

## TENDINȚELE DE MODIFICARE A INDICATORILOR ECONOMICI DE PRODUCȚIE ÎN INTERACȚIUNE CU NIVELUL MACROECONOMIC AL ECONOMIEI NAȚIONALE A ROMÂNIEI

*Gabriela Lavinia IONESCU*

*Universitatea Liberă Internațională din Moldova*

L'infrastructure du transport a un impact considérable sur le développement de l'économie, qui inclue différents réseaux de transport et les constructions qui assurent l'exploitation et le maintien des réseaux, aussi que des équipements. Dans la pratique étrangère et nationale pour maintenir le même niveau des moyens techniques on utilise l'assistance de l'Etat.

Influența infrastructurilor de transport asupra dezvoltării economice reprezintă un subiect des abordat, așa cum o demonstrează numeroasele studii care i-au fost consacrate. Acestea nu ocolesc nici dificultățile subiectului, explicate prin dezvoltarea economică.

Infrastructura de transport se constituie din rețele de transport (cale ferată, autostrăzi, căi navigabile interioare), lucrări de protecție aferente acestora, instalații de semnalizare și coordonare a traficului. Mai include construcțiile și instalațiile care asigură exploatarea și întreținerea rețelelor, precum și echipamentele aferente tuturor modurilor de transport, situate în puncte diferite de sosire a utilizatorilor de infrastructură.

Pentru asigurarea traficului de căi ferate de uz general se folosesc mijloace de transport – mobile și staționare cu caracter multiramural, specializate conform principiului ramural. Baza tehnică solidă a CFR acționează asupra stării economice a țării în sensul că, în funcție de factori obiectivi, fondointensivitatea transportului feroviar depășește cu mult consumul de fonduri ale producției industriale în ansamblu. Aceasta, la rândul său, necesită investiții esențiale pentru renovarea bazei tehnico-materiale a ramurii cu termene de durată pentru recuperarea alocațiilor.

În practica națională (de până la 1990) și străină pentru menținerea mijloacelor tehnice în stare de lucru se folosea asistența din partea statului.

Până la formarea Companiei Naționale de Căi Ferate – CFR SA – gestiunea proceselor de transport și a activității economice se asigura de către structurile de producție respective, a căror componentă la etapele inițiale de reformare a transportului feroviar al țării a suportat modificări în căutarea unor forme mai eficiente: extinderea poligonului de căi ferate, unirea unor sectoare de cale ferată, comasarea verigilor primare de producție (întreprinderilor liniare) cu păstrarea și modificarea profilului lor de lucru.

S-a experimentat trecerea la structura fără secții. Însă, din cauza dificultăților apărute la nivel local, necesității de coordonare a acțiunilor cu centrele automatizate ale căii ferate, experimentarea sistemului fără secții la etapa dată a fost sistată, tot astfel ca și extinderea hotarelor căilor ferate.

*Necesitatea transformărilor structurale.* Caracterul și tendințele de modificare a indicatorilor erau dictate, în primul rând, de schimbările în volumul transporturilor în strânsă legătură cu nivelul macroeconomic de dezvoltare a economiei, de implementarea tehnologiilor automatizate în ramura dată.

Scăderea volumului de încărcături și călătorii a fost însoțită de funcționarea incompletă a capacităților de producție, amânarea termenelor de renovare a acestora, ieșirea din uz a materialului rulant, care și-a epuizat resursele. În perioadele următoare, odată cu stabilizarea și a volumului transporturilor, a apărut necesitatea modernizării accelerate și renovării bazei tehnico-materiale, dată fiind uzarea intensivă a bazei existente. Având o susținere slabă din partea statului în ce privește investițiile în sfera transportului feroviar, s-a acutizat brusc problema privind sursele de investiții pentru dezvoltarea ramurii.

Despre modificarea volumului de transport vorbesc datele expuse în figurile 1, 2 (transportarea încărcăturilor) și 3, 4 (transportarea călătorilor).

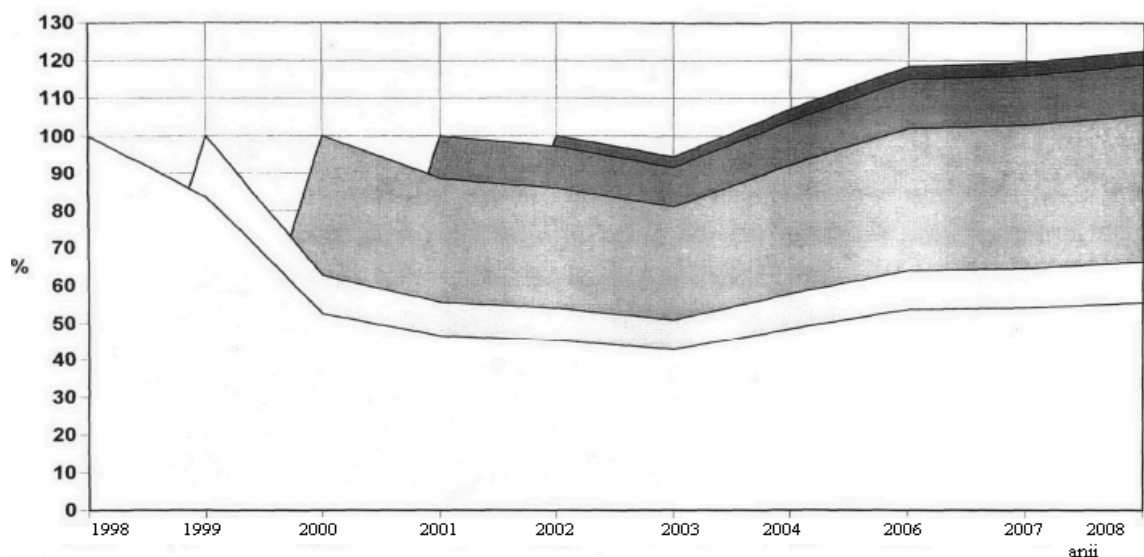
Comparând diverse baze de date de până la 1998, observăm o scădere a volumului acestora față de nivelul anului 1991. Din anul 1998 indicii volumului de transport au început treptat să crească. Tendința de creștere a volumului transportului pe cale ferată s-a menținut și în anii 2008-2009, rezultatele depășind sarcinile de plan.

În Programul strategic de dezvoltare a CFR pentru perioada de până în anul 2010 se prevede o creștere a volumului transportului.

Volumul transportului de călători nu a fost stabil (Fig.3,4).

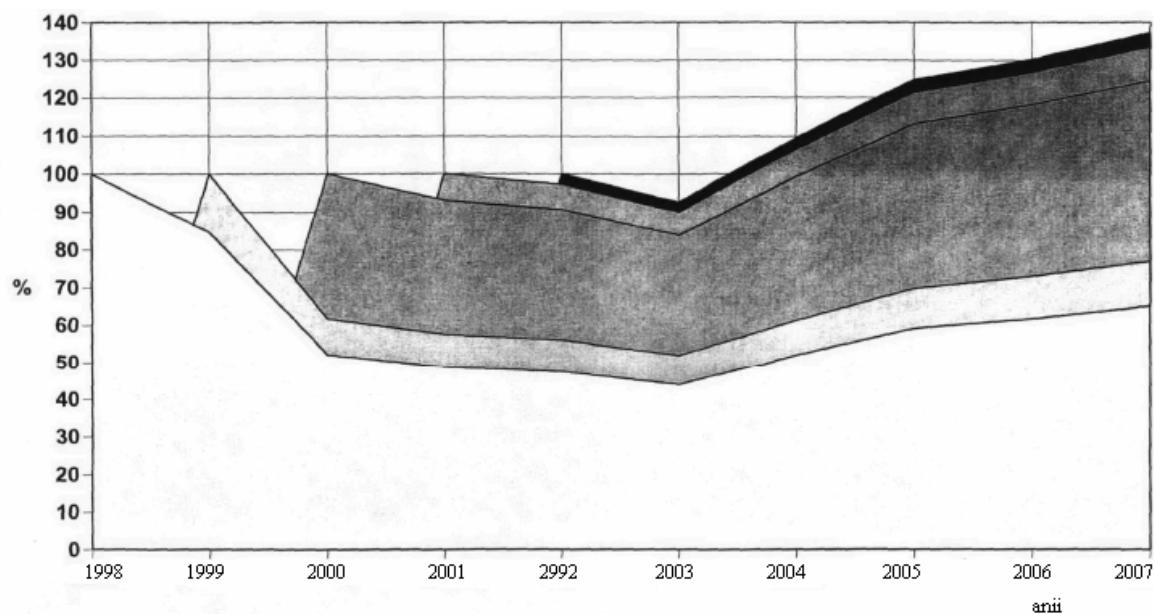
În raport cu anul 1991, volumul transportului de călători a scăzut relativ mai puțin decât la transportul de încărcături. În anul 2002 numărul pasagerilor a diminuat până la 47,5%, volumul menținându-se la nivelul anului 1998. În anul 2003, depășindu-se declinul, se înregistrează o tendință de creștere care s-a menținut și în anii următori.

Tendința de modificare a volumului transportului a influențat caracterul cheltuielilor de exploatare, acestea scăzând treptat în legătură cu impactul proceselor inflaționiste, și cota esențială a cheltuielilor ce nu depindeau de volumul cheltuielilor pentru transport. Aceasta a necesitat măsuri pentru aducerea tuturor cheltuielilor de exploatare în corespundere cu modificarea volumului.



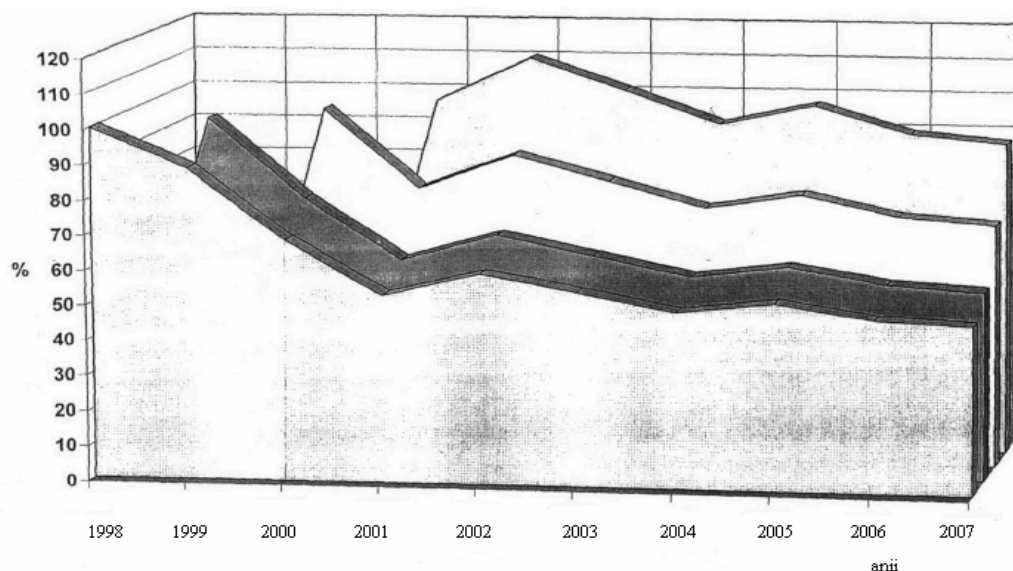
**Fig.1.** Ritmul de expediere a încărcăturilor pe calea ferată a României, comparând baze de date diferite, %.

Sursa: Reprezentat pe baza datelor din anuarele statistice ale României, 1998-2008.



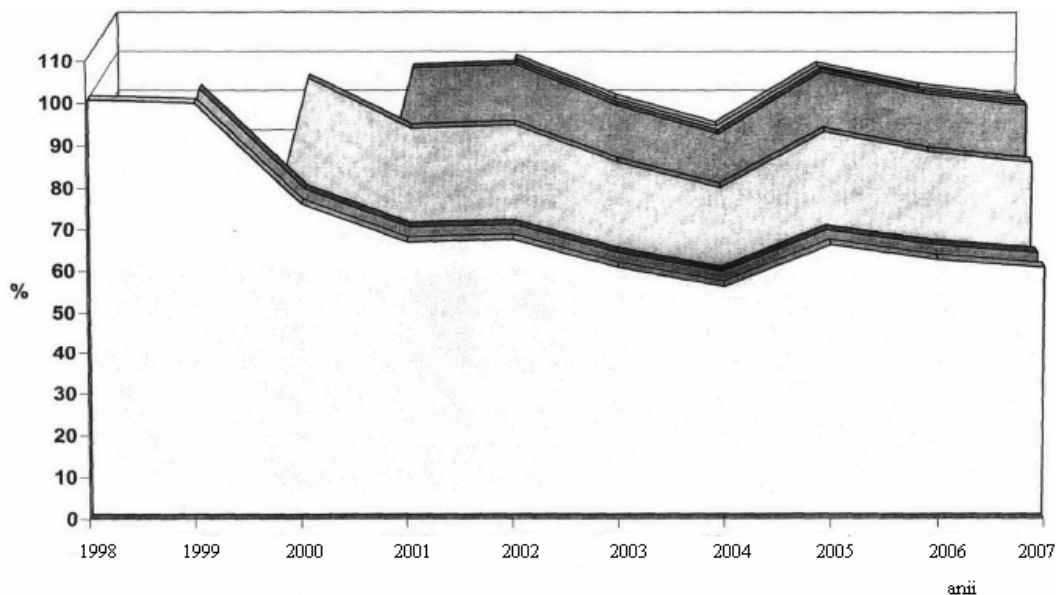
**Fig.2.** Ritmul de modificare a volumului încărcăturilor transportate pe calea ferată a României, comparând baze de date diferite, %.

Sursa: Reprezentat pe baza datelor din anuarele statistice ale României, 1998-2008.



**Fig.3.** Ritmul de modificare a numărului de călători transportați pe calea ferată a României, comparând baze de date diferite, %.

*Sursa:* Reprezentat pe baza datelor din anuarele statistice ale României, 1998-2008.



**Fig.4.** Ritmul de modificare a volumului transportului de călători pe calea ferată a României, comparând baze de date diferite, %.

*Sursa:* Reprezentat pe baza datelor din anuarele statistice ale României, 1998-2008

În structura cheltuielilor pe elemente predomină cheltuielile pentru retribuirea muncii cu tendința de o oarecare oscilație a cotei lor și a defalcărilor de amortizare odată cu creșterea ponderii acestora. Crește ponderea materialelor și a altor cheltuieli materiale, ceea ce se explică prin sporirea uzurii mijloacelor tehnice și creșterea prețurilor la resursele procurate.

#### Bibliografie:

1. Drăgănescu M. Globalizarea și societatea informațională. Studiu pentru grupul ESEN II. - București: Ademia Romană, 2001.
2. Strategia Guvernului României de stimulare și susținere a dezvoltării sectorului de comunicații în perioada 2002-2012.

Prezentat la 02.03.2009