

UNIVERSITATEA BABEȘ-BOLYAI CLUJ-NAPOCA
FACULTATEA DE ȘTIINȚE ECONOMICE ȘI GESTIUNEA AFACERILOR
DEPARTAMENTUL DE MANAGEMENT

TEZA DE DOCTORAT

~ Rezumat ~

DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DE INTERES REGIONAL
ÎN JUDEȚUL COVASNA

Conducător științific,

Prof. univ. dr. NISTOR Răzvan Liviu

Doctorand,

BOGDÁN Laura

Cluj- Napoca

2013

CUPRINS REZUMAT

1. STRUCTURA TEZEI DE DOCTORAT	2
2. CUVINTE CHEIE	4
3. INTRODUCERE	5
4. OBIECTIVELE ȘI METODOLOGIA CERCETĂRII	5
5. SINTEZA CAPITOLELOR TEZEI DE DOCTORAT	7
6. CONCLUZII ȘI PROPUNERI	30
7. LIMITELE ȘI PERSPECTIVELE CERCETĂRII	32
8. REFERINȚE BIBLIOGRAFICE	34

1. STRUCTURA TEZEI DE DOCTORAT

LISTA TABELELOR

LISTA FIGURILOR

LISTĂ DE ABREVIERI

INTRODUCERE ȘI METODOLOGIA CERCETĂRII

Capitolul I. INFRASTRUCTURA – ELEMENT DE BAZĂ AL DEZVOLTĂRII ECONOMICE ȘI SOCIALE

- 1.1. Stadiul cercetărilor științifice în domeniul infrastructurii - delimitări conceptuale
- 1.2. Tipuri de infrastructuri în literatura de specialitate
- 1.3. Concluzii preliminare

Capitolul II. STRATEGII ȘI INSTRUMENTE FINANCIARE FOLOSITE PENTRU DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII REGIONALE

- 2.1. Definirea și importanța strategiilor de dezvoltare
- 2.2. Componentele demersului strategic și etape în elaborarea strategiilor regionale
 - 2.2.1. Elementele componente ale unei strategii de dezvoltare regională
 - 2.2.2. Etape importante în elaborarea strategiilor de dezvoltare regională
- 2.3. Instrumente financiare ale strategiilor de dezvoltare regională pentru dezvoltarea infrastructurii
- 2.4. Concluzii preliminare

Capitolul III. LOCUL ȘI ROLUL DIFERITELOR TIPURI DE INFRASTRUCTURI ÎN STRATEGIILE DE DEZVOLTARE REGIONALĂ

- 3.1. Infrastructura tehnică și rolul ei în dezvoltarea regională
- 3.2. Infrastructura socială
- 3.3. Evaluarea multicriterială a nivelului de dezvoltare a infrastructurii la nivelul unităților administrativ teritoriale din România
- 3.4. Analiza relației dintre dezvoltarea infrastructurii și creșterea economică la nivelul unităților administrativ teritoriale din România
- 3.5. Concluzii preliminare

Capitolul IV. ANALIZA STRATEGICĂ A DIFERITELOR TIPURI DE INFRASTRUCTURI ÎN JUDEȚUL COVASNA

- 4.1. Prezentarea generală și direcțiile strategice de dezvoltare ale județului Covasna
 - 4.1.1. Factori naturali și istorici care au influențat dezvoltarea infrastructurii județului Covasna
 - 4.1.2. Organizarea administrativ teritorială a județului Covasna
 - 4.1.3. Elemente de geografie umană
 - 4.1.4. Structura economică în profilul sectorial a Județului Covasna
- 4.2. Diagnosticarea infrastructurii județene Covasna
 - 4.2.1. Echiparea teritoriului cu infrastructura rutieră
 - 4.2.2. Infrastructura de telecomunicații
 - 4.2.3. Infrastructura tehnico-edilitară
 - 4.2.4. Infrastructura de învățământ
 - 4.2.5. Infrastructura de sănătate
 - 4.2.6. Infrastructura cultural-artistică
- 4.3. Analiza SWOT a infrastructurii în județul Covasna
- 4.4. Concluzii preliminare

Capitolul V. STUDIU EMPIRIC PRIVIND EVALUAREA GRADULUI DE DEPENDENȚĂ A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE DE INFRASTRUCTURĂ ÎN JUDEȚUL COVASNA

- 5.1. Definirea problemei care urmează a fi cercetată și stabilirea obiectivelor cercetării
- 5.2. Formularea ipotezelor generale și statistice
- 5.4. Stabilirea și validarea eșantionului
- 5.5. Analiza și interpretarea datelor primare. Concluzii și propuneri
- 5.6. Concluzii preliminare

Capitolul VI. EFICIENȚA ECONOMICĂ ȘI SOCIALĂ A ÎMBUNĂTĂȚIRII INFRASTRUCTURII

- 6.1. Delimitări teoretice și metodologice privind eficiența
 - 6.1.1. Eficiență – definiție, condiții, parametri. Generalizări științifice
 - 6.1.2. Formele de exprimare a eficienței
 - 6.1.3. Momente specifice de determinare a eficienței

6.2. Metode de măsurare și analiză a eficienței economice și sociale a îmbunătățirii infrastructurii

6.2.1. Dificultăți în evaluarea eficienței economice și sociale a îmbunătățirii infrastructurii

6.2.2. Indicatori de măsurare a eficienței economice la nivel macroeconomic

6.2.3. Evaluarea eficienței socio-economice la nivel de program de dezvoltare

6.2.4. Eforturile investiționale în diferite tipuri de infrastructuri în județul Covasna prin programe sectoriale

6.2.5. ANALIZA COST-BENEFICIU (ACB) - instrument de evaluare a eficienței pentru proiectele de investiții în infrastructură

6.3. Concluzii preliminare

Capitolul VII. ANALIZA PROIECTULUI DE REABILITARE A INFRASTRUCTURII DE AGREMENT ȘUGAȘ-BĂI, JUDEȚUL COVASNA

7.1. Prezentarea situației actuale din zona turistică Șugaș Băi

7.2. Oportunitatea și obiectivele proiectului

7.3. Graficul de execuție a lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii turistice și de agrement șugaș băi

7.4. Parametri necesari pentru realizarea analizei eficienței proiectului creare și modernizare infrastructură turistică din Șugaș Băi

7.5. Analiza Cost-Beneficiu al proiectului

7.5.1. Analiza financiară a proiectului

7.5.2. Analiza cost beneficiu economică

7.5.3. Analiza de risc și senzitivitate

7.6. Concluzii preliminare

Capitolul VIII. CONCLUZII GENERALE ȘI PROPUNERI

BIBLIOGRAFIE

ANEXE

2. CUVINTE CHEIE

Infrastructură, infrastructură tehnică, infrastructură socială, strategii de dezvoltare regională, disparități regionale, competitivitate economică, eficiență, Analiza Cost-Beneficiu, Analiza Multicriterială Avansată, coeficient de importanță, Indicele agregat al infrastructurii

3. INTRODUCERE ȘI MOTIVAȚIE

Între infrastructura unei regiuni și dezvoltarea sa economică și socială există o relație biunivocă. Potențialul de dezvoltare al unei regiuni este cu atât mai mare cu cât acea regiune dispune de o infrastructură mai dezvoltată.

Fără îndoială, infrastructura se numără printre factorii cei mai importanți ai competitivității economice naționale sau regionale, alături de stabilitatea macroeconomică, eficiența pieței bunurilor, eficiența pieței muncii potențialul pieței; de nivelul de pregătirea forței de muncă (*World Economic Forum, Regional Competitiveness Report, 2013*).

Teza de doctorat “*Dezvoltarea infrastructurii de interes regional în județul Covasna*” tratează această problematică de actualitate, ea încadrându-se astfel în sfera preocupărilor recente de dezvoltare economico-socială regională.

În afara acestor aspecte, în alegerea temei a fost determinantă și elaborarea unei lucrări de disertație de masterat “Strategii de dezvoltare a zonei turistice Covasna” punând accent asupra problemelor de dezvoltare a infrastructurii turistice în acest județ.

După părerea mea nu este rațional faptul că nivelul de trai este mult sub potențialul de care are acest județ, însă numai o infrastructură bună poate să dea un impuls pozitiv unei dezvoltări în acest sens. În lucrare încerc să atrag atenția asupra acestor probleme, oferind soluții de dezvoltare, lucrarea putând fi folosit ca instrument de lucru pentru elaborarea strategiei de dezvoltare viitoare a județului Covasna.

4. OBIECTIVELE ȘI METODOLOGIA CERCETĂRII

Obiectivul principal al tezei este orientat pe identificarea și caracterizarea transformărilor specifice perioadei actuale la nivelul infrastructurii precum și a factorilor determinanți ai domeniului care contribuie, într-o proporție semnificativă la creșterea performanței economico-sociale regionale. Se pune accent deosebit pe oportunitățile de dezvoltare a infrastructurii județului Covasna, prezentând ca studiu de caz problematica specifică dezvoltării infrastructurii în zona studiată.

Contribuțiile demersului științific pot fi sintetizate astfel:

- *La nivel teoretic și conceptual:*
 - Prezentarea punctelor de vedere din literatura de specialitate privind formarea și dezvoltarea conceptului de infrastructură precum și a elementelor din componența ei;
 - Prezentarea conceptelor specifice legate de problematica dezvoltării regionale, de instrumentele folosite pentru dezvoltarea infrastructurii regionale,
 - Identificarea indicatorilor și a metodelor de evaluare a nivelului de dezvoltare a infrastructurii,
 - Prezentarea aspectelor teoretice și a metodelor de măsurare și analiză a eficienței economice și sociale a îmbunătățirii infrastructurii.

- *La nivel aplicativ:*
 - Proiectarea unui indice agregat al infrastructurii care combină mai mulți indicatori considerați reprezentativi pentru dezvoltare regională oferind astfel o imagine reală despre nivelul global de dezvoltare a infrastructurii unei zone,
 - Analiza strategică a nivelului de dezvoltare a infrastructurii județului Covasna pentru perioada 2002-2011 utilizând analiza SWOT în diagnosticarea infrastructurii județene,
 - Realizarea unui studiu empiric privind evaluarea gradului de dependență a activităților economice de infrastructură și identificarea modului în care problematica dezvoltării infrastructurii este perceput de mediul de afaceri, elemente care vor constitui pilonii procesului de evaluare a infrastructurii în județul Covasna,
 - Evaluarea economică a efectelor ambientale (sociale, ecologice, etc.) ale unui proiect de investiții în domeniul infrastructurii utilizând Analiza cost-beneficiu (ACB).

În ceea ce privește domeniul general în care se încadrează problematica dezvoltării infrastructurii s-au îmbinat metodele de cercetare calitative cu cele cantitative.

Perspectiva teoretică are loc pe baza consultării și prelucrării mai adânci a literaturii de specialitate, a publicațiilor oficiale și a cadrului legislativ, cu ajutorul analizei și sintezei, inducției și deducției și cea *empirică*, are la bază metode specifice cum sunt Analiza Multicriterială Avansată, Metoda corelației rangurilor, Analiza Cost-beneficiu, analiza strategică și ancheta sociologică pe bază de chestionar.

Sursele bibliografice și baza informațională a investigațiilor au constituit:

- cărți de specialitate publicate în țară și străinătate în domeniul infrastructurii, dezvoltării regionale, managementului strategic, investițiilor și eficienței investițiilor;
- articole publicate în baze de date internaționale;
- publicații oficiale ale mediului instituțional: Comisia Europeană, Guvernul României, Institutul European din România, Agențiile de Dezvoltare Regională, programele și planurile județene de dezvoltare elaborate;
- datele statistice furnizate de Institutul Național de Statistică, Direcția Județeană de Statistică Covasna.

5. SINTEZA CAPITOLELOR TEZEI DE DOCTORAT

Obiectivul cercetărilor a determinat următoarea **structură** a lucrării: **7 capitole** precedate de introducere și metodologia cercetării și urmate de concluzii generale, referințele bibliografice utilizate și anexe.

Capitolul I. INFRASTRUCTURA – ELEMENT DE BAZĂ AL DEZVOLTĂRII ECONOMICE ȘI SOCIALE

În primul capitol al demersului științific ne-am axat pe prezentarea **Stadiului cercetărilor științifice în domeniul infrastructurii** și de a evidenția importanța pe care cercetătorii consacrați au acordat-o acesteia.

Noțiunea de infrastructură este una foarte complexă atât conceptual cât și din punct de vedere științific. Pentru evidențierea particularităților au fost analizate numeroase

cercetări în domeniu, studii de specialitate, lucrări științifice pentru a surprinde elementele definiției în ceea ce privește formarea și dezvoltarea acesteia.

Analiza detaliată a noțiunii, devine complicată prin faptul că nu există o opinie unică în ceea ce privește definirea conținutului general și economic al infrastructurii, a funcțiilor și a componentelor acesteia. Existența unui număr mare de divergențe în acest sens, este condiționată și de insuficiența conceptelor, definițiilor ale autorilor autohtoni. Astfel analiza se bazează primordial și preponderent pe literatura de specialitate internațională.

În general o atenție deosebită a autorilor străini se concentrează asupra percepției conform căreia infrastructura este un subsistem important al economiei, care necesită să fie format și dezvoltat în mod complex și proporțional. În acest sens sarcina științei economice și manageriale ar fi, de a determina funcțiile și locul infrastructurii în dezvoltarea economică și socială, de a stabili componentele și direcțiile de dezvoltare pe elemente și de a le perfecționa în continuare.

În acest context, ne-am propus să contribuim la clarificarea diferitelor aspecte ale acestei noțiuni conturând o evoluție în timp a direcțiilor de cercetare în domeniul infrastructurii, delimitând următoarele etape de dezvoltare:

În 1927 s-a fost folosit pentru prima dată termenul de infrastructură pentru a desemna în mod colectiv drumuri, poduri, căi ferate, și lucrările publice similare care sunt indispensabile pentru funcționarea economiilor industriale.

În 1943 se folosește pentru prima dată în circuitul economic termenul "overhead capital", însemnând infrastructura.

În literatura de specialitate a anilor 1950 – 1959 crește rolul infrastructurii în organizarea proceselor de producție și se stabilesc componentele infrastructurii.

Între 1960– 1989 are loc extinderea tratării noțiunii de infrastructură, examinarea infrastructurii ca obiect aparte și independent de cercetare, elaborarea metodelor și tehnicilor de evaluare a nivelului de dezvoltare și utilizare a infrastructurii.

1990 – 1999 apar noi concepte privind componenta elementară și funcțiile infrastructurii, clasificarea ei. Se studiază procesele de formare și dezvoltare a infrastructurii în cadrul reformării economiei.

Cercetările actuale prezintă rolul infrastructurii în:

- elaborarea politicilor economice,
- elaborarea strategiilor de dezvoltare regională,
- organizarea circuitului economic,
- reducerea sărăciei și a inegalităților teritoriale,
- creșterea competitivității economice a regiunilor.

Chiar dacă pe parcursul timpului în literatura economică s-au format o multitudine de concepte metodologice privind definirea esenței infrastructurii, abordarea este de fiecare dată una limitativă atingând numai câte un aspect al noțiunii de infrastructură.

De aceea considerăm că în România în primă instanță trebuie realizată examinarea conceptelor teoretice privind definirea infrastructurii ca sistem integral, compus din mai multe elemente și ramuri, destinate realizării diverselor funcții care asigură reproducția unor relații economice stabile și creează condițiile pentru dezvoltarea economică regională și locală. *În consecință în lucrarea de față vom prezenta și analiza infrastructura prin caracterul său complex, cu accent pe caracteristica teritorial - spațială a acesteia.*

Capitolul II. STRATEGII ȘI INSTRUMENTE FOLOSITE PENTRU DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII REGIONALE

Capitolul tratează problematica dezvoltării regionale în România și oportunitățile de finanțare a programelor specifice induse de statutul de țară membră a Uniunii Europene.

În cadrul acestui capitol s-a îmbinat studiul literaturii de specialitate cu cel al documentelor oficiale ale mediului instituțional cu privire la strategiile de dezvoltare a infrastructurii regionale, abordând aspecte cum ar fi: strategiile, misiunea, obiectivele, prioritățile și instrumentele financiare ale strategiilor de dezvoltare regională a infrastructurii.

Capitolul III. LOCUL ȘI ROLUL DIFERITELOR TIPURI DE INFRASTRUCTURI ÎN STRATEGIILE DE DEZVOLTARE REGIONALĂ

Dezvoltarea unei regiuni depinde foarte mult de starea, tipologia, rangul și nivelul de dezvoltare a infrastructurii. Din această perspectivă, în strategiile de dezvoltare regională și de orientare a fondurilor de investiții, ca prioritate trebuie să se regăsească investițiile în diferitele tipuri de infrastructuri.

Prioritățile strategiilor de dezvoltare regională în domeniul infrastructurii sunt legate în principal de dezvoltarea a două categorii de infrastructuri (Strategia de Dezvoltare a Regiunii Centru pentru perioada 2014-2020):

- *infrastructura tehnică* cu orientare asupra diferitelor tipuri și forme de transport, utilități publice, energie, comunicații;
- *infrastructura socială* ce include domenii precum educația, sănătatea, și alte servicii sociale prestate către societate.

În prima parte a capitolului s-au prezentat principalii *indicatori cantitativi și calitativi* de evaluare a impacturilor semnificative care pot apărea în urma implementării politicilor de dezvoltare a infrastructurii tehnice și sociale.

EVALUAREA MULTICRITERIALĂ A NIVELULUI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII LA NIVELUL UNITĂȚILOR ADMINISTRATIV TERITORIALE DIN ROMÂNIA

În această parte a lucrării s-a realizat o analiză multicriterială utilizând 18 indicatori relevanți pentru dezvoltarea regională a infrastructurii. **Scopul** era de a crea un *indicator global de caracterizare a infrastructurii* care va fi folosit atât pentru determinarea rangului și nivelului de dezvoltare a infrastructurii cât și pentru realizarea de comparații între unitățile teritoriale analizate.

Premizele de la care s-a plecat în cercetarea noastră au fost de a obține o imagine asupra:

- nivelului de dezvoltare a infrastructurii județelor din România,
- disparităților interjudețene în ceea ce privește infrastructura,
- și nu în ultimul rând testarea ipotezei generale conform căreia *"Infrastructura joacă un rol deosebit de important în dezvoltarea economică regională al unui județ"*.

Diferențele teritoriale în ceea ce privește nivelul de dezvoltare a infrastructurii sunt destul de semnificative. Unele județe, mai ales cele predominant rurale, încă sunt dezavantajate în ceea ce privește infrastructura fizică, utilitățile publice, condițiile de locuit și accesul la serviciile sociale fundamentale. Preocuparea cu dezvoltarea regională rămânând în continuare o necesitate.

La fel există variații importante ale indicatorilor pentru același județ, în sensul că unii indicatori înregistrează valori mari, indicând un potențial ridicat pentru dezvoltare, în vreme ce pentru alți indicatori același județ înregistrează valori reduse.

În vederea obținerii unei imagini ample era necesară să se utilizeze o metodă de ierarhizare în care fiecare indicator să primească un coeficient de importanță, având în vedere că fiecare indicator prezintă importanță și pondere diferită în determinarea performanței infrastructurii. Din acest motiv s-a optat pentru metoda analizei multicriteriale avansate.

În vederea aplicării analizei multicriteriale avansate în prezenta lucrare se parcurg următoarele etape:

1. *Identificarea criteriilor (indicatorilor calitativi și cantitativi și gruparea lor pe sectoare de infrastructură)*

În funcție de obiectivele menționate în metodologia cercetării, dar și de datele statistice disponibile la nivelul fiecărui județ, s-a selectat un număr de 18 indicatori, care s-au grupat în șase sectoare de infrastructură după cum urmează:

Tabel 1. Sistemul de indicatori utilizat

Sectoare de infrastructură	Simbolul și denumirea indicatorilor/criteriilor
Locuințe și utilități publice	C1. Numărul locuitorilor pe 100 de locuințe, C2. Ponderea localităților în care se distribuie gaze naturale (%) C3. Ponderea localităților cu instalație de alimentare cu apă potabilă (%) C4. Ponderea localităților cu rețea de canalizare publică (%)
Infrastructura de transport și de telecomunicații	C5. Rata drumurilor publice modernizate; C6. Densitatea drumurilor publice (km/100 km ²); C7. Densitatea liniilor de cale ferată în exploatare (km/1000 km ²); C8. Număr total de conexiuni telefonice la mia de locuitori (prin rețeaua telefonică publică și privată în minute);
Infrastructura de sănătate	C9. Nr. medici la 10000 de locuitori; C10. Nr. paturi de asistență medicală la 1000 de locuitori;
Infrastructura școlară, educațională:	C11. Numărul elevilor înscriși în învățământ liceal și profesional ce revin la 1000 de locuitori; C12. Număr de studenți per 1000 locuitori;
Infrastructura cultural-artistică	C13. Număr de volume (cărți, broșuri, colecții de ziare) la 1000 de locuitori; C14. Raport între numărul persoanelor care au frecventat în cursul unui an (spectatori), spectacole oferite de teatru, operă, filarmonică, orchestra populară, ș.a. și numărul populației; C15. Număr muzee și colecții publice la 100000 de locuitori
Infrastructura de comerț și turism:	C16. Numărul unităților comerciale active pe 1000 de locuitori; C17. Numărul unităților turistice pe 1000 de locuitori; C18. Capacitatea de cazare existentă și în funcțiune.

¹ (municipii, orașe, comune)

(Sursa: Bogdan. & Moga., 2013)

În selectarea indicatorilor s-a urmărit evidențierea atât a elementelor cantitative, cât și a celor calitative care să asigure o măsurare cât mai complexă a nivelului de dezvoltare a infrastructurii, rolul lor în strategiile de dezvoltare regionale și posibilitatea de urmărire a evoluției în timp și de comparații cât mai edificatoare la nivel interjudețean.

2. Determinarea ponderii fiecărui criteriu

Într-un tabel având atât pe rânduri cât și pe coloane cele 18 criterii (C) alese, se compară fiecare criteriu cu fiecare. În cazul în care un criteriu de pe o linie se consideră mai important comparativ cu un criteriu de pe o coloană, atunci se atribuie valoarea 1; când criteriul de pe linie este la fel de important ca și criteriul de pe coloană se atribuie valoarea 0,5, și când criteriul de pe linie se consideră mai puțin important, se atribuie valoarea 0.

Pe liniile tabelului se însumează punctele acordate fiecărui criteriu (p), stabilindu-se astfel nivelul unui criteriu în raport cu celelalte. Valoarea nivelului coincide cu locul ocupat în clasamentul criteriilor.

Ulterior pentru determinarea ponderii fiecărui criteriu se aplică formula FRISCO (Bobancu Ș., 2008b):

$$Y_i = \frac{p + \Delta p + m + 0.5}{- \Delta p' + \frac{N}{2}} \quad (1.)$$

Unde:

Y_i – coeficient de pondere a criteriului ”i”,

p – suma punctelor obținute în etapa anterioară,

Δp – diferența dintre punctajul elementului luat în calcul și punctajul elementului de la ultimul nivel,

m – numărul criteriilor surclasate (depășite) de către criteriul luat în calcul,

N – număr de criterii luate în calcul,

$\Delta p'$ – diferența dintre punctajul elementului luat în calcul și al primului element.

Rezultatele comparației individuale a criteriilor precum și rezultatele calculului coeficienților de pondere (Y_i), pentru criteriile stabilite sunt date în *tabelul 1*.

Tabel 2. Coeficienții de pondere a criteriilor

Simbol criteriu	p	Y_i	Nivel (Loc)
C1	5.5	0.68	12
C2	7.5	1.08	10
C3	8.5	1.35	9
C4	6.5	0.87	11
C5	11.5	2.1	7.5
C6	16.5	1.47	2
C7	13.5	2.96	5
C8	14.5	3.47	4
C9	2.5	0.23	14.5
C10	0.5	0.039	15
C11	2.5	0.23	14.5
C12	9.5	1.57	8
C13	3.5	0.37	13.5
C14	3.5	0.37	13.5
C15	15	3.81	3
C16	17	5.33	1
C17	11.5	2.27	7.5
C18	12.5	2.51	6

(Sursa: calcule proprii)

În urma efectuării calculelor rezultă criteriul cel mai important rezultă C16 - Numărul unităților comerciale active pe 1000 de locuitori, urmat de C15 - Număr muzee și colecții publice la 100000 de locuitori și C8 - Număr total de conexiuni telefonice la mia de locuitori (prin rețeaua telefonică publică și privată în minute).

3. *Acordarea de note corespunzător fiecărei variante în raport cu criteriile de comparație considerate*

În această etapă a analizei se acordă note de importanță (N_{ji}) pentru fiecare variantă analizată (V_j), în cazul nostru pentru cele 42 de județe și Municipiul București în raport cu cele 18 criterii (C_i). Notele se acordă de la 1 la 10.

4. *Calculul indicelui valoric de performanță a variantelor analizate*

Pentru fiecare județ în funcție de fiecare criteriu se calculează un factor de performanță (F_{ji}) astfel:

$$F_{ji} = N_{ji} \times Y_i \quad (2.)$$

Apoi pentru fiecare județ se calculează suma acestor factori obținând un factor valoric total F_{Vj} , pe care noi îl vom denumi **indicele agregat al infrastructurii** pe fiecare județ, dat de relația:

$$F_{Vj} = \sum_{i=1}^{i=18} F_{ji} \quad (3.)$$

5. *Clasamentul, ierarhizarea complexă a unităților administrative după indicele agregat al infrastructurii*

Clasamentul final se stabilește pe baza indicelui valoric de performanță al infrastructurii (F_{Vj}). Pe primul loc se va situa județul având valoarea cea mai mare a indicelui agregat al infrastructurii.

Tabel 3. Clasamentul județelor după indicele agregat al infrastructurii

Locul	Județ	Coefficient valoric total (FV _i)	Decalaje față de medie
1	Brașov	273.78	1.27
2	Constanta	269.19	1.25
3	Municipiul București	268.9	1.25
4	Bihor	263.35	1.23
5	Cluj	260.71	1.21
6	Ilfov	249.91	1.16
7	Timiș	246.89	1.15
8	Mureș	242.5	1.13
9	Arad	237.61	1.11
10	Vâlcea	236.82	1.10
11	Harghita	234.23	1.09
12	Sibiu	233.55	1.09
13	Covasna	232.76	1.08
14	Hunedoara	231.7	1.08
15	Prahova	230.17	1.07
16	Maramureș	228.67	1.06
17	Argeș	227.77	1.06
18	Alba	227.46	1.06
19	Caraș-Severin	226.55	1.05
20	Iași	223.7	1.04
21	Satu Mare	222.58	1.04
22	Galați	218.76	1.02
23	Gorj	218.23	1.02
24	Bistrița-Năsăud	213.98	1.00
25	Suceava	212.72	0.99
26	Brăila	206.44	0.96
27	Bacău	202.27	0.94
28	Dolj	201.58	0.94
29	Neamț	199.55	0.93
30	Dâmbovița	191.76	0.89
31	Sălaj	190.59	0.89
32	Vrancea	190.05	0.88
33	Buzău	189.67	0.88
34	Tulcea	187.94	0.87
35	Ialomița	185.42	0.86
36	Mehedinți	178.93	0.83
37	Olt	173.41	0.81
38	Vaslui	167.12	0.78
39	Călărași	166.85	0.78
40	Giurgiu	162.52	0.76
41	Botoșani	153.49	0.71
42	Teleorman	148.16	0.69
	Media	214.95	1

Descriptive Statistics

	N	Min.	Max.	Mean	Std. Deviation
VAR00002	42	148.16	273.78	214.95	32.51
Valid N (listwise)	42				

Analizând clasamentul astfel obținut se observă că pe primul loc cu cel mai bun rezultat după nivelul de dezvoltare a infrastructurii complexe se află județul Brașov cu un coeficient valoric de performanță al infrastructurii de 273.78 depășind cu 58,53 unități media județelor, urmat de Constanța (269.19) și Municipiul București (268.9).

În ceea ce privește disparitățile interjudețene în nivelul de dezvoltare a infrastructurii în funcție de media județeană putem menționa că jumătate din județe se situează peste acest nivel cu un decalaj de la 1 până la 1,27 puncte, celelalte județe aflându-se sub medie cu un decalaj de la 1 la 0,68, rezultând astfel o amplitudine de 0.58 unități ca diferență între valoarea maximă și cea minimă (*vezi Tabelul 3*). Totodată se observă că decalajul ultimelor județe din clasament față de medie este mult mai mare decât a celor situate peste medie.

În funcție de indicele global de dezvoltare astfel apreciat pot fi constituite areale cuprinzând zonele cu valorile reduse și foarte reduse ale acestuia. Județele care intră în această categorie sunt: Teleorman, Botoșani, Giurgiu, Călărași, Vaslui, Olt, Ialomița, Mehedinți, Tulcea, Buzău, Vrancea, Dolj, Dâmbovița, Neamț, Suceava, Bistrița-Năsăud, Brăila.

Faptul că aceste județe înregistrează valori reduse poate fi efectul unor factori naturali, antropici, culturali, dar și al absenței unei politici bine fundamentate în direcția dezvoltării infrastructurii teritoriale.

Pe viitor va trebui ca prin strategiile de dezvoltare și prin resursele alocate în aceste județe să se acorde o atenție deosebită investițiilor în infrastructură.

ANALIZA CORELAȚIEI DINTRE DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII ȘI
CREȘTEREA ECONOMICĂ LA NIVELUL UNITĂȚILOR ADMINISTRATIV
TERITORIALE DIN ROMÂNIA

În urma abordărilor teoretice privind rolul infrastructurii în dezvoltarea economică regională, s-a conceput următoarea ipoteză generală ”*există o corelație directă și puternică între nivelul de dezvoltare a infrastructurii și dezvoltarea economică la nivelul unităților administrativ-teritoriale din România*”.

În acest subcapitol s-a trecut la verificarea acestei ipoteze cu ajutorul coeficienților de corelație a rangurilor, *Spearman și Kendall*.

Calculul coeficienților de corelație a rangurilor pune în evidență interdependența dintre nivelul de dezvoltare a infrastructurii reflectat prin *indicele agregat al infrastructurii* calculat cu ajutorul analizei multicriteriale avansate și nivelul de dezvoltare economică în ansamblu în toate județele țării, exprimat prin *PIB/locuitor* la nivelul anului 2010.

După aplicarea testului cu ajutorul sistemului SPSS s-au obținut următoarele rezultate:

Tabel 4. Corelație rang Infrastructură și PIB/locuitor

			Infrastructura	PIB/loc
Kendall's tau_b	Infrastructura	Correlation Coefficient	1.000	.744(**)
		Sig. (2-tailed)	.	.000
		N	42	42
	PIB	Correlation Coefficient	.744(**)	1.000
		Sig. (2-tailed)	.000	.
		N	42	42
Spearman's rho	Infrastructura	Correlation Coefficient	1.000	.905(**)
		Sig. (2-tailed)	.	.000
		N	42	42
	PIB	Correlation Coefficient	.905(**)	1.000
		Sig. (2-tailed)	.000	.
		N	42	42

** Corelația este semnificativă pentru un nivel de semnificație $\alpha = 0,01$ ceea ce semnifică o probabilitate de garantare a rezultatelor de 99%.

Sursa: date obținute cu ajutorul programului de analiză statistică SPSS

Din tabelul de analiză putem extrage valorile celor doi coeficienți neparametrici calculați: Coeficientul lui Kendall: 0,744, Coeficientul lui Spearman: 0,905. Ambii coeficienți sunt pozitivi și cu valori apropiate de 1, ceea ce semnifică o legătură directă de intensitate mare între cei doi indicatori.

Reprezentarea grafică a legăturii dintre cele două variabile este redată de figura nr. 1.7., unde pe axa OX este poziționată variabila PIB/locuitor, iar pe axa OY indicele global de dezvoltare a infrastructurii.

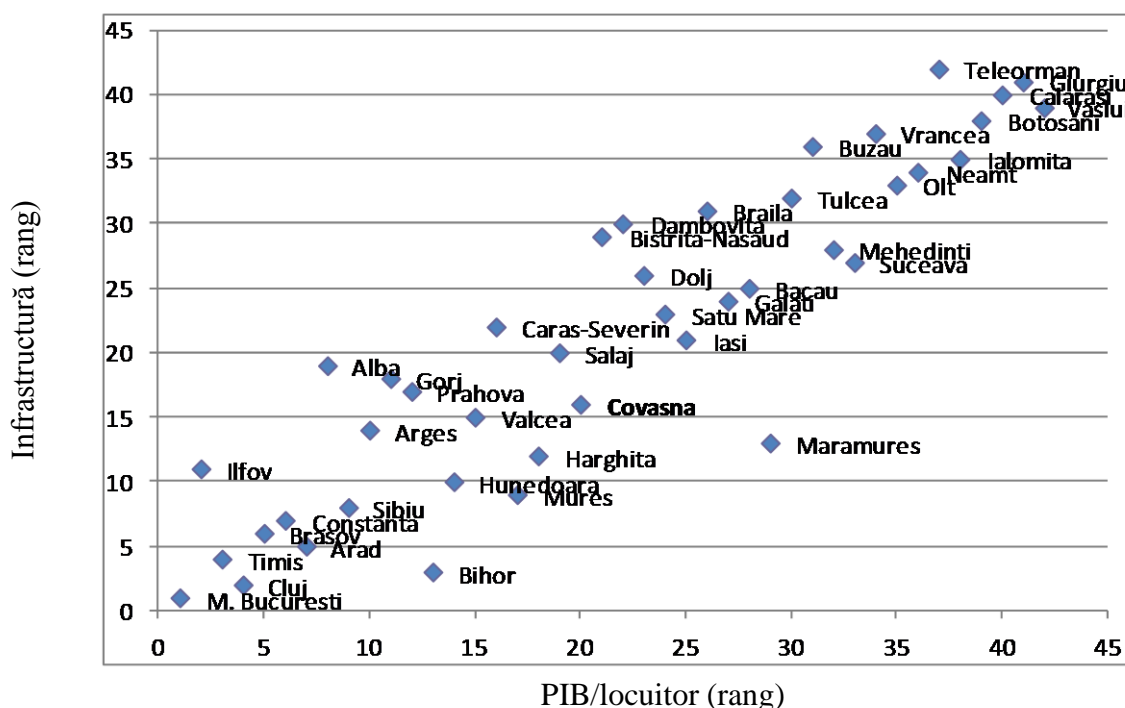


Figura 1. Corelația rangurilor infrastructurii și PIB/locuitor – reprezentare grafică

(Sursa: elaborat de autoare pe baza datelor prelucrate)

Și din grafic se observă corelația pozitivă și directă între cele două variabile, valorilor crescătoare ale indicatorului PIB/locuitor asociindu-li-se valori crescânde a indicatorului agregat al infrastructurii.

Astfel ipoteza generală conform căreia „Infrastructura joacă un rol deosebit de important în dezvoltarea economică regională al unui județ “ și “existența sau lipsa infrastructurii ne arată gradul de dezvoltare a unei regiuni”, se verifică prin rezultatul studiului efectuat, concluzionând că între nivelul de dezvoltare a infrastructurii și nivelul de dezvoltare economică există o legătură pozitivă de intensitate mare.

Putem aminti și faptul că nu toate elementele ale infrastructurii contribuie în același mod asupra dezvoltării economice. Gradul de intensitate a legăturii unor elemente ale infrastructurii cu PIB/locuitor este mult mai mare, infrastructura de transport, de telecomunicații, capitalul intelectual și infrastructura educațională fiind cele mai importante. Nivelul de dezvoltare a acestor tipuri de infrastructuri nu numai că crește competitivitatea județelor ci lipsa acestora poate împiedica dezvoltarea. De aceea în strategiile de dezvoltare regională trebuie acordată atenție sporită în continuare acestor tipuri de infrastructuri.

Capitolul IV. ANALIZA STRATEGICĂ A DIFERITELOR TIPURI DE INFRASTRUCTURI ÎN JUDEȚUL COVASNA IN CONTEXTUL DEZVOLTĂRII ECONOMICE

Capitolul IV. al tezei, consacrat contribuțiilor proprii, cuprinde totalitatea datelor economice, sociale, infrastructurale sau de altă natură colectate la nivelul județului Covasna în perioada 2001 – 2011. Datele sunt sintetizate și analizate utilizând metodele de cercetare precizate în metodologia cercetării, astfel încât să fie posibilă și elaborarea, pe această bază, a unei strategii de dezvoltare a județului care să corespundă cel mai bine realității acestui spațiu, dar care să fie în concordanță cu documentele de dezvoltare regională și națională în următorii ani.

Analiza diagnostic a dezvoltării infrastructurii în județul Covasna a fost realizată parcurgând mai multe etape și anume:

- definirea teritoriului județului Covasna, ca spațiu de interferențe,
- analiza resurselor județului Covasna (analiza resurselor naturale, a resurselor umane, situația infrastructurii);
- analiza globală a indicatorilor statistici ai județului Covasna ce include analiza indicatorilor pentru mediul demografic, analiza indicatorilor pentru mediul economic, pentru habitat și echiparea tehnică a localităților, precum și indicatorii privind activitatea de turism.

În urma analizei diagnostic s-au prezentat concluziile sintetice printr-o matrice *SWOT*, evidențiind punctele tari și slabe, oportunitățile și riscurile cu care se confruntă județul

Covasna în domeniul infrastructurii la ora actuală, furnizând un instrument de lucru structurilor însărcinate cu elaborarea și implementarea planurilor de dezvoltare locală.

Capitolul V. STUDIU EMPIRIC PRIVIND EVALUAREA GRADULUI DE DEPENDENȚĂ A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE DE INFRASTRUCTURĂ ÎN JUDEȚUL COVASNA

După ce în capitolele anterioare a lucrării predomină studiul calitativ, predominant teoretic, în cadrul acestui capitol ne propunem realizarea unei cercetări empirice, cantitative bazată pe tehnica chestionarului

Scopul studiului de față constă în identificarea gradului de dependență a activităților economice din județul Covasna față de infrastructură și conturarea abordării modului în care problematica dezvoltării infrastructurii este percepută de mediul de afaceri local. De asemenea, rezultatele cercetării vor constitui pilonii procesului de evaluare în ceea ce privește identificarea punctelor slabe ale infrastructurii din județul Covasna.

Pornind de la definiția clară a scopului de cercetat, ajungem și la stabilirea **obiectivelor cercetării** și anume:

- Identificarea rolului infrastructurii în alegerea locației pentru diferitele activități economice,
- Determinarea influenței nivelului de dezvoltare a infrastructurii asupra performanței economice a firmelor,
- Determinarea măsurii în care infrastructura publică contribuie la productivitatea sectorului privat,
- Identificarea nivelului de dezvoltare a infrastructurii de către mediul de afaceri local,
- Ierarhizarea direcțiilor de acțiune în vederea dezvoltării infrastructurii județului.

Din scopul principal și din obiectivele specifice cercetării s-au formulat **șapte ipoteze de lucru**, fiecare vizând problematici distincte în cadrul demersului cercetării care vor fi prezentate ulterior.

Metodologia cercetării

După cum s-a precizat mai devreme pentru a identifica percepția mediului de afaceri față nivelul de dezvoltare a infrastructurii în județul Covasna s-a apelat la o cercetare cantitativă bazată pe tehnica chestionarului.

Chestionarul cuprinde 35 de întrebări și este structurat pe patru secțiuni. Prima secțiune este cea introductivă conținând întrebări generale legate de organizația pe care respondenții o conduc și de activitatea pe care aceasta o desfășoară.

În a doua secțiune sunt formulate întrebări care au menirea să demonstreze relația direct proporțională între activitățile economice și nivelul de dezvoltare a infrastructurii.

A treia secțiune cuprinde opiniile agenților economici despre nivelul actual de dezvoltare a infrastructurii publice precum și despre rolul și importanța acesteia în economia județului Covasna.

În încheiere au fost plasate întrebările care permit încadrarea respondenților în diferite categorii demografice și socio-economice ca: vârsta, poziția ocupată în cadrul organizației pe care reprezintă, nivelul de educație atins, genul și domiciliul de reședință.

Datorită limitelor financiare s-a conceput un eșantion probabilist care să asigure reprezentativitate pentru întreaga populație. Baza de eșantionare necesară în vederea constituirii probabiliste a eșantionului o reprezintă lista completă a tuturor agenților economici din județul Covasna.

Având în vedere că eșantionul trebuie să respecte structura populației sub aspectul caracteristicilor relevante, precum și ipoteza conform căreia răspunsurile respondenților prezintă diferențieri în raport cu domeniul de activitate a unităților economice pe care-l conduc, validarea eșantionului s-a realizat utilizând ca variabilă de control domeniul de activitate (vezi tabelul 5, $z_{\text{calc}} < 1,96$).

Tabel 5. Reprezentarea pe domenii de activitate a agenților economici la nivelul eșantionului

Sector de activitate	Eșantion		Z _{calc.}
	Frecvențe absolute	Frecvențe relative	
Agricultură, silvicultură și pescuit	4	3.17	1,28
Industrie	16	12.70	0,98
Construcții	12	9.52	0,11
Comerț	38	30.16	1,79
Transport, depozitare și comunicații	20	15.87	1,77
Hoteluri și restaurante	8	6.35	0,18
Intermedieri financiare, asigurări, tranzacții imobiliare și servicii pentru întreprinderi	18	14.29	1,31
Alte activități de servicii	10	7.94	0,69
TOTAL	126	100	

După cum se observă din tabel, eșantionul cuprinde 126 de firme din județul Covasna. Din punct de vedere al activităților principale exercitate de către firme, se constată următoarele:

- 3,17% sunt active în domeniul agriculturii,
- 12,70% sunt prezente în domeniul producției,
- 9,52% activează în domeniul construcțiilor,
- 30,16% sunt unități comerciale,
- 6,35% desfășoară activități turistice și restaurante,
- 14,29% sunt reprezentate de intermedieri financiare, asigurări și activitățile profesionale,
- 15,87% desfășoară activități de transport și comunicații iar 7,94% desfășoară alte activități de servicii.

Chestionarul a fost expediat subiecților în cea mai mare parte prin intermediul poștei electronice (email), însă chestionarul s-a administrat și personal la sediul agenților economici, completat printr-un mod autoadministrativ.

Toate datele brute obținute în urma aplicării chestionarelor au fost prelucrate cu ajutorul programului SPSS varianta 15.0. și Microsoft Office Excel 2007.

Rezultatele cercetării

Ceea ce ne propunem să prezentăm în continuare este sinteza ipotezelor de lucru care au fost puse validării sau invalidării pe baza analizei răspunsurilor date de către cei 126 de agenți economici din județul Covasna, astfel:

Ipoteza nr. 1 *Un număr ridicat al agenților economici consideră că infrastructura și accesibilitatea localității reprezintă un factor foarte important în alegerea locației pentru desfășurarea diferitelor activități economice.*

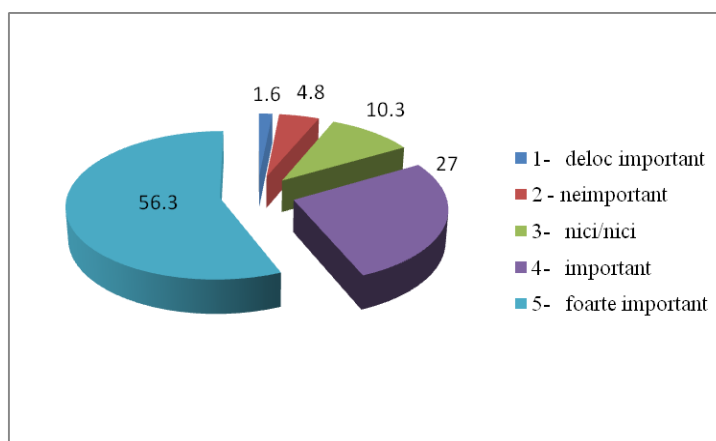


Figura 2. **Importanța infrastructurii în alegerea locației**

În urma analizei răspunsurilor date de către respondenți rezultă că 56,3% dintre agenții economici consideră că infrastructura și accesibilitatea ei constituie un factor foarte important în ceea ce privește alegerea locației. Încă o mare parte, 27% al agenților economici este de părere ca acest factor este important din punct de vedere al alegerii locației pentru activitatea economică pe care-l desfășoară. Prin urmare această primă ipoteză se validează.

Ipoteza nr. 2. *Majoritatea agenților economici consideră că nivelul calitativ al oricărei infrastructuri reprezintă un factor important în creșterea performanțelor economice ale organizațiilor.*

Tabel 6. Statistica descriptivă pentru evaluarea importanței pe care o acordă agenții economici diferitelor tipuri de infrastructuri în creșterea performanțelor economice

		Utilități	Transport	Servicii telefonice	Internet	Infrastruc-tura culturală	Sănătate	Educație	Turism
N	Valid	126	126	126	126	124	126	126	126
	Missing	0	0	0	0	2	0	0	0
	Mean	4,76	4,49	4,87	4,55	3,42	3,76	3,52	3,56
	Std. Error of Mean	,055	,068	,034	,052	,070	,080	,074	,093
	Median	5,00	5,00	5,00	5,00	3,00	4,00	3,00	3,00
	Mode	5	5	5	5	3	3	3	3
	Std. Deviation	,612	,767	,379	,588	,777	,898	,827	1,047
	Variance	,375	,588	,144	,346	,603	,807	,683	1,097

Elementele infrastructurii tehnice sunt considerate cele mai importante în creșterea performanțelor economice a firmelor, aceste variante de răspuns au obținut cele mai ridicate scoruri și anume: infrastructura de utilități, transport, și telecomunicațiile.

Componentele infrastructurii sociale sunt reprezentate de opțiunea ”indiferent”, însemnând că în opinia respondenților existența sau lipsa acestor infrastructuri nu influențează în nici un fel performanțele firmelor. Astfel a doua ipoteză se validează doar parțial, nu toate categoriile de infrastructuri prezintă aceeași importanță în creșterea performanțelor economice.

Ipoteza nr. 3. *Majoritatea respondenților este de părere că în urma dezvoltării infrastructurii publice, activitatea entităților economice pe care le conduc ar înregistra o creștere substanțială.*

Pentru evidențierea legăturii dintre îmbunătățirea nivelului de dezvoltare a infrastructurii publice și creșterea performanțelor economice a entităților din județul Covasna s-a aplicat testul χ^2 (Constatnin, 2006).

Testarea va porni de la ipotezele statistice formulate:

H_0 : Nu există diferență semnificativă între frecvențele obținute cu privire la afirmația ”În urma dezvoltării infrastructurii publice activitatea entităților economice ar înregistra o creștere semnificativă” și frecvențele așteptate.

H_1 : Există diferențe semnificative între frecvențele obținute cu privire la afirmația ”În urma dezvoltării infrastructurii publice activitatea entităților economice ar înregistra o creștere semnificativă” și frecvențele așteptate.

Continuăm cu tabelul frecvențelor în care sunt comparate frecvențele observate cu cele așteptate conform ipotezei nul pentru fiecare categorie. Conform ipotezei nul pentru fiecare categorie ar trebui să fie câte 42 de persoane. În ultima coloană sunt prezentate diferențele față de valorile așteptate pentru fiecare categorie.

Tabel 7. Considerați că în urma dezvoltării infrastructurii publice activitatea firmei Dvs. ar înregistra.....

	Variabile observate	Frecvențele așteptate	Diferențe
o creștere ne semnificativă	44	42.0	2.0
o creștere semnificativă	74	42.0	32.0
nu va avea nici un fel de impact	8	42.0	-34.0
Total	126		

Tabel 8. Valorile calculate pentru testul χ^2 (Chi- Square)

Chi-Square(a)	52.000
df	2
Asymp. Sig.	.000

a 0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5.
The minimum expected cell frequency is 42.0.

Din cei 126 de agenți economici 74, reprezentând 58,7% consideră că în urma dezvoltării infrastructurii activitatea firmelor ar înregistra o creștere semnificativă, iar 44 (34,9%) previzionează o creștere ne semnificativă.

Și rezultatul testului χ^2 validează ipoteza ($(\chi^2 \text{ calc} = 52.00) > (\chi^2 0.05; 2 = 4.30)$), prin urmare se respinge ipoteza nulă și se acceptă ipoteza alternativă.

În concluzie putem garanta cu o probabilitate de 95% că există diferențe semnificative între variantele de răspuns, existând o concentrare a răspunsurilor pentru varianta ”o creștere semnificativă”, prin urmare acceptăm și ipoteza generală conform căreia în urma dezvoltării infrastructurii publice activitatea firmelor ar înregistra o creștere semnificativă.

Ipoteza nr. 4. *O parte relativ mare a agenților economici consideră că organizațiile realizează investiții în infrastructura proprie din surse predominant externe (credite).*

Majoritatea firmelor (73%) în ultimii 5 ani a realizat investiții în infrastructura proprie, însă sursa acestor investiții în majoritatea cazurilor (64,1%) fiind proprie și această ipoteză se invalidează.

Chiar dacă agenții economici nu au beneficiat până în prezent de oportunitățile oferite de proiectele comune de interes public, 74,6% dintre ei susțin că parteneriatul public - privat ar însemna totuși o soluție pe viitor pentru dezvoltarea infrastructurii.

Ipoteza nr. 5. *O parte relativ mică a respondenților consideră că în ultimii 10 ani nivelul de dezvoltare a infrastructurii publice din județul Covasna s-a îmbunătățit substanțial.*

Răspunsurile se concentrează destul de puternic pe varianta ”s-a îmbunătățit” (72,85%) la toate tipurile de infrastructuri. O îmbunătățire substanțială a fost indicată de 14,28% dintre respondenți. Înrautățirea substanțială a infrastructurii nu a fost semnalată.

Cum dezvoltarea infrastructurii duce în mod indiscutabil la dezvoltare economică și socială, s-a formulat **ipoteza nr. 6:** *O parte relativ mică a agenților economici este de părere că în ultimii 10 ani situația economică și socială în județul Covasna s-a îmbunătățit substanțial.*

Agenții economici erau rugați să aprecieze modificările apărute în ultimii 10 ani în nivelul de dezvoltare economică și socială a județului. Rezultatele obținute în acest sens sunt prezentate în tabelul următor.

Tabel 9. Tabelul frecvențelor privind schimbările intervenite în ultimii 10 ani în nivelul de dezvoltare economică și socială a județului Covasna

		Frecvența absolută	Frecvența relativă	Pocent valid	Procent cumulat
Valid	s-a îmbunătățit substanțial	2	1.6	1.6	1.6
	s-a îmbunătățit	78	61.9	61.9	63.5
	nu s-a modificat	36	28.6	28.6	92.1
	s-a înrautățit	8	6.3	6.3	98.4
	s-a înrautățit substanțial	2	1.6	1.6	100.0
	Total	126	100.0	100.0	

Contrar ipotezei, cea mai mare parte a agenților economici (61,9%) simt o îmbunătățire a situației economice și sociale a județului. O situație nemodificată a fost indicată de către 28,6% dintre agenții economici, în timp ce numai un procent mic 3,2% dintre respondenți este de părere că modificările care s-au intervenite sunt negative.

Ipoteza nr. 7. Majoritatea respondenților identifică infrastructura de afaceri ca factorul cel mai important în dezvoltarea economică, prin urmare dintre măsurile și acțiunile avute în vedere în cadrul strategiilor de dezvoltare trebuie acordat prioritate dezvoltării acestui tip de infrastructuri.

După evaluarea calității infrastructurii și a nivelului de dezvoltare economico- social, agenții economici erau rugați să ierarhizeze direcțiile de acțiune stabilite în strategiile de dezvoltare locală în vederea dezvoltării infrastructurii județului.

Tabel 10. Ordonarea direcțiilor de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii - Statistica descriptivă

		Locuințe și utilități publice	Transport	Telecomunicații	Sănătate	Educație	Cultural artistică	Afaceri și turism
N	Valid	124	124	124	124	124	124	124
	Missing	2	2	2	2	2	2	2
Mean		2,92	3,10	4,73	2,98	3,74	5,40	5,10

Prioritatea cu numărul 1 va avea tipul de infrastructură obținând media cea mai mică, prioritatea cu numărul 2 următoarea medie ca mărime ș.a.m.d.

Astfel din tabel se observă că contrar așteptărilor clasamentul final al priorităților de dezvoltare în domeniul infrastructurii pe baza răspunsurilor date de agenții economici locali este:

1. Infrastructura de locuințe și utilități publice
2. Infrastructura de sănătate
3. Infrastructura de transport
4. Infrastructura educațională
5. Infrastructura de telecomunicații
6. Infrastructura de afaceri și turism
7. Infrastructura cultural artistică.

Infrastructura de afaceri ocupând abia penultimul loc în clasament.

În formularea acestei ultime ipoteze ne-am bazat pe rezultatele analizei multicriteriale avansate realizat anterior cu ajutorul căreia s-a determinat importanța a diferitelor tipuri de infrastructuri în determinarea performanței globale a infrastructurii, de unde a rezultat următoarea ierarhie:

1. Infrastructura de afaceri și turism
2. Infrastructura de telecomunicații
3. Infrastructura de transport
4. Infrastructura de locuințe și utilități publice
5. Infrastructura cultural artistică.
6. Infrastructura educațională
7. Infrastructura de sănătate.

Alte direcții de acțiune care în opinia agenților economici ar contribui la creșterea competitivității economice a județului sunt:

- dezvoltarea agriculturii,
- sprijinirea IMM-urilor,
- creșterea calității produselor și serviciilor,
- atragerea investitorilor străini,
- utilizarea energiei regenerabile,
- terminarea construcției autostrăzilor și construirea aeroportului de la Ghimbav,
- colaborări, parteneriate și schimb de experiență cu județe având caracter asemănător din alte țări europene.

Ca și o concluzie a cercetării putem afirma că, contrar așteptărilor și a ipotezelor formulate, agenții economici sunt mulțumiți atât de eforturile investiționale ale autorităților locale în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii cât și de evoluția situației economice și sociale a județului Covasna.

Capitolul VI. EFICIENȚA ECONOMICĂ ȘI SOCIALĂ A ÎMBUNĂTĂȚIRII INFRASTRUCTURII.

Conceptul de eficiență este strâns legat, atât din punct de vedere teoretic cât și practic, de procesul investițional. Capitolul prezintă în primul rând modul de definiere a noțiunii de eficiență prin comensurarea efectelor în raport cu eforturile, și formele generale ale eficienței, punând accent asupra formelor eficienței economice și sociale.

Pe urmă se analizează și posibilitățile de măsurare și analiză a eficienței economice și sociale a îmbunătățirii infrastructurii la nivel macroeconomic, la nivel de program și la nivel de proiect.

La final se prezintă analiza cost-beneficiu, o metodă de care se bazează pe raportarea eforturilor și efectelor relevante economico-financiare, sociale și ecologice la efectele impactului (poluare, depleția resurselor, valorilor estetice și culturale) în cazul unor proiecte de investiții în infrastructură. Având în vedere amplitudinea impactului social și de mediu al proiectelor de infrastructură finanțate de Uniunea Europeană, rezultatele unei analize financiare pot fi semnificative doar în măsura în care sunt susținute și completate cu cele ale analizei socio-economice.

Capitolul VII. ANALIZA COST-BENEFICIU AL PROIECTULUI DE REABILITARE A INFRASTRUCTURII DE AGREMENT DIN ȘUGAȘ-BĂI, JUDEȚUL COVASNA

În capitol s-a realizat un studiu de caz privind fundamentarea a necesității și oportunității creării, modernizării și dezvoltării infrastructurii turistice în zona Șugaș-Băi, jud. Covasna utilizând ca metodă de evaluare a eficienței economice a investiției *metoda cost-beneficiu*.

Din analiza proiectului „*Crearea și modernizarea infrastructurii de agrement Șugaș Băi*” prin prisma celor mai semnificativi indicatori de evaluare a eficienței economice a proiectelor, rezultă că acesta are o eficiență rezultată din raportul cost beneficiu

supraunitar, generând efecte favorabile atât la nivelul administrației locale, cât și la nivelul economiei județului Covasna.

Prin proiectul analizat căile de creștere a eficienței economice în turismul local vizează:

- valorificarea superioară a resurselor naturale și antropice și crearea unor produse competitive (creșterea calității serviciilor) ;
- atenuarea curbei sezonității în crearea condițiilor de desfășurare neîntreruptă a activității de turism;
- reducerea cheltuielilor de întreținere și exploatare;
- dezvoltarea și modernizarea întregii baze materiale turistice în raport cu cerințele turismului competitiv;
- creșterea ponderii serviciilor suplimentare și pe această bază a încasării medii pe zi turist.

6. CONCLUZII ALE CERCETĂRII TEORETICE ȘI PRACTICE

Cercetarea întreprinsă în lucrarea de față a urmărit identificarea și prezentarea într-o manieră sintetică, a fundamentelor teoretice și conceptuale referitoare la dezvoltarea infrastructurii.

Studiind literatura de specialitate, politicile regionale ale UE, precum și experiența locală în identificarea stării actuale a infrastructurii și în formularea de recomandări pentru viitoarele oportunități de dezvoltare putem formula următoarele concluzii:

Nu există un concept metodologic unic privind înțelegerea **conținutului infrastructurii și a funcțiilor ei în economia de piață**, însă atât cercetătorii străini cât și cei naționali cad de acord asupra unui lucru, și anume, că existența sau lipsa infrastructurii ne arată gradul de dezvoltare a unei regiuni, influențează în mod direct dezvoltarea sectoarelor economice, atât a sectorului primar, secundar cât și al sectorului terțiar.

Din punctul nostru de vedere, infrastructura în economia de piață se poate prezenta în diverse forme: complex de întreprinderi și instituții, totalitate de funcții și instrumente economice, incluzând sistemele de transport, telecomunicații, alimentarea cu energie electrică, apă, gaze și alte servicii indispensabile activității economice în general. De aceea considerăm mai justă aplicarea conceptului complex la definirea conținutului infrastructurii.

În literatura internațională și națională se regăsesc mai multe **clasificări, grupări** ale infrastructurii. Putem diferenția următoarele tipuri de infrastructuri: materială, instituțională, personală, socială, informațională, productivă, de consum, obișnuite, speciale, critice, locale, microregionale, regionale, interregionale, naționale, continentale, intercontinentale și gobale.

Printre concluziile și rezultatele cercetărilor empirice amintim:

Crearea indicelui agregat al infrastructurii cu ajutorul analizei multicriteriale pe baza caruia s-a determinat nivelul de dezvoltare a infrastructurii la nivelul județelor din România (clasamentul județelor), s-au identificat și măsurat disparitățile existente în domeniul infrastructurii în teritoriu.

S-au identificat zonele cu valorile reduse și foarte reduse ale indicelui valoric de performanță al infrastructurii.

Analiza diagnostic a infrastructurii județului Covasna relevă un grad redus de dezvoltare a infrastructurii, astfel nu-și poate aduce pe deplin aportul la dezvoltarea economică și socială a județului.

Totuși concluzia cercetării cantitative realizate pe bază de chestionar în rândul agenților economici din județ demonstrează contrariul, respondenții sunt mulțumiți atât de eforturile investiționale ale autorităților locale în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii cât și de evoluția situației economice și sociale a județului Covasna.

7. LIMITE ȘI PERSPECTIVE ALE CERCETĂRII

Tema de cercetare are o importanță deosebită, în special acum, când ne aflăm în fața unei noi perioade de programare la nivelul Uniunii Europene, când rezultatele evaluării impactului proiectelor realizate în domeniul infrastructurii pot fi utile în pregătirea noilor planuri, programe și proiecte de dezvoltare.

Prin prezenta lucrare s-a încercat să se analizeze efectele economice și sociale ale îmbunătățirii infrastructurii la nivel macroeconomic, regional și la nivel de proiect pentru a verifica dacă acestea produc efectele așteptate:

- analiza multicriterială s-a realizat la nivelul tuturor județelor din România,
- analiza strategică și cercetarea empirică s-a realizat la nivelul județului Covasna
- Analiza Cost-Beneficiu s-a realizat la nivel de proiect.

O limită al analizei multicriteriale avansate, realizate cu scopul de a crea un *indicator global de caracterizare a infrastructurii* care va fi folosit pentru determinarea rangului și nivelului de dezvoltare a infrastructurii, constă în faptul că importanța unui criteriu (tip de infrastructură) în raport cu celelalte s-a stabilit în urma consultării cu părțile interesate în dezvoltarea economică a județului Covasna care ne-au comunicat preferințele pentru diversele criterii. Aceste aprecieri pot fi subiective, prin urmare încă sunt necesare analize și dezbateri asupra indicatorilor ce intră în componența acestuia asupra, stabilirii obiective a criteriilor, și nu în ultimul rând asupra funcționalității lui.

Pe lângă aceste aspecte o altă limită este că metoda nu reușește să ia în considerare diferențele ce apar la nivelul județelor în ceea ce privește prezența factorilor de potențial natural și antropic, cultural și istoric, ceea ce ar putea influența clasamentul obținut. Apreciem totuși că analiza întreprinsă surprinde discrepanțele teritoriale existente la nivelul infrastructurii, indicatorul putând fi utilizat ca instrument de evaluare a nivelului de dezvoltare a infrastructurii precum și pentru realizarea de comparații între unitățile teritoriale analizate.

Având în vedere scopul de a crea un instrument de evaluare a nivelului de dezvoltare a infrastructurii se propun cercetări viitoare atât pentru perfecționarea acestei

metodologii, cât și pentru aplicarea altor metode, sau chiar construirea unei metode proprii de evaluare a nivelului de dezvoltarea a infrastructurii în profil teritorial.

Printr-o altă cercetare ne-am propus să identificăm gradul de dependență a activităților economice din județul Covasna față de infrastructură și conturarea abordării modului în care problematica dezvoltării infrastructurii este percepută de mediul de afaceri local. De asemenea, rezultatele cercetării vor constitui pilonii procesului de evaluare în ceea ce privește identificarea punctelor slabe ale infrastructurii din județul Covasna.

Ca și metodă de cercetare s-a apelat la o cercetare cantitativă bazată pe tehnica chestionarului în rândul agenților economici din județul Covasna. Printre limitele acestei metode putem aminti gradul de subiectivitate și numărul redus al răspunsurilor primite la chestionare, deși raportat la numărul persoanelor contactate rata de răspuns este bună și informațiile obținute sunt relevante.

Pentru obținerea unei imagini mai complete și pertinente asupra nivelului de dezvoltare a infrastructurii și pentru a contribui la o mai bună fundamentare a priorităților și măsurilor de acțiune privind dezvoltarea economică și socială județului Covasna considerăm că această cercetare trebuie extinsă, ar fi util realizarea unui studiu și în rândul populației.

Suntem convinși că dezvoltarea infrastructurii regionale rămâne atât o temă de cercetare deschisă, cât și un câmp de acțiune practică de mare perspectivă.

În acest context se înaintează unele **recomandări**:

- alocări financiare crescânde în dezvoltarea infrastructurii;
- atenție sporită în continuare infrastructurii în planurile de dezvoltare județene;
- promovarea unei politici economice regionale, compatibile cu cea a Uniunii Europene, vizând cadrul legislativ și instituțional, aprofundarea acestuia și încorporarea principiilor descentralizării administrative și financiare;
- dezvoltarea statisticii regionale județene, prin folosirea în calitate de indicatori de performanță a infrastructurii, ce ar orienta mai eficient acțiunile sectoriale și regionale.

Așadar, fără soluționarea acestor probleme strategiile de dezvoltare în domeniul infrastructurii nu se pot solda cu rezultatele preconizate.

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE

1. Abonyiné, Palotás J., (2007), *Infrastruktúra*, Budapest: Dialóg Kampusz;
2. Alexandrescu, G. & Văduva, Ghe., (2006), *Infrastructuri critice: Pericole, amenințări la adresa acestora: Sisteme de protecție*, București: Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”;
3. Andrews, K., (1971), *The concept of corporate strategy*, Homewood Illinois: Richard D. Irwin;
4. Ansoff, I. (1996), *Stratégie et développement de l'entreprise*, Paris: Les Editions d'Organisation;
5. Băbăiță, I., Imbrescu, I., Anghelina, A. & Boldici, M., (2008), De la avantajul comparativ la teoria avantajului competitiv, *Studia Universitatis, Seria Științe Economice*, Universitatea de Vest "Vasile Goldiș", Arad;
6. Bănanu, C.S., (2004), Analiza cost-beneficiu, instrument util pentru studiile de fezabilitate la investițiile din domeniul public, *Economia*, 1, p. 62-66;
7. Banc, P., (2001), *Introducere în finanțele agenților economici*, București: Editura Argus;
8. Bințișan, P., (2001), *Eficiența economică a investițiilor*, Cluj-Napoca: Editura Presa Universitară Clujeană;
9. Bistriceanu, Gh.D., (2001), *Lexicon de finanțe - bănci - asigurări*, vol. II, București: Editura Economică;
10. Bobancu, Ș., (2008), *Creativitate și invenție*, Suport de curs, Universitatea Transilvania Brașov;
11. Bobancu, Ș., (2008), Using the Multi-Criteria Analysis (MCA) in the Drafting of Doctorate Papers, *Annals of the Oradea University, Fascicle of Management and Tehnological Engineering*, 7 (8), p. 1933-1936;
12. Bodorits, Z., (2004), *Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, a térszerkezet és az infrastruktúra fogalmi*, Budapest, Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Kht.;
13. Bogdan, L. & Moga, M., (2013), Multicriteria based ranking of territorial administrative units in Romania according to the aggregate index of infrastructure, *Research and Science Today Journal*, 1 (5), p. 233-244, <http://www.ssrn.com>;
14. Borza, A., (2003), *Management strategic și competitivitate în afaceri*, Cluj-Napoca: Editura Dacia;
15. Botezat, E., (2003), *Strategii manageriale în turism*, București: Editura Economică;

16. Bradu, M., (2006), *Analiza statistico-economică a procesului investițional și a riscului investițional în Republica Moldova*, Academia de Studii Economice a Moldovei, Teză de doctorat;
17. Bran, F. & Ioan, I., (2004), *Ecologie generală*, București: Editura ASE;
18. Brătianu, C., Curaj, A., Vasilache, S. & Bălței, C., (2007), *Managementul cercetării științifice universitare*, București: Editura Economică;
19. Brătucu, T. I., (2007), *Metode calitativ - cantitative de studiere a piețelor*, Suport de curs, Brașov: Universitatea "Transilvania";
20. Briggs, S. & Petersone, B. & Smits, K., (2006) - *Manual de metode folosite în planificarea politicilor publice și evaluarea impactului*, București;
21. Buhr, W., (2003), What is Infrastructure?, *Volkswirtschaftliche Diskussionsbeiträge, Discussion Paper*, 107-03, Department of Economics, School of Economic Disciplines, University of Siegen, disponibil la <http://ideas.repec.org/p/sie/siegen/107-03.html>, accesat la 07/08/2010;
22. Buhr, W., (2007), General Considerations on Infrastructure: Essence of the Term, Role of the State, Impacts of Population Decline and Aging, în Feng X. & Popescu A. M. (Hrsg.), *Infrastrukturprobleme bei Bevölkerungsrückgang (Infrastructure Problems under Population Decline)*, Schriften zur öffentlichen Verwaltung und öffentlichen Wirtschaft, Berlin: BWV-Berliner Wissenschafts-Verlag;
23. Călugăreanu, I., (2009), *Instrumentarul economic al infrastructurii pieței (pe exemplul serviciilor financiare și de asigurare)*, Chișinău, Teză de doctorat;
24. Chandler, A., (2008), *Stratégie, structure, décision, identité*, Paris: InterEdition;
25. Cistelecan, L.M., (2002), *Economia, eficiența și finanțarea investițiilor*, București: Editura Economică;
26. Clark, C., (1957), *The Conditions of Economic Progress*, 3rd edition, London: McMillan;
27. Constantin, C., (2006), *Sisteme informatice de marketing*, Brașov: Editura Infomarket;
28. Doboș, C., (2005), Serviciile publice de sănătate și dezvoltarea socială, *Revista Calitatea Vieții*, XVI (3-4), disponibil la www.iccv.ro, accesat pe 13/07/2010;
29. Dobrea, C. & Ene, N., (2004), Indicatori utilizați în evaluarea programelor socio-economice finanțate prin Fondurile Structurale, *Administrație și management public*, 2, p. 72-79, disponibil la www.ramp.ase.ro/_data/files/articole/2_11.pdf accesat pe 02/09/2010;
30. Dobrin, M., Tache, A., Petrișor, A.I., (2010), Disparități de dezvoltare la nivelul unităților administrativ teritoriale din România, - metode de ierarhizare, indicatori, analiză statistică, *Romanian Statistical Review*, 5, p. 6-16, disponibil la http://www.revistadestatistica.ro/Articole/2010/A3_ro_5_2010.pdf, accesat la 09/11/2011;

31. Ehrlicher, W., (1964), Probleme langfristiger Strukturwandlungen des Kapitalstocks, *Schriften des Vereins für Socialpolitik, Neue Folge*, 2, p. 871–897
32. Gheorghiu, A., (2004), *Analiza economico-financiară la nivel microeconomic*, București: Editura Economică;
33. Gheorghiu, L. & Burchiu, V., & Burchiu, N., (2006), Metode de analiză a eficienței economice a proiectelor bazate pe surse de energie regenerabile, A patra conferință a hidroenergeticienilor din România Dorin Pavel, disponibil la mmut.mec.upt.ro/mh/Conferinta_Buc/.../S2L2.pdf, accesat pe 02/09/2013;
34. Gruia, D.F. (2005), Delimitări teoretice cu privire la conceptul de eficiență și formele sale, *Sesiunea de comunicări științifice a studenților, Universitatea "1 Decembrie 1918" Alba Iulia*, disponibil la http://www.uab.ro/sesiuni_2005/stud/pagini/php/Gruia316.doc, accesat la 05/11/2011;
35. Hansen, N. M., (1965), Unbalanced Growth and Regional Development, *The Western Economic Journal*, 4, p. 3-14, disponibil la <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1465-7295.1965.tb00931.x/full>, accesat la 27.12.2009;
36. Henley, N. & Spash C., (1993), *Cost-Benefit Analysis and the environment*, UK: Edward Elgar Publishing Ltd. Gower House Aldershot;
37. Hill, S.J. & Chae, M.S. & Park, J., (2012), The Effects of Geography and Infrastructure on Economic Development and International Business Involvement, *Journal of Infrastructure Development*, December, 4 (2), p. 91-113;
38. Hofer, C. W. & Schendel, D. (1978), *Strategy formulation: Analytical concepts*. St. Paul: West Pub. Co.;
39. Iochimsen, R., (1966), *Teorie der Infrastruktur, Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung*, Tübingen: J. C. B. Mohr (Paul Siebeck);
40. Ionciță, M., (2004), *Strategii de dezvoltare a sectorului terțiar*, București: Editura Uranus;
41. Ionescu, R., (2012), European Union Transport Policy under the Crisis' Impact, *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences August 2012*, 2(8), p. 39-60, disponibil la www.hrmars.com/journals, accesat pe 12/07/2013;
42. Jerome. A., (2011), Infrastructure, Economic Growth and Poverty Reduction in Africa *Journal of Infrastructure Development*, December, 3 (2), p. 127-151, disponibil online la <http://joi.sagepub.com/content/3/2/127.full.pdf+html>, accesat pe 05/05/2012;
43. Jaba, E. & Grama, A., (2004), *Analiza statistică cu SPSS sub Windows*, Iași: Editura Polirom;
44. Lefter, C., (2004), *Cercetarea de marketing*, Teorie și aplicații, Brașov: Editura Informarket;
45. Lipsey, R., Chrystal, A., (1999), *Economia pozitivă*, București: Editura Economică;

46. Majumder R., (2008), Infrastructure for Sustainable Growth: A Demand Projection Exercise for India, *Jornal of Quantitative Economics*, 5 (2), disponibil la <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/12812/>, accesat pe 16/10/2011;
47. Martinkus, B. & Lukosevicius, K. (2008), Investment environment of Lithuanian resorts: Researching national and local factors in the Palanga case, *Transformations in Business & Economics*, 7 (2), p. 67-83;
48. Matei, A., Anghelescu, S. & Săvulescu, C., (2009), *Metode teoretice și empirice ale dezvoltării locale*, București: Editura Economică;
49. Mincă, D., Marcu, M., (2004), *Sănătate publică și management sanitar*, București: Editura Universității "Carol Davila";
50. Mintzberg, H., (1987), The Strategy Concept: Five P's For Strategy, *California Management Review*, 30 (1), p. 11-24;
51. Mureșan V., (1986), *Valorile și criteriile eficienței*, București: Editura Politică;
52. Nicolescu, O. & Verboncu, I., (1999), *Management*, Ediția a 3-a, București: Editura Economică;
53. Niculescu, M. E., (1988), *Teoria eficienței*, București: Editura Academiei Române;
54. Nijkamp, P., (1986), Infrastructure and regional development: A multidimensional policy analysis, *Empirical Economics*, 11 (1), p. 1-21, disponibil la <http://link.springer.com/article/10.1007%2FBF01978142>, accesat la 03/07/2012;
55. Oldak, P., (1973), *Environmental Problem: The Necessity in a new Approach*, în *The World Economy and International Economic Relations*, Moskow: Nauka Publishing House;
56. Opariuc, D.C., (2009), *Statistică aplicată în științele socio- umane. Noțiuni de bază*, Cluj-Napoca: ASCR & Cognitrom;
57. Pascariu, G., (2008), *Analiză regională și urbană (instrumente ale dezvoltării regionale și urbane)* – suport de curs, Universitatea de Arhitectură și Urbanism, "Ion Mincu", București;
58. Pascariu, G., (2004), *Curs de planificare și dezvoltare spațială*, Universitatea București;
59. Pascariu, G., (2010), *Structura și dinamica sistemelor de așezări umane în procesul de planificare teritorială (cu o aplicație în cazul României)*, Teză de doctorat, Universitatea din București;
60. Popa, B, Popa, F, Moga, C, (2006), *Aspecte economice în gospodărirea apelor*, Note de curs;
61. Quinn, B., Mintzberg, H., James, MR., (1988), *The Strategy Process*, New York: Prentice Hall;
62. Raicu, Ș., (2005), *Strategii de dezvoltare integrată a modurilor de transport și de amenajare a teritoriului*, Buletinul AGIR nr. 3, <http://www.agir.ro/buletine/171.pdf>;

63. Roman, M., (2012), *Analiza multicriterială – manual*, <http://www.evaluare-structurale.ro/index.php/en/cost-benefit-analysis>;
64. Rosenstein, Rodan P., (1943), Problems of Industrialization of Eastern and South- Eastern Europe, *Economic Journal*, 53 (210/211), p. 202-211, disponibil la <http://www.jstor.org/discover/10.2307/2226317?uid=3738920&uid=2&uid=4&sid=21102589431227>, accesat la 22/01/2012;
65. Sîrbu, I., (1990), *Economia și organizarea producerii în ramurile CAI*. Chișinău: Centrul Editorial al A.S.E.M;
66. Snieska, V. & Draksaite, A., (2007), The Role of Knowledge Process Outsourcing in Creating National Competitiveness in Global Economy, *Engineering Economics*, 3, pp. 35-41;
67. Snieska, V. & Simkunaite, I., (2009), Socio-Economic Impact of Infrastructure Investments, *Engineering Economics*, 3, p. 16-25;
68. Stand, I., (2010), Inertia in Infrastructure Development, Some Analytical Aspects, and Reasons for Inefficient Infrastructure Choices, *Journal of Infrastructure Development*, 2 (51), p. 51-70, disponibil la <http://joi.sagepub.com/content/2/1/51.full.pdf+html>, accesat pe 03/09/2013;
69. Stegorean, R., (2006), *Management în comerț și turism*, Cluj-Napoca: Editura Risoprint;
70. STRATEGOR (colectiv de autori), (1995), *Strategie*, Paris: Dunod;
71. Timofti, E., (2009), *Eficiența economică a producției agricole în condițiile economiei concurențiale*, Chișinău, Teză de doctorat;
72. Timofti, E., (2009), *Eficiență și competitivitate în agricultură*, Chișinău: Complexul Editorial-Poligrafic al IEFS;
73. Toma, M., (1998), *Finanțe și gestiune financiară de întreprindere*, București, Editura Economică;
74. Torrisi, G., (2009), Public infrastructure: definition, classification and measurement issues, *MPRA Paper*, No. 12990, <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/12990>;
75. Wicksell, K., (1970), *Value, Capital and Rent*, New York: Sentry Press;
76. Zaman, Ghe. & Geamănu, M., (2006), *Eficiență economică*, București: Editura Fundației România de Măine;
77. Zaman, Ghe., & Gherasim, Z., (2007), *Criterii și principii ale dezvoltării durabile din punctul de vedere al resurselor acestuia*, Buletinul AGIR nr. 1/2007, disponibil la <http://www.agir.ro/buletine/275.pdf>;
78. Zaman, Ghe. & Goschin, Z., (2010), Multidisciplinaritate, interdisciplinaritate și transdisciplinaritate: abordări teoretice și implicații pentru strategia dezvoltării durabile

- postcriză, *Economie teoretică și aplicată*, Vol. XVII, 12 (553), p. 3-20, disponibil la <http://www.ectap.ro>, accesat la 12/06/2013;
79. Zorlențan, T., Burduș, E., & Căprărescu, G., (1998), *Managementul organizației*, București: Editura Economică;
- 80.*** Comisia Europeană, (2011), Propunerea Comisiei Europene privind Cadrul Financiar Multianual 2014-2020, Belgia, disponibil la <http://europa.eu>;
- 81.*** Guvernul României, (2007), Planul Național de Dezvoltare, București, Romania;
- 82.*** Agenția de dezvoltare durabilă a județului Brașov, Ghid practic pentru elaborarea strategiilor locale de dezvoltare durabilă, disponibil la www.addjb.ro/.../Ghid_elaborare_strategii_DD_01.pdf ;
- 83.*** , Comisia Europeană, Ghid pentru Analiza Cost-Beneficiu a proiectelor de investiții;
- 84.*** *Dicționarul Explicativ al Limbii Române*, (1998), București: Editura Univers Enciclopedic;
- 85.*** Institutul Tavistock în colaborare cu GHK. IRS, (2003), Manualul pentru evaluarea dezvoltării economico-sociale, disponibil la http://www.mt.ro/dgrfe/evaluare_sea/Guide_Ro%20revised%20RM%202.pdf;
- 86.*** World Economic Forum, “*Global Competitiveness Report 2012-2013*”, disponibil la <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>, accesat pe 04/12/2012;
- 87.*** Centrul de Cercetare și Consultanță în domeniul Culturii, *Indicele Vietii Culturale în România 1998 – 2007*, http://www.culturadata.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=131%3Aindicele-vietii-culturale-in-romania-1998-2007&catid=50%3Aindicele-vietii-culturale-in-romania&Itemid=152 ;
- 88.*** Centrul de Cercetare și Consultanță în domeniul Culturii , *Barometrul de consum cultural 2010*, http://www.culturadata.ro/PDF-uri/Barometrul_de_Consum_Cultural_2010_etapa1.pdf;
- 89.*** Online Compact Oxford English Dictionary, disponibil la http://www.askoxford.com/concise_oed/infrastructure;
- 90.*** Comisia Europeană, (1999), Collection MEANS - vol. 2: *Evaluer les programmes socio – économiques. Choix et utilisation des indicateurs pour le suivi et l'évaluation*”, http://ec.europa.eu/regional_policy 2007-2013;

91. *** ADR Centru, Infrastructura de transport - factor cheie în dezvoltarea durabilă a Regiunii Centru, disponibil la <http://www.adrcentru.ro/Detailiu.aspx?t=ADStudiiRegionale&eID=1071>;
92. *** ADR Centru, Strategia de dezvoltare regională 2014-2010, Axa prioritară 1. Dezvoltare urbană, dezvoltarea infrastructurii tehnice și sociale regionale, disponibil la <http://www.adrcentru.ro/Detailiu.aspx?t=Strategia2014-2020>, accesat pe 16/07/2013;
93. *** ADR Centru, Profilul Județului Covasna;
94. *** Consiliul European, Strategia Uniunii Europene de Dezvoltare Durabilă, disponibil la http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/index_ro.htm
95. *** Consiliul Județean Covasna, *Strategia de dezvoltare a turismului în județul Covasna*;
96. *** Proiectarea structurii platformei publice pentru diseminarea facilă a informației de mediu la nivelul întregii societăți PPDIM, <http://ppdim.ase.ro/index.php?page=Studii>;
97. *** Institutul Național de Statistică, Anuarul Statistic al României, 2010, 2011, 2012 2013;
98. *** Comisia Europeană, Date cheie privind educația în Europa 2012, disponibil la <http://eacea.ec.europa.eu/education/eurydice>;
99. www.insse.ro;
100. <https://statistici.insse.ro/shop/?lang=ro>, baza de date INS TempoOnline care poate fi accesată de pe pagina Web a Institutului Național de Statistică pe baza unui cont de utilizator;
101. www.covasna.insse.ro;
102. <http://www.fonduri-ue.ro>, Viitorul instrumentelor structurale în perioada 2014 – 2020;
103. www.arpim.ro/files/Fundamentare_pozitie_ARPIM.pdf.