

Activitatea de transporturi în anul 2008

Transportul reprezintă un sector important al economiei atât din punct de vedere al contribuției sale directe la crearea produsului intern brut cât și prin prisma rolului său în circulația bunurilor și implicit în realizarea valorii adăugate brute a celorlalte ramuri.

Progresul unor activități sau o serie de echilibre interne sunt direct condiționate de starea infrastructurii și a mijloacelor de transport. Este cunoscut că turismul reprezintă o astfel de activitate, existând chiar preocupări ca în statistica turismului, (în conturile satelit) să fie incluse și activitățile conexe de transport a turiștilor. De asemenea, este acceptat că reducerea dezechilibrelor de pe piața muncii ar presupune o mobilitate sporită a forței de muncă, trăsătură condiționată însă și de facilitatea de deplasare a forței de muncă (alături de facilitățile pentru instalarea în altă localitate, calitatea ofertei de muncă, etc.).

Transportul, cu o pondere de circa 7% în produsul intern brut, reprezintă a doua categorie de servicii, după comerț, ca importanță în sectorul terțiar și în același timp o activitate cu o contribuție la creșterea economică echivalentă cu a agriculturii. Spre deosebire de aceasta, transporturile au o evoluție constantă, în ritmuri anuale de creștere ridicate.

Cel puțin din aceste considerente, Comisia Națională de Prognoză realizează în mod curent prognoze cu privire la evoluția acestui sector, dar în principal cu scopul de a fundamenta prin metoda de producție prognoza produsului intern brut. Există unele rezerve cu privire la includerea acestei prognoze sectoriale în prognoza macroeconomică care provin nu atât din dificultățile metodologice ale transpunerii indicatorilor cantitativi în indicatori valorici, ci mai ales din faptul că datele publicate de INS cu privire la structura produsului intern brut includ transporturile în ramura “transport, depozitare și comunicații”.

Individualizarea se poate face pe baza conturilor naționale și a tabloului intrări-ieșiri dar acestea sunt disponibile conform sistemului european de conturi cu o întârziere de doi ani față de momentul prognozei. În acest moment seria de date se oprește la anul 2005.

De aceea, în concordanță cu structura indicatorilor statistici care caracterizează activitatea de transport, **prognoza sectorială pune accent pe indicatorii cantitativi**, respectiv: numărul pasagerilor transportați, cantitatea mărfurilor transportate și parcursul pasagerilor sau al mărfurilor.

Caracteristici și tendințe în evoluția transporturilor

Definitorii pentru activitatea de transport, atât ca volum de transport cât și ca participare la crearea valorii adăugate din acest sector sunt **transporturile rutiere de pasageri și mărfuri**. Acestea asigură transportul a 70% din pasageri și 78,5% din transportul de mărfuri, contribuind cu circa 65% la valoarea adăugată brută obținută în transporturi. În consecință, evoluția din acest subsector definește evoluția de ansamblu a ramurii, cu atât mai mult cu cât a doua activitate, după ponderea în valoarea adăugată brută, este cea a activităților conexe activității de transport, în principal de manipulare și depozitare, care se corelează într-o proporție ridicată cu activitatea de transport rutier. Aportul transporturilor pe calea ferată este doar de 10% din valoarea adăugată brută, deși asigură 29% din transportul de pasageri și 16% din transportul de mărfuri.

Pentru celelalte tipuri de activități, ponderea în valoarea adăugată brută a sectorului este mult mai redusă: circa 4,5% pentru transportul prin conducte, 2% pentru transporturile aeriene și mai puțin de 1% pentru transporturile pe apă.

O a doua caracteristică pentru activitatea de transport în ansamblu său o reprezintă **creșterea an de an a valorii adăugate brute, chiar cu ritmuri peste creșterea produsului intern brut**, cu toate că în anumiți ani s-au înregistrat diminuări ale volumului de activitate. Rezultă că și în perioadele cu dificultăți, operatorii economici s-au preocupat de îmbunătățirea eficienței și a structurii prestațiilor, reușind să înregistreze sporuri de valoare adăugată.

Spre exemplu, în anul 2002 numărul de pasageri transportați s-a redus cu 4,2% iar cantitatea mărfurilor cu 0,5%, în timp ce valoarea adăugată brută s-a majorat cu 5,1%.

Evoluția principalilor indicatori ce caracterizează activitatea de transport

- ritm mediu anual de creștere (%) -

	2001-2007	2001-2004	2005-2007
Pasageri transportați	0,7	0,5	1,1
Parcursul pasagerilor	-0,8	-4,5	4,5
Mărfuri transportate	3,5	2,5	4,8
Parcursul mărfurilor	10,9	10,7	11,2
Valoarea adăugată brută din transporturi	7,4	7,1	7,9
Produsul intern brut	6,1	6,1	6,0

Sursa: Calculele CNP pe baza datelor INS; pentru 2007 s-au făcut estimări pe baza realizărilor de pe primele 9 luni

Din datele prezentate rezultă că perioada 2005-2007 a reprezentat intervalul cu cele mai semnificative realizări. Argumentul este dat nu numai de ritmul superior de creștere a valorii adăugate brute și a indicatorilor de volum, ci mai ales de faptul că pentru prima dată se înregistrează o revigorare a parcursului

pasagerilor, respectiv creșterea concomitentă a numărului de beneficiari și a distanțelor parcurse.

Din compararea indicatorilor fizici pe tipuri de transport rezultă de asemenea câteva tendințe ce caracterizează evoluția activității de transport, care în principiu vor continua să se manifeste și în anii următori, chiar dacă amplitudinea va fi diferită.

Transportul de pasageri

În ce privește **transportul de pasageri**, chiar dacă transportul urban cu un parcurs pe distanțe mici și relative constant, deține o pondere de 80%, totuși, în ultimii 3 ani, se remarcă o îmbunătățire a distanței medii parcurse, atât datorită transportului rutier interurban și internațional, cât mai ales expansiunii **transportului aerian**. Este vorba de o reflectare a creșterii circulației internaționale pentru afaceri sau turism (inclusiv a celor plecați la lucru în străinătate) înainte și mai ales după aderare la U.E., dar și intensificării deplasărilor interne, stimulată de creșterea nivelului de trai. În acest sens sunt de remarcat: creșterea în primele 9 luni din 2007 a numărului de pasageri ce utilizează transportul aerian cu 43,8% și a parcursului acestora cu 53,7%.

În contrast, deși se manifestă o anumită revigorare, **transportul feroviar de pasageri continuă să fie în dezavantaj și cu performanțe mai reduse în comparație cu celelalte moduri de transport**; ca urmare, ponderea pasagerilor care apelează la acest mod de transport în totalul pasagerilor din transportul interurban și internațional, s-a redus constant, de la 36,1% în 2000 la 27,9% în prezent; totuși, sunt de remarcat două schimbări de trend pozitiv petrecute după 2005, respectiv stabilizarea acestei ponderi (27,8% în 2005, 29% în 2006 și 27,9% în 2007) precum și a parcursului pasagerilor, în jurul distanței medii de 86 km (86,9 km în 2004, 86 km în 2007).

O apreciere aparte, deși ponderea în totalul transportului de pasageri este de sub 1%, îi revine **transportului pe căi navigabile interioare**, care s-a dezvoltat în ultimii ani, reflectând îmbunătățirea condițiilor de trai a populației din zona adiacentă Dunării și din Deltă. Deși inundațiile din 2006 au afectat acest tip de transport, în 2007 numărul pasagerilor dar mai ales parcursul acestora a crescut foarte mult, existând perspective ca transportul de pasageri pe căi navigabile să depășească ponderea de 1% din totalul transportului interurban și internațional încă din 2008.

În concluzie, transportul de pasageri se afla pe un trend ascendent pe baza contribuției sporite a transportului rutier interurban și internațional și a transportului aerian.

O a doua caracteristică este dată de echilibrarea raportului dintre transportul feroviar și cel rutier interurban și internațional, premisă importantă pentru creșterea volumului de activitate a ambelor moduri de transport. Este cunoscut că în perioada de tranziție transportul rutier s-a dezvoltat în detrimentul transportului feroviar de pasageri. Acest proces a continuat și după

2000. Astfel, în 2005 parcursul pasagerilor din transportul feroviar ajunsese la 68,6% din nivelul anului 2000 iar parcursul transportului rutier interurban și internațional de pasageri a crescut cu 53,4% peste nivelul din 2000. În 2006 raportul s-a îmbunătățit, parcursul pasagerilor din transportul feroviar ajungând la 69,6% față de 2000 iar cel din transportul rutier la un spor cu 52,4% peste cel din 2000. În primele 9 luni din 2007 s-a înregistrat o ușoară reducere a volumului de activitate din transportul feroviar de pasageri, dar evoluția oscilantă (proprie acestui tip de transport după 2003) reprezintă în general faza premergătoare a schimbării unei tendințe în dinamica unui fenomen economic.

Transportul de mărfuri

Transportul de mărfuri prezintă în esență aceleași caracteristici generale, respectiv o dezvoltare mai accentuată în ultimii 3 ani bazată pe valorificarea avantajelor transportului rutier în detrimentul transportului feroviar de marfă.

În antiteză, dat fiind interdependența mult mai ridicată dintre transportul de mărfuri și creșterea economică, transportul de mărfuri prezintă următoarele particularități:

- atât volumul mărfurilor transportate cât și parcursul acestora au înregistrat, în perioada 2001-2007, creșteri anuale permanente, oscilațiile de amplitudine provenind în principal din reducerile de activitate din transportul feroviar;
- evoluțiile anuale sunt generate aproape în exclusivitate de activitatea internă (producție agricolă și industrială precum și importul de bunuri); astfel, cantitatea de mărfuri transportate s-a majorat cu 6,5% în 2004 (la un produs intern brut de 8,5%) și cu 6,2% în 2006 (creșterea produsului intern brut fiind de 7,9%).
- contribuția preponderentă a transportului de mărfuri la rezultatele de ansamblu ale ramurii decurge și din faptul că distanțele medii de transport a mărfurilor sunt mult mai mari; deși diferența de parcurs ține în primul rând de specificul transportului de mărfuri (transport pe calea ferată pe distanțe lungi, transport prin conducte, etc.) totuși este de amintit că, dat fiind nivelul veniturilor, populația apelează cu precădere la transportul pe distanțe mici, chiar și în cazul turismului. Aceasta explică de ce în cazul unor moduri de transport precum cel rutier distanța medie pentru mărfurile transportate este de peste 3 ori mai mare decât în cazul transportului de pasageri.
- competiția dintre transportul feroviar și cel rutier este mai laxă, dat fiind o anumită specializare a acestora pe categorii de mărfuri transportate; ca urmare, evoluția transportului feroviar de mărfuri prezintă o mai mare constanță, acesta situându-se în 2007 aproximativ la același nivel ca în 2000 (circa 99% în cazul mărfurilor transportate și 98% în cazul parcursului mărfurilor); relativa specializare este ilustrată de structura diferită a mărfurilor transportate: transportul de mărfuri pe calea ferată

este axat pe transportul de cărbuni (circa 37% din cantitatea totală), petrol și produse petroliere (17%), minereuri (13%), produse și articole fabricate din metal (10%) iar transportul rutier în principal pe minerale nemetalifere (produse de carieră și balastieră, zgură, sare, etc.) cu o pondere de circa 43%, ciment și materiale prefabricate pentru construcții (13%), produse alimentare și nutrețuri (12%).

Transporturile în 2008

Anul 2008 va reprezenta un an cu evoluții pozitive pentru activitatea de transport, ceea ce va face ca pe ansamblul ramurii **valoarea adăugată brută să se majoreze cu peste 7%**. Contribuția majoritară rămâne cea a transportului de mărfuri, dar, în condițiile în care ritmul investițiilor și a marilor lucrări de infrastructură se va intensifica, va crește și contribuția activităților anexe de manipulare și depozitare, care va compensa ușoara reducere de dinamică a transportului de pasageri.

Dintre factorii economici favorizanți ai amplificării activității de transport în anul 2008 sunt de evidențiat: o producție agricolă mult peste cea din 2007, intensificarea lucrărilor la construcția de autostrăzi, creșterea activității în petrochimie și metalurgie, extinderea rețelei marilor lanțuri comerciale, intensificarea circulației forței de muncă, decurgând din dezechilibrele de pe piața muncii. În aceste condiții prognoza pentru creșterea valorii adăugate brute din transporturi este de 7,5%.

În ceea ce privește evoluția principalilor indicatori cantitativi ce caracterizează activitatea de transport în 2008, estimările converg către o dinamică pozitivă, inferioară celei din 2007, ca urmare a efectului de bază (spre exemplu transportul aerian de pasageri a crescut în 2007 cu aproape 50%), dar mult mai echilibrată între diversele moduri de transport.

Față de 2007 nu se mai estimează reduceri la nici o categorie de transport (în 2007 s-au înregistrat reduceri la transportul feroviar de pasageri, transportul pe căi navigabile interioare și maritim de mărfuri, transportul prin conducte).

În ceea ce privește **transportul de pasageri**, creșterea cea mai mare din cadrul transportului de pasageri se estimează a se înregistra în traficul urban (cca. 4,6%), ponderea acestuia în total fiind în ușoară creștere față de anul 2006 (de la 86,7% la peste 87%).

Pe moduri de transport, cele mai mari creșteri urmează a se înregistra în transportul pe căi navigabile interioare (peste 16%) și în cel aerian (cca. 10%) atât datorită mobilității forței de muncă din zona Deltei Dunării cât și a creșterii numărului de companii aeriene ce operează în România (în anul 2007 au început operarea Delta, Wizzair, etc.), a dezvoltării turismului de afaceri, a tendinței românilor de a-și petrece vacanțele în străinătate, etc.

În urma investițiilor de peste 500 mil. euro realizate în perioada 2006-2007 în infrastructura feroviară (reabilitarea stațiilor CF, reabilitarea liniilor CF în scopul creșterii vitezei de circulație, achiziționarea/modernizarea

de vagoane și locomotive), estimăm de asemenea o relansare a transportului feroviar de pasageri (cca. 3,3%).

Investițiile realizate în modernizarea infrastructurii rutiere, creșterea numărului de mijloace de transport pasageri – în primele 9 luni ale anului 2007 numărul autovehiculelor de transport pasageri nou înmatriculate a fost cu 46,7% mai mare decât cel din perioada corespunzătoare a anului anterior, dezvoltarea turismului de weekend va conduce de asemenea la creșterea transportului rutier de pasageri cu 3,4%.

Având în vedere menținerea ritmului de creștere a economiei naționale la un nivel ridicat (+6,5%), estimăm că și **transportul de mărfuri** își va continua tendința de creștere. Se estimează o creștere a volumului de mărfuri pentru toate modurile de transport, cea mai spectaculoasă fiind cea din domeniul maritim (peste 14%) datorată în special modernizării continue a portului Constanța.

Investițiile în sectorul construcțiilor, creșterea estimată a comerțului exterior cu peste 35%, alături de desființarea carnetului TIR (documentele de transport marfa în Uniunea Europeană), neobligativitatea pentru transportatori de a deține cartea verde ca asigurare de răspundere civilă pe teritoriul altor țări odată cu aderarea României la UE (implicit ieftinirea transportului – mare parte din autorizații erau contra cost), creșterea cu peste 47% a vehiculelor rutiere pentru transport mărfuri nou înregistrate în primele 9 luni ale anului 2007, comparativ cu aceeași perioadă din 2006, va conduce la creșterea volumului mărfurilor transportate în sistem rutier cu peste 5%, crescând în același timp și ponderea acestui mod de transport în total transport de mărfuri de la 77,8% în anul 2006, la 78,9% în anul 2008.

În ceea ce privește transportul feroviar de mărfuri, influențat și el de o parte din factorii menționați anterior, se estimează o creștere de peste 3%.

Anexa 1

NUMĂRUL ȘI PARCURSUL PASAGERILOR TRANSPORTAȚI

-milioane pasageri-

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pasageri transportați - Total	2345,3	2448,9	2505,3	2435,3	2530,4	2641,8
a.Transport interurban și internațional de pasageri - total	312,0	317,0	332,0	325,0	330,0	342,0
din care:						
transport feroviar	94,8	99,4	92,4	94,4	92,0	95,0
transport rutier	216,3	216,5	238,0	228,0	235,0	243,0
transport pe căi navigabile interioare	0,174	0,214	0,218	0,189	0,3	0,35
transport aerian	1,17	1,33	1,75	2,1	3,1	3,4
b.Transport urban de pasageri	2032,9	2131,9	2172,9	2110,6	2200,0	2300,0

- milioane pasageri km -

Parcursul pasagerilor - Total	33283	34095	36803	36877	38920	40169
a.Transport interurban și internațional de pasageri - total	19760	19709	21913	22458	24075	25449
din care:						
transport feroviar	8529	8639	7985	8092	7900	8200
transport rutier	9455	9438	11811	11735	12150	12630
transport pe căi navigabile interioare	16	19	24	13	25	29
transport aerian	1760	1613	2093	2618	4000	4590
b.Transport urban de pasageri	13523	14386	14890	14419	14040	14720

Sursa: 2003 – 2006 – INS
2007 – 2008 estimări și prognoză CNP

EVOLUȚIA TRANSPORTULUI DE PASAGERI

- modificare procentuală față de anul anterior -

	2004	2005	2006	2007	2008
Pasageri transportați - Total	4,4	2,3	-2,8	3,9	4,4
a. Transport interurban și internațional de pasageri - total	1,6	4,7	-2,1	1,5	3,6
din care:					
transport feroviar	4,8	-7,0	2,2	-2,5	3,3
transport rutier	0,1	9,9	-4,2	3,1	3,4
transport pe căi navigabile interioare	23,0	1,9	-13,3	58,7	16,7
transport aerian	13,7	31,6	20,0	47,6	9,7
b. Transport urban de pasageri	4,9	1,9	-2,9	4,2	4,6

- modificare procentuală față de anul anterior -

	2004	2005	2006	2007	2008
Parcursul pasagerilor - Total	2,4	7,9	0,2	5,5	3,2
a. Transport interurban și internațional de pasageri - total	-0,3	11,2	2,5	7,2	5,7
din care:					
transport feroviar	1,3	-7,6	1,3	-2,4	3,8
transport rutier	-0,2	25,1	-0,6	3,5	3,9
transport pe căi navigabile interioare	18,7	26,3	-45,8	92,3	16,0
transport aerian	-8,4	29,8	25,1	52,8	14,8
b. Transport urban de pasageri	6,4	3,5	-3,2	-2,6	4,8

Sursa: 2004 – 2006 – INS

2007 – 2008 estimări și prognoză CNP

CANTITATEA ȘI PARCURSUL MĂRFURILOR TRANSPORTATE

- milioane tone -

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Mărfuri transportate - Total	370,7	394,5	406,2	431,3	454,1	475,5
din care:						
transport feroviar	71,4	72,7	69,2	68,3	70,6	72,9
transport rutier	275,6	294,2	307	335,3	356,5	375
transport pe căi navigabile interioare	12,8	14,6	16,5	14,9	14,8	15,5
transport maritim	0,23	0,16	0,06	0,08	0,07	0,08
transport prin conducte petroliere magistrale	10,7	12,8	13,4	12,7	12,1	12,0

- milioane tone km -

Parcursul mărfurilor -Total	51615	60842	75611	80274	83723	88328
din care:						
transport feroviar	15039	17022	16582	15791	16000	16600
transport rutier	30854	37220	51531	57278	60502	64125
transport pe căi navigabile interioare	3521	4290	5147	4957	5391	5735
transport maritim	611	412	140	221	163	188
transport prin conducte petroliere magistrale	1590	1898	2211	2027	1667	1680

Sursa: 2003 – 2006 – INS

2007 – 2008 estimări și prognoză CNP

EVOLUȚIA TRANSPORTULUI DE MĂRFURI

- modificare procentuală față de anul anterior -

	2004	2005	2006	2007	2008
Mărfuri transportate - Total	6,5	3,0	6,2	5,3	4,7
din care:					
transport feroviar	1,8	-4,8	-1,3	3,4	3,3
transport rutier	6,8	4,4	9,2	6,3	5,2
transport pe cai navigabile interioare	14,1	13,0	-9,7	-0,7	4,7
transport maritim	-30,4	-62,5	33,3	-12,5	14,3
transport prin conducte petroliere magistrale	19,6	4,7	-5,2	-4,7	-0,8

- modificare procentuală față de anul anterior -

	2004	2005	2006	2007	2008
Parcursul mărfurilor -Total	17,9	24,3	6,2	4,3	5,5
din care:					
transport feroviar	13,2	-2,6	-4,8	1,3	3,8
transport rutier	20,6	38,5	11,2	5,6	6,0
transport pe cai navigabile interioare	21,8	20,0	-3,7	8,8	6,4
transport maritim	-32,6	-66,0	57,9	-26,2	15,3
transport prin conducte petroliere magistrale	19,4	16,5	-8,3	-17,8	0,8

Sursa: 2004 – 2006 – INS

2007 – 2008 estimări și prognoză CNP