

PLAN DE MANAGEMENT

SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREȘTI S.T.B. S.A.

Elaborat:

DIRECTOR GENERAL

ADRIAN CRÎȚ

SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREȘTI S.T.B. S.A.

B-dul Dinicu Golescu nr. 1, 010861, București, România

Fax +4021 311 05 95, E-mail: info@S.T.B. S.A..ro , Web: www.S.T.B. S.A..ro

1. SUMAR EXECUTIV

Planul de management al Societății de Transport București S.T.B. S.A. este documentul care stă la baza activităților ce urmează a fi desfășurate în perioada 2021-2025, având ca scop unic realizarea criteriilor de performanță în vederea poziționării acesteia ca operator principal de transport pe Zona Metropolitană București-Ilfov.

Documentul a fost dezvoltat având ca baza Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030, Strategia S.T.B. S.A. pentru perioada 2018-2030, respectiv contractul de delegare a transportului public în zona metropolitană prin Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (T.P.B.I.) și descrie contextul în care operează în prezent S.T.B. S.A., interferențele activității sale cu documentele programatice referitoare la dezvoltarea durabilă, precum și activitățile, cu precădere cele operaționale, incluse și în planul de servicii din contractul de delegare, respectiv B.V.C. aprobate anual de către Consiliul General al Municipiului București respectiv Consiliul Județean Ilfov și U.A.T. membre în T.P.B.I..

Planul de Management reprezintă un reper important pentru conducerea S.T.B. S.A., în evaluarea modului în care sunt îndeplinite criteriile de management și prezintă și o serie de elemente funcționale ale Societății, aspecte economico-financiare, tehnice și de investiții, de resurse umane, management intern și auditare a activităților.

Planul are la bază viziunea managerială a conducerii executive asupra perspectivelor de evoluție ale societății de transport public, fundamentată pe consolidarea proceselor de dezvoltare, modernizare și re tehnologizare inițiate de societate și de autoritatea tutelară, având la bază premiza că doar printr-un nivel ridicat de management vor putea fi oferite servicii de calitate pentru utilizatori.

Direcțiile de dezvoltare ale Societății de Transport București S.T.B. S.A., definite și operaționalizate prin prezentul plan de management au la bază principiile guvernantei corporative, care statuează o atitudine responsabilă și profesionistă a societății în raport cu părțile interesate, mai exact utilizatorii transportului public de suprafață, TPBI prin membrii săi, autoritățile de reglementare, organisme de control și angajați.

Plecând de la structura și valorile indicatorilor de performanță asumați de către conducerea executivă a societății prin contractul de mandat încheiat cu Consiliul de Administrație, Planul de Management prezintă acțiunile aflate în strânsă concordanță cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 pentru regiunea București Ilfov, respectiv contractul de delegare cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov pentru perioada 2021-2031.

O parte din măsurile actualului Plan de Management au avut în vedere acțiuni realizate în perioada de la începutul mandatului de Director General al societății până în prezent, însă majoritatea reprezintă măsuri care datorită complexității lor necesită o perioadă mai lungă de timp, respectiv perioada unui mandat de 4 ani .

1.1 Repere generale

Din perspectiva echipei ce și-a asumat responsabilitatea conducerii Societății de Transport București S.T.B. S.A, planul de management, este instrumentul prin care sunt operaționalizate strategiile cu care aceștia s-au prezentat în fața Consiliului de Administrație.

În esență, dezvoltarea strategică a societății se concentrează pe furnizarea unor servicii de transport urban, la standardele de calitate ale Uniunii Europene, având la bază pe lângă dimensiunea afacerii acestuia și beneficiile aduse utilizatorilor, respectiv locuitorilor zonei metropolitane, în condițiile promovării unei atitudini responsabile și profesionale, față de acționari, T.P.B.I. în calitate de autoritate contractantă, organisme și autoriști de reglementare, membrii ai comunității și diferiți utilizatori.

S.T.B. S.A. este principalul operator de transport public urban de călători în regiunea București-Ilfov, serviciul de transport public fiind asigurat de tramvaie, troleibuze și autobuze.

Societatea de Transport București S.T.B. S.A. poate atrage, în perioada următoare noi surse de finanțare direct sau indirect, prin derularea unor proiecte implementate din fondurile structurale ale Uniunii Europene, în condițiile creșterii standardelor de calitate și respectării normelor europene de transport, mediu și securitatea muncii.

Prezentul Plan de Management urmărește liniile de dezvoltare ale Municipiului București și ale Județului Ilfov prin necesitatea implementării unor răspunsuri rapide și coerente la modificările cerințelor reale de transport din zona metropolitană.

La elaborarea Planului de Management s-a ținut cont și de faptul că S.T.B. S.A. are în exploatare tramvaie, troleibuze și autobuze cu durata normală de funcționare depășită sau aproape de limita maximă stabilită de legislația în vigoare, fiind necesare achiziții de tramvaie, troleibuze, autobuze electrice în vederea satisfacerii cerințelor unui serviciu de transport eficient și de calitate.

Vechimea parcului mijloacelor de transport în comun, lipsa dispozitivelor ITS prin care informația referitoare la poziționarea și timpul real pe care vehiculele S.T.B. S.A. le fac până în stații reprezintă în momentul de față probleme majore, în acest sens, conducerea executivă propunând soluții concrete de gestionare a fondurilor în vederea menținerii vehiculelor la standardele de siguranță și calitate impuse de legislația națională și a Uniunii Europene. Planurile de investiții, respectiv programul anual de achiziții trebuie să fie bine corelate cu B.V.C., respectiv componenta de cash-flow și țină cont de perspectiva oferirii unor servicii de calitate, prin dezvoltarea conexiunilor de transport în vederea asigurării mobilității populației funcție de cerințe.

Având în vedere cele menționate anterior, Planul de Management este principalul document strategic al S.T.B. S.A., care integrează atât principiile directoare privind administrarea societății cât și obiectivele fundamentale, criteriile de performanță și prioritățile strategice definite pe perioada mandatului.

1.2 Obiective strategice

1. Îndeplinirea criteriilor de performanță stabilite de Consiliul de Administrație al Societății și asumate de către managementul acesteia, pentru perioada 2021-2025, prin intermediul contractului de mandat semnat.
3. Creșterea contribuției directe a Societății, la dezvoltarea economică locală prin adaptarea rețelei la cererea de transport.
4. Îmbunătățirea continuă a proceselor interne prin Sistemul de Control Intern Managerial.
5. Identificarea soluțiilor de finanțare pentru modernizarea Societății, prin creșterea gradului de informatizare și tehnologizare, achiziția de mijloace de transport noi, cu emisii poluante reduse, eficiente energetic, achiziția de mașini și utilaje performante, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii, respectiv modalități care să asigure eficient întreținerea acesteia. În paralel cu achiziția de mijloace de transport noi este necesară modernizarea celor existente, atât prin utilizarea de noi soluții tehnologice cât și prin modificări aduse structurii vehiculelor, respectiv

tipului de propulsie, astfel încât utilizatorii să dispună de un transport mai accesibil, beneficiind totodată și de soluțiile noilor tehnologii.

6. Îmbunătățirea continuă a nivelului de calitate al serviciilor livrate utilizatorilor, respectiv locuitorilor zonei metropolitane, dezvoltarea unui sistem de transport „inteligent”, nepoluant și eficient.
7. Creșterea capacității de intervenție rapidă în cazul unor dezastre naturale, poluări etc.;
8. Întărirea percepției publice conform căreia serviciile de transport ale S.T.B. S.A. sunt definiția unui transport în siguranță și confort, la standarde internaționale.
9. Măsuri luate pentru fluidizarea traficului de călători prin parteneriate cu U.A.T. din zona metropolitană și investiții în digitalizarea serviciilor respectiv utilizarea aplicațiilor de programare, monitorizare.
10. Creșterea gradului de accesibilitate față de infrastructura de transport public, a locuitorilor din regiunea București Ilfov.
11. Monitorizarea vehiculelor și măsuri pentru respectarea programului de transport.
12. Sporirea gradului de confort, promovarea transportului public pentru reducerea dependenței locuitorilor din regiunea București Ilfov de automobile.
13. Asigurarea infrastructurii urbane de transport ca și suport pentru creșterea atractivității Bucureștiului.
14. Dezvoltarea culturii organizaționale centrată pe oferirea de servicii de calitate pentru utilizatori, menținerea mijloacelor fixe și mobile din dotare la un nivel ridicat tehnologic, respectiv păstrarea curățeniei, menținerea securității și sănătății utilizatorilor, participanților la trafic și a angajaților, precum și pe evitarea/diminuarea poluării mediului înconjurător.
15. Dezvoltarea societății luând în considerare componenta financiară, respectiv creșterea calității serviciilor furnizate de către angajați.
16. Creșterea eficienței generale a societății, prin corecta dimensionare, informare și motivare a personalului.
17. Instruirea permanentă a personalului, pentru creșterea gradului de profesionalism.
18. Optimizarea permanentă a costurilor.
19. Promovarea unei metodologii de stabilire a tarifelor conform contractului de delegare a gestiunii precum și a principiului eficienței costului și a calității maxime a serviciilor prestate, luând în considerare și gradul de suportabilitate a populației.

20. Modernizarea și creșterea flotei de vehicule prin care se asigură transportul călătorilor, în beneficiul acestora și al mediului înconjurător din aria de operare.
21. Asigurarea dezvoltării durabile și creșterea flexibilității organizației.
22. Extinderea ariei de operare și diversificarea ofertei de servicii către populație.
23. Îmbunătățirea serviciului din punct de vedere al calității prin: reducerea timpilor de așteptare în stații, sporirea siguranței în mijloacele de transport în comun, punctualitate, creșterea accesibilității spre mijloacele de transport public, asigurarea unor conexiuni între trasee în avantajul călătorilor.
24. Preocuparea permanentă pentru creșterea gradului de încredere a călătorilor și pentru asigurarea unei transparențe legată de acțiunile întreprinse.
25. Informarea eficientă a călătorilor asupra traseelor, orarului de mers al vehiculelor de transport local, locației stațiilor de oprire, tarifelor, impactului asupra mediului înconjurător a mijloacelor de transport public în comparație cu autoturismele proprii.
26. Denunțarea conflictelor de interese, definite conform legislației în vigoare și conform reglementărilor interne ale companiei.

1.3 Declarația de misiune

„Depunem eforturile și concentrăm toate resursele disponibile, capacitățile manageriale, financiare și umane pentru creșterea calității serviciului de transport public, în vederea dezvoltării durabile a zonei metropolitane București Ilfov.”

1.4 Factori critici de success

- Determinarea managementului de a răspunde cu succes provocărilor pe care Consiliul de Administrație al Societății le-a enunțat în mandatul acordat.

- Suportul direct al Primăriei Municipiului București și respectiv al T.P.B.I., în menținerea cadrului lucrativ și al celui de finanțare, din surse locale, respectiv prin instrumentele financiare structurale ale Uniunii Europene.
- Suportul direct al membrilor Consiliului de Administrație, prin sprijin adus componentei executive în vederea valorificării la maximum a oportunităților.
- Istoricul, tradiția și experiența câștigată pe piața transportului urban de călători, începând cu anul 1871 sunt bazele actualei Societăți de Transport București S.T.B. S.A.
- Profesionalismul angajaților și creșterea pregătirii profesionale, la actualele cerințe de dezvoltare. Fidelitatea angajaților față de societate, conducere și utilizatori ca și măsură de dezvoltare durabilă a societății.
- Atitudine față de modul în care Societatea furnizează serviciile către comunitate, precum și deschiderea mai mare a acesteia față de cerințele diverselor segmente de călători.
- Prin managementul resurselor umane dezvoltat pe date reale și analize pertinente, avem ca scop crearea unui cadru propice realizării obiectivelor strategice, plecând de la premiza că oamenii și capacitățile lor sunt factori determinanți ai succesului.

2. STRATEGIA DE DEZVOLTARE METROPOLITANĂ

Societatea de Transport București S.T.B. S.A. a fost înființată în anul 2018, urmare a Hotărârii Consiliului General al Municipiului București nr.55/22.02.2018, fiind creată prin reorganizarea Regiei Autonome de Transport București în societate pe acțiuni, conform Legii nr. 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Transportul public local de călători în regiunea București Ilfov este asigurat în prezent atât de către Societatea de Transport București S.T.B. S.A. cât și de către alți operatori publici sau privați.

Având în vedere prevederile :

- H.C.G.M.B. nr. 545/23.08.2018 privind avizarea Studiului de oportunitate privind delegarea serviciului comunitar de transport public de călători în regiunea București-Ilfov și aprobarea modalității de gestiune a serviciului de transport public de călători în Municipiul București și Județul Ilfov;
- H.C.G.M.B. nr. 543/23.08.2018 privind acordarea de mandat special Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov, ca în numele și pe seama Municipiului București să elaboreze și să aprobe documentația de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători în regiunea București-Ilfov, în ședința din data de 06.09.2018 s-a avizat proiectul de contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători în regiunea București-Ilfov, în arealul deservit de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov;
- Luând în considerare că în perioada imediat următoare transportul public în zona metropolitană va fi delegat pentru o perioadă de 10 ani;

Serviciul de transport public local de călători în regiunea București -Ilfov se desfășoară în baza unor contracte încheiate între operatori de transport și T.P.B.I., în vederea asigurării nevoilor de deplasare ale populației către punctele de interes.

3. ELEMENTELE COMPONENTE ȘI ORGANIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC

Activitatea de transport public de persoane este o activitate complexă, care se desfășoară în condiții caracterizate prin solicitări intensive și de scurtă durată, grad de încărcare variabil, solicitări inconstante încadrate în traficul rutier general.

Activitatea de transport trebuie să satisfacă cererile de transport și să folosească rațional parcul, ținând seama de volumul și sensul fluxurilor de călători. Transportul este realizat de către S.T.B. S.A. utilizând prin linii de tramvaie, troleibuze și autobuze, ultimul mod de transport acoperind întreaga suprafață administrativă deservită. Din punct de vedere strategic, modurile diferite de transport nu trebuie să se concureze ci să fie complementare, în acest sens și dezvoltarea rețelei de metrou fiind suport pentru transportul de suprafață. În

organizarea transportului public local de persoane trebuie să se țină seama de dezvoltarea traficului, amenajarea teritorială, precum și de asigurarea unui sistem de control al circulației vehiculelor.

Organizarea transportului public este strâns legată de starea de disciplină a personalului, de monitorizarea și controlul activității în stații și pe trasee, de utilizarea unui sistem automat de vânzare a titlurilor de călătorie în stații, de preocuparea pentru formarea de cadre, de folosirea mijloacelor moderne de telecomunicații și control automat al modului de respectare a programului de circulație.

Pe lângă activitatea de transport public în sine, destinată utilizatorilor, procesul de producție specific presupune atât elemente de natură organizatorică prin alocarea resurselor necesare de vehicule și personal, pregătirea personalului pentru a respecta disciplina rutieră și a muncii în vederea asigurării regularității, siguranței în circulație și a confortului călătoriei, cât și de natură să asigure siguranța în exploatare a vehiculelor prin procesele tehnologice de întreținere și reparații a vehiculelor. Toți acești factori trebuie să asigure organizarea caracterizată printr-o rentabilitate crescută a activității de transport, concomitent cu satisfacerea cererilor de transport și cu folosirea rațională a capacității oferite.

Procesul de transport se caracterizează prin deplasarea călătorilor pe anumite distanțe stabilite, operațiune prin care se realizează prestația de transport. Procesul de transport public de călători cuprinde următoarele operații:

- pregătirea vehiculelor pentru efectuarea transportului;
- pregătirea personalului;
- deplasarea autovehiculelor și tramvaielor la locul de îmbarcare a călătorilor;
- îmbarcarea călătorilor;
- efectuarea transportului propriu-zis;
- pregătirea pentru întoarcerea la cap de linie;
- deplasarea vehiculelor la autobaze/ depouri;
- alimentare autobuze;
- parcare vehiculelor;
- verificări tehnice;
- predarea documentelor de transport.

Durata procesului de transport începe în momentul primei operații de pregătire a autovehiculului și se încheie în momentul finalizării ultimei operații de predare a documentelor de transport (după parcare autovehiculului).

Cunoașterea operațiilor care compun procesul de transport prezintă importanță deosebită, întrucât pentru fiecare din acestea se consumă manoperă și materiale și cu cât aceste cheltuieli sunt mai mici, cu atât costul transportului este mai mic, cunoscând faptul că de multe ori ponderea cheltuielilor cu efectuarea altor operații decât cele aferente operațiilor propriu-zise de transport este mai mare.

Volumul activității de transport public (rulajul - km) cuprinde atât parcursul efectuat de către vehicule pentru asigurarea deplasărilor, cât și cel aferent traseelor de acces și retragere din autobaze/ depouri către terminalele liniilor.

Pentru optimizarea activității, alocarea liniilor de transport public către depouri/ autobaze trebuie să se realizeze astfel încât ponderea rulajului rezultat din parcurgerea traseelor de acces/ retragere să fie minimă.

Realizarea activității de transport cât mai aproape de parametrii de exploatare programați reprezintă o condiție esențială a unui serviciu de calitate, cu toate că în prezent, la nivelul capitalei se înregistrează disfuncționalități determinate în principal de traficul general aglomerat prin care mijloacele de transport public se strecoară cu dificultate.

În cadrul programului de management al sistemului de transport public de călători trebuie să se țină cont de aceste aspecte iar pentru asemenea situații există, clar definite, măsurile ce trebuie luate pentru ca perturbările din trafic să fie eliminate într-un interval de timp cât mai mic și revenirea la graficul normal de transport să fie efectuată cât mai repede.

Este de asemenea important de precizat că exploatarea corectă a vehiculelor asigură starea tehnică corespunzătoare, buna funcționare și echiparea vehiculelor. Aceasta, se realizează prin executarea la termene și în volum complet a lucrărilor de întreținere și reparații vehicule.

4. CADRUL INSTITUȚIONAL ȘI CADRUL LEGAL

Societatea de Transport București S.T.B. S.A se încadrează în prevederile O.U.G. nr. 109/2011 și ale Legii nr. 111/2016 pentru aprobarea O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor

publice, constituită în conformitate cu prevederile Legii nr. 15/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare.

- O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice aprobată prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare.

- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, ale cărei norme de aplicare au fost aprobate prin Ordinul nr. 353/2007 al Ministerului Internelor și Reformei Administrative, ambele cu modificările și completările ulterioare, prin care s-a stabilit cadrul juridic privind înființarea, autorizarea și organizarea, gestionarea și finanțarea serviciilor de transport public local.

- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și Ordinul nr. 980/2011 al Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere, ambele cu modificările și completările ulterioare.

- Ordinul nr. 972/2007 al Ministrului Transporturilor de aprobare a Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a caietului de sarcini pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.

- Ordinul nr. 272/2007 al președintelui A.N.R.S.C. privind Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public de persoane.

- Ordinul nr. 222/2009 al Ministrului Administrației și Internelor, privind aprobarea indicatorilor specifici de fundamentare a fondului de salarii în domeniul serviciilor comunitare de utilități publice.

- Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară, cu modificările și completările ulterioare.

- Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale republicată, cu modificările și completările ulterioare.

- Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, cu modificările și completările ulterioare.

- Hotărârea de Guvern nr. 123/2002 - Norme metodologice de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public cu modificările și completările ulterioare.

- Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.

4.1. Principalii actori implicați în transportul public

Începând cu anul 2008, Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C., instituție publică de interes național, cu personalitate juridică, care funcționează în subordinea Ministerului Administrației și Internelor și are ca scop reglementarea și monitorizarea la nivel central a activităților din domeniul serviciilor comunitare de utilități publice aflate în atribuțiile sale, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare, autorizează autoritatea publică locală să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciului de transport public desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestuia, respectiv asocierile de dezvoltare intercomunitară, în cazul serviciului de transport public de călători prestat pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre.

Astfel, Consiliul General al Municipiului București și Consiliul Județean Ilfov sunt actori importanți în ceea ce privește domeniul transportului de călători, alături de alte instituții la fel de importante fără de care activitatea de transport persoane nu s-ar putea desfășura în condiții optime.

În acest sens, putem discuta și de instituții precum Autoritatea Rutieră Română, Inspectoratul de Stat pentru Control în Transport Rutier, Registrul Auto Român, Autoritatea Feroviară Română, Ministerul Transporturilor, Ministerul Administrației și Internelor, Centrul Național de Management pentru Societatea Informațională, Asociația Intercomunitară de Dezvoltare. Cu toate acestea însă, actorii principali implicați în acest domeniu sunt înșiși operatorii de transport care desfășoară efectiv activitatea de transport, dar și utilizatorii care beneficiază de acest serviciu numit transport public local de călători.

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare, atribuțiile principale ale actorilor implicați în domeniul transportului public local de călători sunt următoarele:

A. Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.)

Autoritatea are în principal următoarele atribuții :

- reglementează organizarea și funcționarea autorităților de autorizare din cadrul administrației publice locale și județene;

- elaborează norme-cadru privind modalitatea de atribuire a autorizațiilor de transport, a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor, precum și norme-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor, stabilește indicatorii de performanță și modalitățile de evaluare a serviciilor de transport public local;
- elaborează regulamentul-cadru de autorizare a compartimentelor sau serviciilor specializate de transport din cadrul administrației publice locale atât ca autorități de autorizare, cât și ca operatori de transport rutier, dacă este cazul, aprobate prin ordin al președintelui A.N.R.S.C;
- autorizează, după caz, structurile proprii ale consiliilor locale, consiliilor județene, Consiliului General al Municipiului București, precum și ale asociațiilor de dezvoltare care solicită să devină transportatori autorizați;
- monitorizează și sancționează abaterile din activitatea autorităților administrației publice locale, a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați, cu privire la:

1. respectarea procedurilor legale de atribuire a gestiunii serviciului;
2. respectarea procedurilor de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor, în conformitate cu normele-cadru.

B. Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.)

Autoritatea are în principal următoarele atribuții:

- elaborează regulamente-cadru și caiete de sarcini-cadru pentru efectuarea transportului public local;
- eliberează licențe comunitare și copii conforme ale acestora, licențe de traseu, precum și certificate/ atestate pentru personalul de specialitate din domeniul transporturilor rutiere;
- elaborează programul de transport interjudețean și avizează programele de transport rutier județene în sensul armonizării acestora cu programul de transport interjudețean;
- înregistrează operatorii de transport rutier în Registrul electronic național al operatorilor de transport rutier și asigură gestionarea registrului;
- eliberează cartele tahografice conducătorilor auto, întreprinderilor, personalului abilitat cu efectuarea controlului privind respectarea prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată cu modificări prin Legea nr. 371/2007, cu modificările și completările ulterioare, și operatorilor economici autorizați, conform reglementărilor legale;
- autorizează școlile de conducători auto, instructorii auto și profesorii de legislație rutieră;

- asigură sistemul informatic în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, precum și pentru eliberarea certificatelor/ atestatelor profesionale;
- eliberează certificate/ atestate profesionale pentru persoanele desemnate să conducă permanent și efectiv activități de transport rutier, pentru conducătorii auto care efectuează transport rutier de persoane, precum și pentru profesorii de legislație rutieră și instructorii de conducere auto, în baza reglementărilor emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;
- elaborează și propune spre aprobare Ministerului Transporturilor norme și reglementări specifice, inclusiv cele ce definesc sistemul calității prestațiilor de transport rutier;
- gestionează efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță rutieră, inspecției de siguranță, precum și desfășurarea activităților de formare, atestare, instruire și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră;
- asigură activitatea de registru pentru auditorii de siguranță rutieră;
- eliberează atestate auditorilor de siguranță rutieră și aplică sancțiuni disciplinare acestora în raport cu gravitatea abaterii;
- elaborează și înaintează spre aprobare Ministerului Transporturilor liniile directoare privind măsurile de siguranță care trebuie aplicate lucrărilor de construcție, reparare și întreținere a infrastructurii rutiere și un program de inspecție care are ca scop garantarea aplicării corespunzătoare a liniilor directoare temporare stabilite;
- asigură determinarea și actualizarea periodică a costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și a costului social mediu al unui accident grav, în condițiile în care ambele se produc în România;
- avizează proiectele de siguranță rutieră pentru certificarea conformității cu prevederile legale în vederea eliberării autorizațiilor de construire;
- acordă consultanță operatorilor de transport rutier în probleme privind aplicarea reglementărilor interne și internaționale din domeniul transporturilor rutiere, precum și privind întocmirea documentației necesare implementării, funcționării și certificării sistemului de management al calității, conform standardului internațional de organizare SR EN ISO: 9001/2008;

C. Autoritatea Feroviară Română (A.F.E.R.)

Autoritatea Feroviară Română – A.F.E.R. este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure, în principal, următoarele activități:

- autorizarea în materie de siguranță a administratorilor de infrastructura feroviară;
- licențierea și certificarea în materie de siguranță a operatorilor de transport feroviar;
- investigarea și cercetarea accidentelor și incidentelor feroviare;
- evaluarea și supravegherea constituenților de interoperabilitate și a subsistemelor de natura structurală ale sistemului feroviar;
- supravegherea respectării condițiilor pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar transeuropean convențional și de mare viteză pe teritoriul României;
- controlul și inspecția de stat în transportul feroviar și cu metroul;
- monitorizarea, promovarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare;
- autorizarea și supravegherea tehnică a furnizorilor interni de produse și servicii în domeniul feroviar;
- activitate specifică tip registru feroviar, constând în principal în înmatricularea materialului rulant și în evidența infrastructurii feroviare publice;
- organizarea examenelor și emiterea autorizațiilor, atestatelor și a certificatelor, după caz, pentru personalul din sistemul feroviar;
- certifică produse, servicii și sisteme ale calității din domeniul mediului, respectiv al securității și sănătății ocupaționale, precum și în alte domenii pentru care este acreditată la nivel național sau internațional;
- efectuează instruirea periodică în vederea atestării, pentru personalul cu responsabilități în cadrul sistemelor de management al calității, mediului, securității și sănătății ocupaționale, precum și al altor asemenea, din unitățile de construire, reparare, întreținere, verificare tehnică și exploatare a materialului rulant și a infrastructurii feroviare și din alte domenii pentru care a fost acreditată la nivel național;
- efectuează studii și cercetări în domeniul feroviar, cu prioritate pentru programele naționale de cercetare;
- acordă asistență tehnică de specialitate și efectuează expertize în domeniul transporturilor feroviare, cu metroul și urban pe șine;
- asigură evidența și păstrarea normelor, reglementarilor, specificațiilor, instrucțiunilor, metodologiilor, procedurilor și prescripțiilor aferente domeniului său de activitate;

- editează, traduce, multiplică, tipărește și comercializează reglementari tehnice, publicații și lucrări proprii, specifice domeniului său de activitate;
- publică periodic lista cuprinzând persoanele juridice și fizice cărora A.F.E.R., prin organismele care funcționează în cadrul său, le-a eliberat, le-a retras sau le-a suspendat licențe, certificate, atestate, autorizații, documente de omologare sau altele asemenea;
- alte atribuții specifice domeniului său de activitate, date în competența sa prin acte normative.

D. Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (I.S.C.T.R.)

Asigură inspecția, controlul și supravegherea modului de respectare a prevederilor legale de către operatorii de transport rutier, precum și de către instructorii auto autorizați.

E. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

T.P.B.I. a fost constituită în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului public de transport local din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional, destinate înființării, modernizării și dezvoltării sistemului de transport public.

În vederea realizării obiectivului de activitate, asociația are următoarele obiective generale:

- cu sprijinul U.A.T. membre și al societăților de transport, să reabiliteze și să modernizeze infrastructura de transport conform cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;
- să înființeze/dezvolte/modernizeze serviciul public de transport local de persoane în interiorul localităților și între localitățile membre ale asociației pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și să realizeze în comun proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente serviciului public de transport local, pe baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;
- să elaboreze și să aprobe Strategia de Dezvoltare a Serviciului Public de Transport Local din cadrul asociației;
- să monitorizeze derularea proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- să constituie interfața pentru discuții și să fie un partener activ pentru autoritățile administrației publice locale în ceea ce privește aspectele de dezvoltare și de gestiune a serviciului public de transport local, în scopul de a coordona politicile și acțiunile de interes general;

- să elaboreze și să aprobe Caietul/Caietele de sarcini și Regulamentul/Regulamentele serviciului public de transport local din cadrul asociației;
- să elaboreze și să aprobe documentațiile de atribuire ale contractului/contractelor de servicii publice și să stabilească condițiile de participare, criteriile de selecție a operatorilor, cu excepția situației atribuirii serviciului public de transport local, conform prevederilor legale;
- să încheie contractul/contractele de servicii publice cu operatorii, în numele și pentru unitățile administrativ-teritoriale membre implicate, în conformitate cu normele legale în vigoare;
- să monitorizeze executarea contractului/contractelor de servicii publice și să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligațiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce privește realizarea indicatorilor de performanță, executarea lucrărilor încredințate operatorilor și calitatea serviciului public de transport local furnizat utilizatorilor) și, în conformitate cu mandatul primit și cu prevederile contractuale, să aplice penalitățile contractuale;
- să identifice și să propună oportunități de finanțare a proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport local;
- să îmbunătățească planificarea investițiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului;
- dezvoltarea și implementarea de activități și proiecte ce au ca scop protecția mediului înconjurător, reducerea efectelor negative produse de schimbările climatice și a impactului sectorului energetic asupra mediului;
- să reducă impactul negativ social și de mediu în ceea ce privește proiectele de infrastructură de transport.

4.2. Prezentarea Societății de Transport București S.T.B. S.A.

Societatea de Transport București S.T.B. S.A. este o societate pe acțiuni, înființată în anul 2018, în baza Hotărârii Consiliului General al Municipiului București nr. 55/22.02.2018, rezultată prin reorganizarea Regiei Autonome de Transport București în societate pe acțiuni conform Legii nr. 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Societatea de Transport București S.T.B-S.A. asigură serviciul de transport public local de călători alături de alți operatori interni și privați în regiunea București – Ilfov, fiind principalul operator de transport public de suprafață din țară cu peste 100 de ani de experiență în domeniu.

Societatea are ca principal obiect al activității, transportul public de călători cu tramvaie, troleibuze și autobuze pe întreg teritoriul Capitalei și al Județului Ilfov.

Societatea de Transport București S.T.B-S.A desfășoară, de asemenea, o gamă complexă de lucrări printre care, activități de construcții vagoane tramvai și utilaje speciale, lucrări de întreținere și construcții – montaj pentru unitățile proprii (depouri, autobaze, linii de tramvaie, rețele de contact, substații electrice, clădiri), reparații pentru vehicule, agregate, piese de schimb.

Importanța socială și economică a transportului public local, cu implicații majore în desfășurarea normală a vieții Capitalei și a Județului Ilfov, caracterizează această activitate ca fiind și de interes național, decurgând în principal din gradul ridicat de mobilitate al populației, din caracterul permanent al deplasărilor pentru necesități economice, social-culturale, gospodărești, de odihnă și agrement.

S.T.B. S.A. - 150 de ani de experiență în slujba bucureștenilor 1871: Se înființează "Societatea Anonimă Română de Tramvaie" care obține concesiunea să construiască "drumuri de fier americane" pentru tramvaiele cu cai. 1872: pe străzile Bucureștiului încep să circule primele tramvaie tractate de cai. 1894: Se dă în folosință prima linie electrică pentru tramvaie pe traseul Obor Cotroceni. 1909: În baza legii din 14 aprilie, la 11 iulie se consemnează actul oficial de naștere al transportului public bucureștean prin constituirea "Societății comunale de tramvaiuri București", pe scurt S.T.B. S.A.. 1936: Societatea obține exclusivitatea transportului în comun cu tramvaie și autobuze pentru București. Parcul de autobuze era de 392 vehicule (Renault, Chevrolet și Henschel) funcționând pe 22 trasee desfășurate pe 131 km cale dublă.



1909: a fost înființată Uzina, când s-a constituit "Societatea Comunală de Tramvaie - S.T.B. S.A.".

1929: odată cu încetarea activității ultimului tramvai cu cai, se trece la transformarea vagoanelor în remorci pentru tramvaiele electrice;

1934: începe acțiunea de transformare a remorcilor de tramvai Thompson în vagon motor;

1948: "Societatea comunală a tramvaielor din București" se transformă în "Întreprinderea de Transport București" (I.T.B.). În acel an existau 27 trasee de tramvaie și 24 trasee de autobuze.



1948: se construiesc remorcile pentru tramvaie V08 și primul macaz electric; – începe elaborarea unui proiect pentru un vagon de mare capacitate pe patru osii, constituind primul proiect de acest gen din țară.

1949: se înființează prima linie de troleibuz (Piața Victoriei – Hipodromul Băneasa).

1951: se construiește prototipul tramvaiului de mare capacitate, cu 200 locuri – Festival. După al 30-lea vagon, producția este preluată de Electroputere Craiova;

1955: începe procesul de modernizare a vagoanelor pe două osii; se realizează primul tren de tramvai modernizat cu caroserie metalică și truc pe rulmenți ;

1956: începe modernizarea tramvaielor Thomson – Houston;

1966: se construiesc primele vagoane utilitare pentru transport pietriș (basculante) și vagoane perie pentru deszăpezire;

1970: se proiectează la Serviciul Proiectare al RATB vagonul de tramvai V3A de mare capacitate (300 locuri); se construiește prototipul primului tramvai V3A;

1972 – 1980: În perioada respectivă I.T.B. era a patra întreprindere de transport urban din lume sub aspectul mărimii parcului de vehicule, al suprafeței deservite și al numărului de salariați. La vârf, parcul depășea 2.500 autobuze, 800 tramvaie și 700 troleibuze, întreprinderea având 35.000 salariați.

1981: se dă în circulație primul tren urban 2XV3A cu o capacitate de 600 de călători pe traseul Sf. Vineri - Platforma Chimica Dudești;

1982: începe construcția variantei reduse de tramvai simplu articulată (V2A) prin eliminarea unității de caroserie din centrul vagonului V3A și a unui boghiu purtător după un nou proiect elaborat de S.P.C. (Serviciul Proiectare Cercetare) - RATB;

1983: începe execuția de tramvaie V3A și V2A, bidirecționale, cu două posturi de conducere și uși pe ambele părți;

1984: începe fabricarea tramvaielor V3A pentru orașele din țară în baza unui proiect nou față de vagonul V3A (primul lot este pentru Constanța, apoi Ploiești, Brașov, etc.). Aceasta acțiune s-a finalizat după cum urmează Constanța – 75 vag. V3A , Ploiești – 29 vag. V3A , Brașov – 24 vag. V3A , Cluj – 22 vag.(6 V3A și 16 V2A), Oradea – 6 vag (2 V2A și 4 V3A), Brăila – 9 vag. V3A și Botoșani – 10 vag. V3A ;

1988: se realizează al 500-lea tramvai V3A; în uzina s-au construit 586 tramvaie V3A din care 175 pentru provincie (Constanța, Brașov, Ploiești, Botoșani etc.);

1990: Întreprinderea de Transport București se transformă în Regia Autonomă de Transport București (R.A.T.B.), prin decizia Primăriei Municipiului București. Se elaborează o nouă strategie privind funcționarea și dezvoltarea transportului public de suprafață din București. Are loc desprinderea de R.A.T.B. a unităților de taximetre și de maxi-taxi. Începând cu anul 1990, R.A.T.B., prin strategiile și proiectele adoptate, a depus eforturi susținute în vederea modernizării transportului public de suprafață, a îmbunătățirii condițiilor de lucru pentru angajați, precum și a celor de transport pentru călători.

1993: Se realizează un studiu finanțat de Banca Mondială pentru reorganizarea transportului public din București de către firma TRANSURB CONSULT din Bruxelles. Începe acțiunea de modernizare a vagoanelor V3A cu soluții tehnice îmbunătățite.

1993: începe modernizarea tramvaielor V3A după un proiect realizat de Serviciul Proiectare Cercetare al RATB sub denumirea de V3A-93M;

1995: se restaurează primul vagon de epoca pentru Mariatzell - Austria, dintr-un lot de 5 buc.;

1996: Intră în exploatare sistemul electronic de percepere a taxei de călătorie utilizând cartele magnetice. RATB se conectează la Internet; apare prima pagină WEB a Regiei.

1998: RATB devine membră a Uniunii Internaționale de Transport Public. Începe implementarea sistemului informatic integrat de management SAP R/3, printr-un proiect pilot.

1998: în martie se înființează în cadrul Uzinei de Reparatii Serviciul de Proiectare Constructiva; în iulie se construiește tramvaiul V2ST – vagon modernizat în uzina, format din 2 vagoane T4R;

1999: se fabrica cel de-al 100-lea tramvai V3A-93M;

2002: se dă în folosință prima linie de metrou ușor din țară, pe traseul liniei 41 de tramvaie. Această lucrare a făcut parte dintr-un vast program de reabilitare a 110 km de linii de tramvaie din sud-vestul orașului, printr-o cofinanțare asigurată de Consiliul General al Municipiului București, Primăria Municipiului București și Banca Europeană de Investiții;

2003: se realizează vagonul BUCUR 1 (al patrulea prototip de modernizare al vagoanelor pe 4 osii, T4R).

2004: se construiește boghiul motor pentru tramvaiul Bucur cu podea parțial coborâtă după un proiect elaborat de SPC - UR;

2006: începe implementarea sistemului de plată cu ajutorul cardului contactless pentru integrarea transportului public;

2006: se fabrică primul tramvai V3A-CH-PPC, având podea parțial coborâtă în zona tronsonului din mijloc și tracțiune în curent continuu cu chopper fabricat tot în uzină;

2007: Intră în exploatare primele troleibuze dintr-un lot de 100 CITELIS T;



2007: se fabrică al 9-lea tramvai BUCUR 1;

2008: intră în exploatare 400 de autobuze marca MERCEDES CITARO din al doilea lot de 500 autobuze achiziționate de la Mercedes Benz. Aceste autobuze sunt dotate cu motor EURO 4, sistem de aer condiționat în salonul călătorilor, monitor LCD pentru informarea călătorilor, sistem de supraveghere video, computer de bord, echipament GPS și conexiune WLAN;



2009: ia ființă Dispeceratul Management Trafic care are ca obiectiv dirijarea, dispecerizarea și asigurarea priorității la traversarea intersecțiilor pentru un număr de 302 vehicule RATB. Aceste vehicule au fost dotate cu echipamente specifice Automatic Vehicle Location (computere de bord) și de comunicație (stații radio tip TETRA). Se împlinesc 100 de ani de la înființarea Societății Comunale a Tramvaielor București, precursora RATB.

2009: se finalizează construcția prototipului tramvaiului BUCUR LF CC cu podea parțial coborâtă (60%) și acționare în curent continuu cu chopper. Proiectul a fost elaborat de SPC - UR;

2010: În cadrul R.A.T.B a fost autorizat Centrul de Pregătire și Perfecționare a Personalului din Transporturile Rutiere. În colaborare cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului, R.A.T.B. își extinde platforma de servicii prin înființarea unor linii turistice în zonele limitrofe ale Bucureștiului. Se modernizează 16 tramvaie la Uzina RATB și se realizează 4 tramvaie cu podea parțial coborâtă, în cadrul Uzinei RATB. Se semnează un Protocol de colaborare cu Direcția Generală de Poliție a Municipiului București, având ca scop asigurarea unui transport corespunzător pentru cetățenii Capitalei prin minimizarea duratelor blocărilor determinate de evenimentele produse în trafic. În cadrul politicii de carieră desfășurată de R.A.T.B., se încheie un Protocol cu Universitatea Politehnică București prin care studenții execută stagii de practică la R.A.T.B. în scopul selectării viitorilor angajați.

2010: se realizează cel de-al 48-lea tramvai V3A-CH-PPC;

2011: au fost construite 4 tramvaie BUCUR LF CC;

2011: se semnează protocolul de colaborare între Regia Autonomă de Transport București și Direcția Generală de Jandarmi a Municipiului București, în scopul prevenirii și combaterii faptelor antisociale care au loc în vehiculele Regiei.

Clasicele bilete de hârtie au fost scoase din circulație, RATB optând pentru utilizarea exclusivă a instrumentelor moderne de taxare.

Se demarează lucrările de re tehnologizare a liniei de producție a tramvaielor din cadrul Uzinei RATB.

Se înființează 23 de linii de autobuze cu program de circulație nocturnă.

Se înființează „Bucharest City Tour”, primul traseu turistic din București.

2012: RATB introduce plata prin SMS pentru achiziționarea abonamentului de 1 zi.



Se introduce biletul unic RATB – Metrorex.

Se finalizează 5 tramvaie BUCUR LF CA, cu podea parțial coborâtă (60%) și acționare cu invertoare și motoare de curent alternativ, tramvaie începute în anul 2011; se finalizează și intră în exploatare două tramvaie V3A-CA, având podea parțial coborâtă și acționare cu invertoare și motoare de curent alternativ;

2013: se finalizează construcția unui tramvai tip BUCUR LF CA, cu podea parțial coborâtă (60%) și acționare cu invertoare și motoare de curent alternativ.

2014: se finalizează construcția a două tramvaie tip BUCUR LF CA, cu podea parțial coborâtă (60%) și acționare cu invertoare și motoare de curent alternativ.

2015: se finalizează construcția a două tramvaie tip BUCUR LF CA, cu podea parțial coborâtă (60%) și acționare cu invertoare și motoare de curent alternativ și un tramvai V3A-PPC-CA, având podea parțial coborâtă și acționare cu invertoare și motoare de curent alternativ.

2016: se finalizează construcția a încă unui tramvai tip BUCUR LF CA, cu podea parțial coborâtă (60%) și acționare cu invertoare și motoare de curent alternativ.

2018: se achiziționează 400 autobuze Otokar;

2020: se achiziționează 130 autobuze hibrid Mercedes Citaro

Rețeaua de transport din regiunea București – Ilfov

În regiunea București - Ilfov serviciul de transport public local de călători de suprafață este asigurat de Societatea de Transport București S.T.B-S.A. împreună cu alți operatori de transport, iar cel subteran de către METROREX.

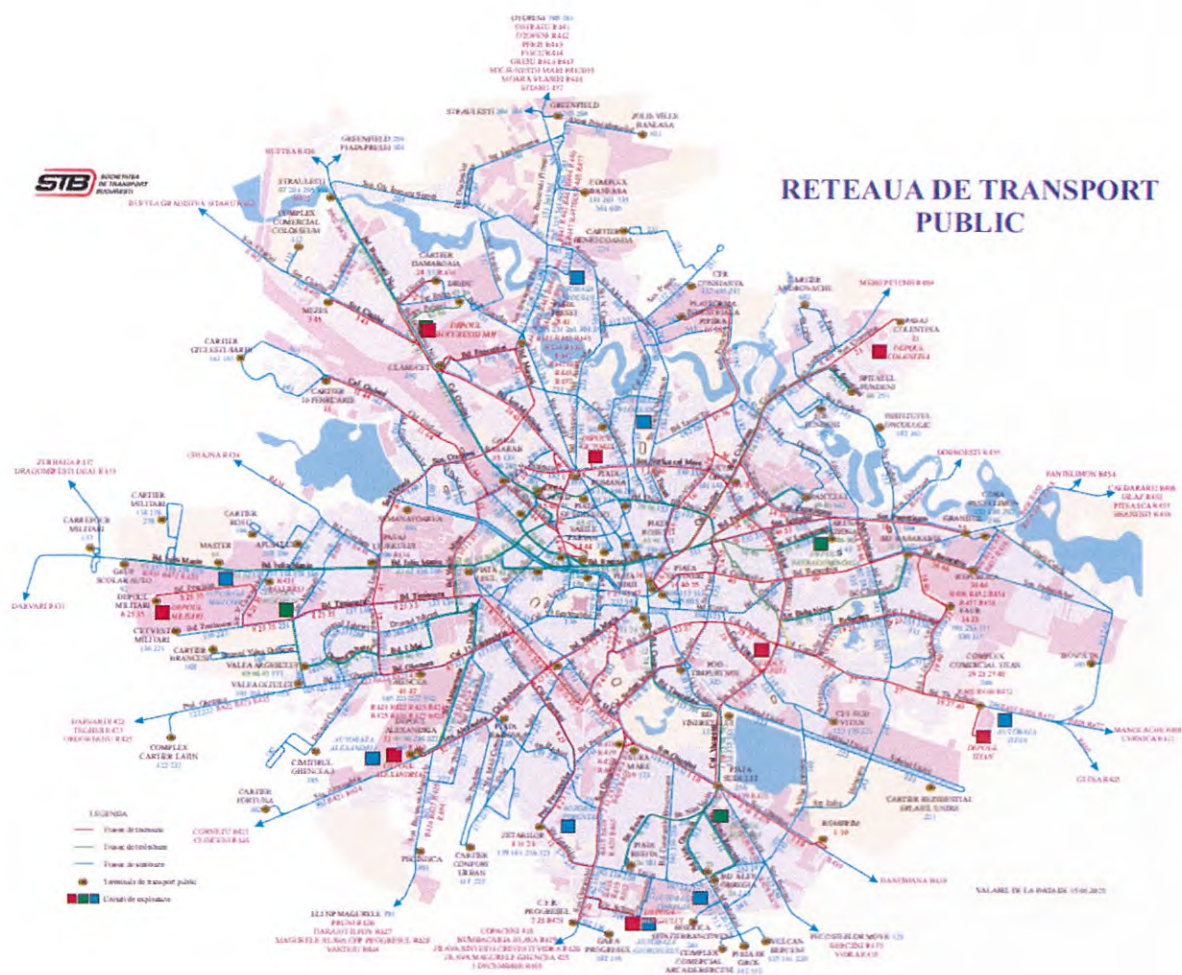
Rețeaua de transport a S.T.B. S.A. este formată din 182 de linii de transport public.

Vehiculele rulează cu o viteză medie de exploatare de 12,8 km/h, efectuând în medie zilnic 2,3 milioane de călătorii.

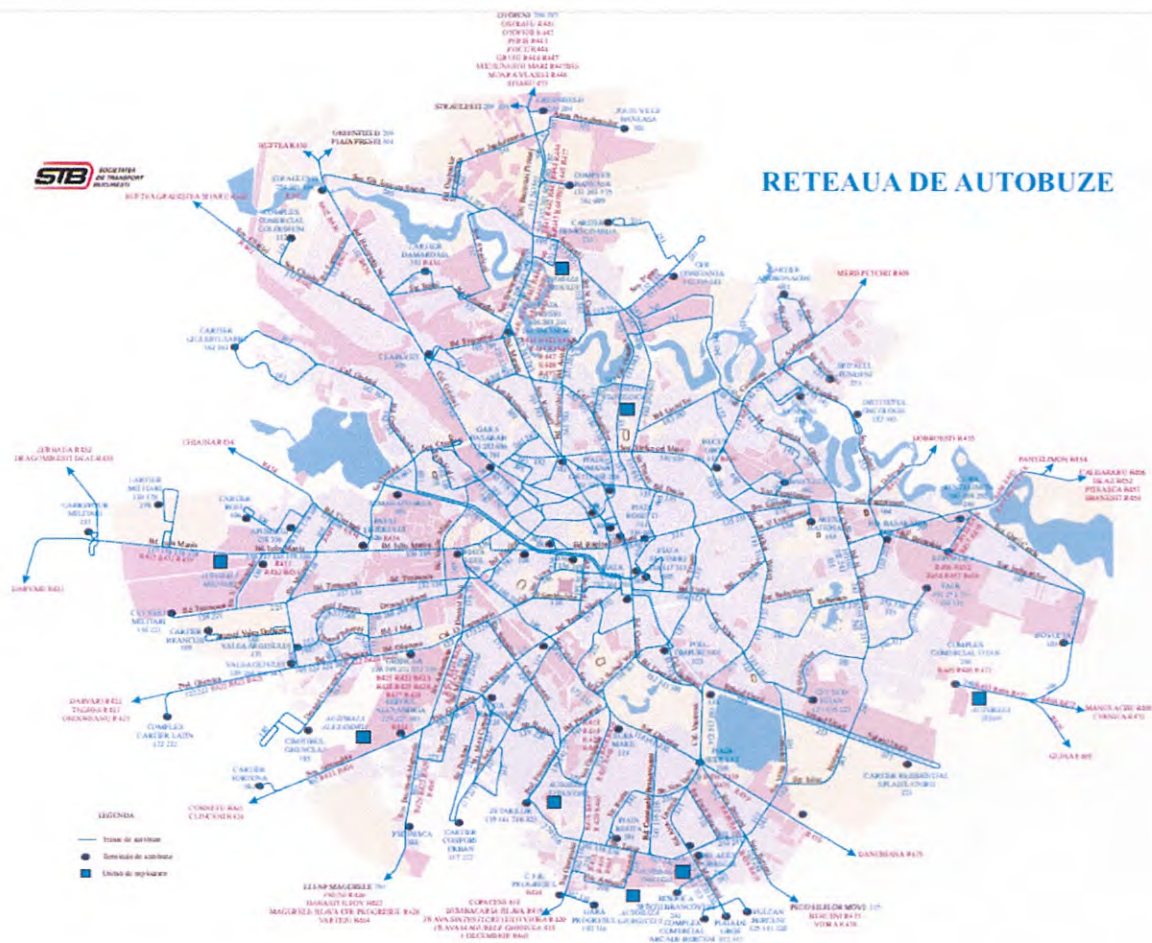
Rețeaua stradală din București este formată dintr-o rețea de drumuri radiale și inelare.

Rețeaua de metrou este radială, conectând centrul orașului cu zonele industriale și rezidențiale. Un alt tronson radial este situat sub inelul rutier interior al orașului ce conectează centrele sectoarelor.

Rețeaua de transport public de suprafață este dispusă într-un mod circular / radial și include rute ce fac legătura cartierelor cu centrul orașului, rute ce conectează zonele dens populate cu stațiile de metrou, precum și rute care fac legătura între cartierele rezidențiale.



Direcția Exploatare și Siguranța Circulației – Divizia Analiza Exploatării Transport Auto



Rețeaua de autobuze a S.T.B. S.A. este cea mai întinsă dintre toate modurile de transport din București administrând 8 autobaze, având 142 de trasee, dintre care 72 linii urbane, 27 linii de noapte, 3 linii expres și 40 linii regionale și un parc circulant maxim în zi de lucru de 953 autobuze.

Direcția Exploatare și Siguranța Circulației – Divizia Analiza Exploatării Transport Electric

 23 linii de tramvai Parc circulant maxim în zi de lucru - 285 vehicule Parcul de tramvaie include predominant tramvaie de tip V3A modernizate (323), V3A CHPPC (46) dar și câteva T4R și V2A, precum și mai multe tramvaie de tip BUCUR fabricate în cadrul URAC (16).	 17 linii de troleibuz Parc circulant maxim în zi de lucru - 185 vehicule Parcul de troleibuze are în componența, în principal, tipurile Astra 415T și Astra IrisBus-Citelis.
--	---

Această divizie se ocupă de exploatarea modurilor de transport electric – tramvaie și troleibuze, administrând 7 depouri de tramvaie, 3 depouri de troleibuze și 1 depou mixt de tramvaie și troleibuze, utilizând un parc de 285 tramvaie și 185 troleibuze.

Transport Public Integrat

Pentru a oferi un transport public modern, adaptat la nevoile călătorilor, este importantă integrarea sistemelor de ticketing existente în prezent la S.T.B. S.A. și Metrorex.

S.T.B. S.A. dispune de un sistem modern de taxare, ce a fost pus în funcțiune în anul 2006 și funcționează pe bază de carduri contactless de tipul EN ISO 14443, tip A și se bazează pe o ofertă tarifară aprobată prin HCGMB nr. 7/2008.

Metrorex a finalizat procesul de modernizare a sistemului propriu de ticketing prin înlocuirea turnicheților aferenți acceselor stațiilor de metrou cu porți comandate electronic.

Sistemul de ticketing al Metrorex este din punct de vedere tehnic, similar celui aflat în exploatare la S.T.B. S.A., iar pentru o perioadă de tranziție vor fi păstrate și cartelele magnetice pentru călătorii ocazionali.

Comisiile tehnice și comerciale ale celor doi mari operatori desfășoară o activitate susținută pentru a realiza un proiect unic de integrare a sistemelor de ticketing.

Cei doi mari operatori de transport vor păstra fiecare în parte câte o ofertă tarifară specifică și, în paralel, se va proiecta un sistem de ticketing pe baza unei oferte tarifare comună și integrată, ce va fi implementată cu aprobarea autorităților competente. Ambele sisteme de ticketing permit atât vânzarea de titluri de călătorie specifice fiecărui operator în parte, cât și cele din oferta tarifară integrată, prin toate unitățile de vânzare ale celor doi operatori.

Ultimele 530 de autobuze achiziționate sunt dotate cu validatoare ce pot recunoaște atât cardurile bancare cât și cardurile S.T.B. S.A.

S.T.B. S.A. dispune de o rețea de 5 automate de vânzare, pe lângă rețeaua centrelor de vânzare, prin care comercializează titluri de călătorie integrate. Titlurile de călătorie integrate cuprinse în oferta tarifară sunt:

- Bilet unic 60 minute valabil pe liniile urbane S.T.B. S.A. și Metrorex;
- Bilet cu 10 călătorii a 60 minute/călătorie valabil pe liniile urbane S.T.B. S.A. și Metrorex, Abonament de 1 zi valabil 24 ore pe liniile urbane S.T.B. S.A. și Metrorex. Aceste titluri de călătorie se încarcă pe cardurile tip ultralight. Aceste titluri de călătorie nu sunt valabile pe liniile expres, preorașenesti și nici pe cele cu tarif special.

Cardul contactless este identic pentru ambii operatori, având inscripționate siglele specifice.

Față de principiul de funcționare la sistemele actuale prin care o validare este o călătorie fără limită de timp, la titlul de călătorie integrat se aplică principiul uniorar, respectiv o validare este valabilă pentru călătoria cu orice mijloc de transport de suprafață și intrarea/ieșirea repetată din sistemul Metrorex, timp de 60 minute, iar în cazul abonamentului de 1 zi are valabilitate 24 ore (începând cu ora și minutul de la care s-a efectuat prima validare).

Carduri inteligente

Cardurile contactless introduse în anul 2006 au înlocuit titlurile de călătorie existente pe suport de hârtie și carton, iar în oferta tarifară a S.T.B. S.A. se regăsesc astfel:

1. **Cardul ACTIV** care poate fi:

a. **Nominal** = card personalizat, asociat în sistem unui CNP și netransmisibil, utilizat doar de persoana pentru care s-a emis

b. **Nenominal** = card nepersonalizat și astfel neasociat în sistem unui CNP, deci transmisibil.

2. **Cardul MULTIPLU** este un card de tip nepersonalizat și se adresează călătorilor ocazionali. Acest tip de card poate fi utilizat numai în rețeaua S.T.B. S.A. și nu poate fi reîncărcat.

3. **Cardul de SUPRATAXA** se eliberează în cazul călătoriilor frauduloase și este valabil până la coborârea din vehicul.

4. **Cardul Transport Public Integrat (ultralight)** cardul destinat titlurilor de călătorie integrate S.T.B. S.A.-Metrorex





Sistemul de ticketing a fost integrat cu alte aplicații precum sistemul de management al flotei, sisteme de supraveghere de bord, SAP/R3, oferind în același timp o bază pentru următoarele etape: posibilitățile de plată multiple folosind cardul de călătorie, integrarea cu sistemul de management general de trafic, etc.

Titlurile de transport trebuie validate la fiecare îmbarcare în vehiculele S.T.B. S.A., dar și la fiecare intrare în stația de metrou.

Se dorește ca începând cu anul 2021 plata cu card bancar în vehicule să fie generalizată. Date fiind costurile mari pentru achiziția a circa 2000 de validatoare necesare pentru ca întreg parcul de vehicule să dispună de această tehnologie, intenția S.T.B. S.A. este de a utiliza validatoare puse la dispoziția noastră ca și serviciu, pe baza de comision bancar.

Sistemele alternative de plată permit pasagerilor ocazionali să achiziționeze titluri de călătorie prin plata cu cardul bancar, plata prin sms, plata prin aplicația online chiar și atunci când centrele de vânzare sunt închise, eficientizând activitatea de vânzare de titluri de călătorie și totodată diminuând costurile salariale.

Direcția URAC

Având o experiență de peste 80 de ani în construcția, repararea, recondiționarea, transformarea și modernizarea vehiculelor de transport urban și a celor utilitare, URAC reprezintă punctul esențial în activitatea de întreținere și reparații pentru întreg parcul de vehicule aparținând S.T.B. S.A..

Pentru aceasta, în cadrul URAC se execută o gamă variată de lucrări, cuprinzând confecții, reparații, recondiționări, modernizări de vehicule pentru transport public și vehicule utilitare, vopsire, sudură, tratament termic, prelucrări mecanice, metalizare, reparații și întreținere utilaje.

Câteva din dotările de bază ale uzinei sunt: hale pentru montaj general boghiuri și vagoane de tramvai atelier de sudură și metalizare, atelier de prelucrări mecanice, atelier de lăcătușerie, servicii de proiectare constructivă și S.D.V.

Proiecte de cercetare-dezvoltare finanțate de Uniunea Europeană

Începând cu anul 1996, am fost implicați în 26 proiecte europene de cercetare, fiind renumit printre profesioniștii transportului public din Europa pentru activitățile derulate.

Aceste proiecte sunt:

1. CAPTURE (CArs to Public Transport în URban Environment) - 1996-1998 Obiective: Îmbunătățirea mobilității pe principalele artere prin introducerea unor măsuri care să încurajeze transferul modal în favoarea transportului public; evaluarea eficienței introducerii unor măsuri fizice în două zone de demonstrație: P-ța Unirii și Bd. Elisabeta.

Buget: 40.000 €, finanțare 100% Comisia Europeană prin Programul Cadru 4.

2. DANTE (Designs to Avoid the Need to Travel în Europe) - 1997-1998

Obiective: Identificarea acelor călători care sunt cei mai importanți factori în mobilitatea generală și a strategiilor pentru reducerea nevoii de deplasare.

Buget: 30.000 €, finanțare 50% Comisia Europeană prin Programul Cadru 4.

3. TOSCA (Technological & Operational Support for CarshAring) - 2000-2002

Obiective: Promovarea tehnologiilor de vârf, insuficient exploatate, precum și implementarea și integrarea conceptului de Car-Sharing, ca un element al serviciilor flexibile (servicii door-to-door); studierea posibilității de introducere a sistemului de Car-Sharing în București, prin efectuarea cercetării calitative și cantitative.

Buget: 27.500 €, finanțare: 70% Comisia Europeană prin Programul Cadru 5 – ISP.

4. BESTRANS (BENchmarking of Energy and EmiSsion Performance în Urban Public TRANSport Operations) - 2002-2004

Obiective: Dezvoltarea unei metodologii interne și externe de benchmarking în ceea ce privește consumul de energie și emisiile poluante în domeniul transportului public urban de călători din întreaga Europă.

Finanțare: 100% prin Programul EC SAVE

5. MOSES (MObility SERVICES for Urban Sustainability) - 2002-2005

Obiective: Dezvoltarea de servicii inovative de mobilitate bazate pe experiența actuală în ceea ce privește sistemul car-sharing, demonstrarea și optimizarea integrării acestora în dezvoltarea urbană și în cadrul lanțului intermodal de transport în scopul focalizării către obținerea unei piețe de nivel european.

Buget: 221.807 €, finanțare 50% Comisia Europeană prin Programul Cadru 5.

6. CIVITAS TELLUS (Transport & Environment aLLiance for Urban Sustainability) - 2002-2006

Obiective: Creșterea atractivității transportului public cu consecințe directe în diminuarea nivelului de poluare, prin evaluări ale proiectelor de modernizare a serviciului de transport public oferit.

Buget: 2.183.925 €, finanțare 35% Comisia Europeană prin Programul Cadru 6.

7. The Urban Transport Benchmarking Initiative - 2003 - 2006

Obiective: Stabilirea unor indicatori practici și lucrativi cu scopul de a permite fiecărui participant să-și evalueze punctele slabe și tari din sistemul propriu de transport, să-și compare politicile de mobilitate cu ale altor operatori și să decidă ceea ce poate fi îmbunătățit și în ce mod.

Finanțare: 100% Surse proprii.

8. ECLIPSE (European Cooperation and Learning Implement Transport Solutions to Combat Excursion) -2005-2007

Obiective: Creșterea sensibilizării profesioniștilor în transport din toată Europa cu privire la problematica transportului și a excluderii sociale; soluții de benchmarking pentru a sprijini profesioniștii din transport în vederea combaterii acestei probleme; implicarea activă a actorilor din transport și a celor din alte sectoare pentru a forma, un parteneriat strategic durabil în scopul elaborării unei strategii în ceea ce privește influența transportului asupra excluderii sociale.

Buget: 14.445 €, finanțare 60% Comisia Europeană - 2nd Trans-national Exchange Programme.

9. CIVITAS CATALIST (CIVITAS Transfer Action Leading to Innovation & Sustainable Transport) - 2007-2012

Obiective: Consolidarea, validarea și aprofundarea cunoștințelor referitoare la impacturile principale ale Inițiativei CIVITAS prin evaluarea integrată a măsurilor; promovarea rezultatelor proiectelor Inițiativei CIVITAS printr-un proces continuu de transfer de cunoștințe; creșterea vizibilității politicilor CIVITAS.

Buget: 46.195 €, finanțare 100% Comisia Europeană prin Programul Cadru 6.

10. YOUTH (Youngsters Overhauls today's Urban Transport Habits) - 2007-2009

Obiective: Implicarea activă a tinerilor în dezvoltarea strategiilor durabile de transport urban; realizarea unui cadru local de participare a tinerilor în procesul de elaborare a strategiilor de transport urban, împreună cu ASE și autoritățile publice locale.

Buget: 56.000 €, finanțare 50% Comisia Europeană prin Programul IIEA.

11. SPICYCLES (Sustainable Planning & Innovation for Bicycles) - 2007-2009

Obiective: demonstrarea posibilității creșterii gradului de utilizare al bicicletei utilizând atât măsuri de natură politică, cât și de natură tehnică (introducerea sistemului bike-sharing, campanii de comunicare și conștientizare, integrarea planificării ciclismului urban în planificarea generală urbană și de transport, construirea de parteneriate locale).

Buget: 100.273 €, finanțare 48% Comisia Europeana prin Programul IEE.

12.COMMERCE (Creating Optimal Mobility Measures to Enable Reduced Commuter Emissions) 2007-2010.

Obiective: colaborarea cu mediul de afaceri pentru a reduce efectul dăunător asupra mediului provocat de gradul mare de utilizare a automobilului pentru deplasarea către locul de muncă, stabilirea standardelor UE pentru Planurile de Deplasare la/de la locul de muncă, dezvoltarea planurilor de deplasare a cetățenilor către locul de muncă; organizarea și utilizarea eficientă a spațiului urban; creșterea gradului de integrare între sistemele de transport.

Buget: 63,991 €, finanțare 50% Comisia Europeana prin Programul IEE.

13. ISSTE (Improving safety and security în public surface transport) - 2008-2010

Obiective: Reducerea numărului incidentelor de trafic și al accidentelor mortale cauzate de transportul public prin creșterea nivelului profesional, creșterea abilităților personalului de bord pentru anticiparea și evitarea riscurilor, aplicarea procedurilor corecte în caz de urgență, dezvoltarea unui transport prietenos cu mediul.

Buget: 111.986 €, finanțare 75% Comisia Europeana prin Programul Leonardo da Vinci.

14. EBSF (European Bus System of the Future) - 2008-2012

Obiective: proiectarea și validarea unei noi generații de sisteme urbane de transport cu autobuzul care vor stimula orașele europene să-și îmbunătățească serviciile existente, dezvoltarea unui sistem inovativ de transport cu autobuzul, de înaltă calitate, îmbunătățirea design-ului vehiculelor, al infrastructurii și a modului de operare, menținerea sau îmbunătățirea poziției competitive a producătorilor europeni de autobuze și a operatorilor.

Buget: 78.674 €, finanțare 50% Comisia Europeana prin Programul Cadru 7.

15. EBSF_2 (European Bus System of the Future_2) - 2015-2018

Obiective: dezvoltarea unei noi generații de sisteme de autobuze urbane prin intermediul noilor tehnologii și infrastructuri de vehicule, obținute ca rezultat general al cercetării europene, în combinație cu cele mai bune practici operaționale și testarea acestora în practica, conform unor scenarii de operare în cadrul mai multor rețele de autobuze din diverse orașe europene. Factorul distinctiv al EBSF_2 este ambiția consorțiului de a îmbunătăți imaginea autobuzului prin soluții de creștere a eficienței sistemului, în principal în ceea ce privește consumul de energie și costurile operaționale, în conformitate cu situația economică actuală.

Buget: 8700 €, finanțare 100% Comisia Europeană prin Programul Cadru H2020.

16. SECUR-ED (Secured Urban Transport–A European Demonstration) - 2011-2014

Obiective: Furnizarea către operatorii și autoritățile de transport din orașe de mărime medie și mare din Europa a mijloacelor necesare îmbunătățirii securității transportului urban, precum și extinderea pieței echipamentelor de securitate dedicate transportul public pentru industria europeană.

Buget: 297.360€, finanțare 50% Comisia Europeana prin Programul Cadru 7 – Collaborative Project.

17. RAIL4SEE (Rail Hub Cities for South East Europe) - 2011-2014

Obiective: Dezvoltarea de modele, concepte, măsuri, strategii armonizate și acțiuni politice pentru dezvoltarea transportului intermodal de călători în sud-estul Europei, integrarea nodurilor de cale ferată în sistemele TEN-T locale, regionale și transnaționale.

Buget: 200.000 €, finanțare 85% Comisia Europeana, 13% MDRT prin Programul South East Europe.

18. DOGANA (aDvanced sOcial enGineering And vulNerability Assessment framework) – 2015-2018

Obiective: Dezvoltarea unui cadru care să ofere o „Evaluare avansată a vulnerabilității și a ingineriei sociale” prin elaborarea unui set complet de instrumente pentru a detecta și a preveni atacurile cibernetice de tip inginerie socială.

Buget: 95700 €, finanțare 75% Comisia Europeană prin Programul Horizon 2020.

19. ELIPTIC (Electrification of Public Transport In Cities – 2015-2018 Obiective: dezvoltarea unor modele și metode prin care costurile cu energia din transportul urban pot fi recuperate prin intermediul transportului public electric și prin utilizarea optimă a infrastructurii existente și a materialului rulant.

Buget: 15000 €, finanțat 100% Comisia Europeană prin Programul Horizon 2020.

20. ZeEUS (Zero Emission Urban Bus System) – 2015-2017 Obiective: Extinderea soluțiilor complet electrice ca parte principală a rețelei de autobuz urban; urmărirea îndeaproape a dezvoltării sistemelor de autobuze

electrice în întreaga lume prin intermediul Grupului de Observatori ZeEUS, din care face parte și RATB. Finanțare 100% Comisia Europeană prin Programul Cadru 7.

21. SICROM (Sistem telematic avansat pentru informarea călătorilor transportului public local. Sistem pilot) - 2003-2005 Obiective: Realizarea și implementarea unei soluții telematice de informare în timp real a călătorilor în stații.

Buget: 321.150 RON, din care: 58% RON MEC, 42% RON S.T.B. S.A. (Program AMTRANS)

22. VTAG (Echipament inteligent de localizare și identificare a vagoanelor de tramvai. Prototip omologat) – 2004-2006 Obiective: Realizarea unui prototip omologat pentru un echipament de identificare a vagoanelor de tramvai și de comunicare cu buclele de detecție montate în infrastructura, precum și cu automatele de trafic din intersecții și cu echipamentele de comanda a macazelor.

Buget: 350.000 mii lei, din care: 43% MEC, 57% S.T.B. S.A. (Program RELANSIN)

23. INFOCITE (Sistem telematic avansat de informare a cetățenilor privind transportul public local. Sistem pilot) – 2004-2006 Obiective: Demonstrarea necesității, utilității și eficienței dotării cu sisteme IT de informare, contribuind la diminuarea stresului călătorilor și, implicit, la sporirea atractivității transportului public.

Buget: 500.000 RON, din care: 50% MEC, 50% S.T.B. S.A. (Program INFOSOC)

24. PRIOTRANS (Sistem telematic avansat de management al priorităților transportului public local în intersecțiile semaforizate. Sistem pilot demonstrativ) – 2004-2006

Obiective: Demonstrarea necesității și eficienței dotării infrastructurii cu echipamente și sisteme IT, corelate între ele în cadrul conceptului de "drum inteligent".

Buget: 2.866.500 mii lei, din care: 52% MEC, 48% S.T.B. S.A. (Program AMTRANS)

25. TRESMAN (Managementul integrat al resurselor în transportul public local) – 2006-2008

Obiective: Formarea de echipe de cercetare de excelență cu o structură multidisciplinară și eterogenă; Elaborarea de soluții, metode, modele și aplicații demonstrative de laborator pentru: achiziția automată a datelor din proces (garaj sau depou, din trafic, de la bordul autovehiculului, din punctele de comercializare a tichetelor de transport); arhivarea datelor în baza de date generală și autorizarea accesului la aceste informații pentru serviciul tehnic, serviciul personal, serviciul comercial, serviciul exploatare, dispeceratul și departamentul de informatică; informarea operativă privind starea parcului de vehicule, a personalului de

exploatare, a incidentelor și a evenimentelor din proces pe două niveluri de acces, unul pentru personalul autorizat iar al doilea pentru publicul larg; asigurarea fluenței traficului și respectarea programelor de circulație prin:

- corelarea vitezei de deplasare cu capacitatea de evacuare în flux continuu a intersecțiilor, zonelor cu limitări și restricții;
- informarea în timp real a operatorilor și călătorilor privind restricțiile și viteza optimă de circulație;
- prioritizarea transportului public în intersecții semaforizate;
- crearea de sectoare de control pentru prevenirea nerespectării restricțiilor;

Dispecerizarea parcului de vehicule prin aplicații AVL pentru autovehicule fără cale proprie de rulare (autobuze eventual troleibuze) și aplicații de identificare a vagoanelor prin transpondere pentru transportul cu cale proprie de rulare (tramvaie).

Buget: 395.000 RON din care: 80% MEC, 20% S.T.B. S.A. (Program CEEX)

26. CAR SHARING (Instalație pilot pentru transport în comun alternativ ecologic – Electric Car Sharing) – 2002-2004

Obiective: Promovarea sistemului de transport alternativ Car Sharing cu vehicule nepoluante ; Proiectarea modelului experimental pentru instalația pilot; Proiectarea sistemului de alimentare și a integrării în sistemul Car Sharing; Realizarea modelului experimental și experimentarea soluției; Prezentarea și comunicarea rezultatelor obținute prin aplicarea soluției; Identificarea și atribuirea drepturilor de proprietate intelectuală asupra soluției; Proiectarea instalației pilot pentru implementarea sistemului «Electric Car Sharing».

Buget: 1.435.000 mii lei, din care: 69% MEC, 31% S.T.B. S.A. (Program AMTRANS)

4.3. Conducerea executivă

Conducerea executivă a S.T.B. S.A. este asigurată de directorul general și de directorii executivi, conform organigramei în vigoare (anexa1).

Selecția directorului general se face de către Consiliul de Administrație al S.T.B. S.A., cu respectarea dispozițiilor Legii nr. 111/2016 pentru aprobarea O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice.

4.4. Bugetul de venituri si cheltuieli aprobat pentru anul 2021 și previziuni pentru anii următori

BVC 2021 (Anexa 2) ia în considerare contextul actual de după pandemie și constrângerile bugetare aferente. Chiar în acest context, în condițiile în care U.A.T. membre ale T.P.B.I. nu pot suporta costurile asumate, prin eficientizarea activității, STB S.A. va depăși această perioadă, luând în considerare în viitorul apropiat modificarea politicii tarifare a serviciilor de transport public din zona metropolitană, punându-se accent pe creșterea veniturilor proprii ale societății.

4.5. Compensatii

4.5.1. Ipoteza de lucru

Societatea de Transport București S.T.B. S.A. este cel mai mare operator de transport public din zona metropolitană București-Ilfov.

4.5.2. Serviciul de transport public local subvenționat

Activitatea de transport public local de călători reprezintă acele servicii regulate de transport public local de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate identificate la nivelul unităților administrativ-teritoriale.

Serviciul de transport public local reprezintă suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, conform programului de transport al Operatorului, în orașul București și Județul Ilfov.

Serviciul de transport public local este un serviciu integrat în sensul prevăzut de art. 2 litera m) din Regulamentul 1370/2007, care asigură servicii interconectate de transport în raza administrativ teritorială, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a titlurilor de transport și un orar unic de transport.

De asemenea, serviciul de transport public local reprezintă transportul public de călători definit de art. 2 litera a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu, potrivit programului de transport.

În condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport.

4.5.3. Obligații și drepturi pentru realizarea serviciului de transport public local subvenționat

Obligațiile de serviciu public sunt acele obligații definite de art. 2 litera (e) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv acele cerințe definite sau stabilite de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.

Realizarea serviciului de transport public local implică, în conformitate cu obligația de serviciu public, următoarele obligații:

- i. Operatorul va aplica tarifele de călătorie aprobate și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale.;
- ii. Operatorul va presta serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în programul de transport;
- iii. Operatorul va presta serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate;

iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în contract și în legislația europeană și națională;

v. Operatorul va presta serviciul de transport public local cu vehicule corespunzătoare.

Pentru realizarea acestor obligații contractuale, operatorul va avea următoarele drepturi:

i. Va avea dreptul la plata compensației din partea Autorității Contractante, respectiv orice beneficiu, în special de ordin financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă

ii. Va avea dreptul la diferențe de tarif, acordate potrivit prevederilor legale, până la valoarea integrală a abonamentelor sau tarifelor de călătorie stabilite, în baza numărului de titluri de călătorie reduse vândute și a numărului de titluri de călătorie/legitimații valabile pentru fiecare categorie de călători care beneficiază de gratuități;

iii. Va avea dreptul exclusiv de a desfășura serviciul de transport public local pe traseele atribuite;

iv. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla titlurile de călătorie;

v. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării serviciului de transport public local, bunuri utilizate de operator în executarea contractului, numai cu aprobarea Autorității Contractante.

4.5.4. Calculul valorii compensațiilor

Compensația de serviciu public, așa cum este definită la art. 2 litera (g) din Regulamentul nr. 1370/2007, numită compensație, reprezintă orice beneficiu, în special de ordin financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.

T.P.B.I. plătește STB S.A. compensația pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public, folosind următoarea formulă:

Compensația pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil – Venituri ale C.M.T.B. asociate obligației de serviciu public.

$C = CE + Pr - V$, unde:

C – reprezintă Compensația

CE – reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

$(C \text{ unitar} \times Km)$,

unde

C unitar reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Costul unitar este calculat cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții).

Km reprezintă numărul de km efectiv realizați de mijloacele de transport ale Societății în luna pentru care se acordă compensația, pe traseele stabilite în programul de transport, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel:

$CE = (c \text{ unitar tramvai} \times Km \text{ tramvaie}) + (c \text{ unitar troleibuze} \times Km \text{ troleibuze}) + (c \text{ unitar autobuze} \times Km \text{ autobuze})$

Pr – profitul rezonabil al Societății, reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului de transport public local suportat de societate.

V – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de către societate, pentru luna pentru care se acordă compensația, respectiv:

- venituri din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
- venituri din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local
- diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit, plus
- orice alte venituri obținute de către operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public local.

Compensația se calculează și se plătește cumulativ pentru activitățile de transport în comun cu tramvaie, autobuze și troleibuze.

4.5.5. Compensatii direcționate pentru acordarea de gratuități și reduceri pentru diverse categorii sociale (diferențe de tarif)

Operatorul se obligă să transporte toate categoriile de călători care beneficiază de gratuitățile și reducerile la transportul în comun și care dețin un titlu de călătorie/legitimație valabile, precum și orice alte categorii de beneficiari de gratuități și reduceri ce reies din acte normative și hotărâri ale Autorității Contractante.

Acoperirea diferențelor de tarif acordate se va face potrivit prevederilor legale, până la valoarea integrală a abonamentelor sau tarifelor de călătorie stabilite, în baza numărului de titluri de călătorie reduse vândute și a numărului de titluri de călătorie/legitimații valabile pentru fiecare categorie de călători care beneficiază de gratuități.

Pentru realizarea decontărilor pentru diferențele de tarif, operatorul trebuie să facă dovada numărului de titluri de călătorie reduse vândute și a numărului titluri de călătorie/legitimații valabile pentru fiecare categorie de pasageri care beneficiază de gratuități.

Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun, conform cu legislația în vigoare și contract, sunt:

Linii urbane

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Perioada	Titluri tarifare conform politicii tarifare aprobate	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Veterani, invalizi și văduve de război	100%	lunar	abonament general urban	Legea 44/01.07.1994 (cu modificările și completările ulterioare)
Foști deținuți politici, deportați	100%	lunar	abonament general urban	Decretul Lege 118/1990 (cu modificările și completările ulterioare)

Plan de Management

Persoane persecutate politic, detașamente muncă forțată	100%	lunar	abonament general urban	Legea 189/2000 (cu modificările și completările ulterioare)
Eroii revoluției și urmașii acestora	100%	lunar	abonament general urban	Legea 341/2004 (cu modificările și completările ulterioare)
Angajații Primăriei Municipiului București și ai instituțiilor și serviciilor publice de interes local ale Municipiului București	100%	lunar	abonament general urban	H.C.G.M.B. 33/2011 (cu modificările și completările ulterioare)
Elevi din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat	100%	lunar	Abonament lunar nominal integral - 1 linie urbană Abonament lunar nominal integral - 2 linii urbane Abonament lunar nominal integral general (toate liniile urbane)	Legea nr.1/2011, cu modificările și completările ulterioare
Studenti	50%	lunar	abonament 1 linie urbană abonament 2 linii urbane abonament general urban	HCGMB 129/1996 (cu modificările și completările ulterioare)
Elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecție specială, în condițiile legii, sau tutelă, pe tot parcursul anului calendaristic, precum și pentru studenții orfani sau proveniți din casele de copii pe tot parcursul anului calendaristic.	100%	lunar	abonament general urban	HCGMB, Legea 1/2011 (cu modificările și completările ulterioare)

Plan de Management

Donatori onorifici de sânge	50%	lunar	abonament 1 linie urbană abonament 2 linii urbane abonament general urban	H.G. nr.1364/2006 (cu modificările și completările ulterioare)
Pensionari cu domiciliul stabil în București	100%	lunar	abonament general urban	HCGMB nr.139/2006
Pensionari cu însoțitor pentru pensionari cu vârsta minimă de 63 de ani în cazul femeilor și de 65 ani în cazul barbatilor, <i>posesori ai unui card de transport destinat călătorilor cu însoțitor</i> (cu domiciliul stabil în București)	100%	lunar	2 x abonamente generale urbane	H.C.G.M.B. 839/12.12.2018
Persoane cu dizabilități*	100%	lunar	abonament general urban	Legea 448/2006 (cu modificările și completările ulterioare)
Persoane cu dizabilități cu însoțitor**	100%	lunar	2 x abonamente generale urbane	Legea 448/2006 (cu modificările și completările ulterioare)
Asistenți personali ai persoanelor cu dizabilități***	100%	lunar	abonament general urban	Legea 448/2006 (cu modificările și completările ulterioare)
Asistenți personali profesioniști ai persoanelor cu dizabilități***	100%	lunar	abonament general urban	Legea 448/2006 (cu modificările și completările ulterioare)

Linii regionale

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Perioada	Titluri tarifare conform politicii tarifare aprobate	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Veterani, invalizi și văduve de război	100%	lunar	abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Lg.44/01.07.1994 (cu modificările și completările ulterioare)
Foști deținuți politici, deportați	100%	lunar	abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Decretul Lege 118/1990 (cu modificările și completările ulterioare)
Persoane persecutate politic, detașamente muncă forțată	100%	lunar	abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Legea 189/2000 (cu modificările și completările ulterioare)
Eroii revoluției și urmașii acestora	100%	lunar	abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Legea 341/2004 (cu modificările și completările ulterioare)
Studenți	50%	lunar	abonament lunar valabil pe o linie regională abonament lunar valabil pe două linii (o linie regională și o linie urbană) abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	H.G. 309/1996 (cu modificările și completările ulterioare)/ HCL UAT

Plan de Management

Elevi din învățământul preuniversitar acreditat/ autorizat	100%	lunar	abonament lunar valabil pe o linie regională abonament lunar valabil pe două linii (o linie regională și o linie urbană) abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Legea nr.1/2011 cu modificările și completările ulterioare
Elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecție specială, în condițiile legii, sau tutelă, pe tot parcursul anului calendaristic, precum și pentru studenții orfani sau proveniți din casele de copii pe tot parcursul anului calendaristic.	100%	lunar	abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Legea 1/2011 cu modificările și completările ulterioare
Donatori onorifici de sânge	50%	lunar	abonament lunar valabil pe o linie regională abonament lunar valabil pe două linii (o linie regională și o linie urbană) abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	H.G. nr.1364/2006 (cu modificările și completările ulterioare)
Persoane cu dizabilități**	100%	lunar	abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Legea 448/2006 (cu modificările și completările ulterioare)

Plan de Management

Persoane cu dizabilități cu însoțitor***	100%	lunar	2 x abonamente generale (valabile pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Legea 448/2006 (cu modificările și completările ulterioare)
Asistenți personali ai persoanelor cu dizabilități****	100%	lunar	abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Legea 448/2006 (cu modificările și completările ulterioare)
Asistenți personali profesioniști ai persoanelor cu dizabilități****	100%	lunar	abonament general (valabil pe toate liniile în București și în județul Ilfov)	Legea 448/2006 (cu modificările și completările ulterioare)

4.6. Salarizarea personalului și rolul ei în management

Astăzi, într-o economie modernă, atât conducătorii cât și ceilalți membri ai societății trebuie să fie din ce în ce mai interesați pentru a crește rezultatele eforturilor depuse de oameni în procesul de producție.

Încă de la începutul cercetărilor și pe tot parcursul dezvoltării managementului un loc central l-a ocupat și îl ocupă pe de-o parte, studierea de detaliu a procesului de muncă și raționalizarea acestuia pentru ca omul să lucreze cu maxim de randament și minim de efort și pe de altă parte, stabilirea elementelor (în primul rând salariul) care să-l determine pe om să obțină rezultatele așteptate.

În vederea studierii comportamentului omului în executarea sarcinilor trebuie cunoscute și analizate diferitele teorii de motivare și mai ales factorii de natură să influențeze acest comportament.

Astfel, se pot desprinde următoarele:

- a) Omul are o arie largă de cerințe pe care dorește să le satisfacă: cerințele fundamentale (aici intră cerințele fiziologice și de protecție), sociale, de personalitate etc.;
- b) Ca urmare, principala treaptă de motivare absolut necesară constă în asigurarea unui nivel de salariu care să-i poată satisface cerințele de bază (sau fundamentale);
- c) Motivarea este și trebuie considerată și ca funcție de stimulent, rolul unui astfel de stimulent constând în a determina omul să-și sporească nivelul său economic prin intermediul unui câștig în creștere;
- d) Câștigurile salariale să fie totdeauna în strictă corelație cu rezultatele ce se obțin în muncă, adică oamenii să obțină o compensație echitabilă pentru munca depusă.

Ținând cont de caracteristicile cele mai semnificative ale diferitelor teorii de motivare, un management de calitate trebuie să stabilească și să aplice forme și metode practice, prin care să se asigure orientarea activității oamenilor spre realizarea obiectivelor stabilite. Un astfel de rol revine în principal, sistemului de salarizare, care necesită o anumită îmbinare a elementelor componente. Așa cum managementul și strategia se influențează reciproc, așa cum fiecare companie are particularitățile sale în adoptarea unui anumit management, tot așa, sistemul de salarizare element al managementului societății, are particularitățile sale, nu numai la nivelul unității ci chiar în interiorul acesteia.

Sistemul de salarizare este compus dintr-un număr de elemente, care se completează și/sau se condiționează reciproc, astfel încât acesta să-și poată îndeplini rolul pentru care a fost proiectat.

Totodată, sistemul de salarizare se stabilește în așa fel, încât să poată asigura compensarea sub formă bănească, a muncii depuse de oameni în activitatea pe care o desfășoară.

În mod direct sau indirect, fiecare din teoriile de motivare recunoaște rolul pe care îl au salariile în comportamentul oamenilor pentru o eficiență maximă a muncii consumate. Din punct de vedere practic, nu încapă nici o îndoială că salariul sub diferitele lui forme constituie elementul de bază, în determinarea comportamentului individului pentru o muncă productivă și de calitate. Acest rol trebuie îndeplinit de sistemul de salarizare, atât în ansamblul sau cât și de fiecare element în parte.

Ca urmare, sistemul de salarizare asigură motivarea omului pentru:

- a. o continuă ridicare a calificării profesionale (atât prin pregătirea teoretică cât și prin experiența în muncă) necesară pentru îndeplinirea unor operații concrete;
- b. o organizare rațională a muncii, corespunzătoare nivelului de înzestrare tehnică posibil, de asigurat;
- c. desfășurarea activității într-un ritm normal de muncă, care să asigure un anumit nivel de productivitate;
- d. o calitate a lucrărilor în deplină concordanță cu cerințele clienților;
- e. un climat de muncă care să garanteze o bună cooperare între indivizi;
- f. asumarea de răspunderi corespunzătoare postului și sarcinilor care le revin.

Pentru a răspunde unor astfel de cerințe care să conducă la succesul și continuitatea fiecărei companii, sistemul de salarizare trebuie să cuprindă mai multe elemente care luate separat orientează comportamentul fiecărui individ spre realizarea performanțelor ce se așteaptă de la el.

Aceste elemente ale sistemului de salarizare sunt:

- a) subsistemul salariilor de bază, care cuprinde: salariul de bază minim, coeficienții de ierarhizare și indicatoarele de calificare sau descrierile posturilor;
- b) normele de muncă, ca element al sistemului de salarizare;
- c) sporurile de salarii;
- d) sistemul de premiere;
- e) formele de salarizare.

4.7. Sănătatea în transportul public

Stresul legat de activitatea profesională apare atunci când solicitările mediului de muncă depășesc capacitatea angajaților de a le face față sau de a le menține sub control. Stresul nu este o boală în sine, dar dacă este intens și de durată, poate să conducă la apariția unor probleme de sănătate mentală și fizică. Starea de presiune, poate să îmbunătățească performanțele și să aducă o anumită satisfacție în muncă, prin atingerea obiectivelor urmărite.

Dar atunci când solicitările și presiunile depășesc anumite limite, ele conduc la stres. Această situație nu este favorabilă nici pentru angajați, nici pentru societate.

Stresul în muncă este cauza a peste un sfert din totalul concediilor medicale a căror durată reprezintă cel puțin două săptămâni de absențe de la locul de muncă.

Stresul în muncă poate genera stări ca depresie, anxietate, nervozitate, oboseală și afecțiuni cardiace. În afară de acestea, stresul antrenează perturbări considerabile pe planul productivității, creativității și competitivității. Fiecare dintre noi poate fi victima stresului legat de activitatea profesională, indiferent de domeniul de activitate sau de mărimea întreprinderii în care lucrăm.

Angajatorii trebuie:

- să prevină riscurile de stres în muncă;
- să evalueze riscurile de stres în muncă, prin identificarea acelor solicitări și presiuni ale activității care ar putea să genereze niveluri crescute și de durată ale stresului și prin stabilirea angajaților care pot fi afectați;
- să acționeze în mod adecvat pentru evitarea vătămărilor produse de stres.

Stresul în muncă poate fi evitat și acțiunile de reducere a acestuia pot fi foarte rentabile. Evaluarea riscurilor de stres în muncă implică aceleași principii și procese de bază ca și evaluarea celorlalte riscuri de la locul de muncă.

Includerea angajaților și a reprezentanților lor în procesul de evaluare este indispensabilă reușitei acestuia. Ei trebuie consultați pentru identificarea cauzelor stresului, a grupelor care sunt victimele acestuia, precum și a soluțiilor care trebuie adoptate pentru a ajuta la reducerea acestuia.

5. ANALIZA SWOT

Principalele probleme care generează dificultăți în activitatea S.T.B. S.A. sunt următoarele:

- starea de uzură fizică și morală avansată a parcului auto și de tramvaie;
- existența unor posibile amenințări, care pot apărea din cauza creșterii accelerate a traficului urban, care perturbă puternic circulația mijloacelor de transport public de persoane în situația în care nu se asigură benzi de circulație rezervate exclusiv acestora;
- creșterea circulației urbane și blocajele de trafic;

Problemele referitoare la calitatea transportului public de persoane și nemulțumirile utilizatorilor, rezultate din sondajele proprii ale S.T.B. S.A. se referă la:

- confortul asigurat pe durata deplasărilor;
- curatenia din mijloacele de transport în comun;
- frecvența cu care sosesc mijloacele de transport;
- traseele alese pentru liniile de transport în comun;
- starea unora dintre vehicule și întreținerea acestora;
- amabilitatea personalului cu care călătorii intră în contact, începând cu obținerea informațiilor privind transportul public de persoane și până la efectuarea deplasării;
- informațiile disponibile în stații de transport public;
- punctualitatea sosirii în stații a mijloacelor de transport;
- prețul билетelor și al abonamentelor;
- emisiile poluante generate de mijloacele de transport;
- lipsa instalațiilor de climatizare pe anumite mijloace de transport în comun.

În prezent, infrastructura metropolitană nu este dezvoltată astfel încât să asigure prioritizarea transportului public.

PUNCTE TARI

- tradiție și profesionalism;
- resurse umane majoritar competente;
- program de investiții în infrastructură susținut de Primăria Municipiului București;
- deschiderea conducerii pentru modernizare și eficientizare;
- management activ, orientat pe obiective prioritare și dezvoltare;
- decizia managementului din cadrul S.T.B. S.A. de a demara și încheia cu succes programe de eficientizare și modernizare a activității;
- disponibilitate cu privire la dezvoltarea viitoare a transportului public de persoane;
- relații bune de colaborare, active și profesioniste, cu autoritățile locale și alte organizații implicate în modernizarea și organizarea corespunzătoare a transportului public de persoane;
- plan de implementare a unui sistem modern de urmărire și monitorizare a circulației mijloacelor de transport;
- implementarea sistemului electronic de informare a călătorilor în stațiilor pe dispozitive mobile;
- sistemul de tiketing modern, implementat și modernizat permanent, prin care se poate urmări numărul de călători transportați;
- posibilitatea asigurării mentenanței complexe a parcului în uzina proprie și în depouri respectiv autobaze.

PUNCTE SLABE

- dificultatea gestionării programului de reducere a indicatorului plăți restante și creanțe restante;
- prelungirea duratei de achiziție/modernizare a noilor vehicule din cauza procedurii, contestațiilor apărute pe parcurs;
- recuperare creanțe de la T.P.B.I.

S-au inclus în perspectiva de dezvoltare principiile reducerii creanțelor și plăților restante urmărind evoluția acestui indicator.

Pentru perioada următoare va rămâne prioritar obiectivul de recuperare a creanțelor și completarea surselor financiare.

Datoriile la A.N.A.F. și diferiți furnizori de produse, servicii, lucrari.

La nivelul lunii iunie suma datorată A.N.A.F. se ridică la cca. 1.330.201.238 lei, din care accesorii în valoare de 164.338.782 lei

Menționăm că, la data de 31.05.2021, beneficiarul contractului figurează în evidențele noastre cu un debit total în sumă de 1.261.493.014,43 lei (inclusiv penalități în sumă de 48.420.652,29 lei).

Obiectivul de creștere a veniturilor se concretizează prin măsuri convergente care implică în primul rând obținerea unui plus de încasări din vânzarea titlurilor de călătorie.

În acest sens se încearcă o majorare de tarife, bazată pe o politică tarifară nouă urmărind practica europeană a operatorilor de servicii publice de transport, cu respectarea prevederilor legale.

Se fac demersuri către municipalitate pentru reglementarea gratuităților oferite pentru transportul public unor categorii de beneficiari.

Starea mijloacelor de transport:

- parcul de troleibuze și cel de tramvaie prezintă un grad mare de uzură fizică și morală și un număr mare de tipuri de vehicule, care necesită o varietate mare de piese de schimb.

Probleme de organizare generală:

- necesitatea unei strategii cu privire la dezvoltarea viitoare a transportului în comun în corelare cu dezvoltarea aglomerarilor urbane;

- neimplementarea în totalitate a unui sistem de Management Integrat de Calitate;

- greutate în selectarea și formarea de personal competent pentru activitatea de transport public;

- personal nemulțumit/ nemotivat;

- informatizare slabă.

Contorizarea consumurilor:

- nu există pus în practică un sistem de contorizare pe centre cost (consum) a energiei electrice, carburanților și utilităților pe vehicule, puncte de lucru, angajați.

OPORTUNITĂȚI

- atitudine favorabilă a cetățenilor pentru utilizarea transportului public de persoane, față de automobile datorită creșterii dificultăților de circulație tot mai frecvente ca urmare a creșterii continue a traficului;
- implicare împreună cu Primăria Municipiului București pentru modernizarea transportului public de persoane și asigurarea resurselor financiare pentru investiții prin atragerea fondurilor UE prin POR pentru modernizarea infrastructurii, respectiv achiziția de vehicule;
- nivelul de încredere al cetățenilor în siguranța călătoriilor cu transportul în comun;
- posibilități de extindere locală și regională a rețelei de transport public de persoane pe baza de contracte, parteneriate;
- posibilități de utilizarea la scară tot mai largă a sistemelor digitale de tehnologia informațiilor și comunicațiilor.

VULNERABILITĂȚI

- fluctuația mare a personalului;
- dezvoltarea concurenței, inclusiv din țările UE începând cu 2007, constrângerile din punctul de vedere al reglementărilor Uniunii Europene atât la achiziții de mijloace de transport, cât și la trafic și taxare;
- dificultăți de conformitate în calitatea serviciilor de transport public de persoane și la cerințele de mediu, față de standardele europene;
- creșterea continuă a traficului urban care perturbă puternic transportul public de călători, dacă nu se asigură din timp sisteme moderne de planificare tehnică și monitorizare on-line a traficului, asistate de echipamente digitale și măsuri de organizare și coordonare a traficului transportului public de călători pe căi rezervate și cu priorități de circulație;
- creșterea volumului de date și informații care nu se pot prelucra cu sistemul informatic actual.

6. SISTEMUL DE MANAGEMENT INTEGRAT

Sistemul de Management Integrat Calitate - Mediu - Sănătate și Securitate în Muncă - Responsabilitate Socială, ce trebuie implementat la Societatea de Transport București S.T.B. S.A., în conformitate cu standardele SR EN ISO 9001:2008, SR EN ISO 14001:2005, SR OHSAS 18001:2008 și SA 8000:2008, are ca punct de plecare în continuare următoarele:

1. Obținerea certificatelor de calitate în domeniul serviciilor de transport public de călători enumerate mai sus;
2. Dorința de a demonstra abilitatea S.T.B. S.A. de a furniza consecvent produse și servicii care să satisfacă cerințele clientului, cerințele legale și reglementate aplicabile;
3. Dorința exprimată de managementul organizației de a mări satisfacția clientului, prin aplicarea eficace a Sistemul de Management Integrat Calitate - Mediu - Sănătate și Securitate în Muncă - Responsabilitate Socială, inclusiv a proceselor de îmbunătățire continuă a sistemului și prin asigurarea conformității cu cerințele clientului, cerințele legale și reglementate aplicabile;
4. Preocuparea managementului Societății de a acorda importanță impactului real și potențial al activităților și serviciilor noastre asupra mediului, în scopul îmbunătățirii controlului poluării, asigurării dezvoltării durabile și creșterii satisfacției părților interesate;
5. Preocuparea managementului Societății de a elimina sau minimiza riscurile privind sănătatea și securitatea în muncă a lucrătorilor și a altor părți interesate care pot fi expuse la riscuri de sănătate și securitate asociate activităților noastre;
6. Preocuparea managementului organizației de a realiza și menține un mediu și relații de muncă adecvate, bazate pe drepturile internaționale ale omului și pe dreptul muncii la nivel național, drepturi recunoscute pentru tot personalul S.T.B. S.A. cât și pentru furnizorii săi;

Conformitatea cu cerințele de responsabilitate socială va permite Societății de Transport București S.T.B. S.A.:

- să dezvolte, să mențină și să întărească politici și proceduri pentru gestionarea acelor probleme asupra cărora exercită influență sau control;

- să demonstreze părților interesate că politica, procedurile și practicile existente sunt în conformitate cu prevederile SA 8000:2008;

7. Preocuparea Societății de a se asigura de conformitatea cu politica de calitate, mediu, sănătate și securitate, responsabilitate socială, declarată;

8. Cerința de a demonstra această conformitate și altora, de a satisface cerințele referențialelor amintite și de a obține certificarea Sistemul de Management Integrat Calitate - Mediu - Sănătate și Securitate în Muncă, Responsabilitate Socială, de către un organism de certificare.

În conformitate cu declarațiile de politică și a obiectivelor de management, angajamente ale conducerii pentru cele trei domenii, organizația se preocupă de îmbunătățirea continuă a eficacității sistemului integrat de calitate, având ca fundament satisfacerea cerințelor clienților, a cerințelor legale și reglementate aplicabile, a angajaților și a celorlalte părți interesate.

Managementul Societății a identificat și a stabilit următoarele obiective ale managementului:

- respectarea indicatorilor de performanță;
- fluidizarea traficului;
- îmbunătățirea continuă a calității serviciilor furnizate clienților;
- îmbunătățirea și eficientizarea activității;
- menținerea unui SMI care să creeze cadrul pentru îmbunătățirea continuă.
- re tehnologizarea întregii activități desfășurate de societate prin modernizări, achiziții de utilaje performante și realizarea unei infrastructuri adecvate;
- prevenirea poluării mediului;
- asigurarea unei întrețineri corespunzătoare a infrastructurii;
- reciclarea deșeurilor;
- întărirea capacității de intervenție în cazul unor poluări accidentale;
- protejarea sănătății lucrătorilor și evitarea poluării solului.
- întărirea imaginii S.T.B. S.A. prin asigurarea și menținerea conformității cu reglementările în domeniu;
- respectarea dispozițiilor legale în privința păstrării și securității gestiunilor și gestionarilor, decontare, circuitul documentelor;

- întărirea imaginii S.T.B. S.A. prin respectarea documentelor internaționale, naționale și a interpretării lor, privind responsabilitatea socială;
- îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului angajat, fidelizarea angajaților;
- analiza periodică a politicii, obiectivelor și PMI și stabilirea gradului de adecvare;
- realizarea unei culturi a calității și a unei mentalități proactive a personalului și a celor ce lucrează în numele nostru, în ceea ce privește protecția mediului înconjurător, responsabilitatea socială și securitatea în muncă.

7. OBIECTIVE, MĂSURI DE ATINGERE A OBIECTIVELOR ȘI INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ:

DENUMIRE INDICATORI	FORMULĂ	VALOARE ȚINTĂ	GRAD DE REALIZARE	PONDERE
A. INDICATORI FINANCIARI				
1. Flux de numerar	Lichiditate generală <u>Active circulante</u> Datorii curente	> 1	$1 + (\text{Val. realizată} - \text{Val. țintă}) / \text{Val. țintă}$	10%
2. Costuri	Reducerea cheltuielilor totale la 1000 lei venituri totale <u>Cheltuieli totale</u> x 1000 Venituri totale	1000	$1 + (\text{Val. țintă} - \text{Val. realizată}) / \text{Val. țintă}$	5%
3. Datorii	Rata generală a îndatorării <u>Datorii totale</u> Capital propriu	< 1	$1 + (\text{Val. țintă} - \text{Val. realizată}) / \text{Val. țintă}$	5%

4. Venituri	Realizarea veniturilor	$\frac{\text{Venituri proprii realizate}}{\text{Venituri proprii bugetate}} \times 100$	> 90%	$1 + \frac{(\text{Val. realizată} - \text{Val. țintă})}{\text{Val. țintă}}$	10%
5. Investiții	Grad de realizare	$\frac{\text{Cheltuieli pt. investiții realizate}}{\text{Cheltuieli pt. investiții bugetate}} \times 100$	100%	$1 + \frac{(\text{Val. realizată} - \text{Val. țintă})}{\text{Val. țintă}}$	5%

B. INDICATORI NEFINANCIARI

B.1. INDICATORI OPERAȚIONALI

1. Trasee anulate pentru o perioadă de mai mult de 24 h din vina operatorului	$\left\{ \left[\frac{\sum (\text{lungimea traseelor anulate} \times \text{nr. zile anulare})}{100 / \text{lungime totală trasee cuprinsă în progr. de transport}} \right] \times \text{nr. zile raportare} \right\}$	Tramvai 0,5% Troleibuz 0,2% Autobuz 0,2%	$1 + \frac{(\sum \text{Val. țintă} / \text{mod transport} - \sum \text{Val. realizată} / \text{mod de transport})}{\sum \text{Val. țintă} / \text{mod de transport}}$	12,5%
2. Număr de abateri constatate și sancționate de personalul împuternicit (Brigada de Poliție Rutieră, Inspectoratul de Stat în Controlul	(Număr de abateri/ 1 milion de kilometri)	20	$1 + \frac{(\text{Val. țintă} - \text{Val. realizată})}{\text{Val. țintă}}$	12,5%

Transporturilor Rutiere, Garda de Mediu)				
B.2. INDICATORI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE				
1. Plângeri de la pasageri	nr. plângeri fundamentate înreg.	10 x nr. zile raportare	1+(Val tinta-Val realizată)/Val tinta	25%
	nr. plângeri fundamentate rezolvate în termen legal	8,66 x nr. zile raportare	1+(Val tinta-Val realizată)/Val tinta	
	nr. plângeri fundamentate nerezolvate în termen legal	1,34 x nr. zile raportare	1+(Val tinta-Val realizată)/Val tinta	
C. INDICATORI GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ				
1. Planul anual de implementare a măsurilor de control al riscurilor	aprobare Director General	aprobat		5%
2. Raport anual/semestrial privind aspecte semnificative ale activității societății	avizare Director General	aprobare Consiliul de Administrație după închiderea situațiilor financiare pentru anul precedent/respectiv sem I		10%

Nota:

- Pentru fiecare indicator de performanță se calculează valorile efective care se compară cu valorile țintă obținându-se gradul de îndeplinire a criteriului respectiv.
- Gradul global de realizare a criteriilor de performanță se obtine prin ponderarea gradului de îndeplinire a fiecărui criteriu cu valoarea desemnată a ponderii pentru criteriul respectiv.

7.1. Măsurile necesare pentru îndeplinirea criteriilor de performanță

Optimizarea cadrului organizatoric al STB S.A.

Dezvoltarea unui serviciu de transport public accesibil și sigur

- a. Dezvoltarea parcului circulant în concordanță cu noile dezvoltări ale rețelei și capacităților de transport
- b. Creșterea numărului de utilizatori
- c. Îmbunătățirea accesibilității pentru deplasările către locurile de muncă, școli, zonele de recreere, comerciale, etc.
- d. Îmbunătățirea accesului persoanelor cu mobilitate redusă

Adaptarea la cererea de transport

- a. Asigurarea capacității de transport necesară pentru creșterea atractivității transportului public
- b. Acordarea suportului T.P.B.I. pentru întocmirea programului de transport al STB S.A. și a listei indicatorilor de exploatare aferenți acestuia
- c. Creșterea eficienței în exploatare
- d. Determinarea cererii de transport
- e. Monitorizarea circulației vehiculelor pe liniile de transport public (prin localizarea precisă a vehiculelor / dirijare / dispecerizare)
- f. Estimarea numărului de călătorii efectuate zilnic cu mijloacele de transport în comun în funcție de tipul de vehicul: tramvai, autobuz, troleibuz
- g. Creșterea adaptabilității flexibile în furnizarea de servicii pentru a răspunde rapid la variațiile cererii.

Restructurarea rețelei de transport

- a. Optimizarea rețelei de transport public prin analiza traseelor existente pentru satisfacerea în cât mai bune condiții a cererii de transport
- b. Susținerea acțiunilor autorităților locale pentru dezvoltarea unei mobilități integrate.

c. Orientarea către trasee cu frecvență ridicată și corespondențe de transfer, decât pentru traseele din poartă în poartă, ineficiente.

Creșterea vitezei comerciale

a. Extinderea lungimii totale a benzilor proprii pentru autobuze, troleibuze și tramvaie - determinarea unor soluții funcționale pentru condițiile specifice detaliate de-a lungul rețelei; eliminarea tuturor obstacolelor din zonele benzilor proprii pentru troleibuze și autobuze (arbori, indicatoare de circulație, refacere guri de canale etc.); utilizarea unor vehicule moderne, cu o dinamică crescută; introducerea aplicațiilor ITS pentru acordarea priorității vehiculelor transportului public în intersecții; amplasarea stațiilor doar după intersecții.

b. Scăderea timpilor de oprire în stații - utilizarea unor vehicule cu o dimensiune adecvată a ușilor de acces; adaptarea înălțimii refugiului sau trotuarului la nivelul podelei vehiculelor; oprirea autobuzelor și troleibuzelor la o distanță cât mai apropiată față de bordură; implementarea unor soluții ITS adecvate necesităților de exploatare (planificarea călătoriilor, informare în timp real, organizarea fluxurilor de urcare și coborâre, scurtarea timpilor de validare etc.);

c. Pregătirea continuă a șoferilor și manipulanților - organizarea cursurilor de pregătire profesională pentru deprinderea șoferilor cu utilizarea aplicațiilor moderne ITS; însușirea de către șoferi și manipulanți a soluțiilor practice pe care le pot aplica în exploatare pentru păstrarea intervalului de succedare. Organizarea optimă a exploatarei în corelație directă cu armonizarea orarelor de transport, mai ales în zonele de transfer intermodal.

d. Respectarea performanțelor de exploatare și introducerea unui mecanism de stimulare a personalului navigant în funcție de calitatea serviciului prestat - stabilirea unor măsuri de compensare a personalului navigant, pentru cei care aplică în mod adecvat instrucțiunile primite (dinamica accelerării și frânării, conducerea mai puțin agresivă, economii de combustibil, comportamentul față de clienți, ținuta în timpul serviciului etc.).

Creșterea acceptabilității

a. Comunicarea pe diverse canale cu publicul călător

b. Dezvoltarea unui serviciu de transport în conformitate cu cele mai înalte standarde de calitate

Creșterea confortului călătoriei

a. Remedierea deficiențelor apărute la calea de rulare - dezvoltarea unui program de întreținere și reparații adecvat

b. Remedierea deficiențelor apărute la rețeaua de contact

c. Modernizarea parcului inventar al STB S.A. prin modernizarea tramvaielor, achiziția de autobuze electrice, troleibuze, tramvaie.

- d. Modernizarea sistemelor de informare a călătorilor – introducerea de afisaje electronice în stațiile STB S.A.
- e. Evaluarea și luarea de măsuri logistice necesare pentru aplicarea programului de igienizare interioară și exterioară a vehiculelor STB S.A.
- f. Furnizarea unor servicii integrate către călători
- g. Atingerea unui grad de aglomerare de maxim 4 calatori/metru pătrat prin organizarea optimizată a parcului circulant.
- h. Asigurarea unei ventilații, condiționări a aerului confortabile în salonul destinat calatorilor
- i. Eliminarea conducerii agresive și a manevrelor ce creează disconfort/nesiguranță
- j. Furnizarea unor informații clare și adecvate dorințelor călătorilor, în timp real, prin intermediul sistemelor de informare audio și video din vehicule, a dispozitivelor de telefonie mobilă etc. comunicarea cu utilizatorii transportului public de calatori prin tehnologii dedicate, utilizarea de aplicatii mobile disponibile pe telefon, calculator
- l. Continuarea furnizării unor instrumente de planificare a călătoriei și facilitarea achiziționării titlurilor de călătorie prin intermediul aplicațiilor mobile, introducerea în sistemul comercial a unor noi facilități pentru achiziționarea titlului de călătorie
- k. Dezvoltarea internă unor noi aplicații mobile care sa devină suport pentru soluțiile existente
- l. Modernizarea și întreținerea adecvată a infrastructurii de transport. Oferirea suportului necesar Primăriei Municipiului București pentru întocmirea studiilor de fezabilitate, proiectelor necesare modernizării infrastructurii.
- m. Respectarea cu strictețe a programului de întreținere și reparații pentru vehicule și stabilirea unor metode eficiente de control
- n. Continuarea activității de modernizare a vehiculelor existente (care se pretează la acest lucru în conformitate cu timpul rămas până la încheierea duratei de viață)
- o. Aplicarea integrată a sistemelor de plată a călătoriei
- p. Iluminarea adecvată a salonului pentru pasageri
- q. Accesul gratuit la internet în mijloacele de transport pentru utilizatorii ce se autentifică

Creșterea confortului în stații

- a. Asigurarea siguranței crescute a călătorilor în zona stațiilor – dotarea acestora cu sisteme de informare călători și monitorizare video
- b. Accesul către refugii/stații trebuie să ofere o deplasare ușoară și în siguranță (să fie bine iluminate și semnalizate adecvat)
- c. Dezvoltarea unor facilități adaptate pentru persoane cu mobilitate redusă
- d. Utilizarea unor sisteme de siguranță și securitate moderne în zona stațiilor
- e. Dotarea stațiilor cu hărți ale rețelei integrate de transport public și cu panouri de informare în timp real

Scurtarea timpilor de călătorie

- a. Promovarea măsurilor de îmbunătățire a circulației mijloacelor de transport public (căi dedicate, semaforizare preferențială, amplasarea stațiilor și terminalelor etc.)
- b. Introducerea sistemelor de prioritizare a vehiculelor STB S.A. la intersecțiile semaforizate

Creșterea siguranței și securității pasagerilor și a personalului angajat

- a. Dezvoltarea competențelor profesionale, pentru conducătorii de vehicule (conștientizarea privind aplicarea corectă a normelor legale în vigoare, a normelor de conduită preventivă în circulația pe drumurile publice)
- b. Încadrarea în termenele de reparații (prevăzute de normativele pentru tramvaie, troleibuze și agregate)
- c. Asigurarea condițiilor optime de siguranță și ordine în mijloacele de transport (organizarea de acțiuni în colaborare cu organele de ordine pentru combaterea fraudei și a faptelor de natură contravențională în mijloacele de transport public)
- d. Evitarea apariției evenimentelor de circulație legate de problemele de sănătate și de securitate în muncă prin:
 - urmărirea și verificarea efectuării instruirii de securitate și sănătate în muncă;
 - organizarea de sesiuni de lucru de către Comitetul de Securitate și Sănătate în muncă
 - identificarea de noi factori de risc și gestionarea fișelor de expunere la factori de risc
 - identificarea factorilor de risc profesional;
- e. Creșterea siguranței călătorilor în vehicule și stații.
- f. Pregătirea adecvată pentru îndeplinirea responsabilităților STB S.A. în apariția situațiilor de urgență

Dezvoltarea unui transport durabil, îmbunătățirea condițiilor de mediu

- a. Modernizarea parcului cu vehicule cât mai puțin poluante, cu respectarea performanțelor în exploatare, a fiabilității crescute și a întreținerii simple și ieftine
- b. Instruirea conducătorilor de vehicule pentru “Eco-driving”
- c. Monitorizarea procedurilor tehnologice de întreținere și reparații (dotarea adecvată pentru eliminarea riscurilor de poluare a aerului, apelor și solului).
- d. Înscrierea în limitele admise de standarde a nivelului zgomotelor și vibrațiilor (atât în rețeaua de transport public, cât și în unitățile STB S.A.)
- e. Aplicarea unor soluții adecvate pentru diminuarea consumului de energie (pentru vehicule, clădiri și utilaje).
- f. Asigurarea durabilității companiei din punct de vedere economic, social și de mediu.

Îmbunătățirea relației cu călătorii și a imaginii Societății

- a. Promovarea imaginii STB S.A. (Utilizarea canalelor de comunicare prin mass- media, site-ul STB S.A., Forum, Twitter, Facebook și aplicații mobile pentru prezentarea proiectelor și acțiunilor întreprinse; Organizarea unor conferințe de presă; Realizarea unor campanii de conștientizare etc.)
- b. Îmbunătățirea relației cu călătorii prin intermediul Call Center
- c. Îmbunătățirea comunicării cu utilizatorii transportului public prin implicarea unui personal cu înaltă ținută profesională.
- d. Întreținerea corespunzătoare a mobilierului stradal, a cabinelor de vânzare a titlurilor de calatorie.
- e. Realizarea sondajelor de opinie periodice cu privire la Gradul de satisfacție al publicului călător cu privire la serviciile de transport oferite și propuneri de îmbunătățire a acestora
- f. Realizarea unei campanii de influențare a călătorilor privind respectarea normelor civilizate de călătorie atât din perspectiva personală, cât și din cea colectivă (respect față de restul călătorilor din vehicul, păstrarea curăteniei în vehicule, etc.).
- g. Conceperea și realizarea unor materiale actualizate de prezentare a Societății precum și a unor obiecte promoționale destinate campaniilor de marketing de fidelizare a calatorilor
- h. Instruirea periodică a corpului de control: norme de conduită, norme de comportament social și legislație specifică

Modernizarea parcului STB S.A.

- a. Modernizare tramvaie
- b. Achiziția de tramvaie noi, conform graficelor stabilite
- c. Achiziția de troleibuze noi, conform graficelor stabilite
- d. Achiziția de autobuze noi, conform graficelor stabilite
- e. Modernizarea autobuzelor Mercedes Citaro Euro III în autobuze cu propulsie CNG Euro 6, autobuze electrice și în troleibuze în condițiile obținerii finanțării externe
- f. Participare la elaborarea de către Primăria Generală a Municipiului București a proiectelor pentru obținerea de fonduri de finanțare nerambursabilă în vederea achiziționării de vehicule, modernizarea infrastructurii și facilităților de întreținere și parcare ale STB S.A.
- h. Asigurarea fiabilității serviciului de transport prin utilizarea unor mijloace de transport moderne
- i. Creșterea capacității de transport a parcului și a confortului vehiculelor (ex. - acoperirea cererii la orele de vârf)

Adaptarea și modernizarea sistemelor de întreținere

- a. Asigurarea dotărilor necesare pentru întreținerea vehiculelor
- b. Asigurarea unui service corespunzător calitativ pentru echipamentele electronice instalate pe vehicule și din locațiile fixe ale STB S.A., echipamente IT, macazuri automatizate, echipamente radiocomunicații, etc

Modernizarea infrastructurii de transport

- a. Participare la elaborarea de către Primăria Generală a Municipiului București a proiectelor pentru obținerea de fonduri cu finanțare nerambursabilă
- b. Pregătirea infrastructurii de transport pentru dezvoltarea electromobilității la nivelul întregului oraș

Modernizarea depourilor, autobazelor, terminalelor și punctelor de transfer

- a. Participare la elaborarea de către Primăria Generală a Municipiului București a proiectelor pentru obținerea de fonduri de finanțare nerambursabile în vederea modernizării depourilor și autobazelor
- b. Modernizarea depourilor și autobazelor
- c. Modernizarea terminalelor și punctelor de transfer

Modernizări și reparații ale clădirilor STB S.A.

- a. Consolidare și intervenții la clădirile utilizate pentru întreținerea și modernizarea imobilelor STB S.A.

Dezvoltarea facilităților de trafic

- a. Promovarea măsurilor de îmbunătățire a circulației mijloacelor de transport public (căi dedicate, semaforizare preferențială, prioritate de trecere în intersecții, etc.)

Modernizarea sistemului informatic

- a. Modernizarea și întreținerea rețelei informatice și a sistemului de comunicații
- b. Asigurarea dotărilor necesare cu echipamente și licențe software

Politica tarifară și Integrarea tarifară

- a. Elaborarea unei structuri tarifare adecvate, capabile să crească numărul călătorilor fideli, dar și a veniturilor din încasări ale STB S.A.
- b. Asigurarea activității de service a Sistemului Automat de Taxare (SAT)
- c. Integrarea de soluții noi de plată a călătoriei în sistemul actual de taxare

Modernizarea activității comerciale

- a. Organizarea eficientă a acțiunilor și procedurilor de control, în vederea scăderii numărului de călători care circulă fără efectuarea plății călătoriei
- b. Achiziționarea și amplasarea în anumite locații a automatelor de vânzare a titlurilor de transport, utilizarea sistemelor alternative de plată a călătoriei. Parteneriate cu furnizorii de servicii de acest tip, care au implementate sistemele.
- c. Dezvoltarea continuă a modalităților de plată a călătoriei, în funcție de noile dezvoltări tehnologice
- d. Îmbunătățirea funcționalităților echipamentelor și aplicațiilor utilizate în activitatea de verificare a titlurilor de călătorie
- e. Realizarea unei campanii menită să readucă în atenția călătorilor modul în care pot fi utilizate cardurile de transport, respectiv informații cu privire la necesitatea validării (obligativitatea achitării taxei de călătorie) și validarea corectă a tuturor titlurilor de transport utilizate)
- f. Realizarea unor campanii de informare direcționate spre călătorii ocazionali
- g. Îmbunătățirea gestionării resurselor și acoperirea cheltuielilor din venituri proprii și compensația pentru activitatea de transport

- h. Reducerea creanțelor restante
- i. Reducerea plăților restante

Valorificarea posibilităților de obținere a unor resurse financiare suplimentare

- a. Actualizarea structurii tarifare a STB S.A.
- b. Obținerea de fonduri suplimentare prin atragerea de personal / firme terțe pentru instruire în cadrul unor programe de pregătire profesională, pentru care există autorizație și acreditare la nivel național
- c. Creșterea gradului de valorificare atât a materialelor deșeu recuperabile, a materialelor uzate în scopul realizării de venituri suplimentare
- d. Creșterea încasărilor prin valorificarea suporturilor de reclamă aparținând STB S.A.

Elaborarea proiectelor de cercetare – dezvoltare cu finanțare externă

- a. Informarea continuă asupra programelor de cercetare naționale și europene și determinarea posibilităților de participare la competițiile organizate
- b. Menținerea legăturii permanente cu asociațiile profesionale, cu instituțiile implicate în procesul de cercetare științifică, cu universități și instituții naționale și europene care pot sprijini activitatea de informare strict necesară menținerii competitivității serviciului de transport oferit de STB S.A.
- c. Implicarea STB S.A. în acțiunea globală de încurajare a utilizării intensive a mijloacelor de transport cu tracțiune electrică
- d. Determinarea soluțiilor de integrare a transportului public cu alte sisteme de transport, pentru creșterea performanțelor economiei locale
- e. Determinarea tendințelor de dezvoltare a tehnologiilor de transport și a formelor de organizare a serviciilor de transport public
- f. Aplicarea rezultatelor inovației și tehnologiei moderne la îmbunătățirea serviciilor oferite publicului de către STB S.A.

Creșterea performanțelor manageriale și a pregătirii profesionale

- a. Atragerea de personal calificat, competent care să corespundă cerințelor domeniilor de activitate specific
- b. Gestionarea eficientă a resurselor, prin optimizarea proceselor

- c. Îmbunătățirea proceselor interne (aprovizionare și stocare, gestionarea parcarilor în autobaze și depouri, întreținerea și achiziția de vehicule etc.) în scopul asigurării continuității serviciului
- d. Realizarea de programe de pregătire profesională în scopul respectării prevederilor legale (Codului Muncii, Normelor legale specifice din transporturile rutiere) pentru obținerea de competențe profesionale în domeniu, aferente condițiilor impuse pentru circulația pe drumurile publice – transport persoane
- e. Realizarea de programe de pregătire profesională în scopul reconversiei profesionale prin atragerea de personal care poate obține noi competențe în alte meserii, considerate deficitare ca număr de persoane din cadrul STB S.A. (exemplu conducători de tramvai, controlori legitimații de călătorie, etc.)
- f. Implementarea programului de formare – dezvoltare continuă prin participarea tuturor angajaților la acțiuni de instruire și cursuri de specializare pentru îmbunătățirea performanțelor profesionale ale acestora, specifice domeniului activității desfășurate – transport public
- i. Implementarea unui model economic și financiar durabil.
- j. Actualizarea permanentă a Planului de gestionare a riscurilor, respectând standardele recunoscute
- k. Planificarea strategică a investițiilor, pe termen mediu și lung
- l. Ocuparea de către STB S.A. a unui rol important în cadrul obiectivului principal al autorităților locale pentru creșterea cotei de piață a transportului public.

Asigurarea resurselor umane necesare desfășurării activității STB S.A.

- a. Îmbunătățirea structurii organizatorice, în scopul creșterii eficienței în comunicare și colaborare interdepartamentală (comunicare orizontală), în repartitia clară a responsabilităților și respectării termenelor asumate.
- b. Evaluarea periodică a locurilor de muncă.
- c. Introducerea unor soluții de stimulare pentru angajații care obțin rezultate concrete în creșterea performanțelor serviciului de transport oferit de STB S.A.
- e. Promovarea personalului numai pe criterii profesionale și de experiență în activitate
- f. Asigurarea continuității și îmbunătățirii continue a programelor de instruire a resurselor umane.
- g. Determinarea unor soluții atractive și eficiente pentru reducerea nivelului de absenteism.
- h. Creșterea competitivității printr-o flexibilitate mai mare în alocarea resurselor umane.
- I. Identificarea de soluții de finanțare pentru implementarea învățământului DUAL în cadrul STB S.A.

Analiza și implementarea recomandărilor misiunilor de audit intern, respectiv a celor de audit extern

- a. Măsurile dispuse cu ocazia misiunilor de audit intern trebuie să fie unele care să ducă pe de o parte la eficientizarea activității în cadrul STB S.A., pe de altă la creșterea performanțelor angajaților urmare a implementării procedurilor specifice și operaționale, respectiv a respectării legislației din domeniul de activitate
- b. Auditarea activităților și identificarea soluțiilor pentru păstrarea celor esențiale respectiv a celor ce se autosustin din punct de vedere economic, în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind Serviciile Publice de Transport Feroviar și Rutier de Călători
- c. Analiza și implementarea recomandărilor generale privind activitatea STB S.A. din raportul de audit efectuat de către PricewaterhouseCoopers Audit SRL în anul 2020.

Priorități pe termen scurt:

- a. Reorganizarea instituției și numiri în funcțiile de conducere a personalului pe bază competențelor deținute, analiza gradului de încărcare a personalului;
- b. Semnarea contractului cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov, după reanalizarea traseelor, modului de finanțare, aviz consiliul concurenței;
- c. digitalizarea instituției prin introducerea unui sistem de management al documentelor cu fluxuri atât pentru intrări/ ieșiri documente cât și pentru documentele premergătoare achizițiilor publice, diferite solicitări și note interne, solicitări de concediu de odihnă, etc.;
- d. reducerea arieratelor instituției prin discuții cu factorii de decizie implicați, reorganizare trasee, regândire sistem salarizare personal, externalizarea unor servicii neesențiale care nu se dovedesc profitabile sau nu aduc beneficiile calitative scontate și reducerea cheltuielilor ce nu aduc plus valoare instituției;
- e. audit informatic și investiții rapide (Anexa 3) în echipamente, licențe, sisteme de securitate a informațiilor care, pe de o parte să asigure desfășurarea activității de la distanță (dată fiind situația actuală de pandemie) iar pe de altă parte, să asigure trasabilitatea documentelor, gradul de încărcare a personalului, reducerea costurilor prin normarea timpului de lucru funcție de sarcinile din fișa postului. Până la identificarea soluțiilor de finanțare se vor identifica soluții alternative, eventual protocoale cu instituții de stat care pot oferi suport în acest sens;
- f. implementare plan de recomandări / măsuri specificate în măsurile de audit;
- g. reevaluarea patrimoniului instituției și implementarea de măsuri pentru modernizarea respectiv punerea în valoare a acestuia;
- h. identificarea de soluții rapide de finanțare europeană pentru eficientizarea instituției, pregătirea profesională a angajaților, reducerea utilizării combustibililor fosili și utilizarea din ce în ce mai mult a transportului electric. Prioritizarea transportului electric ca factor de dezvoltare a instituției pe termen lung;

- i. identificarea de soluții care să ducă la micșorarea perioadei de intervenție la materialul rulant, atât prin pregătirea profesională continuă cât și prin utilizarea celor mai noi soluții de reparație, care să ducă în mare parte la automatizarea proceselor;
- j. întocmirea împreună cu T.P.B.I. a programului de transport al STB S.A. și a listei indicatorilor de exploatare aferenți acestuia funcție de cererea de transport și de gradul de încărcare
- k. monitorizarea circulației vehiculelor pe liniile de transport public (prin localizarea precisă a vehiculelor / dirijare / dispecerizare)

8. CONCLUZII

Prezentul Plan de Management al Societății de Transport București S.T.B. S.A. reprezintă un instrument de planificare strategică a politicii de administrare a S.T.B. S.A., fiind ca atare un document de referință pentru administratorii și angajații societății, din momentul aprobării și aducerii acestuia la cunoștința directorilor.

Transportul local de călători se încadrează în sfera mai largă a serviciilor publice de interes economic general pentru a cărei reglementare Comisia Comunității Europene a elaborat un nou concept materializat prin Cartea Albă a Politicii de Transport în Europa.

Serviciul de transport public de călători are o dimensiune economică și una socială, strans corelate.

Strategia de modernizare și dezvoltare a serviciilor de transport public de călători în Zona Metropolitană București-Ilfov are la bază următoarele obiective fundamentale:

- realizarea indicatorilor de performanță;
- creșterea responsabilității angajaților cu privire la calitatea serviciilor de transport public;
- coordonarea activității de sistematizare teritorială cu cea de planificare a transportului public de călători, în Zona Metropolitană București-Ilfov;
- restructurarea mecanismelor de protecție socială a segmentelor defavorizate ale populației și reconsiderarea raportului cost/calitate;
- atragerea capitalului privat în finanțarea investițiilor din domeniul infrastructurii serviciului de transport public de călători;
- promovarea măsurilor de dezvoltare durabilă prin promovarea tehnologiilor de vârf din domeniu;
- promovarea parteneriatului social și pregătirea continuă a resurselor umane calificate.

Implementarea măsurilor din prezentul plan de management va asigura sustenabilitatea serviciului de transport public oferit de catre STB S.A..

Prezentul Plan de Management constituie un document ce poate fi upgradat, funcție de factorii externi și evoluția relațiilor dintre UAT membre T.P.B.I., STB S.A. și utilizatorii transportului public, luând în considerare totodată și modificările legislative.