli pentru remunerarea muncii se efectuează în baza Legii salarizării nr. 847 din 14 februarie 2002 [4], Hotărârii Guvernului Republicii Moldova "Cu privire la salarizarea angajaților din unitățile cu autonomie financiară" nr. 743 din 11 iunie 2002 [5] (cu modificările și completările ulterioare), precum și în baza Acordului tripartit cu privire la modificările și completările Convenției colective (nivel de ramură) pentru anul respectiv.

Potrivit documentelor respective, salariul minim pentru lucrătorii din ramura transportului auto în a.2018 a fost stabilit în mărime de 2610 lei/lună. Considerăm durata medie a unei zile de muncă (8 ore) și numărul mediu de zile lucrătoare pe lună (21.125 unități), durata totală a timpului de muncă este de 169 ore/lună. Prin urmare, quantumul salariului minim pe oră pentru lucrătorii din această ramură constituie  $2610 : 169 = 15,44$  lei/oră.

Grila tarifară aprobată prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova (nr.743 din 06.11.2002) prevede 8 categorii de calificare, cu un coeficient general de creștere de 3,07 (categoria VIII în raport cu prima categorie) [6].

Tabelul 2

### **Grilă tarifară pentru întreprinderile cu autonomie financiară din domeniul transportului auto**

	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>V</b>	<b>VI</b>	<b>VII</b>	<b>VIII</b>
Pentru lucrătorii din domeniul transportului auto	1,0	1,26	1,59	1,81	2,07	2,36	2,69	3,07

În componența cheltuielilor menționate, pe lângă salariul de bază (salariul tarifar pentru muncitori și salariul de funcție pentru alte categorii de lucrători) sunt incluse diverse tipuri de plăți suplimentare (prime, plăți suplimentare, inclusiv pentru condiții periculoase de muncă etc.).

**2.1.1.2.** Forma principală de remunerare a muncii la întreprinderile analizate o constituie plata pentru orele efective de muncă. După cum a fost menționat, bază inițială pentru calcule se consideră ziua de muncă de 8 ore într-o săptămână de muncă de 5 zile, adică 169 de ore lunar (medie calendaristică).

În conformitate cu nivelul minim de plată indicat anterior (15,44 lei/oră) este calculată grila de salarizare pentru cele 8 categorii tarifare, (tabelul 3).

Tabelul 3

**Nivelul remunerării muncii pentru diferite categorii de angajați ai gărilor auto**

	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>V</b>	<b>VI</b>	<b>VII</b>	<b>VIII</b>
Salariul lucrătorilor gărilor auto (lei/oră)	15,44	19,30	24,55	27,95	31,96	36,44	41,53	47,47,40
Salariul mediu lunar al lucrătorilor din gările auto (lei)	2610,0	3261,7	4148,9	4723,6	5401,2	6158,4	7020,9	8012,7

**2.1.1.3.** Deoarece în calculele citate mai sus (tabelul 2; 3) au fost luate în considerare așa-numitele salarii "nete" ale lucrătorilor și angajaților gărilor auto, aceste cheltuieli urmează a fi suplimentate cu sumele obligatorii de plată către fondul de asigurări sociale a cetățenilor (de la 1 octombrie 2018 - 18%) și fondul asigurării obligatorii de asistență medicală (4,5%).

**2.1.2. Cheltuieli pentru materiale și serviciile achiziționate**

Considerând specificul activității economice a sistemului gărilor auto și natura serviciilor pe care le furnizează, remarcăm faptul, că principalele tipuri de cheltuieli materiale ale acestora sunt materiale de birou, clasificate în mod obișnuit drept obiecte "de mică valoare și scurtă durată". Costul respectivelor tipuri de materiale, se înregistrează ca "valoare mică" și se trece la cheltuieli în momentul distribuirii lor către anumite servicii și subdiviziuni.

Includerea cheltuielilor respective în categoria cheltuielilor variabile este determinată de dependența direct proporțională a cantității de materiale și servicii achiziționate de numărul clienților deserviți.

**2.1.3. Cheltuieli pentru reparații și întreținerea clădirilor și instalațiilor.**

Această categorie de cheltuieli este destinată a menține proprietățile imobiliare disponibile într-o stare tehnică și sanitară adecvată pentru asigurarea pasagerilor și transportatorilor cu condiții sigure și confortabile de aflare pe teritoriul gărilor auto.

### **2.1.3.1. Cheltuieli pentru reparația și întreținerea clădirilor**

Pentru a menține clădirile și construcțiile existente în stare funcțională, gările auto (stațiile de autobuze) efectuează anual lucrări de reparație.

Din cauza finanțării evident insuficiente a lucrărilor de reparație și întreținere a clădirilor și construcțiilor existente, această metodologie presupune recunoașterea sumelor utilizate de-facto în calitate de normativ actual a cheltuielilor pentru reparația și întreținerea clădirilor și construcțiilor, aflate la balanța gărilor auto respective.

### **2.1.3.2. Cheltuieli de întreținere a teritoriilor adiacente.**

Conform datelor cadastrale, suprafața totală a gărilor auto (stațiilor de autobuze) actual este în medie de 5,7 mii de metri pătrați pentru o unitate, dintre care circa 1/3 aparține categoriei - teritoriu amenajat (în cea mai mare parte - asfaltat).

Mărimea cheltuielilor anuale pentru lucrările de reparație în vederea reabilitării teritoriilor respective, de asemenea, va fi inclusă în suma totală a cheltuielilor normate.

### **2.1.4. Cheltuieli pentru utilități și alte servicii primite de către gările auto de la furnizorii relevanți**

**2.1.4.1.** Printre cele mai importante tipuri de servicii achiziționate de gările auto de la serviciile orașenești se numără:

- alimentare cu apă;
- canalizare;
- colectarea gunoiului;
- servicii de înverzire a teritoriului;
- aprovizionare cu energie electrică, inclusiv iluminatul electric al teritoriului;
- aprovizionarea cu gaze (sau conectarea la sistemul centralizat de încălzire al orașelor respective) etc.

**2.1.4.2.** O parte a serviciilor furnizate atât gărilor auto, cât și, ulterior, direct pasagerilor și transportatorilor, este efectuată gratuit și, prin urmare, cheltuielile pentru furnizarea acestora nu sunt incluse în cheltuielile totale ale gărilor auto. Aceste tipuri de servicii includ serviciile pompierilor, ambulanței, poliției etc.

### **2.1.5. Alte tipuri de cheltuieli convenționale**

În procesul de deservire a fluxurilor de pasageri și a fluxurilor mijloacelor de transport, deținute de transportatorii de pasageri, gările auto suportă suplimentar unele tipuri de cheltuieli variabile, care nu sunt reflectate în capitolele, enumerate anterior.

Acestea includ cheltuielile pentru:

- paza obiectelor și a teritoriului gărilor auto;

- elaborarea proiectelor de reconstrucție și/sau modernizare, actualizarea programelor de calculator etc.

Conform analizei efectuate rezultă, că suma maximă posibilă a altor cheltuieli variabile nu poate depăși 3,0% din valoarea totală a costurilor convențional-variabile.

## **2.2. Costuri fixe directe**

Costurile fixe directe includ cheltuielile, ale căror rezultate finale pot fi atribuite direct unor sau altor tipuri de servicii prestate.

### **2.2.1. Amortizarea activelor fixe.**

Uzura mijloacelor fixe, în primul rând, a clădirilor și construcțiilor, reprezintă un articol specific și foarte important de cheltuieli operaționale ale gărilor auto.

Având în vedere faptul, că cea mai mare parte a valorii activelor gărilor auto o constituie valoarea clădirilor și construcțiilor, trebuie remarcat faptul, că, în medie, anual aproximativ 2/3 din suma totală a amortizării este utilizată pentru lucrări de reparație a acestora.

### **2.2.2. Impozite și taxe**

Sistemul fiscal actual al Republicii Moldova prevede următoarele tipuri de încasări și plăți suplimentare, mărimea cărora influențează în mod direct asupra costurilor serviciilor gărilor auto:

1. Impozitul pe bunurile imobiliare
2. Taxa pe valoarea adăugată (TVA)

De asemenea în costurile serviciilor prestate de agenții economici se includ plățile suplimentare, care nu intră în componența sistemului fiscal, precum:

1. Plățile obligatorii în fondul de asigurări sociale de stat;
2. Plățile obligatorii către sistemul de asigurări medicale;

Deoarece aceste plăți au fost luate în considerare în procesul de calcul a fondului de remunerare a muncii (cap. 2.1.1 al prezentei metodologii), mărimea lor relativă și absolută nu este examinată în acest capitol.

Mărimea plăților fiscale și procedura de plată a acestora sunt stabilite în actele legislative (Codul Fiscal, Legea bugetului de stat, Legea bugetului asigurărilor sociale de stat etc.), în actele normative ale guvernului, hotărârile autorităților administrației publice locale etc.

#### **2.2.2.1. Impozitul funciar și alte bunuri imobiliare**

Valoarea impozitului funciar se stabilește anual de către autoritățile competente ale administrației publice locale (Primăria) în limita cotelor maxime admisibile, stabilite în Codul Fiscal și în alte acte normative.

Conform art.280 alin.(1) lit. b) din Codul Fiscal, cotele maxime ale impozitului pentru bunurile imobiliare (terenurile reale și/sau clădirile și instalațiile situate pe aceste terenuri) la data de 01.01.2018 constituie 0,3% din valoarea bazei impozabile respective [7]:

Mărimea concretă a cotei de impozitare se stabilește anual de către organul autorizat al administrației publice locale (Primăria).

În conformitate cu articolul 278 alineatul (2) din Codul fiscal, drept bază impozabilă a bunurilor imobiliare este luată valoarea estimată a acestor bunuri.

#### **2.2.2.2. Impozitarea clădirilor și construcțiilor.**

Cota impozitului pentru clădiri și construcții, așa cum s-a menționat deja, este de 0,3% din valoarea estimată a acestora (în cazul absenței – valoarea de bilanț). Mărimea efectivă a impozitului pe aceste obiecte se determină prin înmulțirea valorii estimate a bunului imobil existent cu mărimea cotei de impozitare.

**2.2.2.3. Taxa pe valoarea adăugată (TVA)** este un impozit indirect, care în majoritatea cazurilor este doar colectat de către agenții economici, dar nu este achitat de către ei.

Cu privire la serviciile, prestate de către gările auto, trebuie remarcat faptul, că unele dintre aceste servicii (de exemplu, vânzările de bilete) sunt scutite integral de plata TVA. Cu referire la alte tipuri de servicii, acestea nu doar că nu sunt scutite de TVA, dar nici nu sunt compensate de stat. Conform prezentei metodologii, cheltuielile, necesare pentru furnizarea a astfel de servicii sunt incluse în costurile acestora și, prin urmare, în suma plăților beneficiarilor (utilizatorilor) acestor servicii.

#### **2.2.3. Deservirea împrumuturilor și plățile de arendă pentru activități operaționale**

Aceste tipuri de cheltuieli pentru activitățile operaționale ale gărilor auto apar în cazul în care o parte din teritoriul gărilor auto sau anumite clădiri (instalații) sunt închiriate de către gările auto pentru a asigura condiții mai atractive pentru clienți.

O situație similară apare și în cazul atragerii creditelor bancare în scopul asigurării condițiilor adecvate pentru funcționarea gărilor auto. Plata dobânzilor la aceste credite, precum și plata pentru chirie, în aceste cazuri, fac obiectul costurilor fixe și trebuie să fie incluse în costurile serviciilor prestate transportatorilor.

#### **2.2.4. Alte costuri fixe.**

Suplimentar tipurilor de costuri fixe, descrise anterior, în procesul organizării și deservirii transportului de pasageri, gările auto suportă și alte articole de cheltuieli, raportate la costurile fixe directe. Printre acestea sunt: primele de asigurare; cheltuielile pentru lichidarea consecințelor dezastrelor naturale sau a accidentelor tehnogene (care, din diverse motive, nu au devenit obiectul contractelor de asigurare), a incendiilor, etc.

În procesul de contabilizare a acestor tipuri de cheltuieli, prezenta metodologie presupune luarea în considerare doar a celor, care sunt direct legate de furnizarea anumitor tipuri de servicii. La rândul lor, alte costuri fixe, care nu au un impact direct asupra dimensiunii și oportunității serviciilor gărilor auto vor fi atribuite articolului "Costuri indirecte".

Având în vedere dificultatea identificării valorii altor costuri fixe, această metodologie prevede calcularea acestora în mărime de 2% din mărimea totală a costurilor variabile stabilite anterior.

### **2.2.5. Beneficiile directe ale statului de la încheierea acordurilor de parteneriat public-privat**

Potrivit punctului 6 al Hotărârii Guvernului Republicii Moldova (nr.898 din 12 septembrie 2018), beneficiile directe ale partenerului public vor constitui valoarea medie a profitului net obținut de găările auto ca urmare a activităților desfășurate în ultimii 3 ani. În consecință, beneficiile directe respective ale statului ar trebui incluse în suma generală a plăților normate pentru serviciile gărilor auto [9].

### **2.3. Costuri indirecte**

De rând cu toate tipurile de costuri variabile și fixe enumerate mai sus, caracteristica generală a cărora o constituie prezența unei anumite legături cu furnizarea de servicii clienților gărilor auto, există o serie de așa-numite costuri indirecte, printre care:

- cheltuielile generale de gestiune ale întreprinderii, legate de pregătirea și recalificarea personalului, cheltuielile de deplasare, de pregătirea și prezentarea periodică a diferitelor rapoarte, inclusiv în scopul obținerii (reînnoirii) licențelor, subvențiilor etc .;
- un alt grup de costuri indirecte cuprinde cheltuielile pentru transportul de serviciu (ex. - pentru directorii întreprinderilor), cheltuielile pentru asigurarea de comunicații telefonice, programe computerizate (e-mail, software,etc.) pentru manageri și alți specialiști etc.
- alte costuri indirecte, includ: amenzile și/sau taxele judecătorești; pierderile cauzate de modificările nefavorabile ale cursurilor de schimb valutar etc.

Având în vedere nivelul semnificativ de incertitudine și, adesea, imprevizibilitatea tuturor tipurilor de costuri indirecte existente, se recomandă calcularea acestora în valoare de 3% din valoarea costurilor variabile anuale.

Rezultatele calculelor pentru toate tipurile de cheltuieli sunt reflectate în tabelul costurilor finale.

### III. Calcularea normativelor de plată pentru serviciile gărilor auto

În scopul asigurării condițiilor adecvate pentru dezvoltarea continuă a rețelei gărilor auto, care efectiv organizează transportarea pasagerilor, în procesul calculării plăților normate pentru serviciile acestora este necesar să se identifice și să se țină cont de existența tuturor factorilor, care influențează asupra cheltuielilor gărilor auto, respectiv – asupra cuantumului plăților operatorilor de transport, precum și asupra costului acestor activități în ansamblu.

Deoarece tariful de transportare a pasagerilor (prețul biletelor) în condițiile economiei de piață este determinat, în primul rând, de raportul dintre cerere și ofertă pentru serviciile respective, decizia privind prețul biletelor de călătorie este o prerogativă exclusivă a mecanismului economic de piață în general - a managementului general la nivel de ramură, precum și la nivelul agenților economici, implicați în furnizarea acestui tip de servicii, în particular.

Potrivit Biroului Național de Statistică al Republicii Moldova, dintre cei 2802 agenți economici existenți (înregistrați oficial) în domeniul transportului și depozitării, 1443 (51,5%) activează cu profit, al cărui volum total în anul 2017 a constituit 573,4 milioane lei sau 397,4 mii lei pentru fiecare întreprindere, care a prezentat raportul.

Analizând întreaga diversitate a factorilor de stabilire a plăților normate, care au un anumit impact asupra valorii relative și absolute a cheltuielilor gărilor auto (stațiilor de autobuze), respectiv, asupra plăților normate a serviciilor, pe care le furnizează, s-a constatat, că cele mai semnificative dintre acestea sunt:

- tipuri (genuri) de transportare a pasagerilor, grupate după principiul destinației - suburbane, interurbane (ambele interne) și cele externe (internaționale);
- amplasarea gărilor auto (stațiilor de autobuz), apartenența acestora, în principal, la zonele urbane sau rurale și, prin urmare, la traficul de pasageri corespunzător;
- categoriile gărilor auto (3 categorii), numărul de rute deservite de acestea cu excepția celor internaționale, dimensiunile lor absolute și relative;
- numărul de curse efectuate pe fiecare dintre rutele existente (stabilite oficial);
- categoriile mijloacelor de transport (vehiculelor) - (3 categorii) și altele.

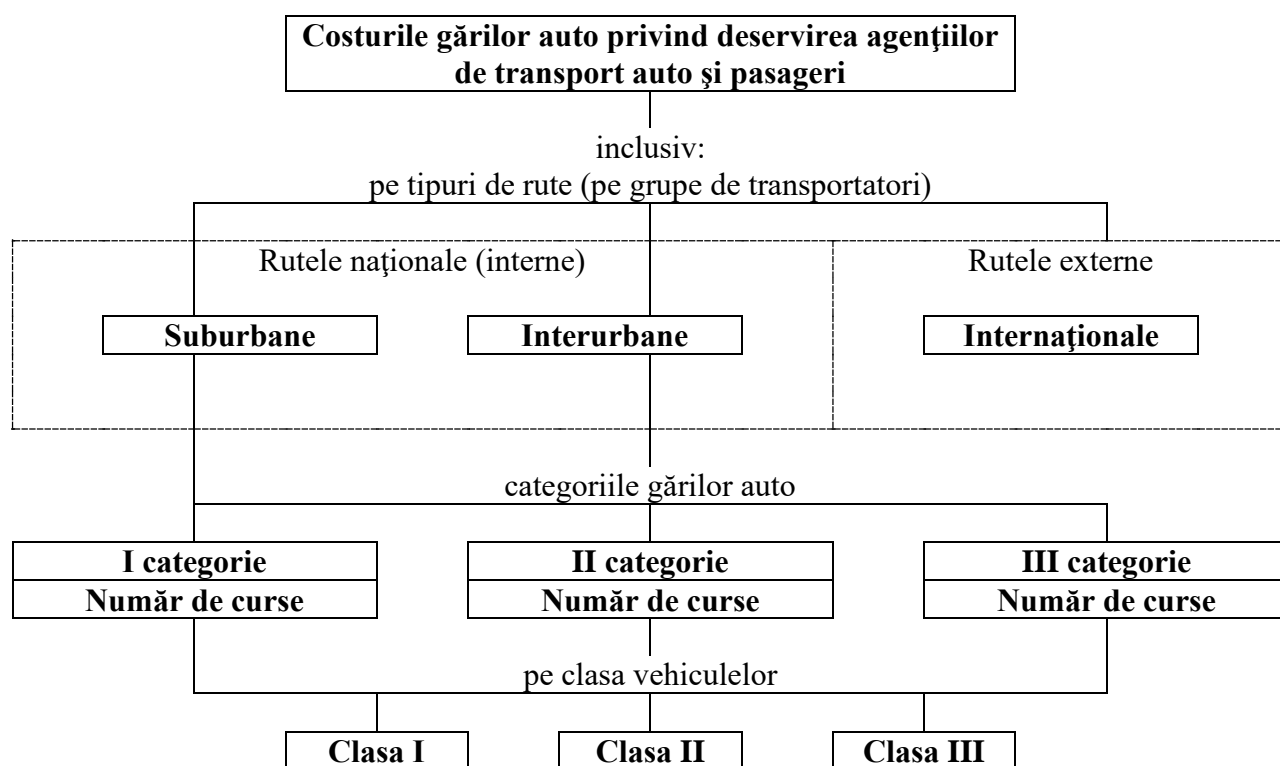
Ținând cont de diferențierea respectivă, în primul rând – a cheltuielilor și, în consecință, a plăților beneficiarilor, pentru obținerea unor sau altor tipuri de servicii, prestate de gările auto, este necesar de a evidenția, de asemenea, 3 etape principale în calcularea cheltuielilor și, ulterior, a plăților pentru serviciile respective.

### 3.1. Nivelul scontat al rentabilității din activitatea economică a gărilor auto

Pentru a asigura o stare economică și financiară stabilă a rețelei gărilor auto, îmbunătățirea infrastructurii, extinderea și diversificarea tipurilor de servicii oferite, îmbunătățirea calității acestora, precum și pentru realizarea în termen a altor angajamente, în conformitate cu art.11 lit.b) și e) ale Legii Nr. 179/2008 privind parteneriatul public-privat [8], prezenta metodologie prevede calcularea plăților normate în baza cheltuielilor medii anuale efective, cu includerea unui adaos de 10% în calitate de nivel scontat al profitului.

### 3.2. Repartizarea cheltuielilor după sursele de proveniență a serviciilor, numărul de curse și categoriile mijloacelor de transport

Luând în considerare categoriile gărilor auto, expuse anterior (p.1.4.3.), precum și grupuri separate de transportatori – suburbane, interurbane și internaționale, această elaborare metodologică prevede separarea costurilor operaționale, identificate anterior (cap. 2) direct proporțional cu costul (greutatea specifică) veniturilor, obținute pe grupele susmenționate de transportatori auto și categoriile gărilor auto, menționate mai sus (figura 1).



**Fig. 1. Clasificarea costurilor gărilor auto privind furnizarea serviciilor pentru agenții de transport auto și pasageri**

Potrivit cercetărilor efectuate, sa constatat că cea mai mare pondere în veniturile totale ale operatorilor de transport și, prin urmare, în costurile serviciilor gărilor auto furnizate acestora, este constatată pe tipurile de trafic intern (suburbane și interurbane) - 21,5%, respectiv - 49,4% (

combinate - 70,9%) din volumul total. În ciuda faptului că ponderea transportului internațional (extern) de pasageri este de numai 29,1%, această componentă de transport auto constituie un grup special, pentru care va fi calculat un normativ separat de plăți pentru serviciile gărilor auto.

Nu mai puțin semnificativă în ce privește distribuția veniturilor (și, prin urmare, a costurilor), după cum arată analiza efectuată, poate fi distribuția lor nu pe grupe de transportatori, ci pe plasarea teritorială a gărilor auto. Pentru a identifica mai precis acest factor normativ, toate gările auto, așa cum s-a menționat deja, sunt împărțite în 3 categorii principale, drept bază fiind veniturile provenite din vânzarea biletelor (cu excepția rutelor internaționale):

- categoria I - încasarea de numerar de până la 3,0 milioane de lei
- categoria II - încasarea de numerar de la 3,0 la 8,0 mil. lei
- categoria III - încasarea de numerar de la 8,0 și mai mult de milioane de lei

Cu toate că, conform analizei efectuate cel mai mare număr de gările auto (13 unități sau 42,0%) este de categoria I, veniturile lor cumulative din prestarea serviciilor reprezintă doar 9,1% din totalul veniturilor pentru întreaga rețea de transport de călători. De asemenea, trebuie menționat faptul că, împreună, prima și a doua categorie de gările auto (24 unități sau 77,4% din numărul total) reprezintă mai puțin de 1/3 din veniturile totale, obținute de către gările auto, corespunzător, agenții de transport de operare (de transportare a pasagerilor).

Deservind în principal zonele rurale ale Republicii Moldova, ambele (I și cea a II) categorii de gările auto sunt predispuse la lipsa cronică de numerar, rezultatul direct fiind o infrastructură subdezvoltată, salarii mici, cifră ridicată a fluxului de lucrători etc.

Calculul normativelor de plată ale acestor categorii de gările auto se bazează pe nivelul mediu al costurilor pentru fiecare categorie, calculat în baza proporției directe de nivelul veniturilor fiecărei categorii din suma totală a veniturilor, obținute de întreaga rețea de gările auto pentru anul respectiv.

Cea de-a treia, de fapt - cea mai profitabilă categorie a gărilor auto, după cum arată analiza, include toate 3 gării auto ale municipiului Chișinău, precum și gările auto din orașele Bălți, Cahul, Orhei și Ungheni. Pe lângă o structură relativ mai modernă a veniturilor, această categorie de gările auto se caracterizează și printr-un nivel mai ridicat al infrastructurii, cheltuieli mai mari pentru computerizarea proceselor tehnologice, atragerea operatorilor mai ambițioși de transport etc.

Având în vedere faptul că unul dintre factorii principali în formarea normativelor de plăți pentru serviciile gărilor auto este participarea lor la trafic internațional de pasageri, primul pas în diferențierea costurilor unei rețele de transport de călători îl constituie divizarea costurilor totale pentru anul trecut în două grupe mari de costuri: (i) transportul internațional; și (ii) costul serviciilor pentru transportul intern (suburban și interurban) de pasageri.

**3.2.1.** Calculate în baza metodologiei date costurile normate ale plășilor gărilor auto sunt distribuite ulterior între operatori de transport în funcție de contribuția fiecăruia la procesul de transportare a pasagerilor. Principalii indicatori pentru măsurarea contribuției specificate anterior prin această metodologie sunt numărul de curse efectuate de diverși operatori pentru transportul pasagerilor, precum și lungimea fiecărei curse individual (cu calculul ulterior al numărului de curse convenționale).

**3.2.2.** Din definiția dată în glosar se știe că fiecare călătorie auto pentru transportul de pasageri are parametri geografici și temporali marcați în mod clar, înregistrați oficial în bilete de călătorie, foile de parcurs, orare de autobuz și alte documente.

Fiecare cursă real realizată presupune o durată de lucru strict definită și kilometraj bine conturat, ceea ce le permite să fie însumate și să obțină un rezultat zilnic, lunar sau anual.

**3.2.3.** Datorită circumstanțelor bine cunoscute, lungimea cursei (respectiv kilometrajul efectiv în km) a fost luată ca un criteriu de bază pentru măsurarea indicatorilor absolute și relative pentru estimarea cotei de participare a fiecărui agent de transport auto la volumul total al transportării efectuate de pasageri în cadrul unei anumite gară auto.

Având în vedere prezența diferențelor radicale în lungimea (kilometraj) curselor aplicate, această metodologie prevede calcularea sumei lor prin introducerea conceptului de „curse convenționale“, a căror lungime nu depinde de tipul de trafic (suburban, interurban sau internațional) și este egală de 100 km. Astfel, cursa autobuzului "X", care asigură transportarea pasagerilor între punctele "A" și "B" (tur-retur), distanța între care este de 200 km, va avea în performanță:  $200 \times 2 / 100 = 4$  curse convenționale. Totalul lunar al acestui vehicul (sub rezerva elaborării a 22 de zile lucrătoare) va fi:  $4 \times 22 = 88$  curse convenționale lunar.

### **Algoritmul calculării**

a) Determinarea costului total al serviciilor gărilor auto, destinate deservirii transportului internațional ( $\sum_{trafic. \text{ int. } ernat.}^{costurilor}$ , lei/an). Pentru a calcula acest indicator, suma tuturor cheltuielilor rețelei de gările auto ( $\sum_{rețelei}^{costurilor} \times$ , lei / an), calculata pe baza datelor din al doilea capitol al acestei metodologii pentru anul trecut, se înmulțește cu quota (proportia) traficului internațional de pasageri (q) din totalul veniturilor obținute în ultimul an (încasările de la vânzarea biletelor).

$$\sum_{trafic. \text{ int. } ernat.}^{costurilor} = \sum_{rețelei}^{costurilor} \times q, \text{ lei/an} \quad (1)$$

b) La etapa următoare este determinată media pentru ultimul an al costurilor tuturor transporturilor internaționale ( $P_{internat.}$ ), fără excepție, pentru o cursă convențională, care va

servi drept normativ pentru plata serviciilor gărilor auto pentru toți transportatorii care operează pe rute internaționale, stabilite în mod oficial.

$$P_{\text{internat.}} = \frac{\sum_{\text{trafic. internat.}}^{\text{costurilor}}}{N_{\text{trafic. internat.}}}, \text{ lei/ cursă conv.} \quad (2)$$

unde:

$N_{\text{trafic internat.}}$  - numărul total de curse convenționale, efectuate anul trecut la toate gările auto pe rute internaționale.

- c) Următoarea etapă o constituie calculul costului real al categoriilor gărilor auto (3 la număr) nominalizate anterior, prin înmulțirea costului total al rețelei întregi de transport auto cu un coeficientul  $(1-q)$  care indică ponderea costurilor gărilor auto destinate deservirii traficului național (intern) de călători

$$\sum_{\text{trafic. nat.}}^{\text{costurilor}} = \sum_{\text{rețelei}}^{\text{costurilor}} \times (1-q), \text{ lei/an} \quad (3)$$

- d) Valoarea specifică a cheltuielilor pentru o anumită categorie a gărilor auto este determinată pe baza valorii totale a costurilor pentru serviciul de transport intern ( $\sum_{\text{trafic. nat.}}^{\text{costurilor}}$ ), divizată proporțional încasărilor (veniturilor) fiecărei categorii de mai sus în totalul veniturilor pentru transportul intern al rețelei de transport auto ( $K_I, K_{II}, K_{III}$ ).

Exemplu: Sa stabilit că din totalul veniturilor obținute de rețeaua transportului auto de pasageri în traficul național pentru anul trecut și egal cu 120,0 mil. lei - 22,0 mil. lei au constituit încasările transportatorilor care operează în cadrul gărilor auto de prima categorie, 34,0 mil. lei - ponderea transportatorilor care operează în gările auto din a doua categorie și restul de 64,0 milioane lei - ponderea transportatorilor care operează în gările auto din a treia categorie. Conform datelor stabilite:

$$K_I = \frac{22,0}{120,0} \times 100 = 18,3\% \text{ - pentru gările auto din prima categorie;}$$

$$K_{II} = \frac{34,0}{120,0} \times 100 = 28,3\% \text{ - pentru gările auto din a doua categorie;}$$

$$K_{III} = \frac{64,0}{120,0} \times 100 = 53,4\% \text{ - pentru gările auto din a treia categorie;}$$

- e) Valoarea reală a costului serviciilor gărilor auto dintr-o anumită categorie ( $\sum_{\text{gările auto cat. I;II;III}}^{\text{costurilor}}$ ) este determinată prin formula:

$$\left. \begin{aligned}
& - \text{gărilor auto de prima categorie } \sum_{\text{garilor. auto cat.I}}^{\text{costurilor}} = \sum_{\text{trafic. nat.}}^{\text{costurilor}} \times K_I, \text{ lei/an} \\
& - \text{gărilor auto de a doua categorie } \sum_{\text{garilor. auto cat.II}}^{\text{costurilor}} = \sum_{\text{trafic. nat.}}^{\text{costurilor}} \times K_{II}, \text{ lei/an} \\
& - \text{gărilor auto de a treia categorie } \sum_{\text{garilor. auto cat.III}}^{\text{costurilor}} = \sum_{\text{trafic. nat.}}^{\text{costurilor}} \times K_{III}, \text{ lei/an}
\end{aligned} \right\} \quad (4)$$

f) Calcularea normativelor de plată pentru anul curent pentru fiecare categorie gărilor auto anterior formate, cum s-a menționat deja, se bazează pe datele din anul precedent și este calculată prin împărțirea sumei totale a costurilor respective la numărul total de curse convenționale făcute tot pentru anul trecut în limitele gărilor auto concrete ( $N_I^{\text{trafic nat.}}$ ;  $N_{II}^{\text{trafic nat.}}$ ;  $N_{III}^{\text{trafic nat.}}$ ). Astfel, normativele de plată pentru serviciile gărilor auto vor fi egale cu:

$$\left. \begin{aligned}
& - \text{gărilor auto de prima categorie } - P_I = \frac{\sum_{\text{garilor auto cat.I}}^{\text{costurilor}}}{N_I^{\text{trafic nat.}}}, \text{ lei/ cursă conv.} \\
& - \text{gărilor auto de a doua categorie } - P_{II} = \frac{\sum_{\text{garilor auto cat.II}}^{\text{costurilor}}}{N_{II}^{\text{trafic nat.}}}, \text{ lei/ cursă conv.} \\
& - \text{gărilor auto de a treia categorie } - P_{III} = \frac{\sum_{\text{garilor auto cat.III}}^{\text{costurilor}}}{N_{III}^{\text{trafic nat.}}}, \text{ lei/ cursă conv.}
\end{aligned} \right\} \quad (5)$$

Astfel, în întreaga rețea de transport auto vor fi calculate patru tipuri de plăți normate, elaborate în baza datelor din anul trecut, destinate calculării plăților pentru serviciile gărilor auto pentru anul în curs, inclusiv: un normativ ( $P_{internat.}$ ) de plăți pentru serviciile gărilor auto furnizate transportatorilor internaționali; trei normative ( $P_I$ ;  $P_{II}$ ;  $P_{III}$ ) de plăți - câte unul pentru fiecare dintre cele trei categorii de gările auto desemnate traficului intern (național) - pentru serviciile, furnizate transportatorilor auto de pasageri pe liniile de transport intern de călători.

### 3.3. Distribuția costului gărilor auto pe tipuri de utilizatori.

**3.3.1.** Fiind calculată în conformitate cu formula (5) (la caz – formula 2), suma plăților normate pentru o cursă convențională pentru fiecare categorie de gări auto servește drept bază pentru determinarea ulterioară a sumei inițiale de plată a unui anumit transportator la o gară auto (stație de autobuze) concretă. Valoarea nemijlocită a plăților specificate mai sus ( $C_{plati}^{\text{transportator}}$ ) este determinată prin formula:

$$C_{plat.}^{\text{transportator}} = P_{I; II; III} \times N_{\text{cursă conv. intern.}}^{\text{transportator}}, \text{ lei/lună} \quad (6)$$

unde:

$N_{\text{cursa conv int em.}}^{\text{transportator}}$  - numărul de curse convenționale pe traficul intern, efectuate de către un transportator concret pe baza unui contract de transportare a pasagerilor cu gara auto specificată (curse convenționale pentru o lună sau altă a anului curent).

**3.3.2.** În cazul în care același transportator, alături de curse interne, efectuează și transportarea internațională de călători, formula (6) este convertită în formula 7

$$C_{\text{plat.}}^{\text{transportator}} = P_{I; II; III} \times N_{\text{cursa conv int em.}}^{\text{transportator}} + P_{\text{int ernat.}} \times N_{\text{cursa conv int ernat.}}^{\text{transportator}}, \text{ lei/lună} \quad (7)$$

unde:

$N_{\text{cursa conv int ernat.}}^{\text{transportator}}$  - numărul curselor convenționale pe traficul internațional efectuate de acest transportator pe baza unui contract de transportare a pasagerilor în cadrul gărilor auto concrete (curse convenționale pe lună).

**3.3.3.** In caz că transportatorul respectiv exercite funcțiile sale numai în cadrul rutelor internaționale, formula (7) este transformată în formula (8).

$$C_{\text{plat.}}^{\text{transportator}} = P_{\text{int ernat.}} \times N_{\text{cursa conv int ernat.}}^{\text{transportator}}, \text{ lei/lună} \quad (8)$$

### **3.4. Ajustarea plăților normate pentru serviciile gărilor auto, ținând cont de numărul de locuri de pasageri pentru vehiculele implicate.**

Etapele de calcul a plăților normate pentru serviciile gărilor auto, luate în considerare în secțiunile anterioare, s-au bazat pe ipoteza că toate autovehiculele transportatorilor de pasageri sunt absolut identice. În realitate, transportul auto de pasageri în Republica Moldova, ca și în alte țări europene, este realizat de mijloace de transport foarte diverse după puterea motorului, numărul locurilor pentru pasageri și o varietate de alte caracteristici specifice.

**3.4.1.** Pentru a ține cont de diversitatea tehnică și / sau tehnologică a vehiculelor și de a lua în considerare impactul acestei diversități asupra costurilor finale ale serviciilor, prestate de către gările auto cu reflectarea ulterioară obiectivă a acestora în normativele de plată a serviciilor respective, prezenta metodologie presupune gruparea tuturor tipurilor de autobuze și microbuze în trei clase.

- Clasa 1 - numărul de locuri - 17-24 persoane / unitate. a mijlocului de transport.
- Clasa 2 - numărul de locuri - 25-39 persoane / unitate. a mijlocului de transport.
- Gradul 3 - numărul de locuri - 40 sau mai multe persoane / unitate. a mijlocului de transport.

**Clasificarea mijloacelor de transport în funcție de numărul de locuri (modele de vehicule)**

<b>Clasa I (17-24 locuri)</b>	<b>Clasa II (25-39 locuri)</b>	<b>Clasa III (40 și mai mult locuri)</b>
Mercedes-Benz Sprinter 513, 21 locuri	Temsa Opalin 32 locuri	Mercedes-Benz Travego, 53 locuri
Street Line ,BAW, 21 locuri	Mercedes-Benz Sprinter City 75 38 locuri	OmniExpress 4x2, Scania, 49 - 51 locuri
BS090, Daewoo, 21 locuri	Mercedes-Benz Sprinter 818 30 locuri	Setra MultiClass S 419 UL, 69 locuri
BS106 Royal City, Daewoo, 21 locuri	A-403 21, Богдан, 31 locuri	Mercedes-Benz Intouro - 51 locuri
XML6897, Golden Dragon, 24 locuri	Isuzu A-09216 26 locuri	Ikarus 365 - 46 locuri
Газель Next A63R42, ГАЗ, 18 locuri	HFF6125WK79, Ankai, 36 locuri	Atlantis, Ayats, 56 locuri
	HFF6122GK88, Ankai, 24 - 48 locuri	Bravo I City, Ayats, 77 locuri
	HFF6114GK50, Ankai, 33 locuri	Bravo I R, Ayats, 77 locuri
	BC212MA, Daewoo, 32-41 locuri	Platinum, Ayats, 41 locuri
	Foton BJ 6760, 21-24 locuri	BS106 Royal Star, Daewoo, 46 locuri
	Real, Hyundai , 30 locuri	BH120F Royal Cruiser II, Daewoo, 44 locuri
	A-09216, Isuzu, 26 locuri	FX116, Daewoo, 46 locuri
	FBI 83 LR, Iveco, 28 locuri	Foton BJ 6126, 49-51 locuri
	Вектор, ПАЗ, 31 locuri	Iveco Crossway 10.6, Irisbus, 41; 45 locuri
		OmniExpress 4x2, Scania, 49 - 51 locuri
		Tourismo M, Mercedes-Benz, 56 locuri
		Neoplan Starliner SHD, 59 locuri
		Cityliner N 116 SHD, Neoplan, 48 locuri
		Lemberg MAN, JIA3, 51 locuri

Surse: <https://gruzovoy.ru>

**3.4.2.** Utilizând metoda estimărilor de tip expert, se stabilește că dacă se efectuează transportarea auto de pasageri cu autobuze de clasa a II-a, coeficientul de corectare a plăților normate ( $K_{normat}^{plati}$ ) va fi egal cu unu ( $K_{normat II}^{plati} = 1,0$ ).

În cazul în care se efectuează transportări similare cu vehiculele din clasa I -  $K_{normat I}^{plati} = 0,93$  și clasa III -  $K_{normat III}^{plati} = 1,07$ .

**3.4.3.** În cazul în care în transportul pasagerilor un transportator obișnuit utilizează vehicule de diferite clase, calcularea coeficientului mediu de ajustare pentru suma totală a plăților se efectuează în conformitate cu formula:

$$K_{normat}^{medie} = \beta_I K_{normat\ I}^{plati} + \beta_{II} K_{normat\ II}^{plati} + \beta_{III} K_{normat\ III}^{plati}, \text{ un. pond.} \quad (9)$$

unde:

$\beta_I$ ;  $\beta_{II}$ ;  $\beta_{III}$  - ponderea autobuzelor din clasa întâi, a doua și a treia în structura generală a parcului transportatorului respectiv (unități ponderate);

$K_{normat\ I}^{plati}$ ,  $K_{normat\ II}^{plati}$ ,  $K_{normat\ III}^{plati}$  - coeficienții de recalculare a plăților normate pentru vehiculele din clasa întâi, a doua și, respectiv, a treia, în componența parcului de autobuze a operatorului respectiv de transport

Ambii indicatori ( $\beta$  și  $K_{normat}^{plati}$ ) sunt acceptați începând cu prima zi a lunii calendaristice pentru care se calculează valoarea plăților pentru serviciile prestate acestui transportator (specific) din partea gării auto respective.

Exemplu de calcul: Datele analizei arată că agentul de transport auto („ABC” SRL), care transportă pasageri în baza unui acord cu Gara Auto Centru, mun. Chișinău, are în componența sa: 4 unități de autobuze din clasa 1 (16%); 14 unități de autobuze din clasa 2 (56%) și 7 unități de autobuze din clasa 3 (28%). În consecință, pe baza formulei (9), coeficientul mediu de ajustare pentru suma totală de plată pentru serviciile Gării Auto Centru va fi:

$$K_{normat}^{medie} = 0,16 \times 0,93 + 0,56 \times 1,0 + 0,28 \times 1,07 = 0,1488 + 0,5600 + 0,2996 = 1,0084 \text{ un. pond.}$$

## Concluzie

Analiza activității curente a gărilor auto, precum și a sistemului de transport auto al pasagerilor în general, indică prezența unor disproporții în amplasarea geografică a capacităților existente de transport auto, absența lor parțială sau chiar totală în unele localități și prezența excesivă în altele. Ca urmare a acestor disproporții, diferența de venit efectiv obținută pe unitatea de distanță parcursă (cursă convențională) a vehiculelor care operează în condiții relativ similare este considerabilă. De asemenea, nu trebuie exclus faptul că prezența disproporțiilor de mai sus se datorează, în mare parte, traficului ilicit de pasageri în cadrul anumitor operatori de transport auto. Conform obiectivelor stabilite anterior, elaborarea și implementarea practică a unui sistem de plăți normate pentru serviciile gărilor auto este concepută pentru a asigura o repartizare rezonabilă a capacităților de transport de călători (ținând cont de nevoile reale ale acestora), precum și pentru a preveni cazurile de trafic ilicit de pasageri.

Inconvenientele menționate anterior ale sistemului existent de organizare a transportului auto de pasageri, precum și necesitatea de a calcula mărimea plăților normate pentru serviciile gărilor auto în baza cheltuielilor reale sugerează că decizia finală privind sumele reale ale acestor plăți ar trebui să se facă în baza unor negocieri între părți implicate – gările auto și operatori de transport auto.

Alături de precizări și concretizări privind caracteristici generale a contractului de colaborare părțile au dreptul de a introduce unele corectări în calculele anterior menționate ale plăților normate, presupunând, de exemplu, aplicarea modificărilor rezultatelor finale în cazuri excepționale (lipsa critică a pasagerilor sau drumuri impracticabile pe unele rute naționale sau internaționale, dificultăți privind trecerea posturilor vamale (la caz), etc.).

De asemenea, trebuie de menționat faptul că utilizarea practică a sistemului de raționalizare a plăților pentru serviciile gărilor auto va contribui la creșterea nivelului de competitivitate în domeniul respectiv, dezvoltarea lui dinamică în perspectivă, care vizează îmbunătățirea întregului sistem de transport de pasageri, creând condiții adecvate (confortabile) atât pe parcursul distanțelor respective, cât și la punctele finale ale acestora – care anume și sunt (în majoritatea cazurilor), gările (stațiile) auto.

#### **Surse bibliografice:**

1. Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 358-364 din 21 septembrie 2018 r.
2. „Codul transporturilor rutiere”, № 150 din 17 iulie 2014, Monitorul Oficial al Republicii Moldova, №247-248 din 15 august 2014.
3. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, № 046 din 27.04.2000, „Regulamentul cu privire la autogară (stația auto)”, p. 5-10.
4. Monitorul Oficial al Republicii Moldova №50-52, art. № 336 din 11.04.2002, „Legea salarizării”, № 847 din 14.02.2002
5. Monitorul Oficial al Republicii Moldova №79-81, art. № 841 din 20.06.2002, *Hotărâre Nr. 743 „Cu privire la salarizarea angajaților din unitățile cu autonomie financiară”* № 743 din 11.06.2002
6. STRATAN, A.; ȚURCANU, P. *Organizarea muncii și a producției agricole*, Ch., UASM, 2006, p.99
7. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, Ediție specială, din 08 februarie 2007r., p.4
8. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, № 165-166, 2008, p. 605
9. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, № 358-364, din 21 septembrie 2018, p. 84

**Lista serviciilor  
furnizate de gările auto (stațiile de autobuz) pentru transportatorii de călători, care sunt  
plătite în conformitate cu plățile normate**

1. Elaborarea și actualizarea permanentă a graficului de circulație a unităților de transport implicate în transportarea pasagerilor și al bagajelor în mod regulat (după caz – temporar).
2. Asigurarea unei afișări accesibile privind programele de mișcare a autobuzelor (microbuzelor) la gările auto (stațiile de autobuze), opririle intermediare ale unităților de transport, precum și în modul on-line pe paginile Site-urilor relevante de pe Internet.
3. Vânzarea biletelor către pasageri în moduri: acces real (la data plecării); pre-vânzare în acces real; pre-vânzare on-line, QIWI – prin terminale și alte forme moderne de deservire a pasagerilor.
4. Asigurarea unor condiții adecvate (confortabile) pentru pasageri și persoanele însoțite în sălile de așteptare privind sosirea (plecarea) vehiculelor pe rutele regulate (temporare) de transport (în conformitate cu Regulamentul nr. 9/12 din 09.12.1999 al Ministerului Transporturilor și Comunicării ale Republicii Moldova).
5. Furnizarea de șorțuri de plecare și / sau sosire a vehiculelor echipate corespunzător, asigurarea locurilor de îmbarcare și / sau debarcare a pasagerilor echipați cu dotări adecvate, iluminat, locuri pentru bagaje etc.
6. Informarea permanentă operativă a pasagerilor cu privire la problemele de transport în mesajele, adresate utilizatorilor rutelor suburbane (interurbane și internaționale), inclusiv modificările orarelor, tarifelor, disponibilitatea biletelor de vânzare prelabile și / sau actuală, ora și punctele de îmbarcare, sosirea și ieșirea autobuzelor, regulile pentru transportul pasagerilor (bagajelor) etc. - prin intermediul punctelor de informare, a plăcilor, a informațiilor vocale etc.
7. Dezvoltarea și aplicarea normelor de siguranță pentru pasageri și / sau persoanele care le însoțesc în gările auto (stații de autobuze) în timpul operării acestora, inclusiv asigurarea supravegherii video permanente pe teritoriul gărilor auto, precum și în interiorul sălilor de așteptare, birourile de vânzări de bilete și alte sedii de birouri ale gărilor auto.
8. Furnizarea de servicii de dispecerizare a participanților la transport, inclusiv furnizarea notelor în foile de parcurs, indicând ora sosirii și plecării vehiculelor, informarea șoferilor despre condițiile meteorologice pe rute respective etc.
9. Furnizarea de servicii medicale privind sănătatea conducătorilor vehiculelor furnizate de transportatori pentru traficul de pasageri și mărfuri.

10. Furnizarea de servicii (în caz de defecțiuni neprevăzute) pentru reparația curentă a vehiculelor care pot fi reparate într-o perioadă relativ scurtă de timp (în decurs de o oră).
11. Întreținerea clădirilor și a instalațiilor, precum și teritoriului adiacent al gărilor auto (stațiilor de autobuz) în stare sanitară corespunzătoare, inclusiv:
  - curățarea la timp util a spațiilor interioare și exterioare, curățarea lor de zăpadă (în sezonul de iarnă);
  - punerea în aplicare a reparațiilor curente și / sau celor capitale ale clădirilor și instalațiilor, precum și a echipamentelor și a inventarului situate în ele, necesare pentru prestarea serviciilor corespunzătoare (de înaltă calitate) pentru călători;
  - asigurarea unei bune întrețineri a teritoriului gărilor auto, inclusiv a terenului pe lângă clădire, gardurilor interne și externe, iluminatului, sistemelor de alarmă, supraveghere etc.
  - furnizarea unui serviciu plătit pentru asigurarea parcării securizate a vehiculelor transportatorilor care așteaptă o cursă (va permite ca teritoriul adiacent gărilor auto să fie eliberat de parcarea spontană a așteptării unor curse);
  - asigurarea spațiului de închiriat pentru organizarea (1) comerțului cu amănuntul cu diverse bunuri (presă, meserii turistice, vânzarea de medicamente etc.), (2) schimb valutar, (3) facilități de catering (cafenea, bistro), precum și (4) facilitățile de lăcătuș pentru întreținerea de rutină a vehiculelor pentru transportul pasagerilor.