

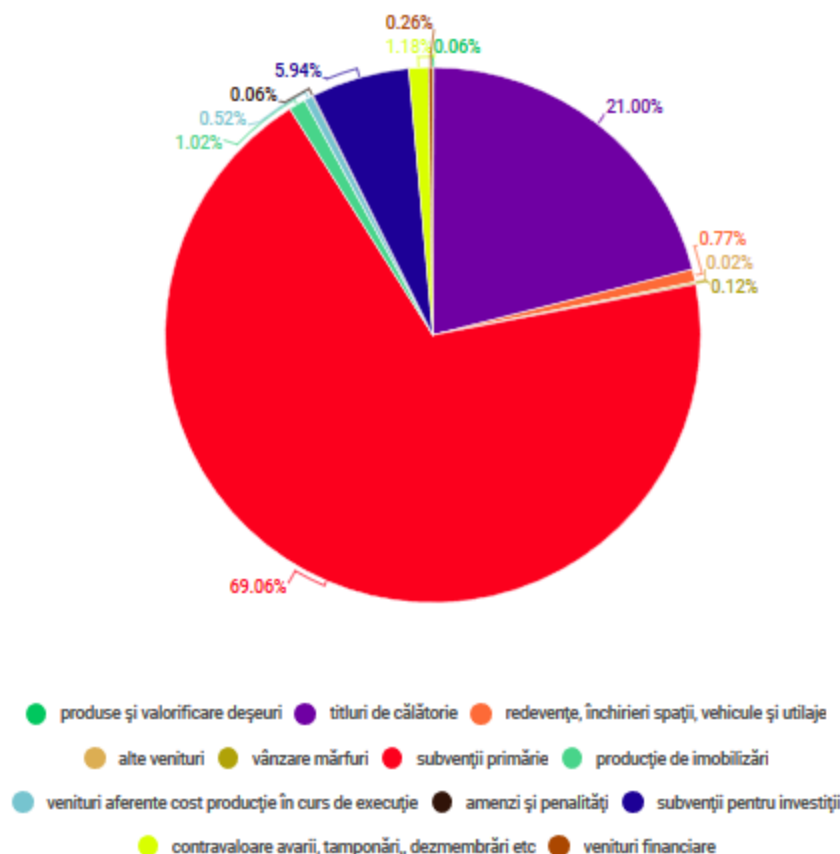
ANALIZA BUGETULUI REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT ÎN COMUN (RATB)



Miercuri va avea loc o nouă ședință de consiliu la Primăria Capitalei, de data aceasta fără rectificare bugetară. Dar, asta nu înseamnă că am scăpat de rectificări, vom avea una la Regia Autonomă de Transport în comun. Înainte de a intra în detalii în analiza noastră, în partea stângă putem observa o serie de date, pe scurt, despre RATB. Vorbim de un număr total de 10,625 de angajați și un câștig mediu lunar/persoană, în valoare de 4,441 lei. Parcul auto al regiei are un număr total de 1,930 de vehicule, din care 491 tramvaie, 297 troleibuze și 1,147 autobuze. Din totalul de 1,930, potrivit RATB, doar 1,212 rulează efectiv, iar dintre acestea, doar 515 sunt dotate cu

[aer condiționat](#) (0 troleibuze, 3 tramvaie, 512 autobuze). Potrivit estimărilor făcute de RATB în 2016, numărul total de călători s-a ridicat la 438 milioane. Asta înseamnă aproximativ 30,115 călători transportați pe lună/vehicul. Nu în ultimul rând, subvenția totală pentru regie din bugetul total de 5 miliarde lei al capitalei, a însumat 573 de milioane lei, aproximativ 11,41% din buget. În cele ce urmează, vom detalia și analiza structura de venituri și cheltuieli a RATB pe 2017, evoluția subvențiilor dar și obiectivele de investiții.

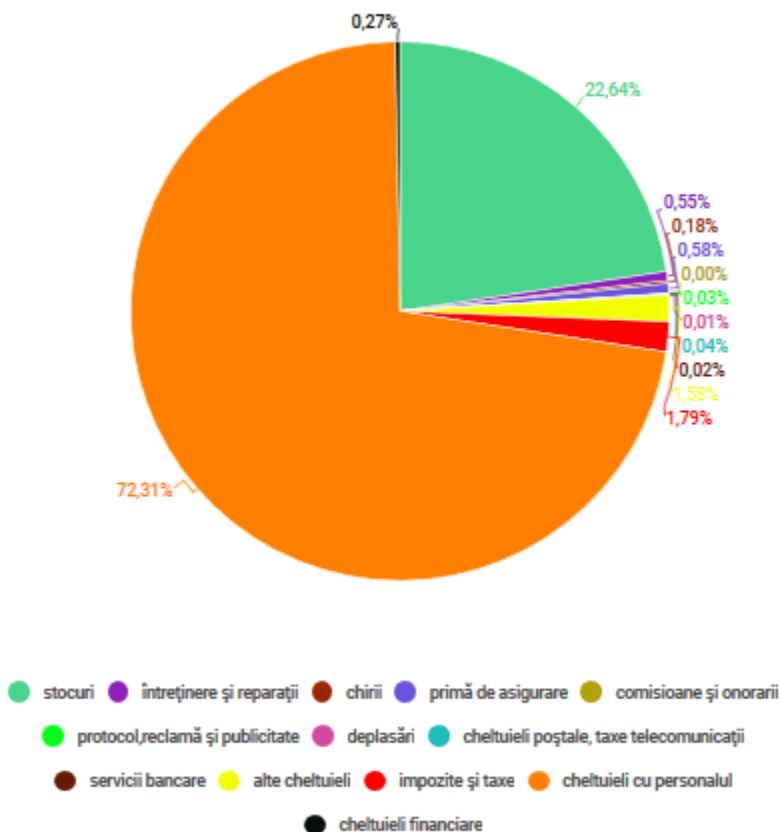
Venituri 2017



Veniturile totale previzionate de RATB pentru anul 2017 sunt în valoare totală de 837,010,000 lei. **Din această sumă, aproape 70% sunt bani veniți de la PMB din subvenție, ceea ce demonstrează dependența de primărie, una nesănătoasă pentru ambele structuri.** Pe de o parte, primăria alocă sume importante de bani pentru o companie cu pierderi uriașe, neperformantă, ce ar avea nevoie de o reformare totală, pe de altă parte, nu este sănătos pentru o regie autonomă până la urmă, precum RATB, să depindă de banii altcuiva. **Uniunea Salvați România, prin consilierii generali, au cerut de nenumărate rânduri în întâlnirile avute cu reprezentanții RATB dar și ai primăriei, ca regia să înceapă să vândă servicii de calitate și să își sporească veniturile (încasările din titlurile de călătorie sunt de doar 174,250,000 lei, adică aproape 21%, foarte puțin).** O altă sursă de venituri ce ar trebui sporită sunt veniturile din amenzi și penalități, doar 500,000 lei (0,06% din veniturile RATB), ceea ce demonstrează că modalitatea de control a abonamentelor și titlurilor de călătorie este inefficientă. O posibilă

soluție ar putea fi schimbarea modalității de control a titlurilor de călătorie, pe model occidental, cu verificare la șofer sau turnicheți la intrarea în mijloacele de transport în comun dar și automate de vânzare titluri de călătorie pentru cetățeni. Cel de al treilea capitol ca și venituri totale este reprezentat de veniturile din investiții, cu o valoare totală de 49,311,000 lei.

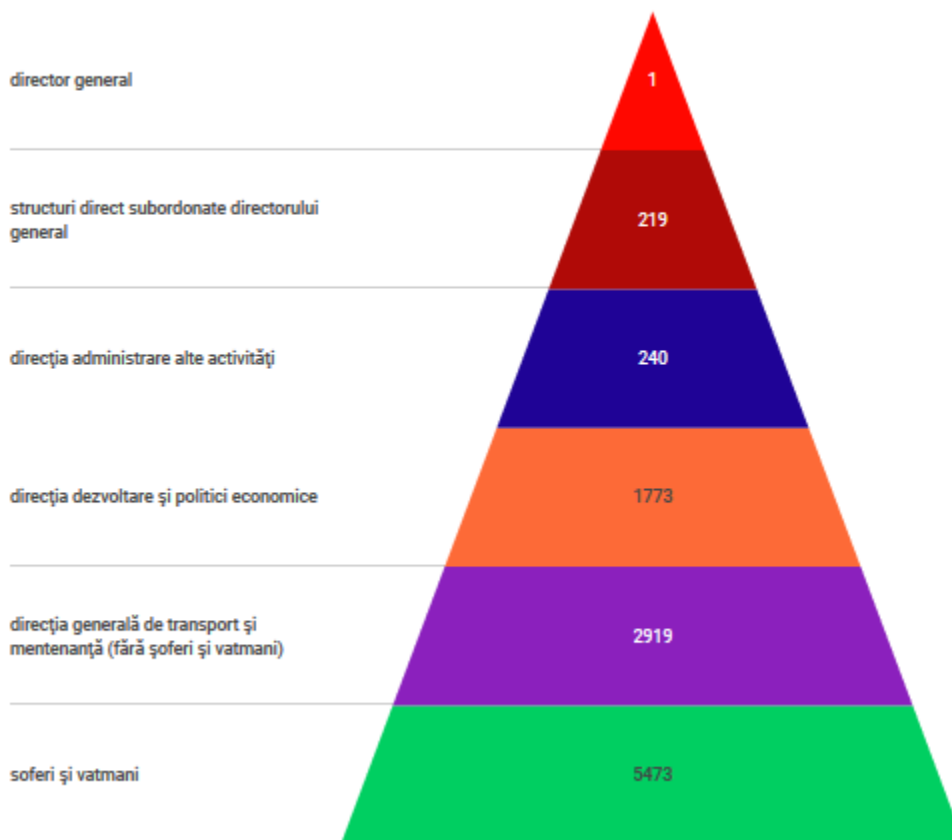
Cheltuieli 2017



La rubrica cheltuieli, față de bugetul aprobat în 2017 în valoare de 818,641,000 lei, odată cu această rectificare, acestea ajung la 837,010,000 lei. Această mărire este dată în mare parte de cheltuielile de personal, ce cresc cu 10,756,000 lei, ajungând la 566,311,000 lei, dar și de cheltuielile cu bunuri și servicii, ce cresc cu 7,363,000 lei, ajungând de la 193,486,000 lei (în bugetul aprobat), la 200,849,000 lei. De altfel, precum putem observa în grafic, **cea mai mare pondere din totalul cheltuielilor RATB este dată de cheltuielile de personal, cu aproximativ 72,31%.** Raportat la numărul total de angajați ai regiei, 10,625 oameni, vorbim de un **salariu**

mediu lunar/persoană, în valoare totală de 4.441 lei și nu 3.553 lei, așa cum se precizează în bugetul realizat de aceștia. Mai jos, putem observa statul de funcții al regiei. Din cei 10,625 angajați, șoferii și vatmanii sunt cei mai mulți, 5,473. Totuși, câți dintre aceștia câștigă însă salariul mediu de mai sus?

Stat de funcții RATB 2016



Cheltuielile cu bunuri și servicii reprezintă 25,48% din totalul cheltuielilor, din care 177,349,000 lei, adică 22,64% din total sunt numai bani pentru consumul aferent pieselor de schimb, materialelor, mărfurilor, combustibili etc. (stocuri). Tot la bunuri și servicii, **cheltuielile de protocol au o valoare totală de 100,000 lei iar cele pentru reclamă și publicitate 153,000 lei. Alte 52,000 lei sunt bani alocați deplasării externe pentru participarea la diverse congrese, conferințe și work-shopuri. Noi unii, nu am văzut niciun fel de reclamă privind RATB, pe niciun fel de canal, poate ați reușit dumneavoastră să prindeți ceva? În ceea ce privește cheltuielile pentru deplasări externe, sperăm ca cei ce s-au dus chiar să fi învățat ceva bune practice, dacă nu, rămânem tot cu tramvaile care [iau foc în mers](#). Celelalte sume au o**

pondere infimă din cheltuielile totale; spre exemplu, 1,78% sunt cheltuielile cu impozite și taxe (14 milioane lei).

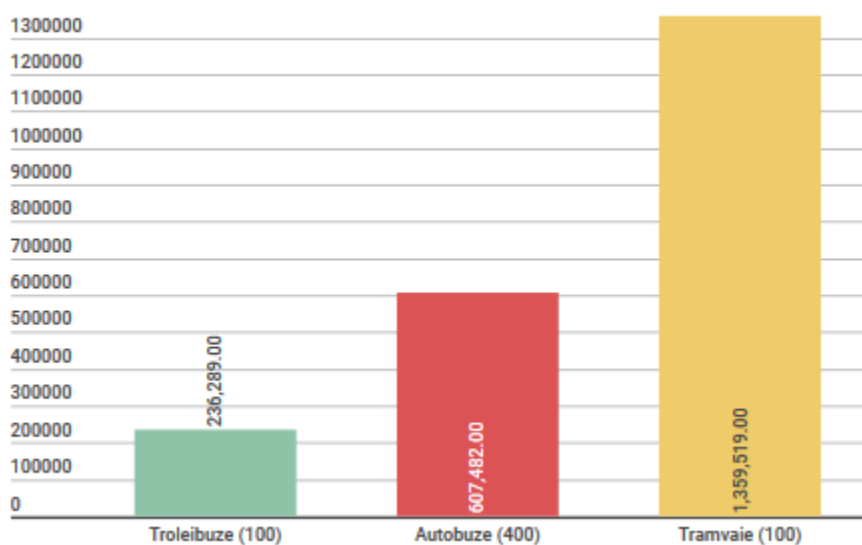


Mai sus, putem observa evoluția bugetului RATB și a subvențiilor de la primărie pentru Regia Autonomă de Transport în comun București. Din datele avute la dispoziție, începându cu 2011, putem vorbi de o relativă constanță în ceea ce privește subvenția. Cu excepția lui 2013, când am avut cea mai mică subvenție, restul sumelor au peste 500 milioane lei. **Cele mai mari subvenții au fost acordate în ultimii 2 ani, odată cu venirea primarului Gabriela Firea, cu 2016 vârf (593,000,000 lei).** În schimb, în ceea ce privește bugetul, până în 2014 am avut sume de peste 900 milioane lei sau în jurul aceste cifre. În 2015, incertitudinea de la primărie datorată arestării primarului de atunci Sorin Oprescu, a dus la o scădere cu aproape 100 milioane lei a bugetului. În 2016 și 2017, bugetul RATB va fi cuprins între 871 milioane și 837 milioane. Problema dependenței de subvenția de la PMB este de mai mult timp, așa cum putem observa dar pare că s-a accentuat odată cu 2016, **ponderea subvenției din bugetul total fiind peste 60%.**

La capitolul investiții, din totalul de 89,815,450 lei bani prevăzuți pentru 2017, doar 5,862,750 lei se vor duce către investiții noi. Din suma anterior menționată, un pic mai mult de jumătate, se va duce către modernizarea centralei termice de la Depoul Colentina și Depoul Vatra Luminoasă, în timp ce restul banilor sunt cheltuiți pe diverse amenjări și expertize. Pentru

modernizarea unor autobuze, tramvaie și troleibuze, RATB a alocat 20,842,780 lei și alte 7,161,420 pentru diverse utilaje și echipamente din parcul propriu. **Regia promite pentru acest an un sistem de informare călători în timp real cu privire la trasee și timpii estimați de așteptare în stație, în valoare de 9,800,210.** Să sperăm că și vor reuși achiziționarea unui astfel de sistem anul acesta, un sistem de care cetățenii au mare nevoie dar și Bucureștiul, pentru a se alinia celorlalte capitale europene cu astfel de sisteme. **De asemenea, din cele 89 milioane lei pentru investiții, 22,310,000 lei sunt sume pentru rambursări de credite externe, aferente diverselor investiții.**

Întorcându-ne puțin în timp, în bugetul local aprobat la începutul anului, primăria a prevăzut o serie de sume pentru achiziționarea de troleibuze, autobuze și tramvaie. Pentru 10 autobuze, PMB este dispusă să plătească suma de 15,187,000 lei în timp ce pentru un singur tramvai, aproape tot atât cât pentru 10 autobuze: 13,955,000 lei. Mai există prevăzută și suma de 2,363,000 lei pentru achiziționarea unui singur troleibuz. Precizăm că vorbim de sumele disponibile din creditele bugetare, în timp ce din creditele de angajament, adică limita maximă a cheltuielilor ce pot fi angajate pentru execuția multianuală și efectuarea de plăți în viitor, din bugetele următoare, vorbim de sume uriașe. Aceste sume, așa cum menționam și atunci, nu vor face altceva decât să pună o presiune imensă pentru următoarele bugete, cu riscul de a lăsa o moștenire grea în urmă.



În 2016, doamna primar anunța achiziționarea a 500 de autobuze din care [30% electrice](#), în timp ce acum, am ajuns la 400 de autobuze, nu se știe câte vor fi electrice, dar și o tergiversare

a [procesului de achiziție a acestora](#). De asemenea, nu trebuie uitat că în 2016, tot doamna primar promitea [transport public gratuit](#), pentru o regie și așa cu multe probleme în a se autofinanța. Între timp, pare că a renunțat la o astfel de măsură, ceea ce nu face decât să ne bucure. Așa cum menționam la început, veniturile din titlurile de călătorie, deși sunt puține, reprezintă a doua cea mai mare categorie de venituri. O măsură precum gratuirea transportului nu ar fi făcut altceva decât să mărească prăpastia bugetară a RATB dar și să crească ireversibil dependența de subvenția primăriei. În acest moment, autonomia regiei la nivel de venituri a rămas doar pe hârtie. Uniunea Salvați România nu susține modul deficitar de funcționare al Regiei Autonome de Transport București, dependentă de banii publici. Condițiile de transport sunt precare, siguranța pasagerilor este aproape inexistentă, știi când te urci într-un mijloc de transport în comun dar nu știi când o să cobori.