



Metodologia de repartizarea pe universități a alocațiilor bugetare destinate cheltuielilor de transport pentru studenți, pentru anul 2015

Preambul

Propunerile formulate de CNFIS până în prezent privind repartizarea alocațiilor bugetare destinate facilităților de transport pentru studenți au luat în calcul o serie de criterii generale specifice instituțiilor de învățământ superior și particularităților sistemului de transport din centrele universitare.

Până în anul 2007 aceste criterii generale au ținut seama de unele particularități globale ale centrului universitar și, într-o anumită măsură, ale fiecărei universități din centrul respectiv. Repartizarea sumelor alocate pentru transport s-a făcut cu ajutorul unor coeficienți de ponderare (numiți coeficienți de diferențiere pe grupe a universităților), care au fost stabiliți de CNFIS în colaborare cu DGIS, pe bază istorică și cu corecții anuale, în funcție de solicitările universităților și de nivelul execuției bugetare corespunzătoare acestui capitol de cheltuieli, luând în considerare următoarele criterii de diferențiere: 1) aria centrului universitar; 2) aglomerarea centrului universitar; 3) diversitatea rețelelor de transport urban; și 4) existența campusului universitar.

Studiul realizat de CNFIS în anul 2006 privind principiile care au stat la baza repartizării alocațiilor bugetare destinate acoperirii cheltuielilor de transport local, în comun, a constatat faptul că, dintre parametrii considerați până atunci, datele de natură geografică (suprafață, arie, distanță) sunt mai puțin relevante decât costurile specifice diferite cu care operează sistemul de transport local, principala modalitate de diferențiere fiind costul abonamentului dintr-o localitate oarecare, raportat la o referință, sau prin comparație cu cele din alte orașe.

Astfel, pentru următoarea perioadă (începând cu 2007 până în prezent) CNFIS a propus o rezolvare pe termen lung a problemei repartizării alocațiilor de transport, printr-o reactualizare a diferențierii centrelor universitare, în funcție de un coeficient agregat ce ține cont de mărimea centrului universitar și de valoarea cheltuielilor unitare de transport.

Elemente metodologice

Propunerile CNFIS de repartizare pe universități a fondurilor alocate de la Bugetul de stat pentru acoperirea cheltuielilor de transport în comun ale studenților sunt elaborate utilizându-se o formulă de calcul în care parametrii principali sunt 1) numărul de studenți (fizici); 2) coeficientul agregat de transport, care diferențiază cheltuielile de transport pe centre universitare; și 3) alocația totală la nivel național pentru această destinație.

Informațiile privind numărul de studenți fizici, pe forme și domenii de învățământ, sunt primite de către MECS de la fiecare universitate la o dată considerată de referință (în propunerea pentru anul 2015, data considerată de referință este 1 ianuarie 2015, iar în etapa inițială se va considera 1 ianuarie 2014, ca date utilizate la nivelul anului anterior). Lista coeficienților agregați pentru transport sunt propuși de CNFIS pentru fiecare centru universitar, pe baza rezultatelor unui studiu realizat anterior, iar alocația totală pentru transport studenți reprezintă suma din bugetul de stat aprobată de MECS pentru această destinație.

Astfel, alocațiile bugetare repartizate fiecărei universități pentru transport urban studenți (A_t^U) se calculează în funcție de numărul de studenți eligibili pentru transport (S_t^U), coeficientul agregat pentru transport (c_t^U) asociat centrului universitar de care aparține universitatea și alocația bugetară totală destinată facilităților pentru transport urban studenți (A_t), urmând pașii de mai jos:

Pasul 1. Se calculează numărul de studenți echivalenți pentru transport urban ai fiecărei universități și, respectiv, numărul total de studenți echivalenți pentru transport din fiecare universitate.

a) Numărul de studenți echivalenți pentru transport urban ai universității U se calculează ca o sumă ponderată a numărului de **studenți fizici eligibili pentru transport** (de la forma de învățămînt zi, finanțată de la buget, de la ciclul de studii universitare de licență și masterat, cu excepția formelor de învățămînt: studii în afara localității de rezidență a universității și studii în extensie universitară, în afara țării) din cadrul universității U, cu coeficientul agregat pentru transport asociat centrului universitar (v. tabelul 1).

Matematic, aceasta se exprimă prin relația:

$$SE_t^U = S_t^U \times c_t^U$$

unde :

- SE_t^U = numărul de studenți echivalenți pentru transport ai universității U;
- S_t^U = numărul de studenți fizici eligibili pentru transport ai universității U;
- c_t^U = coeficientul agregat pentru transport corespunzător universității U, cu valori între 0 și 3 conform tabelului de mai jos:

Tabel 1: Lista coeficienților agregați pentru transport asociați centrului universitar de care aparține universitatea, propuși pentru anul 2015

Nr. crt.	Centru universitar (oraș)	Coeficient agregat transport (c_t^U)
1	București, Cluj-Napoca	3.00
2	Iași, Timișoara	2.50
3	Brașov, Galați	2.00
4	Constanța, Craiova, Oradea, Târgu Mureș	1.50
5	Alba Iulia, Arad, Bacău, Baia Mare, Pitești, Ploiești, Reșița, Sibiu, Suceava, Târgoviște, Târgu Jiu	1.00
6	Petroșani	0.00

Notă: Coeficientul agregat (c_t), de diferențiere a centrelor universitare ține cont de mărimea centrului universitar și valoarea cheltuielilor unitare de transport, domeniul maxim de variație între centrele universitare fiind de 3. Stabilirea acestor coeficienți agregați a avut în vedere atât faptul că toți studenții din același centru universitar sunt considerați cu drepturi egale (indiferent de mărimea și dispersia campusului universitar), cât și faptul că numai un anumit procent dintre studenții de la învățămîntul de stat, cursuri de zi, solicită, cumpără și decontează abonamente, neținându-se seama de reducerile acordate de regiile de transport.

b) Numărul total de studenți echivalenți pentru transport SE_t este dat de relația:

$$SE_t = \sum_{n=1}^N SE_t^{U_n}$$

unde:

N = numărul total de universități pentru care se face repartizarea.

Pasul 2. Se calculează alocația unitară pentru transport a_t , corespunzătoare coeficientului agregat de transport 1.

$$a_t = \frac{A_t}{SE_t}$$

unde:

A_t = alocația bugetară totală destinată facilităților pentru transport urban pentru studenți

SE_t = numărul total de studenți echivalenți pentru transport (pentru toate universitățile de stat)

Pasul 3. Se calculează alocațiile pentru transport urban repartizate fiecărei universități U (A_t^U), pe baza următoarei relații:

$$A_t^U = SE_t^U \times a_t = S_t^U \times c_t^U \times a_t$$

unde:

$c_t^U \times a_t$ este denumită și alocația unitară pentru universitatea U

Puncte de vedere și observații

Spiritul reglementărilor legale actuale este unul foarte clar, acela că statutul de student (finanțat de la buget sau cu taxă) conferă dreptul la reducere de 50% pentru transportul local, indiferent de rută, pe orice mijloc de transport și pe toată durata anului calendaristic. În aceste condiții, dispunerea geografică a campusului în ansamblul ariei orășenești nu are relevanță. Eventuale considerații legate de existența facultăților în campusul universitar nu pot aduce atingeri statutului de student (întrucât nu e vorba strict numai de transportul locuință – facultate, studentul având acces la tot ce înseamnă centru cultural universitar și orășenesc).

De asemenea, pe cale de consecință, stabilirea alocațiilor de la bugetul de stat, destinate acoperirii cheltuielilor pentru diferența de 50% din costul abonamentelor și a costului total al acestora pentru studenții orfani și cei proveniți de la casele de copii, trebuie să țină seama de acest aspect. În aceste condiții, repartizarea către instituțiile de învățământ superior de stat ar trebui, de asemenea, să pornească de la numărul *total* de studenți, atât bugetați, cât și cu taxă, indiferent de forma de învățământ.

Totuși, aplicarea unei metodologii de calcul (de repartizare pe universități) este condiționată de **dimensionarea corespunzătoare a alocației totale pentru transportul local**, prevăzută din bugetul de stat. Dimensionarea pleacă, în acest caz, de la premiza nediscriminatorie că toți studenții sunt eligibili, că ei utilizează efectiv reducerea de transport local în comun și că se decontează lunar 50% din valoarea unui abonament pe toate liniile, cunoscând costul acestuia în fiecare oraș la o dată de referință, de exemplu la începutul anului fiscal.

Întrucât alocațiile de la bugetul de stat nu au fost dimensionate pentru a acoperi sumele necesare pentru acordarea reducerii de 50% pentru toți studenții, până în prezent au fost luați în calcul pentru repartizare numai studenții de la învățământul de stat, cursuri de zi, finanțați de la buget, opțiune evident impusă de

nivelul scăzut al alocațiilor bugetare și de statutul studentului cu taxă, pentru care cheltuielile sunt acoperite din venituri proprii.

În prezent, în urma sesizărilor de la universități și a semnalelor venite din partea studenților este evident faptul că fondurile alocate pentru subvențiile de transport în comun sunt insuficiente pentru anumite universități, indiferent ce modalitate de decontare s-ar lua în considerare la nivel național (considerându-se că gradul de decontare este același pentru toate universitățile, dar și că se poate deconta un procent de 100% al abonamentelor sau mai puțin, în funcție de un procent mediu al solicitărilor de decontare).

Astfel, pentru a elimina disfuncțiile actuale, considerăm că este necesară următoarea reglementare **la nivel de sistem**: redimensionarea fondurilor alocate pentru transportul local, care să permită eliminarea “regulilor intermediare”, prin transferul sumelor destinate transportului studenților (care au legitimații de transport/vizate semestrial) direct la regiile de transport locale din toate centrele universitare, pentru eliberarea de abonamente reduse cu 50% , indiferent de costul acestora. Procedura este deja aplicată în București pentru transportul subteran. În acest scop sunt necesare reglementări/acorduri la nivel de ministere și, în consecință, clarificarea precizărilor din cadrul reglementărilor legislative în vigoare.