

AVANTAJE/DEZAVANTAJE COMPETITIVE ALE INFRASTRUCTURILOR DE TRANSPORT ȘI COMUNICAȚII ALE ROMÂNIEI, COMPARATIV CU ALTE ȚĂRI ȘI PRIORITĂȚI ÎN STIMULAREA CONVERGENȚEI REGIONALE

Prof. univ. dr. **Gheorghe ZAMAN**
Membru corespondent al Academiei Române



Este membru corespondent al Academiei Române, director al Institutului de Economie Națională, președinte al Asociației Generale a Economistilor din România (AGER). Este absolvent al Facultății de Comerț Exterior din cadrul ASE. Este conducător de doctorat din anul 1993 la specialitatea „Economie” în cadrul Institutului Național de Cercetări Economice al Academiei Române. Are publicate 29 volume (ca autor sau coautor), dintre care 9 apărute în străinătate (Germania, Rusia, Bulgaria, Ungaria, Italia) și peste 300 de studii și articole în periodice de specialitate, cu 30% dintre lucrări publicate în reviste sau edituri străine. Dintre domeniile sale de specializare se menționează: teorii macroeconomice ale tranziției și creșterii, dezvoltare durabilă, eficiența economică, economia cercetării, dezvoltării și inovării, privatizare și restructurare, eficiența comerțului exterior, economia mediului. Premii și distincții: Premiul „P.S.Aurelian” al Academiei Române, 1998; Laurii „Tribunei Economice”, 1999; Ordinul Național „Steaua României” în grad de cavaler, 2003; comandor al Ordinului „Meritului Cultural” – cercetare științifică, februarie 2004; Diploma de onoare „Pro Scientia”, CNCISIS, MEDC. Este membru de onoare, cu diplome de excelență și distincții la mai multe universități și instituții.



Conf. univ. dr. ing. **Zenovic GHERASIM**
Universitatea „Spiru Haret”

Este prodecan al Facultății de Management Financiar-Contabil – București din cadrul Universității „Spiru Haret”. Este absolvent al Academiei Tehnice Militare (1978) și al Facultății de Cibernetică, Statistică și Informatică Economică din cadrul ASE (1991). Din 1985 este cadru didactic și cercetător științific în învățământul superior militar și economic. A realizat și condus proiecte de sisteme electronice și informatice. Dintre domeniile sale de specializare se menționează: sisteme electronice și informatice, sisteme de modelare și simulare, sisteme baze de date, sisteme expert, managementul proiectelor (este evaluator CNCISIS). Este autor sau coautor a peste 150 de lucrări științifice publicate - articole, studii, cărți, comunicări științifice, invenții și inovații, dintre care 19 cărți și manuale universitare. Este membru al AGIR și membru al AGER.

REZUMAT. Cercetarea își propune să determine mărimea avantajelor/dezavantajelor competitive ale infrastructurilor de transport și comunicații din România față de țările UE-25, UE-10, totodată analizându-se capacitatea, disponibilitatea și calitatea acestora ca factor de potențare a schimburilor economice externe. Astfel, în anii 2006-2008, cele mai mari dezavantaje competitive ale infrastructurilor de transport și comunicații ale României, față de UE-25 se înregistrează, în ordine descrescătoare, la următorii indicatori: linii telefonice (-26,51 diferența de scor); calitatea generală a infrastructurilor (-2,75); calitatea furnizării de energie electrică (-2,14); calitatea infrastructurii transportului aerian (-1,77); calitatea infrastructurii portuare (-1,73); dezvoltarea infrastructurii feroviare (-1,51). Se propune o metodologie de determinare cu regularitate a evoluției în timp și spațiu a decalajelor de competitivitate infrastructurală dintre România și alte țări, la nivel regional și național care să servească la fundamentarea priorităților și strategiilor în domeniu în concordanță cu obiectivele UE de convergență, coeziune și incluziune economico-socială ca și ale POR, PND și ale Cadrului Strategic Național de Referință 2007-2013.

Cuvinte-cheie: infrastructură de transport și comunicații, competitivitate, strategie.

ABSTRACT. The research work is a proposal of a methodology for the advantages/desadvantages numerical determinations in the case of Romanian transport and communication infrastructure versus UE-25, UE-10, Bulgaria and Turkey similar infrastructures. At the same time, the work presents the analysis of the infrastructure capability, availability and quality as a influence factor for the foreign trade, in the 2006-2008 years.

Keywords: transport and communication infrastructure, competitiveness, strategy.

1. ABORDĂRI TEORETICO-METODOLOGICE ALE AVANTAJELOR COMPETITIVE

La nivel microeconomic, *avantajele competitive* semnifică situația de profitabilitate superioară a unei firme față de celelalte. Potrivit concepției lui M.Porter*, avantajele competitive sustenabile se realizează de către o firmă atunci când realizează același profit cu costuri mai scăzute decât competitorii acesteia (*cost advantage*) sau obține profituri mai mari, comparativ cu competitorii săi, la produse concurențiale (*differentiation advantage*). Avantajul competitiv permite firmei să ofere o valoare mai mare consumatorului și totodată să realizeze pentru sine un profit superior. Pe baza celor două tipuri de avantaje (de costuri și diferențiere), firma capătă o poziție de lider a cărei caracteristică o reprezintă crearea unei valori superioare ca urmare a folosirii *propriilor resurse* (patente, mărci comerciale, *know-how*, *good will*, branduri, reputație etc.) și capacității de utilizare eficientă a acestora, în cadrul unui sistem de *lanțuri ale valorii* (*value chains*), poziționate orizontal și vertical.

Teoria avantajelor competitive, într-o abordare mai cuprinzătoare și dinamică, nu reprezintă altceva decât teoria avantajelor (costurilor) comparative, studiate în evoluția lor în timp. Din acest motiv, una din problemele majore ale avantajelor competitive este *sustenabilitatea* (durabilitatea) acestora, pe diferite perioade de timp, știut fiind că este dificil să mențină, mai ales pe termen lung, performanțe de top.

Avantajele competitive necesită *scheme speciale de management strategic* care țin seama de menținerea unei poziții competitive unice, de compromisul și selectarea competitorilor, coerența, sinergia și eficiența activităților. La baza avantajelor comparative, într-o accețiune strategică, stă efortul de a imprima permanența *procesului inovării* care trebuie stimulat, menținut și dezvoltat, prin diferite strategii ale sistemului inoational de creativitate antreprenorială

Trecerea de la abordarea microeconomică a avantajelor competitive la cea macroeconomică a fost un proces firesc întrucât *setul de bază al principiilor competitivității* practic rămâne neschimbat. Ceea ce se schimbă este *metrica avantajelor competitive* (sistemul de indicatori și subindicatori), precum și politicile, instrumentele și mecanismele de stimulare a acestora.

Atât la nivel micro cât și macroeconomic, a fost creat un *sistem propriu de indicatori ai competitivității*,

cu niveluri diferite de agregare, în funcție de obiectivele și domeniul cercetat și de informația disponibilă.

Avantajele competitive (AC) ale unei țări sau regiuni reprezintă performanțele unei mulțimi de activități ale întreprinderilor private și de stat, dintr-o țară sau regiune, care tind către nivelul de vârf al performanțelor internaționale. Conceptul AC relevă atât aspectele microeconomice ale AC, ale întreprinderilor, cât și pe cele macroeconomice, pornind de la premisa că cea mai mare parte a concurenței și comerțului internațional se derulează între companii și nu între țări, și că, totuși, există anumite particularități, atribuții și caracteristici specifice țărilor care afectează probabilitatea reușitei unei companii pe plan internațional și că acestea au relevanță specifică pentru diferite industrii și sectoare.

Competitivitatea internațională a unei țări reprezintă gradul în care țara respectivă poate produce bunuri și servicii, în condițiile unei piețe libere și corecte, care poate satisface cererea pe piețele internaționale, menținând sau crescând *venitul real al cetățenilor*.

La determinarea mărimii AC este nevoie să se țină seama de faptul că, în cazul unei țări cu deficit comercial mare, persistent și în creștere ca proporție în PIB, sporirea volumului exporturilor nu înseamnă creșterea veniturilor sale dacă pentru această sporire s-a recurs la deprecierea monedei naționale

În literatura de specialitate* se stabilesc următoarele *stadii ale dezvoltării competitive*, în concordanță cu sursele AC:

– *Stadiul predominant de impactul factorilor de producție*, de bază (inclusiv munca) care reprezintă sursa principală a avantajelor; în acest stadiu politica de substituție a importurilor nu reprezintă o modalitate de susținere a dezvoltării, întrucât calitatea factorilor mai mari de producție nu poate fi îmbunătățită prin protecția lor față de concurența externă;

– *Stadiul predominant de impactul investițiilor* în care factori de producție complecși mai avansați se adaugă celor de bază, în paralel cu dezvoltarea puternică a concurenței interne și cu începuturile formării unei piețe interne în care are loc o creștere a cererii, în special pentru anumite segmente cu valoare adăugată scăzută din diferitele sectoare și industrii.

În acest stadiu, „efectul de scară” (*scale*) este important reținând componenta *muncă* într-o mare proporție, iar competiția internațională se produce pe *relația preț/cost*. Investițiile se realizează practic de către toți agenții economici (companii, lucrători, familii

* Porter M.E., *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*.

* University of Washington, Geography 349, professor Harrington P., Who's Competing with Whom?...And with what Consequencess for Whom?, <http://faculty.washington.edu/jwh/349lec07.htm>

și guvern), inclusiv pe seama alocării sectoriale a capitalului. Dilemele acestui stadiu sunt dacă protecția „industriilor noi”, promovarea exporturilor inclusiv deschiderea piețelor interne îmbunătățesc sau nu avantajul competitiv;

– *Stadiul predominant de rolul inovării* în care elementele „motrice” ale capitalului intangibil încep să funcționeze. Este interesant de menționat faptul că motivarea inovării se face tocmai în sectoarele în care se înregistrează mai degrabă *dezavantaje* decât avantaje competitive. Are loc o adâncire verticală a avantajului întrucât cresc capabilitățile și cererile între furnizorii și consumatorii din industriile-cheie, având loc fenomenul de „multiplicator tehnologic”. Guvernul stimulează crearea de factori tehnologici avansați, menținând nedeformată concurența, aplicându-se principiul noii teorii a comerțului bazat pe tehnologii, care ține seama de următorii factori-cheie:

a) progresul tehnologic creează economii de scară externă de care beneficiază întreaga economie, dincolo de firma inovativă, prin procesul de difuzare a cunoștințelor și redistribuire a forței de muncă;

b) creșterea rolului economiilor de scară interne, în cazul firmelor inovatoare, care utilizează tehnologii de vârf;

Factorii menționați acționează la scară națională și regională, oferind premise favorabile pentru consolidarea AC.

– *Stadiul dominat de factorul avuției (wealth)*, în care o națiune și sectoarele sale economice cheltuiesc *investiții trecute* pentru creștere, productivitate și inovare. În acest stadiu are loc o subinvestire în industrie. Problema care se pune este dacă un astfel de stadiu poate rezista în timp mai mult.

Evoluția teoriilor avantajelor competitive este, în prezent, marcată de faptul că noile teorii ale comerțului exterior justifică un rol mai mult sau mai puțin al guvernului în *crearea de avantaje comparative*. Teoriile tradiționale ale avantajelor comparative și absolute (Smith și Ricardo) și versiunea acestora aparținând lui Hecksher-Ohlin, Samuelson, nu aveau în vedere un astfel de rol al guvernului.

Teoreticieni, precum P. Krugman consideră că guvernele pot avea un anumit rol în realizarea de avantaje comerciale internaționale în cazul în care sprijină firmele naționale să ocupe locul de lider într-un anumit domeniu sau să depășească anumite obstacole la intrarea pe piață. Porter M.E.* ,la rândul său, subliniază faptul că guvernul, la toate nivelurile, poate *îmbunătăți* sau dimpotrivă *înrautăți* avantajul național competitiv,

prin influența exercitată prin politica antitrust, prin cadrul legal, investiții în educație și achiziții publice.

Fundamentul teoretic al teoriei avantajelor competitive îl reprezintă așa-numitul model de „diamant” al lui Porter, potrivit căruia competitivitatea are *patru factori determinanți*: înzestrarea cu factori; competiția, structura și strategia firmei; condițiile cererii; industriile sprijinite și interconectate. Pornind de la premisa că guvernele nu pot controla avantajul competitiv național ci doar îl pot influența, Porter evidențiază câteva criterii și principii ale mix-urilor de politici, de care trebuie să țină seama guvernele atunci când se angajează sprijine avantajul competitiv național și anume:

- în industrie, firmele concurează și nu națiunile;
- avantajul competitiv al unei națiuni în industrie este relativ⁵;
- dinamismul conduce la avantaj competitiv și nu avantajele de cost pe termen scurt;
- prosperitatea economică națională cere ca industriile să se modernizeze;
- un avantaj competitiv al națiunii în industrie, adesea, este concentrat din punct de vedere geografic;
- un avantaj competitiv al unei industrii naționale se creează într-un deceniu sau chiar mai mult și nu în cicluri de afaceri de 3-4 ani;
- națiunile câștigă avantaje datorită diferențelor și nu similitudinilor;
- multe clasificări utilizate pentru a diferenția sau prioritiza industriile au o relevanță mică;
- procesul de susținere a avantajului poate fi deosebit de neconfortabil pentru firme și pentru cei care lucrează în firmele respective.

Analiza creării și dezvoltării avantajelor competitive ale României trebuie să se bazeze tocmai pe concepția modernă a acestora, fundamentată în lucrările lui Porter M.E. și dezvoltată ulterior în alte lucrări sau de instituții economice internaționale.

Capacitatea de a înțelege adopta și aplica principiile generatoare de AC propuse în literatura de specialitate reprezintă tocmai cheia de boltă a AC naționale, piatra unghiulară a managementului strategic la nivel micro și macroeconomic.

2. SISTEMUL INDICATORILOR AVANTAJELOR COMPETITIVE

Competitivitatea unei economii naționale, în sensul cel mai cuprinzător din punctul de vedere al factorilor de influență, se cercetează prin metode speciale de

* Porter M.E. (1990) *The Competitive Advantage of Nations*, Free Press, New York

⁵ De aici și opinia că avantajele competitive reprezintă avantaje comparative (relative) dinamizate.

coroborare a mai multor sisteme de indicatori care au legătură directă și/sau indirectă cu avantajele competitive în sens larg*. Studiile elaborate în cadrul *World Economic Forum* se bazează pe calculul unui *indice global al competitivității* care cuprinde (în raportul din 2006-2007) un număr de 9 piloni-categorii principale de indicatori, și anume:

– *instituții* (drept de proprietate, etică și corupție, trafic de influență, ineficiența guvernamentală, birocrație, mită, securitate, comportamentul întreprinderilor private, responsabilitate);

– *infrastructura* (calitatea căilor de transport, linii telefonice etc.);

– *indicatori macroeconomici* (deficit/excedent bugetar, rata formării brute de capital, rata inflației, a dobânzii, a cursului de schimb, deficitul/excedentul comercial);

– *indicatorii de sănătate și ai învățământului primar*;

– *indicatori ai învățământului superior și formării profesionale* (calitatea sistemului educațional, ponderea științelor exacte, managementul școlilor etc.);

– *indicatori ai eficienței pieței: piețele de bunuri și servicii* (distorsiuni, concurență și dimensiune); *pieța muncii* (flexibilitate, eficiență); *piețele financiare* (sofisticare și grad de deschidere);

– *indicatori ai pregătirii tehnologice (technological readiness)* – (nivel tehnologic, capacitate de absorbție a tehnologiilor, transfer tehnologic și ISD, telefonie mobilă, TIC, Internet-utilizatori, PC-uri);

– *gradul de complexitate (sofisticare) a afacerilor* (rețele și industrii suport, complexitatea firmelor și a strategiilor, natura avantajelor competitive, valoarea prezenței lanțurilor valorice);

– *indicatori ai inovării* (calitatea cercetării, patente, licențe, protecția proprietății intelectuale, capacitatea inovativă).

În raportul din 2007-2008, *indicele global al competitivității* cuprinde un număr de 12 piloni – categorii principale de indicatori, celor de mai sus adăugându-li-se încă patru piloni prin divizarea indicatorului *eficiența pieței: eficiența pieței bunurilor, eficiența pieței muncii, sofisticarea pieței financiare și dimensiunea pieței*.

Toți acești indicatori, în formă coroborată și/sau dezagregată, în final, au contribuit la *ierarhizarea (poziția) celor 131 de țări* după mărimea în ordine descrescătoare, având în vedere și dimensiunea scorurilor obținute.

Pentru a vedea care este nivelul competitivității globale a României, în context internațional, am ales

câteva repere comparative între care UE-25, UE-10*, Bulgaria și Turcia, pentru anii 2006-2007, considerând că acestea au un grad de reprezentativitate acoperitor pentru scopurile analizei noastre care vizează stabilirea dimensiunii decalajelor de competitivitate față de țările dezvoltate membre ale UE și față de țările noi membre ale UE din Europa Centrală și de Est care au aderat în anul 2004 (ulterior cu focalizare pe pilonul *infrastructură*). Bulgaria a fost aleasă ca termen de comparație având în vedere că a aderat la UE în același an ca România și este țară vecină, iar Turcia a fost selectată pe considerente de vecinătate și de important partener comercial al României care, din anumite puncte de vedere, prezintă unele cvasisimilitudini cu țara noastră ca nivel al dezvoltării și evoluției economice.

Datele din tabelul 1 scot în evidență următoarele concluzii privind competitivitatea României, față de cea a altor țări, termen de comparație în anii 2006-2007:

– față de nivelurile mediei UE-25 și UE-10, România se situa sub mărimea acestora la toți indicatorii (pilonii) de competitivitate, înregistrând **diferențe de scoruri**, (decalaje) (tabelul 2);

– Bulgaria a depășit România ca nivel de competitivitate la pilonii: *infrastructură*; *macroeconomie*; *sănătate și educație primară*;

– Turcia a înregistrat scoruri inferioare de competitivitate, față de România, la pilonii *macroeconomie*, *sănătate și educație primară*; *învățământ superior și formare profesională*; *pregătire tehnologică*;

– în ierarhia celor 131 de țări luate în studiu, de regulă, România a ocupat o poziție de mijloc, cele mai slabe poziții înregistrându-se la pilonii: *macroeconomie*, *instituții*, *infrastructură*, *eficiența pieței*, *complexitatea afacerilor*, ceea ce reprezintă domenii pentru care în viitor, este nevoie să se întreprindă cu prioritate măsuri pentru îmbunătățirea performanțelor.

3. INDICATORII DE COMPETITIVITATE AI ROMÂNIEI ÎN DOMENIUL INFRASTRUCTURII

Calitatea infrastructurii unei țări reprezintă unul din factorii importanți ai dezvoltării relațiilor economice internaționale. În funcție de nivelul său calitativ, acest factor poate deveni un avantaj/dezavantaj competitiv, în context internațional, și reprezintă una din forțele motrice a cărei dezvoltare trebuie să preceadă demarajul altor sectoare ale economiei.

* *The Global Competitiveness Report 2006-2007*, in World Economic Forum.

* Țările noi, denumite membre ale UE în 2004.

TRANSPORTUL ȘI AMENAJAREA TERITORIULUI

Tabelul 1. Indicatorii globali de competitivitate ai României, comparativ cu UE-25, UE-10, Bulgaria și Turcia, în anii 2006-2007 (prima valoare), respectiv 2007-2008 (a doua valoare)

| Categorii (pilonii) de indicatori ai competitivității | România | | UE-25* | | UE-10* | | Bulgaria | | Turcia | |
|---|---------|------------|---------|-----------|---------|------------|----------|------------|---------|------------|
| | Poziția | Scorul | Poziția | Scorul | Poziția | Scorul | Poziția | Scorul | Poziția | Scorul |
| Indicele competitivității globale: | 68/74 | 4,02/3,97 | - | 4,97 | - | 4,50 | 72/79 | 3,96/ 3,93 | 59/53 | 4,14/ 4,25 |
| • Factori ai eficienței | 55/62 | 3,99/ 3,98 | - | 4,87 | - | 4,55 | 70/72 | 3,67/ 3,83 | 54/51 | 4,02/ 4,16 |
| • Factori inovaționali | 73/73 | 3,52/ 3,54 | - | 4,62 | - | 4,00 | 85/91 | 3,26/ 3,26 | 42/48 | 3,96/ 3,90 |
| 1. Pilonul „Instituții” | 87/94 | 3,40/ 3,44 | - | 4,76 | - | 4,17 | 109/109 | 3,07/ 3,22 | 51/55 | 4,05/ 4,13 |
| 2. Pilonul „Infrastructură” | 77/100 | 3,05/ 2,57 | - | 5,03/4,90 | - | 4,28/ 4,06 | 65/84 | 3,41/ 2,91 | 63/59 | 3,46/ 3,68 |
| 3. Pilonul „Macroeconomie” | 97/84 | 3,94/ 4,64 | - | 4,76 | - | 4,62 | 35/47 | 4,92/ 5,16 | 111/83 | 3,58/ 4,66 |
| 4. Pilonul „Sănătate și educație primară” | 69/52 | 6,38/ 5,62 | - | 6,71 | - | 6,54 | 46/56 | 6,90/ 5,57 | 78/77 | 6,28/ 5,31 |
| 5. Pilonul „Învățământ superior și formare profesională” | 50/54 | 4,34/ 4,14 | - | 5,15 | - | 4,89 | 62/66 | 4,05/ 3,99 | 57/60 | 4,15/ 4,05 |
| 6. Pilonul „Eficiența pieței (bunurilor)” | 76/74 | 4,03/ 4,04 | - | 4,73 | - | 4,44 | 90/90 | 3,75/ 3,89 | 47/43 | 4,35/ 4,54 |
| 7. Pilonul „pregătire tehnologică” | 49/59 | 3,59/ 3,29 | - | 4,74 | - | 4,38 | 68/ 65 | 3,21/ 3,11 | 52/53 | 3,56/ 3,39 |
| 8. Pilonul „Complexitatea afacerilor” (grad de sofisticare) | 73/73 | 3,89/ 3,99 | - | 5,07 | - | 4,46 | 84/92 | 3,59/ 3,57 | 39/41 | 4,58/ 4,45 |
| 9. Pilonul „Inovare” | 68/76 | 3,14/ 3,09 | - | 4,17 | - | 3,54 | 87/88 | 2,93/ 2,96 | 51/53 | 3,35/ 3,36 |

* Pentru UE-25 și UE-10 (țări devenite membre în anul 2004), s-a utilizat media aritmetică neponderată a țărilor din zonele respective în anii 2006-2007.

Sursa: calcule proprii și date din *The Global Competitiveness Reports 2006-2007*, *2007-2008 World Economic Forum*, 2007 și 2008.

Tabelul 2

| | Indicele competitivității Globale (ICG) | | | Pilonii | | | | | | | | |
|----------|---|-----------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Total | Eficiență | Inovare | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| UE-25 | -0,95 | -0,88 | -1,10 | -0,36 | -1,98 | -0,82 | -0,33 | -0,81 | -0,70 | -1,15 | -1,18 | -0,93 |
| UE-10 | -0,57 | -0,56 | -0,48 | -0,77 | -1,23 | -0,68 | -0,16 | -0,50 | -0,41 | -0,79 | -0,57 | -0,40 |
| Bulgaria | +0,06 | +0,32 | +0,26 | +0,37 | -0,35 | -0,98 | -0,23 | +0,29 | +0,28 | +0,38 | +0,30 | +0,21 |
| Turcia | -0,12 | -0,03 | -0,44 | -0,65 | -0,41 | +0,36 | +0,10 | +0,19 | +0,32 | +0,03 | -0,69 | -0,21 |

Semnele (+) și (-) înseamnă avantaj, respectiv dezavantaj competitiv pentru România.

Sursa: Calcule proprii pe baza datelor din tabelul 1.

Tabelul 3. Indicatorii de competitivitate ai României în domeniul infrastructurii, comparativ cu UE-25, UE-10, Bulgaria și Turcia, în anii 2006-2007 (prima valoare) și în anii 2007-2008 (a doua valoare)

| Categorii (pilonii) de indicatori ai competitivității | România | | UE-25* | | UE-10* | | Bulgaria | | Turcia | |
|---|---------|------------|---------|------------|---------|------------|----------|------------|---------|------------|
| | Poziția | Scorul | Poziția | Scorul | Poziția | Scorul | Poziția | Scorul | Poziția | Scorul |
| Infrastructură, total | 77/100 | 3,05/ 2,57 | - | 5,03/ 4,90 | - | 4,28/ 4,06 | 65/84 | 3,41/ 2,91 | 63/59 | 3,46/ 3,68 |
| 1. Calitatea generală a infrastructurii | 101/111 | 2,36 | - | 5,11 | - | 4,34 | 89/93 | 2,65 | 64/59 | 3,51 |
| 2. Dezvoltarea infrastructurii feroviare | 54/58 | 2,86 | - | 4,37 | - | 3,43 | 45/46 | 3,34 | 67/67 | 2,28 |
| 3. Calitatea infrastructurii portuare | 75/99 | 3,12 | - | 4,85 | - | 4,09 | 71/76 | 3,31 | 76/83 | 3,12 |
| 4. Calitatea infrastructurii transportului aerian | 90/95 | 3,63 | - | 5,40 | - | 4,67 | 92/106 | 3,48 | 54/49 | 4,74 |
| 5. Calitatea aprovizionării cu energie electrică | 81/92 | 3,83 | - | 5,97 | - | 5,46 | 75/89 | 4,02 | 71/74 | 4,11 |
| 6. Linii telefonice (date hard) | 59/61 | 20,25 | - | 46,76 | - | 35,44 | 35/36 | 35,31 | 47/51 | 26,45 |
| 7. Calitatea infrastructurii rutiere (drumuri) | -/123 | | | | | | -/105 | | -/50 | |
| 8. Km-loc disponibili | -/69 | | | | | | -/81 | | -/25 | |

Surse: aceeași ca la tabelul 1.

Datele din tabelul 3, referitoare la nivelul de competitivitate al infrastructurii în România, față de alte țări relevă următoarele:

– față de țările membre ale UE-25 și UE-10, România înregistra **scoruri cu mult inferioare la toți cei 6 indicatori** de infrastructură analizați cu **diferențe** (decalaje de scor)(tabelul 4);

– România înregistra scoruri superioare față de Bulgaria doar la **indicatorul calității infrastructurii aeriene** și, față de Turcia, doar la **dezvoltarea infrastructurii feroviare**, în rest la ceilalți indicatori de infrastructură, România se află într-o stare de inferioritate mai mare sau mai mică.

Tabelul 4

| Grupa de țări și țări | Indicatori de infrastructură* | | | | | | |
|-----------------------|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| | Total infra-structură | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| UE-25 | -1,98 | -2,75 | -1,51 | -1,73 | -1,77 | -2,14 | -26,51 |
| UE-10 | -1,23 | -1,98 | -0,57 | -0,97 | -1,04 | -1,63 | -15,19 |
| Bulgaria | -0,36 | -0,29 | -0,48 | -0,19 | +0,15 | -0,19 | -14,88 |
| Turcia | -0,41 | -1,15 | +0,58 | 0,0 | -1,11 | -0,28 | -6,2 |

*Vezi tabelul nr.2 pentru indicatorii 1-6 ai infrastructurii; semnele (+) și (-) înseamnă avantaj, respectiv dezavantaj pentru România, față de grupele de țări și țările luate ca termen de comparație.

Sursa: calcule proprii pe baza datelor din tabelul 2.

După cum se poate observa, domeniul infrastructurii, pentru România, reprezintă un *punct de vulnerabilitate al avantajelor competitive* care se repercutează direct asupra dezvoltării durabile a economiei naționale, asupra comerțului exterior de bunuri și servicii și asupra turismului etc. De exemplu, într-un raport al Consiliului Mondial al Turismului și Călătoriilor (WTTC), se afirmă că starea proastă a drumurilor reprezintă o piedică majoră în calea dezvoltării turismului românesc. De asemenea, în 10 apr.2008 Jonathan Scheele susținea că România nu are infrastructura rutieră necesară dezvoltării economice. S-a constatat recent cât de important este pilonul *calitatea infrastructurii rutiere* în deciziile de amplasare a unor capacități de producție din partea investitorilor strategici (unitatea din Ungaria a firmei *Mercedes*).

4. DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII – FUNDAMENT AL DEZVOLTĂRII DURABILE REGIONALE, NAȚIONALE, EUROPENE ȘI INTERNAȚIONALE

În *Regio*, Axa Prioritară 2 se referă la îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale, având

alocate 20,35% din bugetul *Regio*. Domeniul major de intervenție este reprezentat de reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane, inclusiv construcția și reabilitarea șoselelor de centură. Alte elemente ale infrastructurii de transport și comunicații sunt cuprinse în Axa prioritară 1: sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor poli urbane de creștere (30% din bugetul *Regio*) în cadrul proiectelor specifice din *Planurile integrate de dezvoltare urbană*. Principalele proiecte ale infrastructurii regionale sunt finanțate prin *Programul Operațional Regional (POR)* și Programele de Cooperare Teritorială Europeană (PCTE).

În cadrul celor 7 programe operaționale ale PND și *Cadrului Strategic Național de Referință 2007-2013 (CSNR)*, este evidențiat *Programul Operațional Sectorial (POS) „Infrastructura de transport”*, având ca autoritate de management Ministerul Transporturilor. De fapt, în *Planul Național de Dezvoltare (PND)*, dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport reprezintă a doua prioritate din cadrul celor șase priorități naționale de dezvoltare pentru perioada 2007-2013. Obiectivul general este reprezentat de asigurarea unei infrastructuri de transport extinde, moderne și durabile. Volumul activității de transport din PIB va crește de la 2,6 mld.euro în 2006 la 7,0 mld.euro în 2015. Sunt definite trei sub-priorități: infrastructura de transport trans-europeană cu rețele de legătură, infrastructura de transport de interes național cu serviciile aferente și dezvoltarea durabilă a transporturilor prin promovarea intermodalității, îmbunătățirea siguranței traficului etc.

Se apreciază că două treimi din suprafața totală a infrastructurii din România trebuie refăcută.

Sunt laudabile intențiile anunțate recent de dezvoltare și diversificare a infrastructurii de transport: un nou aeroport internațional lângă București, modernizarea șoselelor de centură, ca și executarea efectivă a primilor kilometri din autostrada București-Brașov.

5. FACTORI DE ÎMBUNĂȚĂIRE A COMPETITIVITĂȚII ROMÂNIEI ÎN DOMENIUL INFRASTRUCTURII

Principalii *factori* de care depinde îmbunătățirea competitivității României în domeniul infrastructurii în context național și internațional și realizarea priorităților în stimularea convergenței regionale, sunt:

a) creșterea eficienței economice și sociale a investițiilor în toate categoriile de transport în condițiile unor priorități strategice racordate la nevoile economiei naționale și tendințele la nivelul UE și internațional;

b) scurtarea perioadelor de imobilizare a cheltuielilor de investiții în transport prin reducerea duratelor de

execuție a obiectivelor investiționale, în prezent foarte mari, comparativ cu alte țări, datorită și unor factori de natură subiectivă și politici;

c) intensificarea activității de cercetare-dezvoltare-inovare, pentru toate categoriile de transport, ținând seama de dimensiunea acestora de bun public, la nivelurile regional, național și internațional, de cerințele dezvoltării durabile și ale racordării la standardele internaționale ca și de adecvarea investițiilor infrastructurale la particularitățile schemelor de parteneriat public-privat;

d) elaborarea unui *sistem de indicatori ai competitivității transporturilor, compatibil cu cel al Uniunii Europene*, și monitorizarea activității în acest domeniu, prin urmărirea cu regularitate a evoluției indicatorilor respectivi, comparativ cu perioade trecute precum și cu situația altor țări.

BIBLIOGRAFIE

1. Crocker, D., *Criteria for Sustainable Development*, University of Arizona Press, Tucson, 2002.
2. Gherasim, Z., *Influențele tehnologiilor informației și ale comunicațiilor asupra dezvoltării durabile*, Buletinul AGIR, *Dezvoltarea durabilă*, București, Anul VII, nr. 4, octombrie-decembrie 2002, p. 4-10.
3. Glenn W., Magraw D., Jr., „*Principles and Approaches of Sustainable Development and Management for SAICM*”, Center for International Environmental Law, 2005.
4. Lawrence, R.Z., *Competitiveness*, The Concise Encyclopedia of Economics, www.econlib.org.
5. Porter, M.E., *The Competitive Advantage of Nations*, Free Press, New York, 1990.
6. Vasile, V.; Zaman, Gh. (coord.), *Dezvoltarea durabilă*, Editura Expert, București, 2005.
7. Zaman, Gh., Gherasim, Z., *Criterii și principii ale dezvoltării durabile din punctul de vedere al resurselor acesteia*, Buletinul AGIR, *Creșterea eficienței utilizării resurselor. Economie durabilă prin utilizări raționale și minimizarea consumurilor și pierderilor*, București, Anul XII, nr. 1, ianuarie-martie 2007, p. 136-142.
8. Zaman, Gh., *National Sustainable Development Strategy*, Romania CNI Coresi, Bucharest, 1999.
9. ***, *The Global Competitiveness Report, 2006-2007*, World Economic Forum, Geneva, 2007.
10. ***, *The Global Competitiveness Report, 2007-2008*, World Economic Forum, Geneva, 2008, www.gcr.weforum.org
11. ***, *IISDnet Principles for SD*, www.iisd.org.
12. www.euroactiv.ro
13. www.inforegio.ro
14. eufinantare.info/Documente