

FELICIA DUMITRU

DORINA TĂNĂSESCU

POLITICI PUBLICE ÎN SPAȚIUL EUROPEAN

Editura ZVEN

str. Boerescu Zaharia, nr. 2, R3/3
130059, Târgoviște, Dâmbovița
tel/fax: 0345 401 330; mobil 0765 464 304
zven.print@gmail.com | www.zven.ro

Editor – Ion Anghel

Procesare text – Toma Andrei Constantin

Tehnoredactare – autorii

Coperta – ZVEN Print

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

DUMITRU, FELICIA

Politici publice în spațiul, european / Felicia Dumitru, Dorina
Tănăsescu. – Ed. a 2-a, rev. și adăug. – Târgoviște: Editura ZVEN, 2018

Conține bibliografie

ISBN 978-606-8955-23-0

I. Tănăsescu, Dorina

34

**FELICIA DUMITRU
DORINA TĂNĂSESCU**

**POLITICI PUBLICE
ÎN SPAȚIUL EUROPEAN**

Ed. a II-a, revăzută și adăugită



Târgoviște, 2018

Copyright 2018 © FELICIA DUMITRU & DORINA TĂNĂSESCU. All right reserved

Acest volum este protejat prin copyright. Reproducerea integrală sau parțială, multiplicarea prin orice mijloace și sub orice formă, fără permisiunea scrisă a deținătorului copyright-ului reprezintă o încălcare a legislației cu privire la protecția proprietății intelectuale și se pedepsesc conform legilor în vigoare.

CUPRINS

CAPITOLUL I

UNIUNEA EUROPEANĂ – REZULTAT SPECIFIC PROCESULUI DE INTEGRARE ECONOMICĂ INTERSTATALĂ

1.1 Definiție și cauzele integrării economice	1
1.2 Principalele etape și forme de integrare economică	4
1.3 Piața unică, trăsătura esențială a integrării economice	7
1.4 Planul Schuman, actul de naștere al Comunității Europene	10
1.5 Principalele instituții ale Uniunii Europene	16
1.6 Uniunea Europeană în fața întrebărilor pentru Europa sec. XXI	20
1.7 Procesul de lărgire UE: o investiție pentru pace în Europa	29

CAPITOLUL II

POLITICA FISCALĂ

2.1 Diversitatea sistemelor fiscale	36
2.2 Impactul problemelor fiscale asupra celorlalte politici economice	39
2.3 Problematici ale politicilor fiscale din cadrul UE	41
2.4 Dezvoltarea sistemului de impozitare a societăților comerciale.....	51
2.5 Mizele politicii fiscale ale Uniunii Europene.....	53
2.6 Viitorul politicilor fiscale	56

CAPITOLUL III

POLITICA BUGETARĂ

3.1 Modalități de stabilire a bugetului Uniunii Europene	59
3.2 Veniturile bugetare ale Uniunii Europene	61
3.3 Veniturile extrabugetare	63
3.4 Destinația cheltuielilor bugetare	63
3.4.1 Cheltuielile agricole	63
3.4.2 Politica de coeziune economică și socială	64
3.4.3 Cheltuieli destinate politicilor interne	65
3.4.4 Cheltuieli destinate politicii externe	66
3.4.5 Cheltuielile administrative	67
3.5 Execuția și controlul bugetului	68
3.6 Evaluarea programelor comunitare	69
3.7 Realizarea unui sistem elaborat de audit și de control	70

CAPITOLUL IV

POLITICA SOCIALĂ ȘI POLITICA SALARIALĂ DIN UNIUNEA EUROPEANĂ

4.1 Modalități de aplicare a politicii sociale și a celei salariale.....	72
4.2 Impactul lărgirii competențelor UE asupra politicilor sociale și salariale.....	73
4.3 Strategia UE în domeniul politicii salariale	75
4.4 Investiții în capitalul uman prin Fondul Social European	79

CAPITOLUL V

POLITICILE EXTERNE ȘI DE SECURITATE COMUNĂ ALE UE

5.1 Politica externă, de la cooperarea politică la politica comună	89
5.2 Politica de securitate	92
5.3 Tratatul de la Maastrich asupra Uniunii Europene	95
5.4 relațiile Uniunii Europene cu celelalte țări	97
5.5 Politica externă și de securitate comună a UE, al doilea „pilon” al Tratatului de la Maastricht	104

CAPITOLUL VI	
UNIUNEA EUROPEANĂ ȘI COMERȚUL MONDIAL	
6.1 Organizația mondială a comerțului (OMC)	109
6.2 Importanța comerțului cu servicii.....	111
6.3 Investițiile străine și regulile multilaterale de definire cu exactitate a acestui concept ..	113
6.4 Stabilirea cadrului internațional de concurență; reguli concurențiale	114
6.5 Lupta împotriva contrabandei și pirateriei.....	115
6.6 Respectul calității și condițiilor tehnice de realizare a produselor	115
6.7 Comerțul și mediul înconjurător	116
CAPITOLUL VII	
SERVICII PUBLICE ÎN SPAȚIUL EUROPEAN	118
CAPITOLUL VIII	
CALITATEA – MĂSURI A SATISFACERII NEVOILOR CONSUMATORULUI DE SERVICII PUBLICE	
8.1 Calitatea - element definitoriu, particular al serviciilor publice	125
8.2 Elementele componente ale satisfacției clientului.....	132
CAPITOLUL IX	
SERVICIILE PUBLICE DE SĂNĂTATE	
9.1 <i>Funcțiile fundamentale ale sănătății publice</i>	140
9.2 <i>Domeniile de competență esențială</i>	141
9.3 <i>Probleme actuale privind alocarea resurselor în serviciile de sănătate românești în context european și mondial</i>	149
CAPITOLUL X	
POLITICA EDUCAȚIONALĂ	
10.1 <i>Aspecte ale serviciilor educaționale preuniversitare românești în context european</i>	157
10.2 <i>Reforma educației în România</i>	160
10.3 <i>Oferta de servicii educaționale preuniversitare</i>	166
CAPITOLUL XI	
SERVICIILE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE LOCALE	
11.1 <i>Mediul instituțional – legislativ, componenta cea mai importantă a macromediului de marketing al prestatorului de servicii publice locale</i>	171
11.2 <i>Tipologia serviciilor publice locale</i>	174
11.3 <i>Ameliorarea relației între administrație și cetățeni la nivel local prin extinderea utilizării tehnologiilor informației</i>	183
11.4 <i>Parteneriatul public-privat în întreprinderile publice locale</i>	187
CAPITOLUL XII	
TRANSPORTURILE PUBLICE LOCALE DE CĂLĂTORI	
12.1 <i>Aspecte ale organizării transportului public local de călători</i>	193
12.2 <i>Calitatea serviciilor de transport public local de călătorie</i>	194
12.3 <i>Tipologia serviciilor publice de transport de călători</i>	195
12.4 <i>Tendințe pe plan mondial în transportul public de călători</i>	197
BIBLIOGRAFIE	198

CAPITOLUL I

UNIUNEA EUROPEANĂ – REZULTAT SPECIFIC PROCESULUI DE INTEGRARE ECONOMICĂ INTERSTATALĂ

Caracteristica esențială a evoluției economiei mondiale din a doua jumătate a secolului al XX-lea, integrarea economică interstatală, a determinat apariția unor noi dimensiuni atât în relațiile economice dintre țări, cât și în cooperarea economică internațională și a dus la formarea unor noi centre de putere care au exercitat și exercită o influență mare asupra raportului de forțe din lumea contemporană.

1.1. Definirea și cauzele, integrării economice

În literatura de specialitate, pentru noțiunea de integrare economică se regăsesc diferite accepțiuni, astfel:

- *școala franceză* reprezentată de P. Racine, susține că prin integrare economică interstatală se trece de la microspații la macrospații la „crearea unor ansambluri economice tot mai vaste” care să determine creșterea productivității a muncii și a calității superioare a mărfurilor.

În opinia acestui autor „națiunea nu mai oferă economiei moderne un cadru suficient de creștere. Numai în marile spații se poate folosi pe deplin capacitatea de producție, căreia progresul tehnic îi mărește cu fiecare zi limitele”(Enciclopedie Francaise, Tome IX, 1964, p. 33.);

- *școala anglo-saxonă* dă o definiție pragmatică a integrării economice, inspirată din ideologia neoliberalismului și anume că aceasta definește „... absența discriminărilor

sau eliminarea progresivă a discriminărilor, în raporturile economice între diferite țări”(Robert Erbes, 1966, p.7);

- *definiția „sociologică”* este extinsă la totalitatea fenomenelor economice, și anume că, mai multe elemente economice sunt integrate dacă relațiile dintre ele devin stabile și eficiente din punct de vedere economic;

- *integrarea economică pe grade de adâncime sau extindere*, al cărui autor J. Weilter susține că există o integrare de gradul I – în care structurile producției și schimburilor sunt ordonate, mai mult sau mai puțin spontan, urmată de o integrare de gradul II – în care instituțiile interguvernamentale și autoritățile supranaționale joacă un rol hotărâtor în dezvoltarea și orientarea schimburilor și de o integrare de gradul III, stadiul suprem considerat ca ideal al sferei valorii umane care reprezintă de fapt, spiritul integrării interstatale(J. Weiller ,1958).

În dicționarul de economie contemporană **integrarea economică** este definită ca reprezentând *„realizarea unei unificări complete între economii mai înainte distincte. Prin aceasta înțelegând nu numai o unificare vamală, dar, de asemenea, o liberalizare a tuturor operațiunilor comerciale sau financiare, astfel încât posibilitățile de inițiativă, în ansamblul teritoriului, să fie pentru fiecare de competența țărilor în cauză, identice cu cele care existau anterior în fiecare teritoriu”*(Fernand Baudhrein, 1968, p.140).

Această definiție are mai multe limite, deoarece:

- nu subliniază faptul că integrarea economică este un proces complex de dezvoltare a economiei mondiale;
- nu permite accesul la legăturile de dependența și interdependența interesate;
- nu evidențiază factorul care a avut un rol esențial în procesul integrării – revoluția tehnico-științifică contemporană.

În literatura economică din România se apreciază, că, **“integrarea economică internațională este un proces complex de dezvoltare a economiei mondiale, care se bazează pe o treaptă calitativ nouă, superioară a interdependențelor și specializărilor între economiile diferitelor state. Este determinată de un ansamblu de factori, între care un rol esențial îl are revoluția tehnico-științifică contemporană** (Niță Dobrotă, p. 249).

Schimbările profunde și complexe petrecute în economia mondială după cel de-al doilea război mondial și apariția altor state suverane a necesitat stabilirea unor noi tipuri de relații economice, a unor noi interdependențe economice și noi centre de putere economică. Un rol determinant în acest proces, l-a avut revoluția tehnico-științifică declanșată în anii 1950-1955, care a determinat schimbări profunde în repartitia pe ramuri, în diviziunea internațională a muncii și în comerțul exterior.

Cauzele integrării economice sunt multiple, determinate de:

1. *Apariția și manifestarea în forme tot mai acute a contradicției între posibilitățile de sporire a producției și capacitatea restrânsă de absorbție a piețelor naționale*, care nu a fost resimțită imediat după cel de-al doilea război mondial, deoarece refacerea economică nu era încheiată iar potențialul tehnico-economic abia făcea față cerințelor interne. Sub influența revoluției tehnico-științifice, acest potențial s-a refăcut pe baze moderne și a determinat nu numai depășirea relativ rapidă a nivelului anterior de dezvoltare economico-socială, dar și apariția unei contradicții specifice între posibilitățile de producție mari și foarte mari ale marilor firme și cadrul îngust sau foarte îngust al piețelor naționale;

2. *Gradul înalt de concentrare a producției și de centralizare a capitalurilor*, pe de o parte, *limitele și restricțiile mișcării libere a capitalurilor și forței de muncă*, pe de altă parte, deoarece, pe măsura refacerii potențialului tehnico-economic (sub influența revoluției tehnico-științifice), s-au produs mutații profunde în raportul de forțe economice din cadrul diferitelor țări ceea ce a determinat creșterea gradului de concentrare a producției și de centralizare a capitalului, element hotărâtor care asigură succesul pe orice piață.

3. *Necesitatea capitalurilor din țările situate într-o anumită zonă de a-și promova și apăra „în comun” interesele, amenințate de concurenți internaționali foarte puternici*. Exemplul cel mai evident îl constituie țările din Europa Occidentală deoarece fiecare țară în parte s-a simțit prea slabă în fața concurenței SUA și a Japoniei pe piețele mondiale și în fața penetrației extrem de puternice a marilor monopoluri.

4. *Constituirea unor mari firme* (de stat sau mixte), care prin activitatea lor depășesc granițele naționale și devin companii transnaționale și prin măsuri comune caută să-și asigure funcționarea optimă într-un spațiu largit. Obiectivul esențial al progresului

firmelor multinaționale integrate internațional a fost uniunea vamală. De aceea s-a pus problema unirii țărilor respective în cadrul Comunității Economice Europene, în acest fel putând să promoveze în comun cele mai noi cuceriri ale științei și tehnicii și să învingă în lupta de concurență.

5. *Interesele comune ale țărilor dezvoltate* de a menține și dezvolta relațiile cu fostele țări coloniale, devenite independente, furnizoare în cea mai mare parte de resursele naturale și materii prime.

1.2. Principalele etape și forme de integrare economică

Integrarea economică a avut și are forme specifice în diferite țări și regiuni ale lumii în funcție de nivelul lor de dezvoltare. În general se apreciază că procesul de integrare a parcurs următoarele etape:

Prima etapă a procesului de integrare a avut o evoluție triplă: în Europa Apuseană, în Europa Răsăriteană și pe continentul Americii de Nord.

În *Europa Occidentală*, prima organizație care a constituit o formă de integrare economică internațională a fost Comunitatea Europeană a cărbunelui și oțelului (CECO), care a luat ființă în aprilie 1951 pe baza planului Schuman (pe atunci ministru de externe al Franței), prin semnarea Tratatului de la Paris de către RFG, Franța, Italia, Belgia, Olanda și Luxemburg, tratat care a intrat în vigoare în august 1952. Țările semnatare ale acestui tratat își propuneau unirea eforturilor pentru scoaterea din criză a industriei carbonifere și a celei siderurgice și crearea unei „piețe comune” pentru ramurile respective.

În *Europa Răsăriteană*, în 1949, a luat ființă Consiliul de Ajutor Economic Reciproc (CAER), la care au participat: Albania, Bulgaria, Cehoslovacia, Polonia, România, Ungaria și Uniunea Sovietică¹.

Conform statutului, CAER-ul era o organizație economică internațională cu caracter guvernamental care avea ca scop unirea și coordonarea eforturilor membrilor săi în vederea accelerării progresului economic și tehnic, ridicării nivelului de industrializare

¹ Țărilor fondatoare, ulterior, li s-au alăturat R.D.Germană în 1950, Mongolia în 1962, Cuba în 1972 și R.S. Vietnam în 1978.

al țărilor cu o industrie mai puțin dezvoltată și creșterii neîntrerupte a productivității muncii.

Pe continentul Americii de Nord s-a realizat o integrare economică între SUA și Canada care, spre deosebire de cele din Europa, nu a avut la bază acorduri între state, ci prin întrepătrunderile unor mari întreprinderi din cele două țări și, în mod deosebit, prin extinderea sferei de acțiune a capitalurilor din SUA în Canada. Acest proces a fost facilitat de alianța celor două țări în timpul celui de-al doilea război mondial și întărit de legislațiile lor naționale.

A doua etapă a procesului de integrare a început prin semnarea la Roma, în anul 1957, a două tratate și formarea Comunității Europene a Energiei Atomice (EURATOM) și Comunității Economice Europene (Piața Comună), la ele participând aceleași șase țări ca și în cadrul CECO.

În timp ce CECO și EURATOM privesc sectoare extrem de importante dar limitate, Comunitatea Economică Europeană (CEE) viza ansamblul economiei și politicii statelor membre. Unul din fondatorii Pieței Comune, W. Hallenstein², o compara cu o rachetă în trei trepte: 1. Uniunea vamală, 2. Uniunea economică și, 3. Uniunea politică.

Ca o reacție față de constituirea CEE, la 4 ianuarie 1960 a fost semnată Convenția de la Stockholm, prin care a luat ființă Asociația europeană a Liberului Schimb (AELS), între Austria, Danemarca, Elveția, Marea Britanie, Norvegia, Portugalia, Suedia. La AELS au mai aderat ulterior: Finlanda (1961), Irlanda (1970), Liechtenstein (1973) ultimele două având statut de asociați.

Tot în anul 1960, prin tratatul încheiat la Montevideo, s-a constituit Asociația Latino-Americană a Comerțului Liber (ALALC) care a grupat inițial: Argentina, Brazilia, Chile, Mexic, Paraguay, Uruguay, Peru. La ALALC au aderat ulterior țările din Piața Comună din America Centrală, prin semnarea în decembrie 1960, la Managua, a Tratatului general de integrare economică de către Guatemala, Salvador, Honduras, Nicaragua, și în 1963 de către Costa Rica.

În Africa, în anul 1963 s-a creat organizația Unității Africane, care a impulsionat procesul de apropiere dintre țări, prin crearea Comunității Economice a Statelor din Africa de Vest (CEDEAO), iar în 1964 a Uniunii Vamale și Economice a Africii Centrale

² Walter Hallenstein – profesor german, primul președinte al Comisiei CEE.

(UDEAC), la care au luat parte inițial: Camerun, Republica Africa Centrală, R.P. Congo, Gabon și Ciad (aceasta din urmă părăsind-o în 1969).

În Asia, pe baza acordului de la Bangkok, din august 1967, a luat ființă Asociația Națiunilor din Asia de Sud-Est (ASEAN), la care au luat parte reprezentanți din Filipine, Indonezia, Malaezia, Singapore și Thailanda.

A treia etapă a început prin semnarea la Paris, în anul 1973, a unui tratat de fuziune a celor trei comunități (CECO, EURATOM, CEE), având aceleași organe de conducere și un buget comun. Noul ansamblu integraționist a luat denumirea oficială de Comunitate Europeană, cu un sistem instituțional specific. Caracteristic acestei etape a integrării economice vest-europene este creșterea considerabilă a numărului de țări „asociate” la CEE. Aceste țări, deși nu au drepturi depline, au în vedere cooperarea comercială, tehnică și financiară, și încheierea de acorduri comerciale cu fiecare țară membră AELS.

O caracteristică importantă a integrării economice, în cadrul celei de-a treia etape, a fost **trecerea la sistemul de securitate economică colectivă pe continentul sud-american**. În acest sens, în anul 1972 a fost creată Piața comună din Caraibe s-a înființat zona Caraibilor (CARICOM) prin care se urmărea reducerea și eliminarea treptată a decalajelor dintre țările membre.

A patra etapă a integrării economice interstatale este marcată de schimbările profunde ce au avut și au loc în patru regiuni importante ale lumii:

a) În Europa occidentală prin aderarea Greciei (1981), Spaniei și Portugaliei (1986), Piața Comună era formată acum din 12 membri. Ulterior la 1 noiembrie 1993 prin semnarea Tratatului de la Maastricht a luat ființă Uniunea Europeană care dispune de noi dimensiuni politice și economice, prin intenția de promovare a unei politici externe active, ca și introducerea din anul 2002 a unei monede unice, acordarea de cetățenie europeană, drept de vot rezidenților străini etc. Ca urmare a cererilor de aderare ale Austriei, Finlandei și Suediei numărul de membri a ajuns la 15, ulterior UE lărgindu-se continuu prin aderarea de noi membri. De altfel, începând cu 1 ianuarie 1993 UE și AELS³ formează una dintre marile piețe integrate ale lumii cunoscute sub denumirea de

³ La începutul mileniului al III-lea, AELS nu mai cuprindea decât Elveția, Norvegia, Islanda și Liechtenstein.

Spațiul Economic European (SEE) care se întinde de la Marea Mediterană până la Oceanul Înghețat de Nord.

b) În Europa Răsăriteană cea de-a patra etapă a integrării economice s-a caracterizat prin desființarea CAER. Analizând eșecul CAER, Lionel Stoleru – fost ministru al planului din Franța – arată că, de fapt, prin desființarea CAER a avut loc anihilarea unui dublu eșec și anume: *un eșec în ceea ce privește scopul urmărit*: coordonarea planurilor naționale ale țărilor participante nu s-a realizat niciodată și *un eșec în funcționare*, care s-a concentrat, în special, în domeniul prețurilor.

c) Ca reacție la tendința de extindere și consolidare a UE în America de Nord a intrat în vigoare începând cu 1 ianuarie 1994 – Acordul Liberului Schimb Nord-American (ALENA) format din SUA, Canada și Mexic, ce dispune de peste 400 milioane de consumatori.

d) În Asia din regiunea Pacific este în curs de definitivare cea mai mare organizație integraționistă mondială – Cooperarea Economică a Asiei Pacific (APEC), formată prin tratatul semnat la Jakarta în noiembrie 1994.

1.3. Piața unică, trăsătura esențială a integrării economice

„Piața unică” a constituit prevederea esențială înscrisă în toate înțelegerile, convențiile sau tratatele încheiate, care urma să fie realizată treptat și în forme extrem de diferite. Importanța și scopul creării pieței unice sunt relevate de multe organizații economice internaționale care folosesc în denumirea lor oficială noțiunea de „piața comună”.

Principalele avantaje și rațiuni economice care justifică existența unei piețe unice pentru mai multe țări sunt:

1. *Permite o productivitate suplimentară a muncii sociale* și, deci, creșterea nivelului general de viață deoarece, fiind suprimate obstacolele în calea schimbărilor, piața unică are o sferă mai largă de activitate, a interesului economic de a produce mai ieftin și mai bun;

2. *Concurența este mai intensă*, deoarece consumatorii beneficiază de prețuri mai scăzute și de o mare varietate de bunuri iar pe piața unică producătorii sunt constrânși să producă mai ieftin și de calitate;

3. *Permite o producție de serie mare*, ceea ce duce la scăderea costurilor de producție și la creșterea profiturilor;

4. *Contribuie la optimizarea investițiilor de capital în echipamente de producție moderne* care să determine optimizarea capacităților de producție;

5. *Permite folosirea mai rațională și eficientă a forței de muncă*, migrarea liberă de capital fiind însoțită de migrarea forței de muncă.

Avantajele pieței unice sunt evidente pentru toate țările integrate și sunt privite din diferite unghiuri de vedere. Totuși, piața unică are și anumite limite determinate de:

- posibilitatea ca piața națională a unor țări să asigure statului anumite privilegii pentru a se impune pe piața mondială;
- legislațiile socială și fiscală, precum și reglementările juridice nu suferă nici un fel de fracționări ca în cazul menținerii pieței naționale;
- frontierele economice naționale determină un control care poate să ducă, în final, la economii de energie și de bani;
- lipsa unor îngrădiri externe, astfel că normele naționale de comportament economic pot fi mai ușor multiplicare și impuse;
- evitarea unor divergențe în politică economică, deoarece măsurile nu depind deloc de alți parteneri statali (Economie politică, 1995, p.569).

Rațiunea economică a pieței unice este de fapt deschiderea mai largă a concurenței și liberalizarea pieței monetare care a dus la scăderea costurilor și, în final a prețurilor.

Realizarea pieței unice a avut în vedere două principii, și anume:

- a) integrarea nu trebuie să fie gândită în termenii abolirii frontierelor naționale, ci în cei ai lărgirii „comunității de interese”;
- b) integrarea nu poate fi gândită până la capăt în termenii regionalismului deoarece, pentru a ajunge la raționalizare economică, trebuie să se facă apel la puterea de organizare națională.

- interesul general primează în fața celui particular.

Aspectele legislative privind organizarea, gestionarea, reglementarea și monitorizarea serviciului de transport public local de persoane fac obiectul Legii nr. 284/2002 completată cu Ordonanța nr. 86/2002 și normele de aplicare aprobate prin HG nr. 828/ aug. 2003.

Pe termen lung (2010-2025) în serviciul de transport local de călători se va acționa în următoarele direcții:

- îndeplinirea exigențelor impuse prin directivele Uniunii Europene;
- asigurarea accesului populației la serviciul de transport local;
- deschiderea controlată a pieței serviciului de transport local;
- protecția mediului și dezvoltarea durabilă;
- menținerea unui echilibru între veniturile populației și tariful călătoriei cu mijloacele de transport local.

Armonizarea legislației în interiorul Uniunii Europene permite crearea unor relații de transport de călători transfrontaliere și prin aceasta valorificarea unor oportunități de către diferitele organizații de transport public. Armonizarea va contribui la optimizarea ofertei de transport atât prin diversificare cât și prin calificarea personalului. Condiția este ca prin introduce-rea cererilor de ofertă și licitarea liberă să nu se încurajeze dumpingul concurențial care poate conduce la scăderea calității prestațiilor și a motivării (salarizării) personalului de deser-vire. Pentru realizarea acestor deziderate, dreptul de concesiune (propus de UE pentru o perioadă de 5 ani) ar trebui să nu fie limitat prin lege ci să rezulte din negocierea directă dintre părți (cei care solicită și cei care concesionează). Transportul public transfrontalier va trebui să conducă la diminuarea traficului de automobile proprietate personală. Pentru atingerea acestui obiectiv există standarde comune europene care prevăd:

- practicarea unor tarife acceptabile în sensul serviciului de interes general;
- structuri uniforme în materie de tarife și orare de funcționare;
- definirea unui nivel calitativ obligatoriu al resurselor umane (formare inițială, cunoștințe fundamentale, for-mare continuă);
- vârsta și echiparea tehnică a vehiculelor în materie de poluare sonoră și cea produsă de cea de gazele de eșapament.

Sunt prevăzute sancțiuni pe baza unui sistem eșalonat recunoscut european.

12.1. Aspecte ale organizării transportului public local de călători

Transportul de persoane este destinat preluării fluxurilor de călători în ambele sensuri de circulație.

Organizarea transporturilor presupune:

- existența rețelilor (căilor) de comunicație stradale;
- asigurarea vehiculelor necesare;
- existența prestatorilor (regii de transport, societăți comerciale);
- organizarea procesului propriu-zis de transport.

Organizarea transportului public local de călători are trei obiective (Gheorghe I., 2004, p.174 – figura nr. 7):

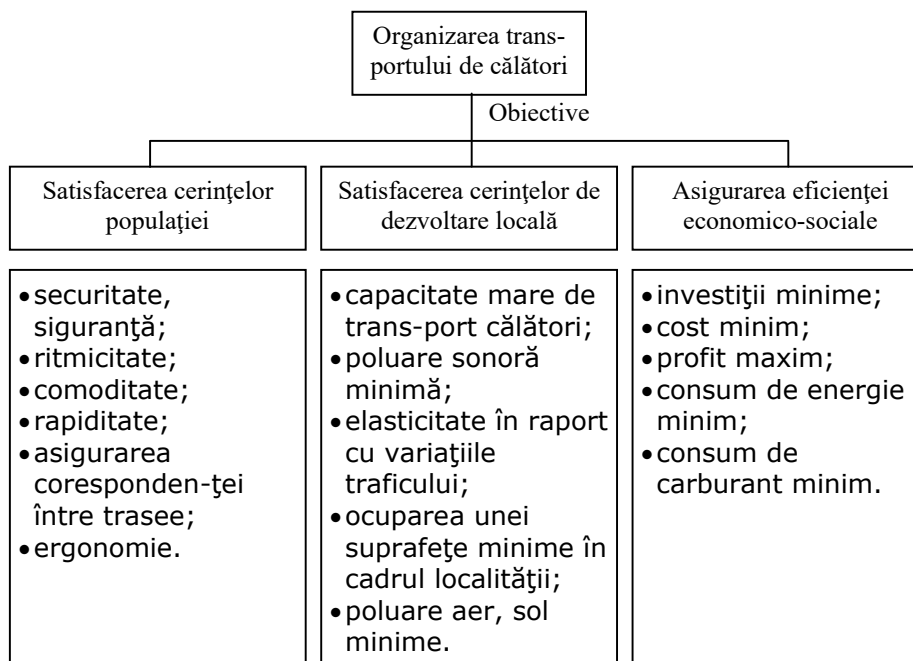


Figura nr. 7 Obiectivele organizării transportului de călători

Sursa: Adaptat după Gheorghe I. – „Transportul public local de călători”, Ed. BREN, București, 2004, p. 174

Traficul de călători într-o localitate este alcătuit din traficul populației permanente a acesteia și al populației aflate temporar (în tranzit). Călătoriile pot fi de serviciu sau pentru satisfacerea nevoilor socio-culturale. Traficul are fluctuații sezoniere,

săptămânale, zilnice și pe direcții de mers. Neregularitatea traficului de călători se determină cu ajutorul **coeficientului de neuniformitate**:

$$K_n = \frac{N_{\max}}{N_{\text{med}}} \quad \text{unde:}$$

N_{\max} – volumul maxim al traficului de călători;

N_{med} – volumul mediu al traficului de călători.

Fluxul de călători este numărul de călători care trec printr-un anumit punct al rețelei de transport într-o perioadă de timp determinată. Când se înființează o nouă linie (traseu) fluxul de călători poate fi estimat printr-un recensământ al pietonilor în zona respectivă într-un anumit interval de timp. Recensământul se coroborează cu datele demografice statistice (număr locuitori, mobilitatea populației, numărul de angajatori, numărul de salariați etc.). Se mai pot folosi metoda anchetei pe bază de chestionar, metoda observației etc.

Caracteristicile transportului local de călători sunt:

- se desfășoară în perimetrul unei localități;
- are în dotare vehicul publice și private;
- mijloacele de transport sunt de capacități și principii de funcționare diversificate: autobuze, microbuze, taximetre, troleibuze, tramvaie, metrou;
- densitatea rețelei stradale este mare,
- traseele au o lungime relativ mică;
- călătoriile au o frecvență relativ ridicată;
- opririle pentru îmbarcări-debarcări sunt frecvente;
- între stații distanțele sunt mici;
- traficul este neuniform în timp și spațiu.

Aceste caracteristici fac foarte dificilă optimizarea utilizării capacităților de transport și a resurselor umane și implică elaborarea ofertei la nivelul așteptărilor clienților.

12.2. Calitatea serviciilor de transport public local de călători

Marketingul definește calitatea ca fiind măsura în care clientul este satisfăcut de prestație.

În domeniul transportului public calitatea are un conținut complex pentru că de ea depinde nu numai capacitatea tehnică și organizatorică a prestatorului ci și de o multitudine de factori exogeni. Acest lucru este evident dacă reflectăm la faptul că satisfacerea nevoii de transport începe cu procurarea tichetului de călătorie, continuă cu așteptarea într-o stație, efectuarea călătoriei și se termină cu sosirea într-o altă stație.

Toate condițiile și evenimentele care au loc în amonte și în aval de călătoria propriu-zisă contribuie la formarea imaginii asupra serviciului de transport.

12.3. Tipologia serviciilor publice de transport de călători

Din punct de vedere al tipului de proprietate există servicii de transport public local de călători **prestate în regim public** și servicii similare **prestate în regim privat**.

Privatizarea se face numai în cadrul procedurii de concesiune a transportului public local de călători prin licitație publică.

Indiferent de natura proprietății, operatorii se află sub autoritatea consiliului local sau județean în ceea ce privește:

- licența de transport;
- licența de execuție pentru vehicule și regimul de utilizare al acestora;
- licența de execuție pentru activități conexe transportului;
- controlul execuției transportului.

Operatorii de transport public local respectă pe lângă reglementările specifice aprobate de consiliul local și reglementările privind executarea transportului public de călători elaborate de Ministerul Administrației și Internelor, respectiv de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului. Operatorii sau asociațiile de operatori privați lucrează în baza unui contract de concesiune încheiat între primarul localității și conducătorul operatorului autorizat sau al asociației de operatori autorizați, câștigător / câștigătoare al / a licitației privind concesiunea serviciului (Legea nr. 219/1998 și Anexa nr. 1 la Hotărârea 828/10 iul. 2003).

Între primarul localității și operator de transport public local se încheie un contract de distribuție a încasărilor provenite din vânzarea legitimațiilor de călătorie, în care se stabilește modul concret de calculare a veniturilor cuvenite fiecărui operator de transport.

În contractul de concesiune se menționează și contravențiile la normele de transport public local:

- nerespectarea traseelor și programelor de circulație;
- utilizarea altor mijloace de transport decât cele stabilite prin contractul de concesiune și caietul de sarcini;
- utilizarea altor tipuri de legitimații de călătorie decât a celor stabilite prin contractul de concesiune;
- nerespectarea condițiilor tarifare stabilite;
- neoprirea în stațiile prevăzute;
- nerespectarea prevederilor privind desfășurarea transportului în condiții de siguranță, confort și regularitate;
- nerespectarea condițiilor de salubritate a mijloacelor de transport și a protejării mediului etc.

În funcție de sursa motrică a vehiculului de transport există:

- servicii de transport public local cu vehicule sau ansambluri de vehicule care folosesc energia electrică – tramvai, troleibuz, metrou;
- servicii de transport public local cu vehicule care folosesc benzina sau motorina – autoturism, microbuz, autobuz simplu și articulat, autocamion special amenajat pentru transportul de călători etc.

Cele mai multe avantaje legate de rentabilitate, rapiditate, ritmicitate, mentenabilitate sunt considerate a fi de partea microbuzelor însă inconvenientul major este capacitatea redusă de transport.

O altă clasificare este determinată de **infrastructura de transport:**

- servicii prestate la sol (suprafață) respectiv pe căi rutiere sau pe cale ferată;
- servicii prestate elevat – monoraiul, căile rulante;
- servicii prestate în subteran – metroul;
- servicii combinate, multimodale.

Combi-națiile multimodale po-tenț-ează avanta-jele și di-mi-nuează dezavan-ta-jele, dar sunt po-si-bile nu-mai în anu-mite cir-cumstan-țe date de aria teri-to-ri-ală, de-mo-gra-fia, ac-cep-ta-bi-li-ta-tea pu-blică și al-te exi-ge-nțe si-mi-lare.

12.4. Tendințe pe plan mondial în transportul public de călători

Uti-li-za-rea in-ten-sivă a au-to-mo-bi-lelor per-sona-le a con-dus la un tra-fic di-fi-cil, creș-te-rea stresu-lui că-lă-to-ri-lor, creș-te-rea po-lu-ării. Tra-nspor-tul pu-blic lo-cal este pu-țin fo-losit atât da-to-ri-tă re-țe-le-lor stra-dale de-venite de-fi-ci-tare cât și fa-ptu-lui că fi-nan-ța-rea tre-buie com-ple-tată prin sub-ven-țio-nare având în ve-dere ro-lul so-cial și efec-tele u-ti-le pe ter-men lung asu-p-ra vie-ții ora-șu-lui. Din to-talul che-ltui-e-lor de tra-nspor-t pu-blic lo-cal în Bu-cu-re-ști, sub-ven-ți-ile ac-o-peră 72,2% în timp ce la Ro-ma ni-velul sub-ven-ției este de 84,2%, iar la Bu-da-pe-sta 75,3%.

Ce-ri-n-țe-le ac-tu-ale sunt ma-ri și con-ști-tuie o pri-or-i-tate pen-tru au-to-ri-tă-țile pu-blice: di-mi-nu-are-a no-xe-lor, creș-te-rea con-for-tu-lui, creș-te-rea vi-te-zei me-dii de de-pla-sare, cre-are-a de noi te-hno-lo-gii de tra-nspor-t ef-i-ci-ente etc.

Pe plan mondial studiile de specialitate efectuate relevă următoarele tendințe:

- pro-i-ec-ta-rea și con-ș-truc-ția de me-tro-ur-i;
- con-ș-truc-ția de si-ste-me ex-tra-stra-dale (pre-on-derent sub-ter-a-ne) pen-tru ora-șe cu o po-pu-la-ție pe-ste 1 mi-lion de lo-cu-i-to-ri;
- uti-li-za-rea tot mai lar-gă a au-to-bu-ze-lor;
- uti-li-za-rea tra-mvai-e-lor pe ca-le pro-p-rie, se-pa-rată de res-tul tra-fi-cu-lui în zo-nele pe-ri-fe-ri-ce și se-mi-centra-le ale ora-șe-lor, cu tre-cere-a în sub-ter-a-n în zo-nele cen-tra-le.

BIBLIOGRAFIE

1. **I. Avram** – „*Uniunea Europeană și Aderarea României*”, Editura Sylvi, București, 2001.
2. **F. Baudhrein** – „*Dictionnaire de l'économie contemporaine*”, Editon Gerard & Co, Verviers, 1968.
3. **I. Bari** – „*Economie Mondială*”, Editura Didactică și Pedagogică R.A., București, 1997.
4. **F. Baudhrein** – „*Dictionnaire de l'économie contemporaine*”, Editon Gerard & Co, Verviers, 1968.
5. **Cătuneanu V., Drăgulănescu N., Drăgulănescu M.** – „*Calitatea serviciilor*”, Ed. Fundația română pentru promovarea calității, București, 2002.
6. **E. Dobrescu** – „*Integrarea Economică Europeană*”, Editura All Beck, 2001.
7. **Niță Dobrotă**, „*Dicționar de economie*”. Editura Economică, 1999.
8. **I. Popescu, A. Bondrea, M. Constantinescu** – „*Uniunea statelor europene*” – Editura Economică, București, 2005.
9. **Robert Erbes** – „*L'Intégration économique internationale*”, Presse Universitaires de France, Paris, 1966.
10. **G. Ferréol** (coord.) – „*Dicționarul Uniunii Europene*”, Iași, Editura Polirom, 2001.
11. **Gheorghe I.** – „*Transportul public local de călători*”, Ed. BREN, București, 2004.
12. **Grigorescu C., Mihai Șt.** – „*Dezvoltarea și specializarea serviciilor*”, Ed. Academiei Române, București, 1992
13. **J. Jinga, A. Popescu** – „*Integrare Europeană. Dicționar de termeni comunitari*”, București, Editura Lumina Lex, 2000.
14. **J. Monnet** – „*Mémoires*”, Ediciones Fayard, Paris, 1976.
15. **Nichita, Ghe.** – „*Experiențe europene în serviciile publice*”, Revista Națională de Administrație Publică, nr. 8, iun-iul. 2002.
16. **Olteanu, V.** – „*Marketingul serviciilor*”, Ed. Expert, București, 2000.

17. **Oprean, C., Baltadar M., Riztar Cl.** – „*Managementul calității în administrația publică*”, Ed. Centrului Teritorial de Formare Continuă pentru Administrația Publică Locală, Sibiu, 2000.
18. **I. Popescu, A. Bondrea, M. Constantinescu** – *Uniunea statelor europene* – Editura Economică, București, 2005.
19. **Popescu-Bogdănești, C.** – „*Halatele albe*”, în *Tribuna Economică*, nr. 45/2003, pag. 64.
20. **Plumb, I., Suciu Rațiu, I., Androniceanu, A., Popa, I.** – „*Managementul serviciilor publice*”, Ed. ASE, București, 2001.
21. **Plumb I., Zamfir A., Ionescu M., Ionescu S.** – „*Reingineria serviciilor*”, Ed. ASE, București, 2004.
22. **Bréchnignac-Roubaud, B.** – „*Le marketing des services. Du projet au plan marketing*”, Editions d’Organisation, Paris, 1998
23. **J. Timbergen** – „*Restructurarea ordinii internaționale. Raport către Clubul De la Roma*”, București, Editura politică, 1978.
24. **Vlădescu, C.** – „*Managementul serviciilor de sănătate*”, Editura EXPERT, București, 2000.
25. **Volant, C.** – „*Evolution des fonctions d’information-documentation*”, în „*Documentaliste, Science de l’information*”, nr. 6, 1997.
26. **Zlate M., Golu P., Verzea E.** – „*Psihologia copilului*”, Ed. All, București, 2006.
27. **Yvan, A., Fîrșirotu, M.** – „*Management strategic. Strategiile succesului în afaceri*”, Ed. Economică, București, 1998.
28. **Westwood, J.** – „*Planul de marketing pas cu pas*”, Ed. Rentrop & Straton, București, 1999.
29. **J. Weiller** – „*Les degrés de l’intégration et les chances d’une zone coopération internationale*”, *Revue Economique*, 1958.
30. *** - *Enciclopedia Francaise*, Tome IX, Paris, 1964, p. 33.
31. **Colectiv** – „*Economie politică*”, ASE, București, 1995.
32. „*Dictionnaire commercial de l’Academie des sciences commerciales*”. Ed. Hachette, Paris, 1979.

33. *** – „*Economistul*”, nr. 1546/2576 – 4 febr. 2004.
34. MECT, Direcția Generală Managementul Învățământului Preuniversitar – „*Legea învățământului preuniversitar*”, Proiect, 2007.
35. *** – Uniune Română de Transport Public – „*Strategia de dezvoltare durabilă a serviciilor de transport local de călători, România 2025*”, 31 oct. 2003.
36. *** – Legea nr. 326/2001 – Cap. I, art. 5, pag. 2 Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 359/4.07.2001.
37. www.vdoc-quality.com
38. www.europa.eu.int
39. <http://pharmacos.endua.org>
40. <http://www.ipp.ro>
41. http://www.teleactivities.org/societatea_informatiionala