



NOTĂ ANALITICĂ

Cât timp alocă moldovenii călătoriilor?

Importanța călătoriilor în interiorul, dar și exteriorul țării, este indispensabilă deoarece acestea asigură mobilitatea populației și a forței de muncă. În esență, interconectarea populației între localitățile vecine dar și alte centre economice regionale, este o precondiție importantă pentru facilitarea integrării economice și sociale a populației pe întreg teritoriul țării.

Aceasta este și mai relevant în cazul Republicii Moldova unde, în virtutea fragmentării puternice a localităților, o bună parte din populație este nevoită să se deplaseze, prin localitate sau în alt oraș sau sat, la locul de muncă sau pentru a face cumpărături.

În plus, cererea înaltă pentru călătorii este explicată și de numărul impunător al conașionalilor noștri care muncesc în alte state. În această notă analitică vom studia:

- Cât timp alocă moldovenii călătoriilor¹ și cu ce scopuri în comparație cu alte state?

- Care sunt diferențele dintre bărbați și femeii la capitolul timpului alocat pentru călătorii?
- Ce mijlocuri de transport preferă bărbații și femeile?
- Cât timp alocă populația de la sate și cea de la orașe pentru călătorii?

Pentru a găsi răspunsuri la aceste întrebări, vom utiliza rezultatele Cercetării privind utilizarea timpului, realizată de către Biroul Național de Statistică.

Cât și cu ce scopuri călătoresc moldovenii în comparație cu cetățenii altor state?

Circa o treime din populație alocă în medie 1,1 ore pe zi pentru deplasări spre/de la locul de muncă. Totodată, peste o pătrime din moldoveni petrec circa 50 minute zilnic pentru călătorii legate de cumpărături și servicii. Relativ mult timp, 1,1 ore pe zi sunt alocate deplasărilor spre/de la locul de studii, însă aceasta vizează doar circa 9% din populație.

¹ Drept călătorii se are în vedere deplasarea persoanelor cu anumite scopuri, cu sau fără utilizarea mijloacelor de transport.

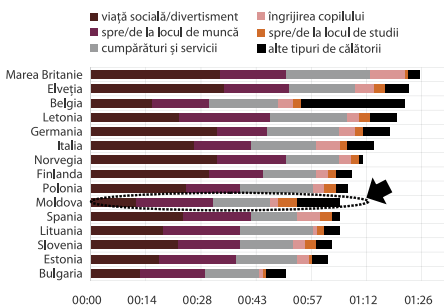
Totuși, dacă luăm în considerație proporția populației care nu călătorește sau călătorește foarte puțin, ne convingem că, în medie moldovenii alocă circa 1 oră și 5 minute pe zi pentru călătorii (toate tipurile de transport), fiind aproximativ la același nivel cu multe țări membre ale OCDE.

Din figura 1 observăm că față de alte țări europene, în Republica Moldova, în medie, se alocă destul de mult timp deplasărilor spre/de la serviciu (20 minute pe zi) și un volum de timp similar pentru cumpărături și servicii (15 minute pe zi). Pentru deplasări spre/de la locul de studii la fel se alocă mai mult timp în comparație cu alte țări europene.

Cu toate acestea, în Moldova se dedică relativ puțin timp călătoriilor legate de viața socială și divertisment (12 minute pe zi), spre deosebire de multe alte state din regiune unde aceasta reprezintă principala destinație de călătorii².

Prin urmare, specificul călătoriilor moldovenilor reflectă, în mare parte, nivelul mai scăzut de viață și posibilitățile financiare mai modeste în raport cu alte țări europene. Astfel, majoritatea călătoriilor au scopuri zilnice de bază (muncă, studii, cumpărături), foarte puțin timp fiind alocat călătoriilor cu scop recreativ.

Figura 1. Timpul alocat călătoriilor în diferite scopuri, pe țări din Europa, minute pe zi



Sursa: BNS și baza de date HETUS

² Țări din Europa Centrală și de Est, unde a fost efectuată cercetarea privind utilizarea timpului și unde viața socială și divertisment reprezintă principala destinație pentru călătorii: Polonia – 25 minute, Letonia – 23 minute, Lituania – 19 minute, Slovenia – 23 minute. Sursa: baza de date HETUS

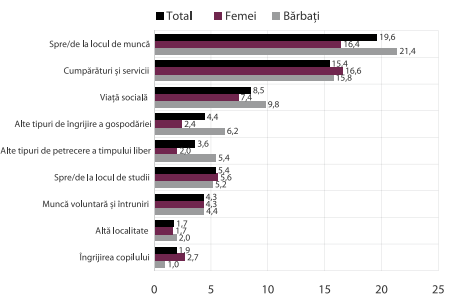
³ Inclusiv: călătorii legate de administrare alimente, întreținere casă, artizanat și realizarea articolelor de confecții, grădinarit și îngrijire animale de casă, construcție și reparații.

Care sunt diferențele dintre femei și bărbați la capitolul timpului alocat pentru călătorii și mijlocul de transport preferat?

În Republica Moldova bărbații alocă mai mult timp pentru călătorii decât femeile (1 oră și 11 minute, față de 59 minute pe zi). În virtutea divizării tradiționaliste a rolului femeilor și bărbaților în majoritatea familiilor moldovenești, bărbații alocă mai mult timp călătoriilor în scop de serviciu decât femeile, în timp ce femeile – călătoriilor destinate cumpărăturilor.

Totodată, bărbații dedică mai mult timp decât femeile călătoriilor legate de viața socială, alte tipuri de îngrijire a gospodăriei³ și alte tipuri de petrecere a timpului liber⁴, pe când femeile petrec mai mult timp decât bărbații pentru deplasările spre/de la locul de studii și cu scop de îngrijire a copilului (figura 2).

Figura 2. Timpul utilizat pentru călătorii în diverse scopuri, după sexul respondenților, minute pe zi



Sursa: BNS

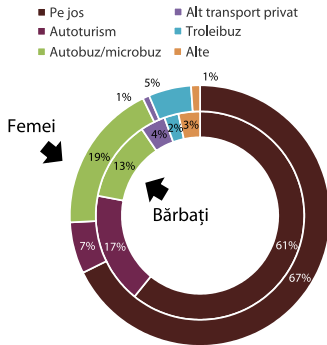
Femeile utilizează mult mai rar autoturismele sau alte mijloace de transport privat⁵ în comparație cu bărbații: ponderea femeilor care se deplasează cu autoturismul este de circa 3 ori mai mică față de ponderea bărbaților (6% față de 17%). Prin urmare, femeile merg mai mult pe jos sau se deplasează mai mult cu transportul public (figura 3). Acest fenomen

⁴ Inclusiv: călătorii legate de divertisment și cultură, odihnă – pauze, sport și activități de exterior, hobiuri și utilizarea calculatorului, mass media, condusul automobilului pentru plăcere, condusul fără un anumit scop.

⁵ În categoria transportului privat se include și utilizarea autostopului (sau transportului de ocazie). Totuși, ne conducem de ipoteza că utilizarea autoturismului propriu este categoria dominantă în funcție de timpul alocat de populație.

este observat și în alte țări europene, bărbații folosesc mașina personală mai mult decât femeile.⁶

Figura 3. Distribuția timpului dedicat călătoriilor, după mijloace de transport⁷ utilizate și sexul respondenților, % din total



Sursa: BNS

Conform figurii 3, atât femeile, cât și bărbații, călătoresc foarte rar cu trenul sau avionul, fapt ce relevă accesul limitat la aceste mijloace de transport. În cazul transportului aviat de pasageri, problema ține de posibilitățile financiare limitate ale populației, având în vedere și prețurile înalte la bilete⁸. În cazul transportului feroviar, cauza ține de starea tehnică nesatisfăcătoare a infrastructurii, motiv din care acest tip de transport nu este atractiv pentru populație.

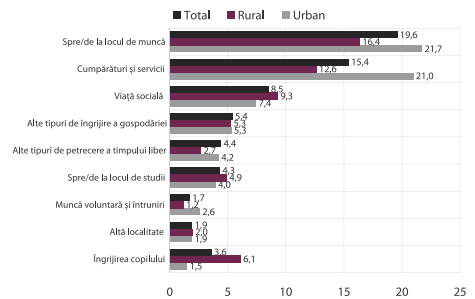
Cât timp alocă populația de la sate și cea de la orașe pentru călătorii?

În general, populația urbană este ceva mai mobilă față de cea de la sate. Astfel, populația din orașe alocă, în medie, cu circa 10 minute pe zi mai mult față de populația rurală pentru călătoriile cu diverse scopuri (1 oră față de 1 ore 10 minute). Populația din mun. Chișinău alocă un volum de timp similar pentru călătorii comparativ cu restul populației urbane.

Conform figurii 4, cele mai mari diferențe pe medii de reședință se observă la timpul destinat călătoriei

spre/de la locul de muncă (21,7 minute în medie pe zi în orașe față de 16,4 minute la sate), precum și la timpul destinat călătoriei pentru cumpărături și servicii (21 minute în medie pe zi în orașe față de 12,6 minute pe zi la sate).

Figura 4. Timpul dedicat călătoriilor, după mediul de reședință al respondenților, minute pe zi



Sursa: BNS

O explicație a acestor diferențe rezidă în accesul mai mare la muncile remunerate a populației urbane, față de cea rurală. Astfel, 36,2% din populația din orașe și doar 24,8% din populația de la sate se deplasează spre/de la locul de muncă. Totodată, nivelul mai înalt de venituri ale populației urbane⁹ îi permite să facă mai multe cumpărături: 43,7% din populație din orașe s-a deplasat pentru a face cumpărături și a apela la diverse servicii, față de doar 23,4% din populația de la sate.

Totuși, în pofida faptului că o pondere mai mică din populația rurală călătorește pentru a face cumpărături sau spre/de la locul de muncă, cei care recurg la deplasările pentru aceste scopuri alocă mai mult timp față de populația urbană (1,1 ore față de 1 oră, în medie pe zi). O cauză logică ține de insuficiența sau chiar lipsa transportului public în spațiul rural. Prin urmare, populația de la sate, deseori, este nevoită să se deplaseze spre/de la locul de muncă sau pentru a face cumpărături, pe jos, cu căruța sau moto/bicicleta, fapt ce consumă mai mult

⁶ 'How Europeans spend their time, everyday life of women and men', European communities, 2004.

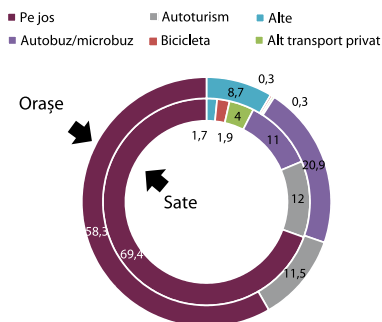
⁷ Categorie „alte” include preponderent transportul aerian și cel feroviar.

⁸ Litra L. (2011): „Are Moldova nevoie de companii aeriene low-cost?”, IDIS Viitorul.

⁹ În 2012, rata sărăciei extreme, în mediul rural a constituit 22,8%, iar în mediul urban – 4,3%.

timp în comparație cu autobuzele, microbuzele sau alte mijloace de transport disponibile în orașe (figura 5).

Figura 5. Distribuția timpului dedicat călătoriilor, după mijlocul de transport¹⁰ utilizat și mediul de reședință al respondenților, % din total



Sursa: BNS

Aceste diferențe dintre timpul de călătorie și mijloacele de transport utilizate de către populația din mediul rural și cel urban denotă încă o dată discrepanțele de dezvoltare existente dintre sate și orașe. În particular, acestea țin de infrastructura fizică de bază care în majoritatea satelor este una deficitară.

Problema accesului limitat la transportul public al populației rurale este și mai acută, luând în considerație nivelul înalt de fragmentare a localităților, ceea ce creează necesitatea unei comunicări mai intense între acestea.

Concluzii:

- În medie, timpul total destinat călătoriilor zilnice în Moldova este aproximativ la același nivel în comparație cu alte state europene;
- În timp ce în țările avansate economic populația alocă o bună parte din timp călătoriilor ce țin de viața socială și divertisment, în Moldova majoritatea timpului pentru călătorii ține de deplasările spre/de la serviciu;

- În medie bărbații călătoresc mai mult timp în comparație cu femeile. Totodată, cea mai mare parte a timpului destinat călătoriilor este petrecut de bărbați spre/de la serviciu, pe când femeile călătoresc mai mult timp pentru cumpărături și servicii;
- În calitate de mijloc de transport, bărbații utilizează cel mai mult timp autoturizmele personale pentru călătorii, în timp ce femeile apelează mai mult la transportul public;
- Populația de la sate petrece mai mult timp pentru călătorii față de cea de la orașe. Cauza ține de necesitatea deplasării pentru a munci sau a beneficia de utilități și servicii publice, inclusiv a face cumpărături în localitățile vecine și/sau centrele raionale pentru care se consumă relativ mai mult timp. Totodată, penetrarea mai slabă a transportului public în mediul rural determină populația să utilizeze mijloace de transport mai lente (ex: bi/motocicleta, căruța sau mersul pe jos);
- Diferențele dintre timpul utilizat pentru călătorii de către populația de la orașe și din sate denotă sfidările de dezvoltare în special din spațiul rural, care țin preponderent de accesul limitat la infrastructura fizică de bază.

Recomandări:

- Nivelul înalt de fragmentare teritorială a localităților moldovenești determină necesitatea consolidării unei infrastructuri rutiere și a unui sistem de transport public care să faciliteze, ci nu să constrângă, comunicarea și conexiunile dintre localități. În acest sens, este necesar de sporit penetrarea transportului public în localitățile rurale și de asigurat o conectare mai eficientă a acestora cu localitățile vecine și centrele raionale;
- Diferențele dintre timpul pentru călătorii ale bărbaților și femeilor, precum și mijloacele de transport utilizate, relevă încă o dată persistența stereotipurilor de gen în societate. În acest sens, sunt necesare acțiuni de informare și conștientizare a societății privind importanța egalității de gen în ceea ce ține de utilizarea transportului privat. În particular,

¹⁰ Categorie „alte” include preponderent transportul aerian și cel feroviar.

este necesară demontarea stereotipurilor privind utilizarea de către femei a mașinii personale și de asigurat condiții facile pentru a permite femeilor să utilizeze mai des acest mijloc de transport. Pe lângă acțiuni de informare, autoritățile trebuie să modernizeze infrastructura de transport, care pe lângă îmbunătățirea stării drumurilor, trebuie să includă o marcare corespunzătoare a benzilor de circulație și asigurarea cu semne de circulație pe tot teritoriul țării;

- Faptul că moldovenii alocă călătoriilor zilnice (spre/ de la serviciu, cumpărături și servicii) un timp similar în comparație cu alte state, deși distanțele parcurse sunt relativ mici, scoate la iveală deficiențele pri-

vind infrastructura de transport din țară. Aceasta implică atât calitatea drumurilor, care este una din cele mai proaste din lume¹¹, precum și nivelul scăzut de diversificare a mijloacelor de transport disponibile. Astfel, este necesar de eficientizat modul de distribuire a resurselor din Fondul rutier pentru a asigura o utilizare mai eficientă a acestora. Totodată, problema diversificării slabe a tipurilor de transport poate fi soluționată prin liberalizarea pieței respective. Aceasta implică modernizarea infrastructurii feroviare și atragerea companiilor low-cost pe piața aeriană, ceea ce presupune demopolizarea și atragerea capitalului privat în sectoarele respective.



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

¹¹ Raportul Global al Competitivității 2013.