

Capitolul X. CONSUMUL ȘI MEDIUL ÎNCONJURĂTOR

X.1. Tendințe în consum

X.1.1. Alimente și băuturi

Datele prezentate în tabelul nr. X.1.1. pentru perioada 2013 – 2020 (pentru anul 2021 nu sunt date publicate), relevă faptul că, s-au înregistrat creșteri la consumul de cereale și produse din cereale în echivalent boabe, cartofi, grăsimi vegetale și animale (greutate brută), lapte și produse din lapte în echivalent lapte 3,5%grasime (exclusiv unt) și scăderi la consumul de cereale și produse din cereale în echivalent făină, leguminoase boabe, legume și produse din legume în echivalent legume proaspete, fructe și produse din fructe în echivalent fructe proaspete, Zahăr și produse din zahăr în echivalent zahăr (inclusiv miere), etc.

Principalele produse alimentare și bauturi	Ani							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cereale și produse din cereale în echivalent boabe	218.1	207.1	211.2	208.4	208.2	205.4	204.2	204.4
Cereale și produse din cereale în echivalent făina	164.6	156.5	159.8	157.6	157.3	155.2	154.3	134.6
Cartofi	103	100.8	98.3	95.5	96.6	95.5	92.2	93.4
Leguminoase boabe	3.3	3.1	3.2	2.1	2.4	4.1	4	3.6
Legume și produse din legume în echivalent legume proaspete	152	158	158.5	155.9	162.1	173.5	170.2	167.8
Fructe și produse din fructe în echivalent fructe proaspete	73.7	80.2	87.8	96	96.1	110.8	111.3	107.6
Zahăr și produse din zahăr în echivalent zahăr (inclusiv miere)	21.1	21.1	25.6	25.5	25.7	25.4	25.6	25.5
Carne și produse din carne în echivalent carne proaspătă	54.4	57.8	63.4	65.5	68.4	73.8	74.4	74.1
Grăsimi vegetale și animale (greutate brută)	20.3	21.5	21.5	21.7	22.1	21.5	21.7	22.2
Lapte și produse din lapte în echivalent lapte 3,5%grasime (exclusiv unt)	244.5	251.5	250.7	253.7	251.4	258.3	259.8	260.2
Oua	247	246	262	267	255	236	241	236
Peste și produse din peste în echivalent peste proaspăt	4.3	4.9	5.5	5.9	6.3	6.7	6.4	6.3
Vin și produse din vin	21.7	22.6	19	18	21.8	23.8	23.4	21.1
Bere	86.8	82.2	88.3	88.9	89.5	90.1	89.1	87.8
Băuturi alcoolice distilate (alcool 100%)	1.2	1.2	1.3	1.5	1.5	1.9	1.9	1.8
Băuturi nealcoolice	154.4	153.5	179.3	188.6	213.2	209.8	213.6	207.6

Tabel X.1.1. Consumul mediu anual pe locuitor, la principalele produse alimentare și băuturi

Sursă: INS Constanța – până la data elaborării prezentului raport nu au fost prelucrate datele pentru anul 2021

Pentru anul 2020 - 2021 se estimează că va crește consumul de legume, dietele vegetariene fiind mai frecvente, cauzele din spatele acestui fenomen fiind multiple - oferta de produse vegetariene a crescut, presiunea din partea medicilor și a organizațiilor de mediu pentru a facilita tranzacția spre o alimentație fără produse din carne și mai puține mâncăruri procesate.

X.1.2. Locuințe

Pentru acest capitol nu sunt disponibile date la INS Constanța, nivel de județ.

X.1.3. Mobilitate

Transportul reprezintă un domeniu al activității social-economice prin care se realizează deplasarea bunurilor materiale și a oamenilor în spațiu, cu ajutorul unor vehicule sau instalații speciale, pe anumite căi de circulație, în vederea satisfacerii necesităților materiale și spirituale ale societății.

Există caracteristici generale care diferențiază calitatea serviciilor de cea a produselor: intangibilitatea, inseparabilitatea, variabilitatea, perisabilitatea, lipsa proprietății, precum și sferele largi de extindere a calității transporturilor în viața economico-socială și în problemele mediului natural și artificial în care se desfășoară.

Acțiunile de creștere a calității se extind progresiv, de la un serviciu izolat de transport, la companie, la mod de transport și la sistem de transport, la nivel național, continental sau planetar. Aceasta tratare permite să se pună în evidență, în mod gradat, într-o structură ierarhică, legătura dintre diferitele aspecte ale calității proiectate și realizate și eficiența consumului de resurse pentru o activitate utilă, circumscrisă cerințelor sociale fundamentale, ale respectului față de mediu și ale responsabilităților privind calitatea vieții.

La nivelul economiei naționale, calitatea serviciilor se caracterizează prin gradul de satisfacere a nevoilor de transport ale țării în condițiile asigurării integrității mărfurilor și a promptitudinii în deplasare. Calitatea transporturilor, la acest nivel, poate fi măsurată, de exemplu, prin: cantitatea de mărfuri transportată sau numărul de călători transportați într-o anumită perioadă de timp; mărimea specifică a pierderilor din valoarea mărfurilor în timpul transportului (raportată la volumul traficului sau la cantitatea de mărfuri transportată); cantitatea de mărfuri (sub formă valorică sau naturală) care se găsesc la un moment dat în procesul de transport.

La nivelul sectorului transporturilor, calitatea serviciilor poate fi măsurată prin: siguranța circulației; viteza și durata de deplasare; păstrarea integrității mărfurilor transportate. Este evident că acești indicatori pot fi regăsiți în elementele de determinare a calității activității din transporturi la nivelul economiei naționale.

Prin sistem de transport al unei țări se înțelege totalitatea subsistemelor formate din instalații, construcții și mijloace de transport, folosind anumite tehnici de deplasare, care acționează independent sau coordonat, asigurând deplasarea mărfurilor și calatorilor.

Obținerea funcționării optime a sistemului de transport cere cunoașterea suficientă a factorilor de influență.

În acest sens, se conturează mai multe grupe de factori: naturali, tehnici, social - politici, economici. Factorii naturali includ poziția geografică a țării, starea mediului natural, caracterul și amplasarea bogățiilor naturale etc. Factorii tehnici se referă la capacitatea de transport, vitezele de circulație, adaptarea mijloacelor de transport la cerințele de transport. În factorii social-politici se cuprind: diviziunea sociala a muncii, nivelul de transport, aspecte strategice de apărare. In cazul factorilor economici ne referim la dezvoltarea industrială, modificările de structură, nivelul și structura agriculturii, organizarea circulației mărfurilor, mărimea produsului intern brut, venitul național, structura transporturilor în teritoriu, tarifele de transport pe sisteme, nivelul cheltuielilor de transport etc.

Având în vedere obiectul activității de transport, există următoarele categorii de transport: transporturi de persoane și transporturi de mărfuri.

După mijloacele de transport întrebuintate, acestea pot fi: feroviare, rutiere, navale (maritime și fluviale), aeriene, speciale (prin conducte), combinate. Există și alte criterii de clasificare a transporturilor, ca de exemplu, după natura mărfurilor transportate, după modul de folosire al mijloacelor de transport.

În prezent, transportul a devenit un element indispensabil vieții, întrucât oferă membrilor societății posibilități de deplasare, comunicare, de percepere și asimilare, a cât mai mult din ce oferă civilizația. Civilizația modernă, caracterizată printr-un ritm intens de dezvoltare în cele mai diverse domenii, printr-un schimb masiv de valori materiale și spirituale, reclamă o continuă deplasare de bunuri, o permanentă deplasare a oamenilor dintr-un loc în altul.

Procesul de producție în transporturi constă în deplasarea de bunuri sau persoane dintr-un loc în altul, pe distanțe variabile, în general, cu ajutorul mai multor mijloace de transport (terestre, subterane, navale sau aeriene), în condiții de siguranță, confort, comoditate.

Dezvoltarea economică a oricărei țări mărește considerabil volumul de bunuri economice create și accentuează mobilitatea populației în cadrul așezărilor urbane.

În transporturi nu se creează bunuri economice, ci servicii, motiv pentru care, producția în acest domeniu de activitate se exprimă în unități de măsura abstracte.

Transportul reprezintă, de fapt, prelungirea proceselor de producție în sfera circulației. Cheltuielile de muncă socială pentru efectuarea transportului măresc valoarea bunurilor economice, atât prin transmiterea valorii mijloacelor folosite, cât și prin valoarea adăugată acestora de munca depusă de lucrătorii de transporturi.

Rolul și importanța transporturilor nu pot fi evidențiate decât prin analiza relațiilor dintre acestea și relațiile economice, sociale și politice desfășurate de membrii societății.

1. Relațiile dintre transporturi și activitățile economice se referă la legăturile care se stabilesc atât între membrii societății (comunității în care trăiesc și muncesc), cât și între aceștia și natură.

Lipsa transporturilor ar fi determinat ca producția de bunuri economice să se limiteze strict la resursele existente pe plan local. Dezvoltarea transporturilor, prin apariția de noi mijloace de transport perfecționate, a eliminat izolarea economică, a permis specializarea și schimbul de activități, formarea pieței naționale și a pieței mondiale, dezvoltarea comerțului pe plan intern și International.

2. Relațiile dintre transporturi și activitățile sociale se referă la:

- deplasarea libera a oamenilor, schimbul de idei și de experiența, care au contribuit la îmbogățirea tezaurului universal al gândirii și cunoașterii umane;
- activitatea de turism pentru odihna și recreere, atât pe plan intern, cât și internațional, care s-a extins. Mijloacele de transport mai rapide și mai sigure, precum și prețurile rezonabile ale transportului, la orice distanță, au stimulat și stimulează în continuare dezvoltarea turismului intern și internațional;
- locuitorii din zonele mai slab populate nu mai sunt izolați de serviciile medicale, personalul de specialitate deplasându-se ușor, iar bolnavii, care necesită un tratament mai deosebit, pot fi transportați la spitale centrale.

3. Relatiile dintre transporturi și activitățile politice vizează, în principal:

- implementarea politicii de amplasare a factorilor de producție pe teritoriul țării;
- dezvoltarea economiei naționale prin înlăturarea limitelor impuse de distanța dintre centrele economico-sociale și circulația rapidă și operativă a mărfurilor și persoanelor;
- întărirea capacității de apărare a țării împotriva oricărei agresiuni etc.

X.1.3.1. Transportul de pasageri

Transportul intern de pasageri cuprinde date care se referă doar la transportul pe teritoriul național, indiferent de naționalitatea vehiculului de transport, pentru transportul cu autoturisme, cu autocare și autobuze, respectiv trenuri pe o perioadă de cel puțin 5 ani.

Tabel 1.3.1.1 Ponderea modurilor de transport de pasageri (milioane pasageri per km)

Anul	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
feroviar	50348	50739	55307	52618	56083	55429	58808	49671
rutier	191486	190932	198638	216085	226320	237132	256616	266523
cai navigabile interioare	26858	27834	30020	30484	29043	29714	33261	30518

Sursă: INS Constanța

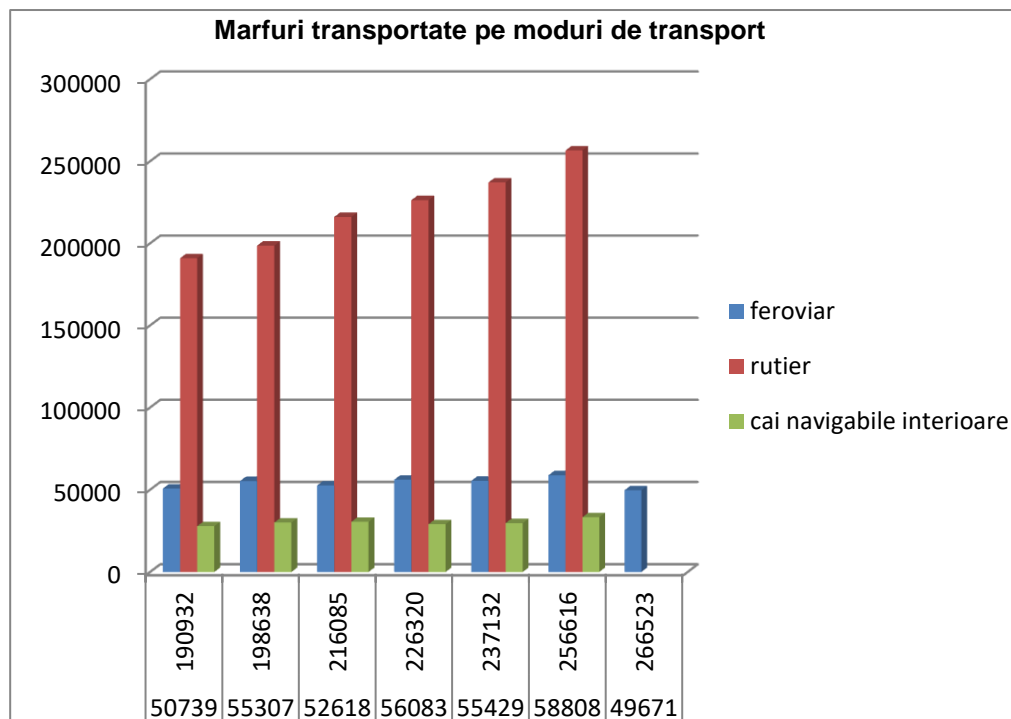


Fig. 1.3.1.1.1

Tabel 1.3.1.2 Ponderea fiecărui mod în transportul de pasageri (mii de pasageri)

Mod transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
feroviar	57433	64760	66482	64456	69057	66500	69708	50559
autoturisme	274393	282018	275549	302951	325532	361338	355556	273454
cai navigabile interioare	140	167	169	153	153	120	111	134

Sursă: INS Constanța

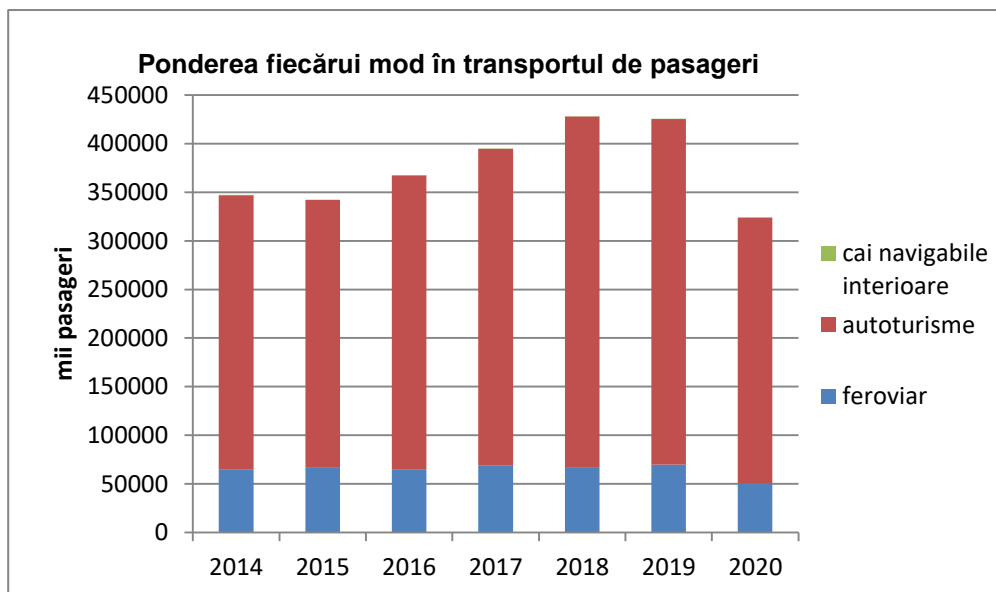


Fig. 1.3.1.2.1

În anul 2020 se observă o tendință de scădere a utilizării autoturismelor și a transportului feroviar și o creștere a transportului pe căile navigabile interioare față de anul anterior (Figura 1.3.1.2.1).

Transportul public local de pasageri cuprinde transportul, în interiorul zonei administrativ – teritoriale a unei localități, fără a depăși limitele acesteia.

Tabel 1.3.1.3 Utilizarea transportului în comun (mii de pasageri)

	2013	2014	2015	2016	2017
Autobuze si microbuze	55167	54271	55118	54768	52593

Sursă: INS Constanța – până la data elaborării prezentului raport nu au fost prelucrate datele pentru anul 2018

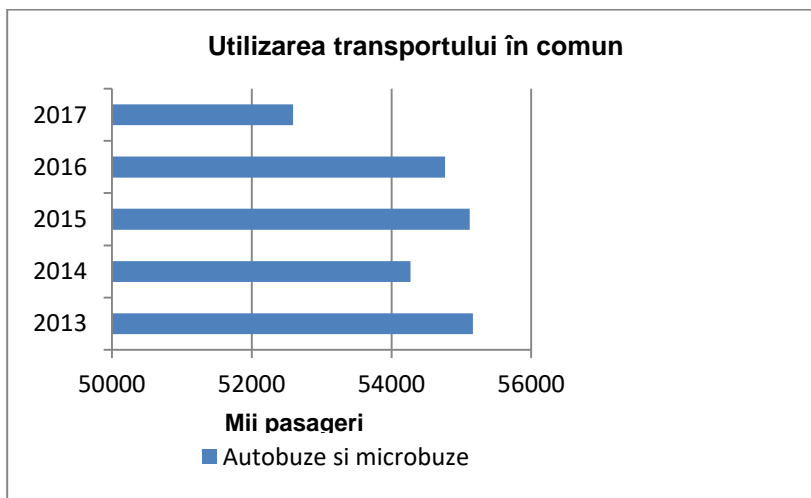


Fig. 1.3.1.3.1

Începând cu anul 2008, la nivelul municipiului Constanta s-a renunțat la tramvaie, iar din anul 2010 s-a renunțat la troleibuze. În fig. 1.3.1.3.1. pentru anul 2017 se observă o tendință în scădere a numărului de pasageri care utilizează autobuzele și microbuzele.

X.1.3.2. Transportul de mărfuri

Transportul rutier de mărfuri cuprinde transportul pe vehicule înregistrate în țară, iar transportul feroviar și pe căi navigabile interioare includ transportul pe teritoriul național, indiferent de naționalitatea vehiculului de transport, înregistrate pe o perioadă de cel puțin 5 ani.

Tabel 1.3.2.1 Ponderea fiecărui mod în transportul de mărfuri (milioane tone pe km)

Mod transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
feroviar	12941	12264	13674	13535	13782	13076	13312	12291
rutier	34026	35135	39022	48175	54704	58761	61041	55026
cai navigabile	12242	11760	13168	13153	12517	12261	13957	13638

Sursă: INS Constanța

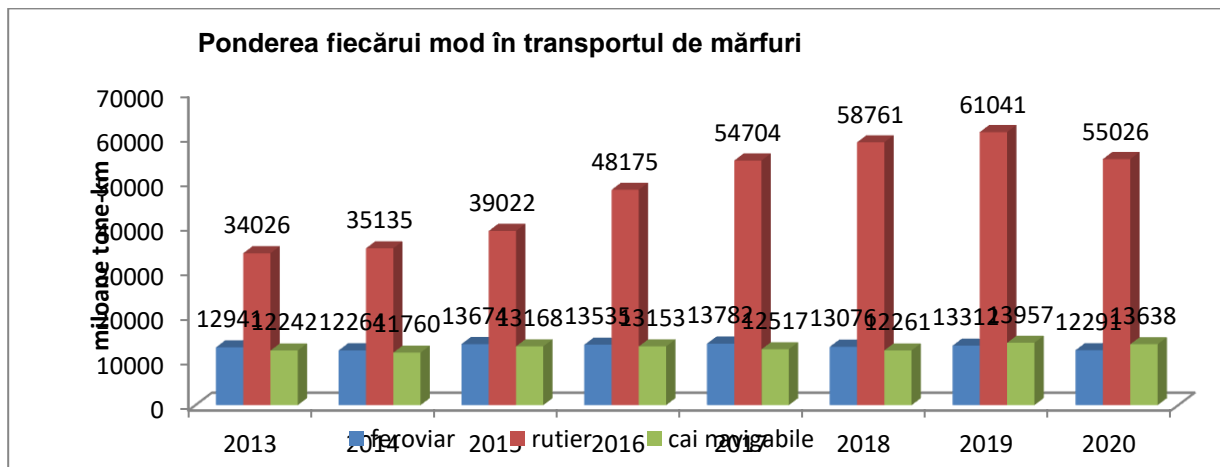
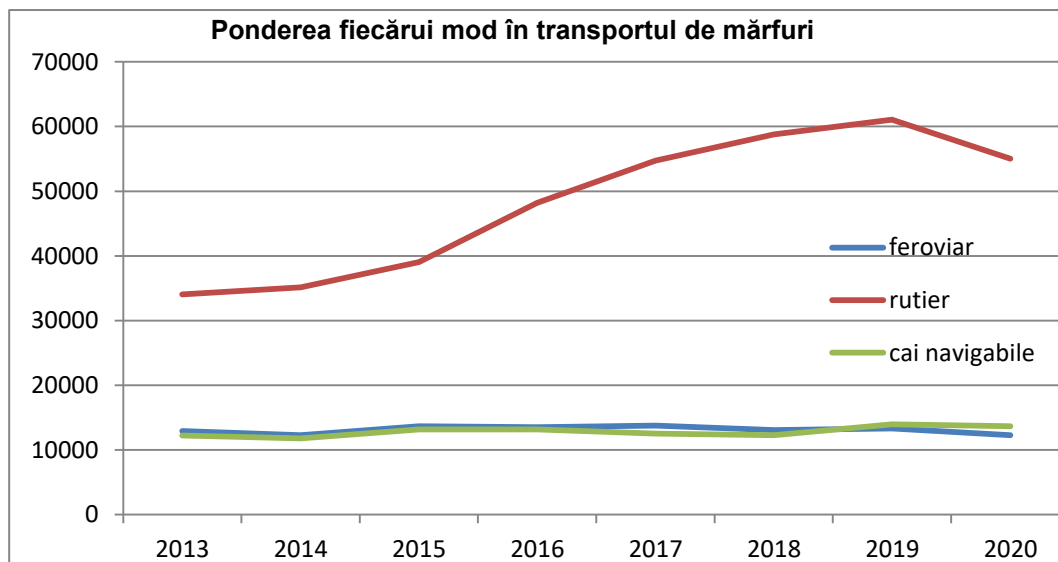


Fig. 1.3.2.1.1 și 1.3.2.1.2



În ceea ce privește transportul de mărfuri feroviar, rutier și cele pe căile navigabile se constată o scădere semnificativă a acestuia mai ales în anul 2020 (Fig. 1.3.2.1.1).

Această scădere a transportului rutier atât de pasageri cât și de mărfuri are o influență pozitivă asupra mediului înconjurător având în vedere impactul negativ major al emisiilor de gaze cu efect de seră și de asemenea poluarea aerului, care pot afecta grav sănătatea umană și a ecosistemelor. Reducerea cererii de transport rutier diminuează, prin urmare, impactului asupra mediului.

X.2. FACTORI CARE INFLUENȚEAZĂ CONSUMUL

Printre cei mai importanți factori care influențează consumul privat, se numără: factorii demografici, factorii sociali și cei psihologici, veniturile și prețurile, comerțul, globalizarea, tehnologiile, furnizarea de bunuri și servicii, cât și modul în care acestea sunt comercializate.

De asemenea, mai au influență asupra consumului inclusiv informațiile cu privire la produse și servicii, politici, locuințe și infrastructură. Pentru limitarea, pe cât posibil, a efectelor negative ale presiunilor și a impactului asupra mediului, provenite din consum, este necesară o înțelegere mai bună a factorilor care influențează consumul.

Și în epoca modernă factorii economici au un rol important, deoarece la nivel macroeconomic, ei caracterizează capacitatea de cumpărare de care dispune societatea la un moment dat, constituind la formarea comportamentului consumatorului. La nivel microeconomic, venitul consumatorului este factorul esențial, care prin formă, mărime, dinamică, distribuție în timp, destinație, și constituie premisa materială a comportamentului consumatorului dar și principala restricție care se impune acestuia.

Conform Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică "cel mai important factor economic care influențează modelele de consum este nivelul venitului disponibil pe gospodărie".

Guvernul României, instituțiile statului au un rol deosebit de important, în a include, în politicile și strategiile sale acest concept de "Producție și Consum Durabil". Consumul mai este

influențat de către numărul populației, ponderea acesteia pe grupe de vârstă, numărul de persoane pe gospodărie și spațiul de locuit disponibil per persoană. Întotdeauna prețurile vor avea efect direct asupra consumului, alături de scăderea numărului populației, îmbătrânirea populației din țările dezvoltate, reducerea materiilor prime, accesul la internet și dezvoltarea tehnologiei.

Printre efectele acestor factori întâlnim: creșterea vârstei de pensionare, încurajarea oamenilor de a-și face sisteme de pensie alternative, consumul responsabil și cu atenție mai mare la ceea ce consumă.

Conform prognozei estimată de MDRT, la nivel național, până în anul 2050, se va înregistra o scădere a populației ce se va datora menținerii unui deficit al nașterilor în raport cu numărul deceselor, la care se va adăuga soldul cumulat al migrației interne și externe.

Această tendință de îmbătrânire a populației va duce la apariția unor noi segmente de piață sau la apariția de noi produse dedicate seniorilor, pe lângă cele clasice dedicate acestora. Tehnologia și inovarea au schimbat modul nostru de viață în mod semnificativ, prin apariția alimentelor semipreparate, aparatelor de uz casnic multiple și tehnologiilor de comunicare și informare moderne.

Inovațiile tehnologice viitoare, de exemplu, în domeniul nanotehnologiei, biotehnologiei în dezvoltarea tehnologiilor de informare și comunicații, ne vor schimba viața cotidiană. Un alt factor important care influențează în mod deosebit consumul, este venitul populației.

Creșterea comerțului online pune presiune asupra formatelor de retail tradițional în toată Europa.

Alți factori sunt: - scăderea prețului țițeiului de la mijlocul anului 2014 care a avut ca rezultat scăderea costurilor legate de energie și carburanți, iar cel de-al doilea, cheltuieli crescute cu facturile de întreținere, sănătatea și petrecerea timpului liber.

Un alt factor care determină consumul îl reprezintă tipurile de consumatori. Comportamentul individului este diferit, întrucât sensibilitatea informațiilor depinde de propriile scopuri, de așteptările și motivațiile subiectului. Aprecierea apartenenței unui individ la o clasă socială se bazează pe luarea în considerare simultan a mai multor caracteristici ale consumatorului: venitul, ocupația, nivelul de educație, în interacțiunea lor. Într-o economie de piață consumatorul devine rege. Companiile care nu au grijă de proprii clienți, precum și cele care cred că sarcina lor este numai fabricarea unui produs la un preț cât mai mic, nu vor supraviețui în secolul XXI.