MINISTERUL EDUCAȚIEI NAȚIONALE
UNIVERSITATEA "VALAHIA" DIN TÂRGOVIŞTE IOSUD ŞCOALA DOCTORALĂ DE ŞTIINŢE ECONOMICE ŞI UMANISTE
DOMENIUL FUNDAMENTAL *ŞTIINŢE ECONOMICE*
DOMENIUL *CONTABILITATE*

REZUMATUL TEZEI DE DOCTORAT:

"UTILIZAREA METODELOR DE REPARTIZARE A COSTURILOR ŞI A VENITURILOR PENTRU CREŞTEREA PERFORMANŢEI ÎN ENTITĂȚILE ECONOMICE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE"

Conducător de doctorat:
Prof. univ. dr. Ion CUCUI

Doctorand:
Elena Valentina DUMITRU

Târgovişte,
2018

CUPRINSUL REZUMATULUI TEZEI DE DOCTORAT

1 CUPRINSUL TEZEI DE DOCTORAT

2 CUVINTE CHEIE

Teza de doctorat ***”UTILIZAREA METODELOR DE REPARTIZARE A COSTURILOR ŞI A VENITURILOR PENTRU CREŞTEREA PERFORMANŢEI ÎN ENTITĂȚILE ECONOMICE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE”*** își propune atingerea obiectivelor și validarea ipotezelor utilizând următoarele cuvinte cheie:

Entități economice de transport public de persoane
Sistem de transport
Analiza strategică
Mecanismul de repartizare a costurilor
Analiza abaterilor vânzărilor
Departamente auxiliare
Metoda de calculație a costurilor ABC
Creșterea performanței entității economice

3 INTRODUCERE

Dispersarea umană a fost un factor crucial pentru cucerirea gobului pământesc, istoria omenirii devenind radical diferită de a oricărei alte specii de pe planetă. Apar aşezări permanente, populaţia creşte, iar strămoşii noştri sunt determinați să învețe să-și administreze hrana, dezvoltându-şi ultimele priceperi necesare pentru a supravieţui. Trecerea la agricultură a fost un pas important în dezvoltarea omenirii, iar pentru a evidenția recoltele necesare pentru hrană, strămoşii noştri au conceput prima scriere, iar pentru a le administra a luat naştere contabilitatea. De-alungul timpului, progresele tehnicii au evoluat şi ne referim la calea ferată, electricitatea, telegraful, primul automobil, primul avion, etc. Prin intermediul internetului și a sateliților ce se rotesc în jurul Pământului am avut posibilitatea să vizionăm decolarea primilor cosmonauți și imagini din întreaga lume[1]. Ne place să privim în viitor și să credem că strănepoții noștri vor intreprinde călătorii interplanetare și vor participa la cercetări din diverse domenii fiind încă pe băncile școlii[2]. Progresul tehnic, deosebit de puternic în economia mondială, a transformat transporturile într-un domeniu distinct. Invenţia motorului cu abur a avut o influenţă decisivă asupra dezvoltării transporturilor, care ulterior, a facilitat deplasarea oamenilor şi transportul diferitelor mărfuri prin apariţia căilor ferate folosindu-se trenurile, a navigaţiei cu ajutorul navelor maritime acestea fiind puse în mişcare prin forţa aburului[3]. Creşterea demografică şi schimbările stilului social de viaţă au dezvoltat mediul de afaceri. Factorii umani reprezintă cele mai bune oportunităţi de afaceri în dezvoltarea economiei, sursa principală de bogăţie a economiilor occidentale şi vectorii dezvoltării lor sunt entitățile economice, acestea ocupând în prezent centrul preocupărilor politicienilor, experţilor şi ale publicului larg, iar evoluţia lor provoacă dezbateri ample şi încurajează gândirea socio-economică[4]. Astfel, în cadrul oricărei entităţi economice din orice domeniu de activitate, costul este foarte important, de la analiză, calcul, optimizare, control până la valorificarea informaţiilor pentru că, succesul unei entităţi economice impune utilizarea conceptelor, practicilor şi metodelor de calculaţie a costurilor. Managerul contabilității de gestiune acordă o atenţie sportită studiului privind costurile, pentru a deveni un partener şi un consilier al managementului general în procesul decizional. Utilizarea metodelor de repartizare a costurilor, adaptate tehnologiilor avansate din domeniul transportului public de persoane, asistate de sisteme informatice automatizate, implementate în ţările cu economii dezvoltate, au devenit principala activitate economică şi în entităţile economice din România[5].

4 COTEXTUL CERCETĂRII

Dezvoltarea economică mondială, precum şi fenomenul de interdependenţă al economiilor naţionale au determinat apariţia transportului de mărfuri şi de persoane. Actualitatea cercetării este determinată de importanța alegerii unei strategii contabile optime privind repartizarea costurilor și a veniturilor într-o entitate economică de transport public de persoane pentru creșterea performanței acesteia. În cadrul entităţilor economice de transport persoane indiferent de mărime sau de statut (regie autonomă sau societate comercială), impactul produs de presiunea bugetară şi diversificarea cererii pe piaţă, a demonstrat necesitatea unui sistem contabil de organizare şi transmitere a informaţiilor descriptive, în vederea elaborării deciziilor strategice. Analiza metodelor de repartizare a costurilor şi a veniturilor, implică un rol important în procesul de decizie managerială privind creşterea performanţei într-o entitate economică de transport public de persoane. Evoluția economică a fiecărei ţări, dezvoltă considerabil cantitatea şi calitatea bunurilor economice create şi accentuează mobilitatea populaţiei în cadrul aşezărilor urbane. De asemenea, transportul public de persoane reprezintă, dezvoltarea proceselor de producţie în sfera circulaţiei. Transportul public de persoane, constituie unul dintre cele mai importante sectoare de activitate ale unei regiuni, întrucât, prin intermediul acestuia se asigură

[1] https://www.scribd.com/document/42301534/Erich-Von-Daniken-Amintiri-Despre-Viitor-V2-0
[2] hhttps://www.scribd.com/doc/56457875/Calitatea-transporturilor
[3]Eckermann, Erik, "World History of the Automobile", Ed. Society of Automotive Engineers, 2001, p. 15-27
[4]Vranceanu, R.,Guyot, M.,Bazele microeconomiei întreprinderii, Ed. Polirom, Iaşi, 2004, p. 10-30
[5]Dumbravă P., Popa A., Contabilitatea de gestiune în industrie, Ed. Intelcredo, Deva, 2011, p. 141-143

coerenţa tuturor activităţilor aferente diferiţilor agenţi economici[6]. În România serviciul de transport public de persoane prestat de entităţile economice subvenţionate de municipalitate, se desfăşoară conform Legii Nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, executându-se pe rute şi cu programe de circulaţie. In ceea ce privește efectuarea serviciului public de persoane, operatorul de transport rutier autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimaţii de călătorie individuale, bilete, etc[7]. În acest context reglementările naționale în domeniul transportului public de persoane, trebuie să identifice combinația optimă dintre metodele contabile și cele de încadrare în reglementările specifice privind entitățile economice de transport public de persoane. În entitățile economice din țara noastră, utilizarea metodelor de calculație a costurilor este diferită, în funcție de domeniul de activitate și de particularitățile pe care le are fiecare. Managementul actual din entitățile economice de transport public de persoane, urmărește o strategie optimă care să-i permită pe termen lung maximizarea avantajelor în urma implementării acesteia. Într-o economie intrasigentă utilizarea metodelor tradiționale de calculație a costurilor este justificată, în schimb, se impune utilizarea metodelor moderne de calculație ale costurilor într-o economie ce se modifă continuu. Adoptrea metodelor moderne de calculație a costurilor într-o entitate economcă, urmărește optimizarea gestionării într-un mod cât mai eficient a costurilor. Managerii entităților economice de transport public de persoane lucrează în prezent, sub presiunea constrângerilor financiare.

5 MOTIVAŢIA ŞI OBIECTIVELE CERCETĂRII

Autorii lucrării ”Epistemologie/Perspectivă interdisciplinară„ publicată de Editura Biblioteca în anul 2011, definesc motivația cercetării ca fiind “un concept fundamental în psihologie şi în ştiinţele despre om, exprimând faptul că la baza conduitei umane se află întotdeauna un ansamblu de comportamente, trebuinţe, interese, intenţii idealuri care susţin realizarea anumitor acţiuni, fapte, atitudini ale omului”[8]. Motivația alegerii prezentei teme de cercetare științifică, este legată de necesitatea identificării, argumentelor care crează premisele perfecţionării sistemului contabil utilizat în domeniul transportului public de persoane, în contextul actual în care acest serviciu a devenit un element indispensabil evoluției civilizației umane. În continuare, putem spune că odată cu evoluția civilizației umane, contabilitatea a urmărit un progres permanent, contribuind la identificarea modalităților de eficientizare a tuturor activităților entităților economice, inclusiv a celor de transport public de persoane din România. Această motivație coincide și cu scopul cercetării științifice aleasă pentru prezenta teză de doctorat „Utilizarea metodelor de repartizare a costurilor și a veniturilor pentru creșterea performanței entităților economice de transport public de persoane”. Altfel spus, motivația și scopul cercetării științifice conduc la definirea obiectivului principal al cercetării științifice.

Obiectivul principal al prezentei lucrări științifice, constă în demonstrarea avantajelor implementării metodei de calculație a costurilor pe activităţi ABC, în entitățile economice de transport public de persoane din România. Obiectivele secundare care vor fi dezbătute în demersul prezentei lucrări ştiinţifice derivă din obiectivul principal şi sunt separate la nivel teoretic şi la nivel aplicativ. Din punct de vedere teoretic, prezentul demers ştiinţific îşi propune realizarea următoarelor obiective secundare:

- Os_1) Clarificarea unor concepte și abordări ce vizează activitatea transportului

[6]Eckermann E. Op. *Cit. p. 35-42*

[7]Legea Nr. 92 din 10 aprilie 2007 privind serviciile de transport public local, art. 5

[8]*Niculescu M., Vasile Nicolae, Epistemologie, Perspectivă interdisciplinară, Ed. Biblioteca, Târgoviște 2011, p. 26*

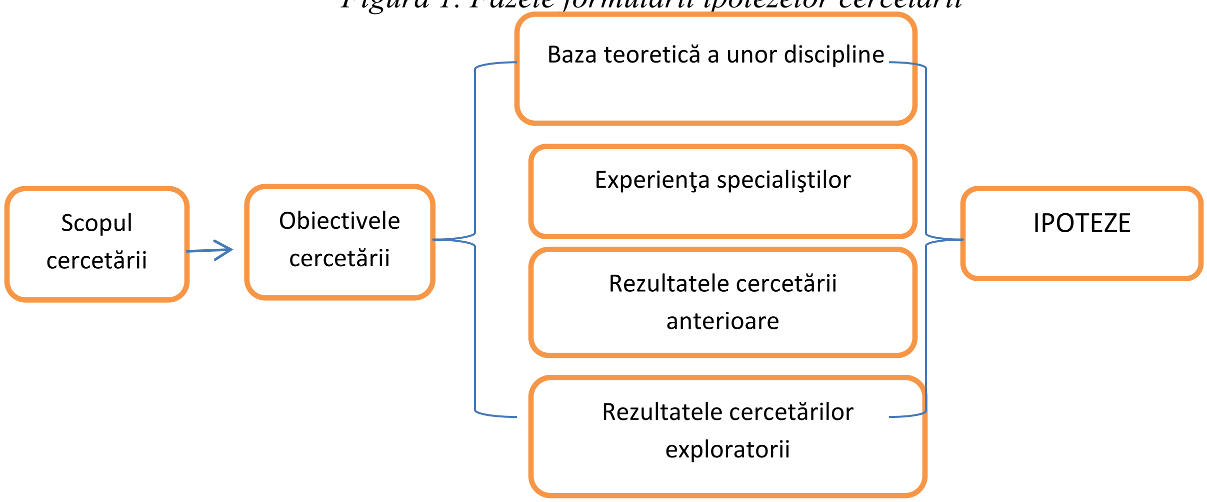
public de persoane;

- Os_2) Aprofundarea conceptelor privind contabilitatea de gestiune;
- Os_3) Identificarea metodelor de repartizare a costurilor. Din punct de vedere aplicativ, prezenta lucrare ştiinţifică îşi propune realizarea următoarelor obiective secundare:
- Os_4) Analiza costurilor în domeniul transportului public de persoane;
- Os_5) Analiza strategică a profitabilității în entitație economice de transport public de persoane;
- Os_6) Aplicarea metodelor corespunzătoare privind repartizarea costurilor şi veniturilor pentru creşterea performanţei într-o entitate economică de transport public de persoane;
- Os_7) Perfecţionarea contabilităţii de gestiune la nivelul entităţilor economice din domeniul transportului public de persoane.

6 IPOTEZELE CERCETĂRII ŞTIINŢIFICE

Literatura de specialitate[9] defineşte ipoteza ca fiind o ”propunere anticipată de răspuns la o întrebare de cercetare care precizează relaţia anterioară şi plauzibilă a subiectului cercetat mai concis, punctul de plecare a unei demonstraţii”. Acestea trebuie să fie plauzibile, consistente cu date şi testabile[10]. Cercetarea ştiinţică trebuie ghidată către ipotezele propuse în tema de studiu, în sensul că aceasta nu reprezintă doar o acumulare de informaţii şi fapte, cercetarea ştiinţică constituie un mijloc de pilotare în desfăşurarea cercetării, fără să afecteze dorinţa cercetătorului de căutare şi curiozitate[11]. În figura 1.1. vom prezenta fazele formulării ipotezelor cercetării.

Figura 1. Fazele formulării ipotezelor cercetării[12]



(Sursa: Cătoiu I., Bălan C., Dăneţiu T., Vegheş C., Vrânceanu D.-Cercetări de Marketing, Editura Uranus, Bucureşti 2002, p. 134)

Ipotezele cercetării completează delimitarea şi definirea obiectivului studiului principal.

[9] *John W., Gregory C.,The Methodology of Scientific Research Programmes: Volume 1: Philosophical Papers, Imre Lakatos, Ed. Cambridge University Press, 2001, p 112-142*

[10] *Karl Popper "Logik der Forschung" , Akademie Verlag GmbH, Berlin 2013, p. 8*

[11] *Niculescu M., Op. Cit. p. 25*

[12] *Cătoiu I., Bălan C., Dăneţiu T., Vegheş C., Vrânceanu D.-Cercetări de Marketing, Ed. Uranus, Bucureşti 2002, p 134*

Pentru a răspunde obiectivelor urmărite în prezenta lucrare de cercetare, ne-am propus următoarele ipoteze:

Ipoteza 1*:Informațiile legate de analiza strategică a unei entităţi economice, constituie punctul de plecare în evaluarea entităţii privind identificarea factorilor de influenţă ai profitului şi determinarea riscurilor.*

Ipoteza 2*: Mecanismul de repartizare a costurilor şi de analiză a abaterilor vânzărilor, este o condiţie esenţială pentru desfăşurarea activităţii, în entitățile economice de transport public de persoane.*

Ipoteza 3*: Informațiile privind costurilor departamentelor auxiliare sunt esențiale pentru elaborarea bugetului.*

Ipoteza 4: *Analiza strategică prin metoda ABC, constă în determinarea unei logici a finalităţii şi cooperării în vederea descrierii obiectului activităților care sunt desfășurate la nivel intern pentru creșterea performanței entității economice.*

Ipoteza 5: *Implementarea metodei de calculație a costurilor ABC, contribuie la creşterea performanţei, în entităţile de transport public de persoane din România.*

În demersul cercetării vom urmări obținerea informațiilor esențiale pentru a valida sau invalida ipotezele propuse. Rezultatul obținut va prezenta o viziune și totodată, un plus de cunoștințe cu privire la cea mai bună metodă de repartizarea a costurilor și a veniturilor pentru creșterea performanței într-o entitate economică de transport public de persoane.

7 ÎNCADRAREA EPISTEMOLOGICĂ A CERCETĂRII

Epistemologia este o componentă a filozofiei cunoaşterii, care abordează bazele teoretice pentru a accede la realitate şi să producă noi cunoştinţe, prin trecerea de la interogaţie la elementele precise de răspuns[13]. Ca activitate instituţionalizată, cercetarea ştiinţifică, are ca finalitate producerea de cunoştinţe ştiinţifice, aprofundarea şi dezvoltarea lor. În acest context, cecetarea ştiinţifică contribuie la explorarea, înţelegerea, explicarea, stăpânirea naturii, astfel încât să conducă „specia umană la o independenţă din ce în ce mai mare faţă de constrângerile mediului înconjurător şi de hazard”[14]. „Munca de cercetător presupune trecerea de la stadiul actual de cunoştinţe la un nou stadiu mai bogat, mai complex, mai util evoluţieii economico-sociale”[15]. Elaborarea prezentei cercetări științifice, porneşte de la afirmaţia că, “orice cercetare trebuie să se poziţioneze în dinamica complexă a procesului ştiinţific, potrivit căreia cunoaşterea este într-o permanenetă devenire”[16]. Astfel, alegerea epistemologică, realizează poziţionarea cercetării, faţă de obiectul cercetării şi faţă de modalitatea de abordare a rezolvării acesteia, concretizându-se în stabilirea reperelor fundamentale ale demersului ce va fi efectuat[17]. Poziţionarea direcţiilor de cercetare se face în strânsă legătură cu obiectul cercetării şi oferă o justificare a operaţiunilor pe care aceasta se bazează, precum şi a ipotezelor şi a modalităţilor de

[13]*Piaget Jean „Psihologie şi epistemologie”., L'épistémologie des sciences de l'homme, Ed. Gallimard, 1976, p. 17-29*

[14] *Thom R./La méthode experimentale, un mythe des epistemologues René THOM "La méthode expérimentale : un mythe des épistémologues (et des savants ?)", in La philosophie des sciences aujourd'hui, sous la direction de Jean Hamburger. Paris. Gauthier-Villars. 1986*

[15] *Niculescu M., Op. Cit. p. 38*

[16] *Niculescu M. Op. Cit. p. 57*

[17]*Zaiţ Dumitru, Alain Spalanzani, La recherche en management et en economie. Reperes epistemologiques et methodologiques, L'Harmattan, 2009, p. 45-58*

validare[18]. Din punct de vedere teoretic, perspectiva epistemologică poate fi realizată prin recurs la una din paradigmele recunoscute de către oamenii de ştiinţă, cum ar fi: pozitivismul şi constructivismul[19]. Realizarea cercetării se poate elabora în etape diferite ale demersului prin antrenarea unor modificări importante la nivel de principii şi modalităţi de abordare.

Pozitivismul este considerat de către oamenii de ştiinţă, paradigma ideală în cercetarea ştiinţifică. În opinia fondatorului teoriei pozitivismului Auguste Comte, "singura cunoaştere autentică este cea ştiinţifică, iar aceasta nu poate veni decât de la afirmarea pozitivă a teoriilor prin aplicarea strictă a metodei ştiinţifice". Punctul de plecare al unei cercetări în context pur pozitivist, este posibil a fi îndeplinit în domenii şi situaţii dominate de cauzalitate deterministă, sau pentru care există deja construit şi definit un sistem teoretic axiomatizat[20]. Auguste Comte a susţinut înfiinţarea unei filosofii pozitiviste, conform ultimei etape la care omenirea trebuia să tindă, după ce a parcurs starea teologică şi acea metafizică, ce reprezentau trepte necesare ale omenirii, în evoluţia ei de la copilărie spre maturitate. Pozitivismul, ştiinţa şi filozofia pozitivă nu mai urmăresc explicarea cauzelor ascunse în interiorul fenomenelor ci se mulţumesc cu studiul datelor experienţei[21]. Cercetarea fundamentală în contabilitate, are ca bază analiza contabilităţii ca fenomen istoric, social şi organizaţional[22]. Teoria pozitivă afirmă anumite regularități empirice în alegerea metodelor de calculație a costurilor și a prezentat o explicație pentru acestea, iar metodologia folosită cu succes în cercetare este aceeași metodă utilizată în domeniul finanțelor și economiei[23].

Efectele acestui tip de cecetare, contribuie în mod nemijlocit, la cunoașterea evoluției contabilității, deoarece realizează definirea conceptelor, metodelor şi funcţiilor contabilităţii. Deși cercetarea contabilă fundamentală nu reprezintă un răspuns clar la nevoile practicii contabile, aceasta asigură promovarea si direcţionarea practicilor contabile[24]. Demersul acestei lucrări științifice se încadrează în acest curent, prin abordarea informaţiilor teoretice, fundamentale în analiza modului de interacţiune dintre activitatea contabilă şi sfera activităţii transportului public de persoane.

Constructivismul, ca paradigmă a cunoaşterii stiinţifice, s-a format în secolul XX, în intenţia de a se opune pozitivismului. Principiile constructivismului sunt[25]: i) Reprezentativitatea care acceptă ideea conform căreia cunoaşterea priveşte organizarea reprezentărilor noastre asupra unei lumi construite prin intermediul experienţelor noastre iar, realitatea nu este decât un rezultat al reprezentării noi, a ceea ce devenim ca rezultat al experienţei noastre. Ceea ce cunoaştem sau putem cunoaşte nu este altceva decât ceea ce percepem şi este în conformitate cu acumulările noastre inferioare ; ii) Universul construit – acceptă ideea că realul este un rezultat al unei succesiuni de transformări şi prin cunoaştere putem realiza o actualizare a ceea ce este posibil şi nu a ceea ce este necesar a deveni. Proiectivitatea (interacţiunea subiect-obiect) postulează faptul că între cercetător şi obiectul cercetării se realizează o relaţie prin care curg influenţe în dublu sens (cercetătorul poate fi influenţat de obiectul cercetat). Argumentarea generală recunoaşte ideea că înţelegerea noastră asupra realităţii (experienţa trăită) este rezultatul unui exerciţiu al

---

[18] *Niculescu M. Op. Cit p 59*
[19] *Piajet J. Op. Cit. p. 32-40*
[20] *King Gary, Keohane Robert, Verba Sidney, Fundamentele cercetării sociale, Ed. Polirom 2000, p. 35-40*
[21] *Weber Ron, The Rhetoric of Positivism Versus Interpretativism, MIS Quarterly Vol. 28 No. 1/March 2004*
[22] *Colasse B., Comptabilite generale, Ed. (s) : Economica 22/10/2001 (7e édition), p. 58-62*
[23] *Ramanna, K. & Watts, R.L., (2012), Evidence on the use of unverifiable estimates in required goodwill impairment, Review of Accounting Studies,17 (4), p. 749-780*
[24] *Wacheux F. "Methodes qualitative et recherche en gestion, Ed. Economica, Gestion, Paris 1996 p. 18-19*
[25] *Le Moigne Jean – Louis, Le constructivism, Le Moigne Ingenium, Philosophie 2002, p. 258-264*

propriei raţiuni, realizat prin practica argumentării. Acţiunea inteligentă realizează adecvarea cercetării la proiectul construit în acest scop.

Din punct de vedere epistemologic, pentru cei mai mulţi autori, contabilitatea rămâne o componentă a ştiinţei economice, cu un caracter teoretico-aplicativ şi cu rolul de „înregistrare a fenomenelor şi proceselor economice”[26]. Sub raport epistemologic, cercetarea ştiinţifică urmăreşte să întrunească caracteristicile curentului constructivist, bazându-se pe înţelegere, culegere de date, observaţie, intuiţie, experiment, utilizarea resurselor, fiind elaborată prin interacţiune cu lumea şi obiectele studiate şi dezvoltând realizarea unui obiectiv util şi real[27].

În prezenta lucrare științifică, intenţionăm să aducem un plus de cunoaştere în ceea ce priveşte definirea şi analiza metodelor şi tehnicilor contabilităţii de gestiune şi calculaţiei costurilor în domeniul transportului public de persoane din ţara noastră, demonstrând importanţa utilizării acestor metode şi punând bazele unui cadru general de abordare a acestei tematici. Efectul perspectivei aplicative, expune rezultatele obţinute în urma efectuării cercetării oferind un răspuns clar întrebărilor legate de importanţa repartizării costurilor din domeniul transportului public de persoane, precum şi a concluziilor legate de evaluarea performanţei la nivel de sistem, în termeni de costuri. Literatura de specialitate a definit constructivismul ca fiind „*curentul care consideră că lumea și realul nu sunt obiective, ci sunt produsul unei construcții sociale, rezultată ea însăși dintr-oconstrucție a spiritului. Astfel, cercetătorul este motivat să observe și să măsoare faptele pentru a cerceta cauzalitățile externe, interzicându-și orice raționament.* ”[28].

În baza celor prezentate, lucrarea științifică se încadrează pe axa **pozitivism-constructivism**. Cercetarea ştiinţifică, va debuta cu un demers teoretic, ce porneşte de la stadiul actual al cunoaşterii, în domeniul contabilităţii costurilor efectuate în entitățile economice de transport public de pesoane, la fundamentarea paradigmelor rivale, şi va continua cu un demers ştiinţific realizat în baza unui studiu de caz, iar în încheiere intenţionăm să venim cu noi propuneri.

8 DEMERSUL METODOLOGIC

Literatura de specialitate defineşte metodologia ca fiind, procesul parcurs pentru realizarea lucrării de cercetare, unde se folosesc diferite metode şi tehnici pentru atingerea obiectivelor propuse[29]. Pentru un cercetător, alegerea metodelor în demersul cercetării nu este un act obligatoriu, astfel, cercetătorul are libertatea privind alegerea metodelor şi tehnicilor de cercetare, în funcţie de cadrul epistemologic în care cercetarea va fi dezvoltată şi nu în ultimul rând de specificitatea obiectului cercetării[30]. În vedrea atingerii obiectivului general şi obiectivele secundare formulate în faza premergătoare a cercetării, vom debuta cu o cercetare teoretică în care vom analiza procesul de implementare a normelor financiar-contabile, implicit metodele de calculație a costurilor şi vom continua cu o cercetare aplicată, destinată abordării practice în vederea implementării metodelor corespunzătoare repartizării costurilor şi veniturilor într-o entitate economică de transport public de persoane. Literatura de specialitate menționează că

[26] *Ionaşcu I., Epistemologia contabilităţi, Editura Economică 1997, p. 87- 98*
[27]*Compte A. . citat de Kremer-Marietti, A. ”Le positivisme”, Paris, Puf, 1993, p. 6-9*
[28]*Mahe de Boilslandele H., 1998, citat de Nicilescu Mariana în lucrarea ”Epistemologie. Perspectiva interdisciplinară” Editura Biblioteca Târgoviște 2011, p. 68*
[29]*Niculescu M., OP. Cit , p. 71*
[30] *Niculescu M. OP. Cit , p. 79*

"metodologia fără epistemologie nu este decât o ruină a reflecţiei"[31] motiv pentru care, considerăm că, în lucrarea de faţă principalul obiectiv trebuie să precizeze într-o viziune integratoare şi coerentă, cadrul epistemologic şi metodologic în domeniul contabilităţii costurilor. Cunoaşterea metodologiei[32] şi a limbajului ştiinţific, atât din domeniul contabilităţii cât şi din domeniul transportului public de persoane, sunt necesare pentru formalizarea problematicii, analiza şi interpretarea datelor. Acest demers ştiinţific este definit ca studiul metodelor utilizate pe întregul parcurs al cercetării şi de validare al procesului de elaborare a cunoştinţelor[33].

În elaborarea prezentei cercetări științifice, au fost utilizate următoarele tehnici și metode de cercetare:

- Cercetarea teoretică documentară, esențială pentru orice demers științific privind colectarea cunoștințelor necesare pentru demararea cercetării empirice, întrucât, analizează şi prezintă parcurgerea literaturii de specialitate aferentă domeniului de studiu în contextul diferitelor referinţe contabile la nivel naţional, european şi internaţional;
- Metoda statistică ce cuprinde totalitatea operaţiilor de culegere, sistematizare, grupare, prelucrare, analiză şi interpretare a datelor şi informaţiilor necesare pentru demersul cercetării;
- Metoda anchetei prin chestionar, o tehnică de investigare ce cuprinde un set de întrebări scrise în raport cu ipotezele cercetării, ordonate logic şi psihologic, care, prin administrarea de către cercetător, aduce din partea persoanelor anchetate răspunsuri ce urmează a fi înregistrate în scris;
- Metoda reprezentării grafice, utilizată pentru prezentarea vizuală a structurii elaborate pe baza subiectului cercetării;
- Analiza descriptivă, folosită în prezentarea principalelor avantaje ale metodelor de repartizare a costurilor și a veniturilor într-o entitate economică în vederea creșterii performanței;
- Compararea informațiilor ce este utilizată pentru prelucrarea și prezentarea datelor culese din entitățile economice de transport public de persoane din România.

În concluzie, având ca bază metodologia de cercetare utilizată, ne-am construit demersul nostru științific prin îmbinarea cercetării teoretice și empirice, pentru a găsi posibilități de perfecționare a contabilității serviciilor de transport public de persoane, formulând propuneri şi la problemele identificate, acestea fiind dezvoltate atât pe parcursul lucrării cât şi în capitolul de final al prezentei cercetări științifice. Demersul prezentei cercetări științifice se va focaliza pe activitatea desfășurată în cadrul RATB, care este interpretat în amănunt, reprezentând referiri detaliate despre entitate, cu luarea în considerare a tuturor paricularităţilor sale contextuale;

9 EXPUNERE SUCCINTĂ A STRUCTURII ŞI CONŢINUTULUI TEZEI

Prezenta cercetare științifică debutează cu un demers teoretic, ce porneşte de la stadiul actual al cunoaşterii, în domeniul transporturilor și contabilității costurilor efectuate în

[31] *https://doi.org/10.1002/9781405165518.wbeoss148, Social Epistemology, Steve Fuller, First published: 15 February 2007*

[32] *Niculescu M. OP. Cit , p. 79 108*

[33] *Niculescu M. OP. Cit , p. 79 109*

entitățile economice de transport public de pesoane, la fundamentarea paradigmelor rivale și continuă cu o incursiune a rolului şi importanţei transportului public de persoane în evoluţia progresului tehnic deosebit de puternic în economia mondială. Actualitatea cercetării este determinată de importanța alegerii unei strategii contabile optime privind repartizarea costurilor și a veniturilor într-o entitate economică de transport public de persoane pentru creșterea performanţei acesteia. Motivația alegerii prezentei teme de cercetare științifică, este legată de necesitatea identificării, argumentelor care crează premisele perfecționării sistemului contabil utilizat în domeniul transportului public de persoane, în contextul actual în care acest serviciu a devenit un element indispensabil evoluției civilizației umane. Obiectivul principalal prezentei lucrări științifice, constă în demonstrarea avantajelor implementării metodei de calculație a costurilor pe activități ABC, în entitățile economice de transport public de persoane din România

În stadiul atins de dezvoltarea economică, după producția agricolă, progresele tehnologice constituie o necesitate de bază în domeniul transporturilor. Evoluţia progresului tehnic a fost prezentată în ***capitolul I,*** plecând de la maşina cu abur, care avut o influență decisivă asupra dezvoltării transporturilor de marfă și persoane pe căile rutiere, ferate, aeriene şi a navigaţiei. Transportul public de persoane, constituie unul dintre cele mai importante sectoare de activitate ale unei regiuni, întrucât, prin intermediul acestuia se asigură coerența tuturor activităților aferente diferiților agenți economici. Creşterea demografică şi schimbările stilului social de viață au dezvoltat mediul de afaceri. Factorii umani reprezintă cele mai bune oportunități de afaceri în dezvoltarea economiei, sursa principală de bogăție a economiilor occidentale şi vectorii dezvoltării lor sunt entitățile economice, acestea ocupând în prezent centrul preocupărilor politicienilor, experților şi ale publicului larg, iar evoluția lor provoacă dezbateri ample şi încurajează gândirea socio-economică. În prezent, managerul contabilității de gestiune acordă o atenție sportită studiului privind costurile, pentru a deveni un partener şi un consilier al managementului general în procesul decizional. Utilizarea metodelor de repartizare a costurilor, adaptate tehnologiilor avansate din domeniul transportului public de persoane, asistate de sisteme informatice automatizate, implementate în țările cu economii dezvoltate, au devenit principala activitate economică şi în entitățile economice din România. . În cadrul entităților economice de transport persoane indiferent de mărime sau de statut (regie autonomă sau societate comercială), impactul produs de presiunea bugetară şi diversificarea cererii pe piață, a demonstrat necesitatea unui sistem contabil de organizare şi transmitere a informațiilor descriptive, în vederea elaborării deciziilor strategice. Analiza metodelor de repartizare a costurilor şi a veniturilor, implică un rol important în procesul de decizie managerială privind creşterea performanței într-o entitate economică de transport public de persoane. În România serviciul de transport public de persoane prestat de entitățile economice subvenționate de municipalitate, se desfăşoară conform Legii Nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, executându-se pe rute şi cu programe de circulație. Facilitățile acordate entităților de transport public de persoane, pentru serviciul prestat în limitele unității administrativ-teritoriale, este suportat de municipalitate. Finanțarea şi realizarea investițiilor aferente transportului public de persoane se face cu respectarea legislației în vigoare privind inițierea, fundamentarea, promovarea şi aprobarea investițiilor publice şi a principiilor autonomiei financiare a operatorilor de transport privind suportarea de către utilizatori şi recuperarea integrală, prin tarif, a costurilor de exlpoatare, reabilitare şi dezvoltare. Autoritățile administrației publice locale, au competența exclusivă privind asigurarea, coordonarea, organizarea şi monitorizarea transportului public de călători. Entitățile economice aflate în subordinea Autorităților administrației publice locale ce execută serviciul de transport public de persoane, își desfășoară activitatea respectivă conform legii nr. 15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale. Deși transportul public de persoane deține un loc important în cadrul actvităților umane, acesta constituie o problemă financiară greu de rezolvat în majoritatea orașelor din România Obiectivul principal al entităților economice de transport public de persoane este servirea clienților (călătorilor) la cel mai înalt nivel al cerințelor. Acest deziderat trebuie realizat cu costuri suportabile de către entitățile economice de transport public, aflate în subordinea municipalității privind dezvoltarea și modernizarea activităților de transport

O altă trăsătură importantă care trebuie avută în vedere în luarea deciziilor privind transportul public de persoane este natura actuală și în schimbare a societății și a modelelor de stil de viață care generează nevoi diversificate de călătorie. Majoritatea persoanelor sunt în prezent foarte dependente de călătoriile cu mașinile particulare. În plus, beneficiile percepute ale autoturismele particulare depind de stilul de viață și de relațiile social-spațiale angajate de utilizator. Prin urmare, este necesar să se promoveze politici care să reducă dependența de transport privat, precum și nevoia de a conduce, oferind alternative la condus. Pentru creşterea economică într-o țară, sunt necesare trei elemente de bază și anume: sistemul de transport, o sursă adecvată de energie și un sistem de comunicații corespunzător. Sistemul de transport este o componentă integrantă a producției și distribuției. De asemenea, dezvoltarea unei infrastructuri de transport public în concordanță cu necesitățile activităților de transport, trebuie să rămână în continuare una din prioritățile autorităților naționale și locale, indiferent de constrângerile economice sau bugetare. Într-un stat atât producția pe scară largă cât și distribuția de masă, sunt necesare pentru dezvoltarea economică, iar pentru aceasta este necesar un transport public de persoane ieftin și eficient. Activitatea de transport public de persoane este o cerere derivată din cererile economiei naționale, fiind influențată de: schimbările din structura producției diferitelor ramuri ale economiei naționale; volumul producției din diferitele ramuri ale economiei naționale; schimbările din structura deplasărilor făcute de populație; nivelul tarifelor de transport; creşterea/reducerea după caz a distanței medii de transport, privită la nivelul economiei naționale, al beneficiarului serviciului de transport public de persoane şi al operatorului, cu implicații asupra costurilor. Transportul public de persoane trebuie privit în contextul dezvoltării generale al oraşului, a importanței sale politice şi social-culturale determinante fiind întinderea teritoriului servit al locuitorilor, volumul cererii de transport şi specificul variației acesteia în timp şi spațiu. Transportul public de persoane constituie un serviciu vital, iar pentru marile orașe, o nevoie absolută în vederea unei funcționări oarecum rezonabile, fiind constituit, în cele mai bune cazuri ca un monopol natural subordonat municipalității de gestionat, de regulă o entitate economică pentru modurile de transport. În domeniul transportului public de persoane, oferta se poate realiza prin dezvoltarea şi modernizarea activităților şi a mijloacelor de transport. Dimensionarea nivelului cererii şi al ofertei de transport implică un volum imens, de mare complexitate, care în final se concretizează, în realizarea parțială sau totală a acestui echilibru. Pentru aceasta este necesară o modalitate de stabilire a resurselor financiare pentru acoperirea deficitului de capacitatea transportului de persoane. Am expus în capitolul I aspecte ale poluării mediului înconjurător. Amplasarea unitățiilor de transport produc influențe asupra mediului înconjurător, dând un caracter zonei unde se află, fie că există o stație feroviară sau o stație de transport public, sau alt tip de transport. Influențele funcționale ale transportului asupra mediului se referă la unele costuri sociale asociate cu poluarea, aglomerarea şi interacțiunea ecologică. Transportatorii sunt legați de două tipuri de poluare a mediului: atmosferică, şi sonoră. Acest lucru se datorează unor factori cum ar fi reglementările mai puțin stricte cu privire la standardele de mediu ale vehiculelor, vârsta şi compoziția parcului de vehicule precum şi motorizării rapide şi sistemelor de transport public de persoane slab dezvoltate. În România, în special în ultimii ani, au apărut o serie de entități economice fără să respecte directivele europene specifice mediului. Vidul legislativ din țara noastră coroborat cu lipsa de clarificări în ceea ce priveşte serviciile de utilitate publică, gestiunea, controlul şi dezvoltarea lor, conduce la un haos instituțional ce ne îndepărtează de la un sistem economic optim. Ordinea firească în care trebuie să ne încadrăm ne arată clar că în primul rând trebuie să stabilim instituțiile şi organismele competente coroborat apariției actelor normative impetuos necesare desfăşurării proceselor ulterioare. În următoarele etape de dezvoltare economică este nevoie de proiecte pe termen scurt, mediu şi lung adaptate tendințelor de evoluție a societății, economiei şi tehnologiei, de asigurarea finanțării pentru implementarea şi dezvoltarea acestora. Din păcate în țara noastră încă nu reuşim să depăşim prima etapă, lucru ce pune în mare dificultate chiar menținerea din punct de vedere operațional a actualelor servicii de transport public de persoane îndepărtând tot mai mult premisele impuse de mobilitatea urbană durabilă. Probabil, odată cu dezvoltarea ITS (serviciilor integrate de transport) în întreaga Uniune Europeană, presiunea pe țara noastră va creşte fiind astfel direct forțați de împrejurări să demarăm întregul proces descris mai sus, sărind însă practic peste nişte etape esențiale menite să nu creeze probleme de adaptare unor operatori de servicii existenți din domeniul transportului public de persoane.

În prezent majoritatea statelor lumii, aflate pe o direcție a evoluției proceselor economice şi sociale, găsesc în domeniul transportului, necesitatea ameliorării fenomenelor de aglomerație, ameliorarea efectelor nedorite pe care transportul le generează legate de ecologie, dezvoltarea serviciilor coordonate şi a sistemelor logistice care furnizează serviciul necesar pentru societate la un cost cât mai mic. Uniunea Europeană recunoaşte că transportul public public de persoane joacă un rol esențial în îndeplinirea obiectivelor de competitivitate economică, coeziune socială și creștere sustenabilă în mediul urban. Mobilitatea este o necesitate fundamentală a vieții secolului 21 ce asigură acces la activitățile primare şi la serviciile de educație, comunicare şi relaxare. Astăzi însă modelele operaționale de mobilitate sunt nesustenabile iar oraşele suferă de congestia ce rezultă din traficul ridicat, de poluare şi de degradarea unor funcții comunitare şi sociale. Am încheiat acest capitol prezentând unele aspecte privind realitățile și perspectivele transportului public de persoane din România, implicit Regia Autonomă de Transport București. Am folosit informații din cadrul RATB, pentru a pune în aplicație utilizarea metodelor de repartizare a costurilor și a veniturilor pentru creșterea performanței în entitățile economice de transport public de persoane.

Capitolul II prezintă elementele care participă la elaborarea analizei strategice, pentru identificarea factorilor de influență ai profitului şi determinarea riscurilor, în vederea validării primei ipoteze de cercetare respectiv: (I1) ”Informațiile legate de analiza strategică a unei entități economice, constituie punctul de plecare în evaluarea entității privind identificarea factorilor de influență ai profitului şi determinarea riscurilor”. Plecând de la ideea de bază că activitatea de exploatare a unei entităţi de transport persoane, este principalul factor care condiţionează sporirea rentabilităţii economice, pentru a reduce deficienţele şi a îmbunătăţi randamentul activităţii în vederea creşterii profitului putem afirma faptul că, managementul are nevoie de informaţii în timp real privind parametrii procesului de producţie. În vederea susținerii demersului nostru ştiinţific, am acordat interesul cuvenit celor cinci forțe determinante ale transportului public de persoane, prin evidențierea celor mai importante caracteristici și anume: concurenții, potențialii participanți pe piață, produsele echivalente, puterea de negociere a clienților și puterea de negociere a furnizorilor de factori de producție. În acest capitol am realizat o analiză strategică a profitului din exploatare prin prezentarea modului în care profitul din exploatare se modifică de la un an la altul, prin abordarea a trei componente principale ce caracterizează succesul entităţii economice: componenta creşterii profitului, componenta de recuperare a costurilor şi componenta de productivitate, aplicâd strategia de obţinere a poziţiei de lider al costurilor privind creşterea performanţei entității economice de transport public de persoane. Am prezentat utilitatea tabloului de bord echilibrat ce transpune misiunea unei entități economice într-un set de indicatori de performanță care asigură cadrul pentru implementarea strategiei şi totodată, având un rol important în adoptarea strategiei de lider al costurilor în vederea determinării performanţei financiare în cadrul unei entități economice de transport public de persoane. De asemenea, am scos în evidență necesitatea analizei SOWT. În acest context, am urmărit punerea în evidență a analizei strategice într-o entitate economică de transport public de persoane şi implicit validarea ipotezei *(I_1)*, respectiv: *„Informațiile legate de analiza strategică a unei entități economice , constituie punctul de plecare în evaluarea entității privind identificarea factorilor de influență ai profitului și matdetereminarea riscurilor”* prin rezultatele obținute pe bază de calcule pentru studierea fenomenelor şi proceselor economice care au loc la nivelul entităților economice de transport public de persoane, a rezultatelor economico-financiare obținute în raport cu obiectivele propuse, determinarea cauzelor care provoacă abateri în desfăşurarea fenomenelor şi proceselor analizate şi luarea măsurilor pentru reglarea întregii activități. am încheiat acest capitol, prin scoaterea în evidență a necesității auditării activităților și implicit activității financiar-contabile în entitățile economice care prestează servicii de transport public de persoane, privind nevoia de informații a managementului, nevoie care în timp a evoluat. Aşadar, obiectivul principal al procesului de management este acela de a obține: o utilizare eficientă și eficace a resurselor entității economice; o informație financiar contabilă pertinentă și fiabilă obținută prin reflectarea în contabilitatea a tuturor operațiunilor patrimoniale în conformitate cu prevederile legale, cele contractuale și buna practică în domeniu; protejarea activelor entității economice; atingerea obiectivelor stabilite pentru operațiuni sau proiecte; identificarea riscurilor existente și utilizarea unor strategii eficace pentru a le controla. În acest context, contabilitatea este procesul logic prin care se înregistrează, clasifică și sintetizează evenimentele economice, în scopul furnizării de informații financiare pentru procesul decizional, în timp ce auditul intern verifică și analizează acuratețea și conformitatea tranzacțiilor, funcționalitatea sistemelor și evaluează eficiența și eficacitatea metodelor și procedurilor operaționale ale unei entități economice de transport public de persoane. Practica a determinat renunțarea la semnificația auditului intern corelată cu funcția financiar-contabilă a entității economice și creșterea importanței acestuia prin includerea funcției de audit intern în subordinea directă a managementului general, devenind astfel un ”instrument de identificare, analiză și monitorizare a riscurilor”.

Accentul de bază al ***capitolului III,*** este pus pe modul în care contabilitatea managerială, îi ajută pe managerii unei entități economice de transport public de persoane, să ia decizii benefice privind utilizarea metodelor adecvate de repartizare a costurilor și aprecierea corectă a valorii probabilităților de realizare a unui cost controlat prin analiza abaterilor. Prin aprofundarea metodelor de repartizarea costurilor și analiza abaterilor, am pus în valoare necesitatea utilizării metodelor de repartizare a costurilor și analiza abaterilor privind creșterea performaței unei entități economice de transport public de persoane, iar la finele parcurgerii etapelor menționate am validat ipoteza *(I_2) ”Mecanismul de repartizare a costurilor și de analiză a abaterilor vânzărilor, este o condiție esențială pentru desfășurarea activității în entitățile economice de transport public de persoane”.* În demersul acestui capitol am evidențiat că, entitățile economice aleg repartizarea costurilor către diviziuni și departamente, plecând de la ideea că acestea sunt suportate de entitate pentru a susține actvitatea de bază. Astfel, repartizarea tuturor costurilor îi motivează pe managerii de departamente și diviziuni să examineze modul în care acestea sunt planificate şi controlate. Alegerea unei metode de repartizare a costurilor adecvată domeniului de activitate desfăşurată de o entitate economică permite analiza fundamentală a costurilor astfel încât managerii entităților economice să poată stabili decizii operative și pertinente. Rapoartele contabile conţin numeroase concepte legate de costuri, reprezentând o cantitate importantă de informații. Contabilii au definit costul, ca fiind un sacrificiu sau o renunțare la o resursă, în vederea atingerii unui obiectiv specific. Altfel spus, costul este o valoare monetară a cheltuielilor consumate pentru realizarea unor produse, lucrări executate sau servicii. Pentru a-și fundamenta deciziile, managerii unei entități economice, trebuie să știe cât costă un anumit obiect de cost (proiect, produs, serviciu, activitate, departament, etc.), pentru care se dorește o cuantificare a cheltuielilor. Repartizarea costurilor atât directe cât și cele indirecte ajută la realizearea produsului final /serviciul prestat. Acestea trebuie să respecte propriile sisteme de contabilitate pornind de la evenimente și operațiuni economice și ținând cont de sectoarele de activitate și de particularitățile activității (unități specifice). Printre aceste particularități se pot enumera cheltuielile cu întreținerea și reparațiile mijloacelor de transport, cheltuielile aferente depourilor (tramvaie, troleibuze) și autobazelor (autobuze). Deși repartizarea costurilor este o problemă pentru majoritatea entităților economice, și pentru majoritatea aspectelor din contabilitate, scopul repartizării costurilor este de a oferii informații managementului, atât pentru deciziile strategice, cât și pentru deciziile operaționale. Diagramele sintetice ale metodelor de evidență a costurilor prezintă aceste concepte într-un format sistematizat. Scopul metodelor de evidență și calculație a costurilor este să se furnizeze informații privind costurile ce reflectă modul în care obiectele de cost alese (produse sau servicii) utilizează sursele unei entități economice. În demersul acestui capitol am realizat o scurtă prezentare a costurilor de transport public de persoane, și am evidențiat scopurile și criteriile de repartizarea a costurilor. Obiectivul primordial al acestui capitol a urmărit modul în care contabilitatea managerială, îi ajută pe managerii unei entități economice de transport public de persoane, să ia decizii benefice privind utilizarea metodelor adecvate de repartizare a costurilor și aprecierea corectă a valorii probabilităților de realizare a unui cost controlat prin analiza abaterilor. Prin aprofundarea metodelor de repartizare a costurilor și analiza abaterilor, am demonstrat necesitatea utilizării metodelor de repartizare a costurilor și analiza abaterilor privind creșterea performației într-o entitate economică de transport public de persoane.

În acest capitol, am expus metodele tradiționale de calculație a costurilor, respectiv: metoda globală, metoda pe comenzi şi pe faze de fabricaţie; metodele evoluate de calculație a costurilor, precum: metoda Standard cost, THM, Georges Perrin Direct costingşi metodele moderne de perfecționare a costurilor, respectiv: metoda, ABM și Target costing, ABC. Metoda ABC de reapartizare a costurilor fiind analizată mai detaliat. În ceea ce privește analiza abaterilor vânzărilor de servicii într-o entitate economică de transport public de persoane, am demonstrat că informațiile furnizate de abateri sunt esențiale managerilor pentru a-și repartiza eforturile în mod sistematic cu mai multă atenție domeniilor unde abaterile sunt mai mari, astfel având posibilitatea de a găsi măsuri corective în procesul de producție viitor și totodată în evaluarea performanței. Am dezbătut aspectele privind bugetul static și bugetul flexibil și abaterile în raport cu acestea. În concluzie o abatere în raport cu bugetul static este diferența între un rezultat efectiv și nivelul bugetat corespunzător al acestuia din bugetul static, iar o abatere în raport cu bugetul flexibil este diferența dintre un rezultat efectiv și valoarea corespunzătoare din bugetul flexibil pe baza nivelului efectiv al producției din perioada bugetată. Mai concis, bugetele flexibile îi ajută pe managerii unei entități economice de transport public de persoane să obţină mai multe informații despre cauzele abaterilor decât cele disponibile în bugetul static. Urmare a întregului parcurs privind mecanismul de repartizare a costurilor și analiza abaterilor în entităţile economice din domeniul tranportului public de persoane, prin parcurgerea tuturor etapelor propuse şi prin rezultatele obţinute, constatăm validarea *(I_2)*, respectiv: "Mecanismul de repartizare a costurilor și de analiză a abaterilor vânzărilor, este o condiție esențială pentru desfăşurarea activității în entitățile economice de transport public de persoane"

În ***capitolul IV*** am abordat problematica privind repartizarea costurilor și a veniturilor departamentelor auxiliare în entitățile economice de transport public de persoane. Orice entitate economică își împarte activitatea desfăşurată în structuri funționale (direcţii, departamente, servicii/diviziuni sau centre de analiză, etc), care constituie ansambluri relativ omogene, în funcție de localizarea lor geografică sau organigramă. Printre secțiunile create, se disting cele care urmăresc activitățile de bază cum ar fi: aprovizionare, producție și distribuție, ale căror cheltuieli constituie costurile de cumpărare, costurile de producție și costurile complete,acestea fiind centrele principale într-o entitate economică.Ierarhic, în structura organizatorică a entității, se crează alte departamente auxiliare și servicii/diviziuni de exploatare, acestea contribuind la funcționarea entității economice, iar costurile acestora sunt repartizate în funcție de serviciile prestate. În demersul acestui capitol am dezbătut aspecte privind privind diferențierea metodei cotei unice a repartizării costurilor, de metoda cotei duale a repartizării, având la bază informații din RATB, prezentate în primul capitol. Prin parcurgerea tuturor etapelor propuse în demersul aplicării celor două metode în cadrul RATB şi prin rezultatele obţinute, am observat că diferenţa dintre metoda cotei unice și cea a cotei duale apare în condițiile în care metoda cotei unice repartizează costurile fixe pe baza utilizării efective a resurselor de către centrele utilizatoare, în timp ce metoda cotei duale repartizează costurile fixe pe baza utilizării bugetate. Atât metoda cotei unice cât și cea a cotei duale reparizează doar resursele de costuri fixe folosite sau pe cele de costuri bugetate ce urmează a fi folosite de diviziunile utilizatoare. Un subiect abordat în acest capitol a fost măsurarea și prezentarea performanței manageriale în alegerea cotelor de repartizare bugetate și cele efective. Decizia de a folosi cotele bugetate sau cele efective afectează nivelul de incertitudine cu care se confruntă diviziunile utilizatoare. Atunci când se fac repartizări de costuri folosind cotele bugetate, managerii diviziunilor către care sunt repartizate costurile nu se confruntă cu nicio incertitudine referitoare la cotele ce urmează a fi folosite în perioada bugetată. Utilizatorii pot determina volumul de servicii pe care trebuie să-l solicite și dacă există această opțiune, dacă se folosesc resursele departamentelor interne sau un furnizor extern. Dimpotrivă, când sunt folosite cotele efective pentru repartizarea costurilor, departamentele utilizatoare nu vor cunoaște cotele ce trebuiefolosite decât la sfârșitul perioadei bugetate. În cadrul acestui capitol am parcurs pașii pentru implementarea metodelor de repartizare a costurilor departamentelor auxiliare și anume, metoda de repartizare directă, în trepte descendente și metoda reciprocă în cadrul RATB. Metoda de repartizare directă este cea mai des folosită metodă, întrucât această metodă directă, repartizează costurile fiecărui departament auxiliar în mod direct către departamentele de exploatare. Acestă metodă ignoră orice servicii reciproce oferitede departamentele auxiliareunele altora și repartizează costurile departamentului auxiliar direct către departamentele de exploatare. Avantajul metodei directe este simplitatea ei. Nu este necesară previzionarea folosirii serviciilor departamentelor auxiliare de către alte departamente auxiliare. Un dezavantaj al metodei directe este incapacitatea identificării serviciilor reciproce oferite între departamentele auxiliare.O repartizare în trepte descendente, folosită adesea începe cu departamentul de exploatare care oferă cel mai mare procentaj al serviciilor sale totale altor departamentelor de exploatare. Repartizarea secvențială continuă cu departamentul care oferă al doilea procentaj ca mărime și se încheie cu departamentul care oferă procentajul cel mai mic. Metoda reciprocă este cea mai exactă din punct de vedere conceptual, deoarece ia în considerație serviciile reciproce oferite între toate departamentele auxiliare. Avantajul metodei directe și a metodei în trepte descendente este că acestea sunt simplu de calculat și de înțeles în comparație cu metoda reciprocă, deși multe entități economice consideră metoda reciprocă mai ușor de implementat. Un alt avantaj al metodei reciproce este acela că evidențiază costurile reciproce complete ale departamentelor auxiliare și modul în care aceste costuri diferă de costurile bugetate sau efective ale departamentelor. Cunoașterea costurilor reciproce complete ale unui departament auxiliar constituie un inputimportant pentru deciziile referitoare la folosirea furnizorilor externi pentru toate serviciile oferite de departamentul auxiliar. În continuare am elaborat repartizarea costurilor comune prin metoda disociată de repartizare a costurilor și metoda incremental a departamentelor auxiliare din cadrul RATB. Metoda disociată de repartizare a costurilor, folosește informații aparținând fiecărui utilizator al spațiul închiriat ca structură funcțională separată, pentru a determina ponderile repartizărilor de costuri. Susținătorii acestei metode accentuează deseori criteriul corectitudinii descrise. În opinia noastră, metoda disociată de repartizare a costurilor este echitabilă, deoarece fiecare structură funcțională suportă o parte proporțională a costurilor totale în raport cu costurile individuale disociate. Metoda incrementală de repartizare a costurilor ierarhizează utilizatorii individuali a unui obiect de cost în ordinea gradului de responsabilitate pentru costurile comune și ulterior folosește această ordine, pentru a repartiza costurile între utilizatori. Dezavantajul acestei metode este că, atunci când sunt mai mulți de doi utilizatori, această metodă solicită stabilirea unei ierarhii. Conform metodei incrementale, primului utilizator îi sunt repartizate în mod obișnuit cea mai mare parte a costurilor comune, motiv pentru care, majoritatea utilizatorilor în situația existenței unor costuri comune se propun a fi părți incrementale. Această metodă poate fi folosită în cazul când se constituie o nouă structură funcțională. În condițiile în care costul comun este mare și trebuie suportat de ambele structuri funcționale, folosirea metodei incrementale poate determina părțile să intre într-o dispută pentru poziția de parte incrementală. În urma rezultatelor obținute pe bază de calcule ale costurilor efectuate de structurile funcționale ale unei entități de transport public de persoane, am validat ipoteza *(I_3)*, respectiv: *"Informațiile privind costurile departamentelor auxiliare sunt esențiale pentru elaborarea bugetului".* Am încheiat acest capitol cu elaborarea unui model de repartizare a veniturilor din exploatare. Analoagă cu repartizarea costurilor, repartizarea veniturilor apare atunci când veniturile se leagă de un obiect de venit, dar nu pot fi imputate într-un mod fezabil din punct de vedere economic (eficace din punctul de vedere al costurilor), un obiect al venitului este un element pentru care este nevoie de o măsurare separată a veniturilor. Veniturile reprezintă intrări de capital primite pentru produsele sau serviciile oferite clienților de către entitatea economică. În speța noastră am implementat repartizarea veniturilor, provenite din vânzarea produselor RATB clienților, prin metoda disociată și metoda incremental. Metoda disociată folosește informații specifice referitoare la produsele din pachet ca ponderi pentru repartizarea veniturilor pachetelor de produse către produsele individuale. Termenul disociat se referă la produs ca la un element separat. Repartizarea pe baza veniturilor disociate are, de asemenea, avantajul de a conferi mai multă pondere produsului care generează mai multe venituri și care determină probabil vânzările pachetului de produse. Metoda incrementală de repartizare a veniturilor ierarhizează produsele individuale din pachete în funcție de criteriile determinate de management – cum ar fi produsul din pachet cu cele mai mari vânzări – și apoi folosește această ierarhizare pentru a repartizaveniturile pachetelor de produse către produsele individuale.

Obiectivul primordial al ***capitolului V***, este orientat către implementarea metodeide calculație a costurilor ABC (Activity-Based Costing), în vederea identificării informațiilor utilizării și impactului acesteia asupra performanței entităților economice din domeniul transportului public de persoane prin prezentarea abordărilor conceptuale privind metoda de calculație a costurilor ABC; identificarea metodelor de calculație utilizate în entitățile economice de transport persoane; identificarea impactului utilizării metodelor de calculație a costurilor asupra performanței entității economice de transport persoane. În vederea argumentării necesității utilizării metodei ABC în domeniul transportului public de persoane, am abordat literatura de specialitate privind contabilitatea de gestiune și clasificarea metodelor de calculație a costurilor și am procedat la introducerea anchetei bazate pe chestionar între instrumentele calitative de colectare a datelor. Principiile de bază ale metodei de calculație a costurilor bazate pe activități constituie o analiză ce reflectă cu acuratețe costurile de producție a produselor, serviciilor și lucrărilor oferite clienților în raport cu consumul de resurse al entității economice ş itotodată, ajută la identificarea cauzelor de îmbunătățire a performanţei şi a rentabilității entității economice, prin completarea metodelor tradiționale de contabilitate de gestiune şi calculația costurilor utilizate. În condițiile în care managerii țin cont de principiile metodei ABC (Activity-Based Costing) în deciziile lor, ameliorarea deficiențelor entității economice pe care o conduc, se va observa încă din primele stadii de aplicare ale acesteia. Astfel, managerii vor constata unele efecte pozitive privind posibiltatea reducerii costurilor. Din punct de vedere economic, entitățile economice de transport public de persoane, urmăresc utilizarea metodelor avansate de calculație a costurilor şi analiză strategică, pentru realizarea unei performanțe remarcabile. În acest context, entitățile economice din domeniul transportului public de persoane, îşi adaptează evoluția economică, modificându-şi permanent obiectivele principale şi strategia. Aceste modificări au condus la adaptarea instrumentelor de gestiune privind repartizarea costurilor, urmărind creșterea performanței entitățiieconomice. Într-o entitate economică de transport public de persoane, reducerea substanțială a costurilor de producție constituie o opțiune fundamentală privind creşterea rentabilității, a maximizării profitului ce reprezintă cea mai importantă sursă de acumulare pentru creşterea veniturilor. Reducerea costurilor într-o entitate economică de transport public de persoane este o problemă amplă şi complexă, întrucât, diminuarea costurilor de producție nu trebuie să afecteze calitatea bunurilor, sau serviciilor oferite, fapt ce duce la necesitatea dezvoltării activității de cercetare şi proiectare. Trebuie avut în vedere că nu întotdeauna este posibilă o reducere a costurilor, întrucât sunt situații când pe anumite perioade de timp acestea pot creşte din diferite cauze.în demersul acestui capitol am evidențiat aspect perivind metoda de calculație a costurilor ABC. Metoda ABC face parte dintre cele mai noi inițiative strategice în conducerea unei entități economice. În noul context economic mondial oferit de evoluțiile tehnologice şi organizaționale, metodele tradiționale de gestiune nu mai pot oferi cele mai bune elemente privind organizarea şi funcționarea unui sistem performant de gestiune. Metodele tradiționale de gestiune au primit de-a lungul timpului o serie de critici cu privire la faptul că utilizarea lor în continuare într-o entitate economică sub efectul inerției, poate produce un obstacol în demersului progresului ce vizează creșterea performanței. Această metodă a ultimilor decenii vizează un nou mod de gestiune îndreptată spre activitățile de bază ale entității economice, ce permite o mai bună gestionare a costurilor indirecte, într-o entitate economică din orice domeniu. Potrivit metodei ABC, atât personalul operativ, cât și lucrătorii din structurile funcționale ale entității economice, sunt solicitați să se implice în stabilirea deciziilor, având la bază experiența şi competențele practice accumulate. Într-un mediu economic care se caracterizeazăprintr-un număr ridicat de entități economice din domeniul transportuluipublic de persoane, metoda ABC aduce un aport important în completarea metodelor tradiționale de calculație a costurilor. În demersul capitolului V, s-a pornit de la o abordare teoretică privind metodele de repartizare a costurilor și a continuat cu o cercetare empirică realizată la nivelul entităților economice din domeniul transportului public de persoane. Prin prezenta cercetare științifică au fost vizate metodele de calculație a costurilor utilizate în entitățile econoice de transport public de persoane, astfel au fot formulate întrebări în chestionar, iar prin răspunsurile date de către respondenți, am putut constata nivelul cunoaşterii acestor metode de calculație a costurilor și disponibilitatea acestora de a le aplica. Astfel, am urmărit elaborarea unei diagnoze a contabilității de gestiune aplicată în entitățile economice de transport public de persoane din România, privind perspectivele perfecționării acesteia prin implementarea metodei de calculație a costurilor ABC, ținând seama de resursele disponibile, de avantajele şi dezavantajele identificate de specialiştii în domeniu. În acest subcapitol am urmărit să acumulăm informații referitare la utilizarea metodelor de repartizare a costurilor și a veniturilor pentru creșterea performanței entităților economice de transport public de persoane. Pentru aceasta, am realizat o cercetare empirică prin utilizarea chestionarului. Am optat pentru această metodă de cercetare, pentru că am urmărit analiza opiniilor de la un număr cât mai mare de manageri economico-financiari din cadrul entităților economice de transport persoane. Obiectivul principal al chestionarului a urmărit obținerea unui număr cât mai mare de informații referitoare la „Utilizarea metodelor de repartizare a costurilor pentru creşterea performanței entităților economice de transport public de persoane". Formularea întrebărilor din structura chestionarului sunt în concordanță cu obiectivul principal al prezentei cercetări științifice, privind „utilizarea metodelor de repartizare a costurilor într-o entitate economică de transport public de persoane".

În urma analizei modalității prin care contabilitatea de gestiune îşi îndeplineşte atributele şi rolul pentru care a fost concepută, oferind un sprijin remarcabil în procesul decizional, la nivelul entităților de transport public de persoane din țara noastră, putem concluziona că, pe de o parte, interesul entităților economice privind organizarea contabilității de gestiune cu scopul utilizării datelor pentru diferite analize economice, este unul scăzut, iar pe de altă parte, în entitățile economice unde contabilitatea de gestiune este organizată, sunt aplicate, în mare măsură metodele de calulație tradiționale. Metoda globală este una dintre metodele aplicate în entitățile subvenționate de municipalitate unde susține o concepție tradițională de tratare a cheltuielilor indirecteasimilate cheltuielilor directe, fără a insista pe o manieră riguroasă de atribuire a acestora asupra elementelor de calculație. Prin rezultatele obținute în vederea utilizării metodelor cantitative în demersul extinderii metodei ABC, în urma aplicării metodei anchetei bazate pe chestionar, putem concluziona următoarele: metodele de calculație ale costurilor utilizate de entitățile economice de transport public de persoane, depind de statutul acestora și am avut ca și criteriu categoria acestora și anume entități economice subvenționate de municipalitate și entități economice cu capital privat cu o vechime mai mare sau maică de 10 ani de activitate; la nivelul entităților economice din domeniul transportului public de persoane, se folosesc diferite metode de calculație a costurilor, fiind stabilite de fiecare entitate economică în parte, atât metodele tradiționale, cât și metodele moderne; cea mai utilizată metodă de calculație a costurilor în entitățile economice subvenționate de municiplaitate este metoda globală, în timp ce entitățile economice cu capital privat având o vechime pe piață mai mare de 10 ani, utilizează în mare parte metoda ABC, iar respondenții au identificat principalele avantaje; componenta costului procesului de producție ce deține o pondere semnificativă în luarea deciziilor cuprinde cheltuielile cu materii prime şi materiale urmată de cheltuielile indirecte; obiectivele principale urmărite privind creșterea performanței entității economice sunt reducerea costurilor în vederea maximizării performanței şi creşterea calității serviciilor oferite.

În ***capitolul VI***, am prezentat tehnica implementării metodei ABC în domeniul transportului public de persoane. Unul dintre aspectele importante care limitează aplicarea unui sistem modern de calculație al costurilor este faptul că entitățile de transport public de persoane, nu-și desfășoară activitatea într-un mediu complet concurențial. Cele mai multe entități economice, care au ca obiect de activitate transportul public de persoane, sunt deținute integral sau parțial de municipalități și nu sunt considerate ca fiind subiecți ce obțin un profit. Entitățile economice de transport public de persoane care exploatează tranzitul de călători, furnizează serviciile lor într-un sistem foarte reglementat.. În ultimele două decenii, preocupările legate de posibilele eșecuri de reglementare au condus la o reevaluare a rolului statului în organizarea acestui sector principal de activitate în economia națională. Una dintre principalele ținte ale fiecărui furnizor de servicii de transport de persoane este să obțină eficiența acelor activități existente pe piață. Eficiența și măsurarea costurilor în cadrul RATB sunt relativ simple și restricționate din mai multe motive. În ciuda faptului că eficiența ar putea fi acceptată ca obiectiv principal al serviciului prestat, părțile interesate de structura entităților economice de transport public de persoane, nu urmăresc utilizarea de eficiență, ca obiectiv principal al managementului transportului public de persoane, ci mai de grabă continuitatea activității în condiții optime. Altfel spus, metoda ABC de calculație a costurilor, a fost adoptată de către diverse organizații internaționale ca bază pentru fundamentare a deciziilor strategice și totodată pentru creșterea performanței acestora. Principiul de bază al metodei ABC, constă în faptul că activitățile generează costuri, iar serviciile, produsele și lucrările sunt cele care generează cererea pentru respectivele activități. Astfel, putem evidenția rolul metodei ABC și anume acela de a identifica diversele activități desfășurate de către entitățile economice din orice domeniu de activitate și de a grupa activitățile care au același inductor în centre de regrupare. Entitățile economice din domeniul transportului public de persoane, sunt interesate să procedeze la reorganizarea structurilor organizatorice. Astfel orice proiect de reorganizare al unei entități economice va pleca întotdeauna de la o entitate economică existentă. În acest context, putem defini reorganizarea unei entități economice din domeniul transportului public de persoane ca fiind un proces operațional de activități. Metoda ABC stimulează entitatea economică să devină competitivă şi reactivă la cerințele clienților, ale elementelor strategice obținute de către entitatea economică, sau spre care se doreşte orientarea acțiunilor strategice viitoare, anticipând şi deciziile ce urmează a fi luate în acest sens.

În cadrul acestui capitol am realizat o analiză comparativă a metodei globale de contabilitate de gestiune cu metoda de calculație a costurilor ABC pe o perioadă de șase luni (01.01.2017 – 30.06.2017), în cadrul RATB Metoda globală este utilizată în RATB întrucât, în fiecare unitate a regiei procesul de producție este omogen şi se prestează o singură gamă de servicii, fără semifabricate sau producție în curs de execuție, la sfârşitul perioadei de gestiune.Obiectivul primordial al metodei de calculație globală constă în colectarea cheltuielilor de producție, pe un singur loc de cheltuieli, ce corespunde unităților de exploatare (depouri și autobaze), după care se stabileşte costul serviciului prin raportarea cheltuielilor generale de administrație la serviciile prestate. Metoda globală de calculație a costurilor presupune o serie de procedee de grupare privind calcul şi repartizarea, aceste procee respectând pașii ce urmăresc logica procesului productiv. Potrivit metodei globale, costul complet se obține prin integrarea costurilor pe măsura derulării procesului de producție. Cheltuielile de producție sunt considerate cheltuieli directe, iar cheltuielile indirecte sunt cele commune unităților, în ceea ce privește cheltuielile generale de administrație, acestea sunt înregistrate distinct şi repartizate în cost la sfârşitul perioadei de gestiune. În cadrul RATB cheltuielile indirecte se evidențiază distinct pe fiecare unitate de exploatare pentru a se efectua analiza costurilor şi pentru a se determina responsabilitățile. Furnizarea informațiilor contabile managementului decident, pentru fiecare structură organizatorică din cadrul regiei, asigură fundamentarea strategiilor de dezvoltare a acesteia. În cadrul RATB, contabilitatea de gestiune a fost construită în funcție de organizarea funcțională și ierarhică a regiei. În cadrul RATB, aplicarea acestei metode reprezintă variant care conduce la calcularea costului efectiv al serviciului prestat și determinarea diferenţelor de cost.

Recapitulând parcursul tehnicii implementării metode ABC, putem evidenția că aceasta este foarte utilă pentru gestionarea resurselor. Transportul public de persoane ar putea fi considerat o zonă specifică aplicării metodei de calculație a costurilor ABC, bazată pe alocarea reală a costurilor existente. Importanța metodei de calculație a costurilor ABC privind analiza strategică, constă în urmărirea unei logici a finalității şi cooperării pentru a descrie obiectul acțiunilor care sunt determinate la nivel intern pentru organizare. Metoda ABC poate fi asociată îmbunătățirii performanței entității economice, prin faptul că, rezultatele obținute în speța noastră prin implementarea acesteia, au confirmat beneficiile aduse de această metodă. Prin extinderea metodei ABC am demonstrat că putem reduce costurile serviciului de exploatare de la 2.986.608,06 lei, la 2.934.608,06 și creșterea veniturilor din exploatare de la 633.981,00 lei, la 685.981,00, prin reducerea numărului de vehicule pe liniile cu un grad scăzut de călători și suplimentând numărul de vehicule pe liniile cu un grad ridicat de călători.

În concluzie, având rezultatele obţinute pe bază de calcule, putem afirma validarea integrală a ipotezelor (I_4) „Analiza strategică prin metoda ABC, constă în determinarea unei logici a finalităţii şi cooperării în vederea stabilirii obiectului activităţilor care sunt desfăşurate la nivel intern pentru creşterea performanţei*”*și (I5), respectiv, ”Implementarea metodei de calculație a costurilor ABC, contribuie la creşterea performanţei, în entităţile de transport public de persoane din România”, prin care am dorit să scoatem în evidenţă aportul metodei ABC în deciziile manageriale privind creşterea performanţei în entităţile economice de transport public de persoane. Considerăm că este necesar revizuirea modului de calculație al costului total la entitățile economice de transport public de persoane din România, care în prezent nu răspund cerințelor contabilității de gestiune. Pentru creșterea performanţei într-o entitate economică de transport public de persoane, propunem utilizarea metodei de calculației a costurilor pe activități ABC întrucât este adecvată particularităților procesului de producție al acestui domeniu de activitate în economia națională și de asemenea, asigură activitatea managerială eficientă a entității economice în ansamblu.

10 CONCLUZII

Implementarea metodei de calculație pe activități ABC, într-o entitate economică de transport public de persoane este extrem de importantă în comparație cu metoda globală utilizată în acest sector de activitate. Această metodă care a fost construită în speța noastră, este relativ simplă și ar putea fi acceptată și utilizată ulterioară în domeniu transportului de persoane. Aplicarea metodei ABC în cadrul unei entități economice de transport public de persoane, a adus o mulțime de specificități. Metoda ABC aduce mai multă corectitudine modului de alocare a costurilor activităților secundare. În opinia nostră, aplicarea metodei de calculație a costurilor bazată pe activități în organizarea entităților economice prestatoare de servicii este mai eficientă, decât în industria prelucrătoare din orice domeniu. După cum s-a menționat mai sus, entitățile economice de prestări servicii împreună cu furnizorii de transport public de persoane se confruntă cu numeroase probleme prin aplicarea unui sistem eficient de calculare a costurilor. Fiecare informație suplimentară ce este furnizată de sistem privind calcularea costurilor, ar putea îmbunătăți calitatea procesului de luare a deciziilor și ar putea duce la creșterea performanței entității de transport public de persoane. Primul pas prin măsurarea mai precisă a profitului este separarea costurilor și veniturilor din serviciile individuale furnizate. În cazul nostru serviciul de publicitate, serviciul de reparații autoturisme și ITP și alte servicii externe trebuiau să fie separate de principalele activități de bază ale transportului de persoane. Analiza detaliată a activităților definite prin metoda ABC, ar putea fi primul pas al unei decizii privind performanța într-o entitate economică de transport public de persoane. Această abordare confirmă datele relative aferente prestării serviciului de transport public de persoane pentru cele trei mijloace de transport. În comparație cu metoda globală, metoda de calculație a costurilor ABC procedează la o detaliere a costurilor pe activități, ceea ce îi permite cunoașterea reală a resurselor consumate și a abaterilor pe fiecare activitate în parte. În concluzie, având rezultatele obţinute pe bază de calcule, putem afirma validarea integrală a **ipotezelor (I_4)** „Analiza strategică prin metoda ABC, constă în determinarea unei logici a finalităţii şi cooperării în vederea stabilirii obiectului activităților care sunt desfășurate la nivel intern pentru creșterea performanței*”***și (I5)**, respectiv, ”Implementarea metodei de calculație a costurilor ABC, contribuie la creşterea performanţei, în entitățile de transport public de persoane din România”, prin care am dorit să scoatem în evidenţă aportul metodei ABC în deciziile manageriale privind creșterea performanței în entitățile economice de transport public de persoane. Considerăm că este necesar revizuirea modului de calculație al costului total la entitățile economice de transport public de persoane din România, care în prezent nu răspund cerințelor contabilității de gestiune. Pentru creșterea performanței într-o entitate economică de transport public de persoane, propunem utilizarea metodei de calculației a costurilor pe activități ABC întrucât este adecvată particularităților procesului de producție al acestui domeniu de activitate în economia națională și de asemenea, asigură activitatea managerială eficientă a entității economice în ansamblu.

11 CONTRIBUȚII PERSONALE PRIVIND CERCETAREA ȘTIINȚIFICĂ ȘI PROPUNERI

Demersul cercetării ştiinţifice intitulate „*UTILIZAREA METODELOR DE* REPARTIZARE A COSTURILOR ȘI A VENITURILOR PENTRU CREȘTEREA PERFORMANȚEI ÎN ENTITĂȚILE ECONOMICE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE” îmbină concepte prezentate atât în literatura de specialitatea românească, cât şi din cea internaţională, cu opinii şi viziuni proprii. Obiectivul major al acestui demers științific este acela de a realiza o sinteză a rezultatelor cercetării întreprinse. Pentru a reuși să surprindem o prezentare cât mai succintă și elocventă a celor mai importante concluzii care se degajează în urma muncii depuse pentru realizarea acestei lucrări, ne propunem să apelăm la o structurare a acestor rezultate, după cum urmează:

Contribuții privind rezultatele și concluziile desprinse în urma activității de cercetare cu caracter teoretic

Din punct de vedere al contribuţiilor teoretice, am realizat o prezentare critică a literarturii de specialitate din domeniul transportului și contabilității, în concordanţă cu mediu economic actual, coroborat cu fenomenul de globalizare şi mondializare, ce deschide noi oportunităţi pentru entităţile economice de transport public de persoane şi care au constituit subiectul primordial al demersului cercetării. Precizăm ca am adus un aport semnificativ pentru entităţile economice active în acest domeniu, prin evidenţierea metodelor de calcul al costurilor utilizate de entităţile economice de transport public de persoane, precum şi întocmirea unei analize critice a acestora ce a condus spre confirmarea necesităţii unei perfecţionări, a contabilităţii de gestiune. Obiectivele şi scopurile transportului public de persoane pot fi abordate din diferite puncte de vedere, cel mai important fiind maximizarea excedentului prin raţionalizarea deciziilor financiare. Din alt punct de vedere, cel managerial, scopul vizează realizarea creşterii economice și a echilibrului financiar.

Contribuții privind rezultatele și concluziile desprinse în urma activității de cercetare prin analize comparative

În urma analizei comparative a metodelor de calculație a costurilor totale în cadrul RATB, am evidențiat câteva avantaje în cazul utilizării metodei de calculație a costurilor ABC:

- Costurile totale obținute sunt mult mai reale decât costurile totale obținute în cazul metodei globale, iar acest lucru se datorează prestării serviciului de transport public de persoane, unde costurile indirecte dețin ponderea cea mai mare în cost totale.
- În prezent în majoritatea entităților economice de transport public de persoane se constată o creștere a activităților neproductive, iar metoda ABC permite alocarea costurilor indirecte pe servicii
- Metoda de calculație a costurilor ABC își focalizează atenția asupra naturii reale a comportamentului costurilor, astfel, ajungând identificarea activităților non-valoare.
- Inductorii de cost utilizați de metoda ABC pun în valoare relația directă cauză-efect între cheltuielile de alocat şi bazele de alocare folosite.
- În alocarea costurilor asupra serviciilor prestate, sau asupra diferitelor segmente strategice în cadrul entității economice, prezintă flexibilitate
- Prezintă compatibilitate cu alte instrumente de gestiune
- Metoda ABC recurge la regruparea activităților de tip suport în cadrul activităților principale în cadrul entității economice. În urma analizei comparative, metoda globală nu permite efectuarea regrupărilor de activități după procese transversale și nici nu depășește limita centrelor de responsabilitate instituite.
- Prin specificul metodei ABC se poate adapta planul de conturi general din țara noastră.

Metoda de calculație a costurilor ABC prezintă și câteva incoveniente legate de:

- Complexitatea sistemului de contabilitate datorat utilizării unui număr foarte mare de informații provenite din inductorii de cost. Achiziția unui altfel de sistem nu este tocmai accesibilă, depinzând în primul rând de resursele financiare de care dispune entitatea economică.
- Există o confuzie care predomină încă în înțelegerea conceptului metodei ABC- de către unii contabili și chiar de managerii entităților economice de transport public de persoane. Această confuzie se manifestă în special, în parcurgerea etapelor de implementare a acestei metode, punându-se un accent deosebit asupra selectării unui anumit număr de inductori de costuri în alocarea costurilor indirecte ale entității economice.

Elementele și ideile pe care le-am considerat drept aport personal la cercetarea realizată, se concretizează în următoarele propuneri pentru perfecționarea contabilității, reușind să validăm ipotezele de cercetare stabilite de la începutul tezei astfel:

Ipoteza 1:Informațiile legate de analiza strategică a unei entităţi economice, constituie punctul de plecare în evaluarea entităţii privind identificarea factorilor de influenţă ai profitului şi determinarea riscurilor.

Ipoteza 2: Mecanismul de repartizare a costurilor şi de analiză a abaterilor vânzărilor, este o condiţie esenţială pentru desfăşurarea activităţii, în entitățile economice de transport public de persoane.

Ipoteza 3: Informațiile privind costurilor departamentelor auxiliare sunt esențiale pentru elaborarea bugetului.

Ipoteza 4: Analiza strategică prin metoda ABC, constă în determinarea unei logici a finalităţii şi cooperării în vederea descrierii obiectului activităților care sunt desfășurate la nivel intern pentru creșterea performanței entității economice.

Ipoteza 5: Implementarea metodei de calculație a costurilor ABC, contribuie la creşterea performanţei, în entităţile de transport public de persoane din România.

În demersul cercetării am realizat obținerea informațiilor esențiale pentru a valida ipotezele propuse. Rezultatul obținut prezintă o viziune și totodată, un plus de cunoştințe cu privire la cea mai bună metodă de repartizarea a costurilor și a veniturilor pentru creșterea performanței într-o entitate economică de transport public de persoane.

Relevanța și contribuția științifică prin valorificarea și diseminarea rezultatelor cercetării

În scopul diseminării rezultatelor cercetării și aprofundării domeniului studiat, contribuțiile originale ale autoarei au făcut obiectul publicării a douăsprezece articole științifice în reviste de specialitate, De asemenea autoarea a participat la conferințe științifice naţionale şi internaţionale.

12 PROPUNERI ŞI PERSPECTIVE VIITOARE ALE CERCETĂRII ȘTIINȚIFICE

Perfecţionarea contabilității de gestiune în entitățile economice de transport public de persoane ar putea fi legată de următoarele aspecte, care au fost aprofundate în lucrarea de față:

- Analiza performanței economice în entitățile economice de transport public de persoane nu reprezintă numai o cercetare științifică teoretică, ci poate constitui un important material de lucru şi un posibil reper de perfecționare a modalității de utilizare a situațiilor financiare într-o lume economică complexă, aflată în continuă şi accelerată transformare.
- Extinderea demersului ABC în entitățile economice de transport public de persoane,;
- Lucrarea cuprinde elemente de originalitate argumentate științific, cu privire la organizarea contabilității în entitățile economice de transport public de persoane.
- Cercetarea documentară este vastă, în raport cu literatura de specialitate românească şi străină, cu legislaţia în vigoare.
- Demersul interdisciplinar al autoarei a constituit un suport indispensabil justei poziţionări a problematicii contabile și al validării ipotezelor de cercetare.

- Diversele teorii din literatura de specialitate utilizate sunt prezentate într-un spirit critic şi însoţite de un punct de vedere al autoarei.

Pe viitor aceste studii ar trebui să fie continuate de către echipe de cercetare în cadrul unor proiecte de cercetare mai ample, care necesită un volum mare de muncă. De asemenea, se impune demararea acestui proiect sub conducerea unei instituții de cercetare, precum și colaborarea cu alte centre sau grupuri de cercetători pentru a obține un grad ridicat de utilitate. Putem afirma că lucrarea de cercetare a abordat o problematică complexă și actuală, orientată asupra unor aspecte amplu dezbătute, rezultatele fiind prezentate în cadrul cercetării științifice, instrumentate din punct de vedere contabil. Afirmăm cu încredere că prezentul demers ştiinţific poate reprezenta un influent material de documentare şi extindere a organizării şi perfecţionarii contabilităţii de gestiune entitățile economice de transport public de persoane

13REFERINȚE BIBLIOGRAFICE

Cărţi şi articole de specialitate

1. Banister, D., & Berechman, J. Transport investment & economic development. London: University College London Press, 2000.
2. Brandon Duxbury, Planning for the Olympics: A Transportation SWOT Analysis of Vancouver, To Fulfill the Geography/Earth Science Requirement of Completing a Practical Exam Final Draft Submitted April 11, Readers: Kurt Fuellhart, Claire Jantz, and Jan Smith, 2012.
3. Budugan D., Berheci I., Georgescu I., Beţianu L., Contabilitate de gestiune, Editura C.E.C.C.A.R, Bucureşti, 2007.
4. Cătoiu I., Bălan C., Dăneţiu T., Vegheş C., Vrânceanu D.-Cercetări de Marketing, Ed. Uranus, Bucureşti 2002.
5. Colasse B., Comptabilite generale, Ed. (s) : Economica 22/10/2001 (7e édition).
6. Compte A. . citat de Kremer-Marietti, A. ”Le positivisme”, Paris, Puf, 1993.
7. Coyle j.j. transportation a supply chain perspective 7th edition.
8. Caraiani G.,Transporturi şi expediţii internaţionale, Ed. Universitara 2012.
9. Caraiani C, Dumitrana M.,Contabilitatea de gestiune & Control de gestiune, Ediția a II a, Editura Universitară București, 2008.
10. Charles T. Horngren, Strikant M. Datar, George Foster, Contabilitatea costurilor, o abordare managerială, , Ediţia a Xia 2006.
11. Cucui I.,Costurile și importanța lor în controlul gestiunii firmei, Editura Arves, Craiova 2008.
12. Călin O. Contabilitate managerială, Editura Didactică şi Pedagogică, Bucureşti, 2008.
13. Călin O., Gheorghe C., Contabilitate de gestiune și calculația costurilor, Ed. Atlas Press, București, 2003.
14. Călin O., Man M., Nedelcu M.V., Contabilitate managerială, Ed. Didactică şi pedagogică, Bucureşti, 2008, Cucui I., Horga V., Radu M., Contabilitate de gestiune, Ed. Niculescu, Bucureşti, 2003.
15. Căpușneanu S.,Contabilitate de gestiune. Instrument de evaluare a performanței. Editura Universitară, București, 2013.
16. Ciocănel B., Porojan D., Bazele sondajului, Editura Irecson, Bucureşti, 2007.

17. Dumbravă P., Popa A., Contabilitatea de gestiune în industrie, Ed. Intelcredo, Deva, 2011.
18. Deleanu V, Mijloace de transport populare din România, Ed. Astra Museum, Sibiu, 2011.
19. Dalkmann H., Brannigan C.,Transport and Climate Change. Module 5e. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, 2007.
20. Duncan, I., & Leung, J. (2013) New Zealand‘s productivity paradox – a transport policy perspective. Retrieved from Ministry of Transport website: Duncan and Leung NZ Productivity_paradox_from_a_transport_policy_perspective.pdf, 2013.
21. Diaconu P., N. Albu, S. Mihai, C. Albu, F. Guinea, Contabilitate managerială aprofundată, Ed. Economică, Bucureşti, 2003.
22. Didier L., Louis D., Philippe L.,INTEC-CNAM Paris, Control de gestiune, Colecția ROMEXO, Editura Economică, București,2000.
23. Duţescu A., Informaţia contabilă şi pieţele de capital, Editura Economică, 2000.
24. De Borger, B., Kerstens, K., & Costa, A. Public transit performance: what does one learn from frontier studies? Transport reviews, Vol. 22, No. 1. 2002
25. Eckermann, Erik, "World History of the Automobile", Ed. Society of Automotive Engineers, 2001.
26. Ercoskun, Ozge Yalciner, and Ebru Vesile Ocalir Akunal. "Sustainable Parking Planning for Smart Growth of Metropolitan Cities." E-Planning and Collaboration: Concepts, Methodologies, Tools, and Applications. IGI Global, 2018.
27. Ercoskun, O. Y., & Akunal, E. V. O. Sustainable Parking Planning for Smart Growth of Metropolitan Cities. In E-Planning and Collaboration: Concepts, Methodologies, Tools, and Applications IGI Global 2018.
28. Everaert, P., Bruggeman, W., Sarens, G., Anderson, S., & Levant, Y. Cost modeling in logistics using time-driven ABC Experiences from a wholesaler. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 38 No. 3, 2008
29. Epuran M., Băbăiţă V., Grosu C., Contabilitate şi control de gestiune, Ed. Economică, Bucureşti, 1999.
30. Gheorghe I.Ion,Transportul public şi rural de călători, Ed. ASE Bucureşti 2008.
31. Gheorghe Călin Toma, Economia formă a acţiunii umane, Ed. ASE, Bucureşti 2008
32. Grosso, R., Muñuzuri, J., Escudero-Santana, A., & Barbadilla-Martín, E. 2018. Mathematical Formulation and Comparison of Solution Approaches for the Vehicle Routing Problem with Access Time Windows. Complexity, 2018.
33. Gavrilă I., Caracterizare Generală a Economiei cu Piață Concurențială, Economie, Ediția aVa, Editura Economică, București 2000.
34. Glad, E., & Becker, H. Activity-Based Costing and Management. New York: John Wiley and Sons, 1996. Hansen W.G., How accessibility shapes land use 1959, Journal of the American Institute of Planners, vol. 25,1996.
35. Ionaşcu I., Epistemologia contabilităţi, Editura Economică 1997.
36. Ibrahim, H. A., & Yakubu, N. Energy Performance Evaluation for Three Selected Common Commercial Vehicles Based on Fuel Economy. American Journal of Modern Physics, 7(2),2018.
37. Işfănescu A., Robu V., Hristea A. M., Vasilescu C., „Analiză economico-financiară”, Editura ASE, Bucureşti, 2009.
38. Ioan Naşcu-Managementul serviciilor de transport,Editura SYLVI 1999.

39. John W., Gregory C.,The Methodology of Scientific Research Programmes: Volume 1: Philosophical Papers, Imre Lakatos, Ed. Cambridge University Press, 2001.
40. Jacquot T., Milkoff R., Compatibilite de gestion: analyse et maîtrise des coûts, Editura Dareios & PEARSON Education France 2007.
41. Karl Popper "Logik der Forschung" , Akademie Verlag GmbH, Berlin 2013.
42. King Gary, Keohane Robert, Verba Sidney, Fundamentele cercetării sociale, Ed. Polirom 2000.
43. Keating, P. A framework for classifying and evaluating the theoretical contributions of case research in management accounting. Journal of Management Accounting Research, Vol. 7, No. 2, 2005.
44. K. Ebbeken, L. Possler, M. Ristea – Calculatia si managementul costurilor, Ed. Teora, Bucuresti ,2002
45. Le Moigne Jean – Louis, Le constructivism, Le Moigne Ingenium, Philosophie 2002
46. List F.,Das deutche National-Transport-System in volk-und staatswirth-shaftlicher Beziehung (Sistemul de transport naţional german în relaţie cu starea economiei naţionale) Altona,Unități monetarepzig, Ed. Hammerich, reeditată de Transpress, Berlin, 1988.
47. Leclere D., Lesel P., Dubrulle L., Control de gestiune, Editura Economică 2000.
48. Liggett,H.R.,J.TrevinoandJ.P.Lavelle-Activity-Based CostManagement Systemsinan Advanced Manufacturing,2004.
49. Mahe de Boilslandele H., 1998, citat de Nicilescu Mariana în lucrarea ”Epistemologie. Perspectiva interdisciplinară” Editura Biblioteca Târgoviște 2011.
50. M.J. Avenir, Retrouver, l'Esprit de la vallée du Constructivisme en remontant à ses sources épistémiques,
51. Marcel Ghiţă, Sorin Briciu, Florentina Sas, Răzvan Ghiţă, Attila Szora Tamas, Iulian Bogdan Dobra, Guvernanţa corporativă şi auditul intern, Editura Aeternitas, Alba Iulia, 2009.
52. Niculescu M., Vasile Nicolae, Epistemologie, Perspectivă interdisciplinară, Ed. Biblioteca, Târgoviște 2011.
53. Nașcu Ioan, Managementul Serviciilor de Ttransport, Ed. SYLVI, București 1999, p 7
54. Neacşu I., Ion G., Mateescu V.,Managementul serviciior de transport, Editura ASE , 1995.
55. Niță D. Economia-Știință Teoretică Fundamentală, Economie, Ediția aVa, Editura Economică, București 2000.
56. Oprea C., Man M., Nedelcu M.V., Contabilitate managerială, Ed. Didactică şi pedagogică, Bucureşti, 2008.
57. Piaget Jean „Psihologie şi epistemologie”., L'épistémologie des sciences de l'homme, Ed. Gallimard, 1976.
58. Popa M; Raicu, Ș; Rosca, E; Costescu, D. Optimal planning for developing, modernizing and maintaining the street infrastructure of dense and large urban areas. edited by: brebbia, ca, urban transport xiii: urban transport and the environment in the 21st century, wit transactions on the built environment, vol. 96, p.: 471-480, isi web of science, 2007.
59. Popa M.,Economia Transporturilor, Ed. Politehnica/PRESS,2009.

60. Pencea R.,Dezvoltarea transporturilor, soluţie pentru creşterea competitivităţii şi modernizarea economiei româneşti, Revista de Transport şi Logistică, Ediţia nr. 35, 2009. Popa M., Raicu Ş.,Economia Transporturilor, Ed. Politehnica/PRESS 2009, p. 5
61. Petriş R., Bazele contabilităţii, Editura Gorun, Iaşi, 2002.
62. Popesko, B. How to manage the costs of service departments using Activity-Based Costing. International Review of Business Research Papers, vol. 5, no. 4, 2009.
63. Reviewed Work: *The History of Mankind* by Friedrich Ratzel, A. J. Butler, Review by: Frank Russell, *The American Historical Review*Vol. 5, No. 2 Dec., 1899.
64. Ramanna, K. & Watts, R.L., Evidence on the use of unverifiable estimates in required goodwill impairment, Review of Accounting Studies,17 (4), 2012.
65. Rauveyran J.C., Le guide de la these: du project a la soutenance, Ed. Maisonneuve & Larose, Paris 1999.
66. Raicu Ş., Sisteme de transport, Ed. AGIR, Bucureşti, 2007.
67. Raicu Ş.,Revista afacerilor din transportul public, Mobilitate socială 2009.
68. Radu M., Contabilitate de gestiune, Ed. Bibilotheca, Târgovişte, 2010.
69. Raymond Baffe, Economie Politique, Paris, 1970.
70. Ravignon L., Bescos P., L., Joalland M., Le Bourgeois S., Malejac A., Gestion par Activites-La methode ABC/ABM-Piloter efficacement une PME, Editions d Organisation, 2010.
71. Ravignon, L., Bescos P.L., Joalland M., Le Bourgeois S., Maléjac A. Méthode ABC/ABM, Edition d'Organisation, Paris, 2003.
72. Stanciu S., Bazele generale ale Marketingului, Editura Universității din București, 1999.
73. Stead, D. Transport intensity in Europe – indicators and trends. Transport Policy 8(1),. Retrieved from, 2001.
74. Saunders, C., & Dalziel, P. Economic well-being in regional development. Australasian Journal of Regional Studies, 2004.
75. Saunders M., Lewis P., Thornhill A., Research methods for business students, 4th edition.Essex:Financial Times/Pretince Hall, 2007.
76. Susniene, D., & Jurkauskas, A. Stakeholder approach in the management of public transport companies.Transport, Vol. 23, No. 3, 2008.
77. Thom R./La méthode experimentale, un mythe des epistemologues René THOM "La méthode expérimentale : un mythe des épistémologues (et des savants ?)", in La philosophie des sciences aujourd'hui, sous la direction de Jean Hamburger. Paris. Gauthier-Villars. 1986
78. Vranceanu, R.,Guyot, M.,Bazele microeconomiei întreprinderii, Ed. Polirom, Iaşi, 2004.
79. Verboncu I.,Tablou de bord. Teorie, metodologie, aplicaţie, Editura Tehnica, Bucureşti, 2001.
80. Zaiţ Dumitru, Alain Spalanzani, La recherche en management et en economie. Reperes epistemologiques et methodologiques, L'Harmattan, 2009.
81. Zaiţ D., Spalanzani A., Cercetarea în economie şi management, Editura Economică, Bucureşti, 2006
82. Zaiat A. Integrated Multimodal Transportation Dashboard, FEUP 2014.

83. Weber Ron, The Rhetoric of Positivism Versus Interpretativism, MIS Quarterly Vol. 28 No. 1/March 2004.
84. Wacheux F. ”Methodes qualitative et recherche en gestion, Ed. Economica, Gestion, Paris 1996.
85. Quinet E., *Fondements de l' économie. Circuits économiques et comptabilités nationales* de L. Leretaille, *Infrastructures des transports*, Economica, Paris, Revue Économique, Programme National Persée, vol. 34(5), 1992.

Articole și alte lucrăi de specialitate

86. https://www.scribd.com/document/42301534/Erich-Von-Daniken-Amintiri-Despre Viitor-V2-0
87. hhttps://www.scribd.com/doc/56457875/Calitatea-transporturilor
88. https://doi.org/10.1002/9781405165518.wbeoss148, Social Epistemology, Steve Fuller, First published: 15 February 2007
89. Anuarul Statistic al României în perioada 2010-2016
90. https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1995.tb01594.x, Mark Van Vugt , Ree M. Meertens , Paul A. M. Van Lange, Car Versus Public Transportation? The Role of Social Value Orientations in a Real-Life Social Dilemma1 February 1995
91. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.009, Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study, Author links open overlay panelGabrielaBeirãoJ.A.Sarsfield Cabral
92. https://www.scribd.com/doc/56457875/Calitatea-transporturilor
93. http://www.historia.ro/exclusiv_web/general/articol/drumul-matasiii
94. http://revolutiaindustriala.filedeistorie.info/novice/
95. CNERS, Grenoble, 2009
96. http://www.ingineria- automobilului.ro/reviste/Surse din revista “ingineria automobilului”
97. https://www.scribd.com/document/263431288/Analize-economice-in-transporturi-p2
98. http://www.agir.ro/buletine/130.pdf
99. The contribution of transport to air quality. TERM 2012: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe. EEA Report No 10/2012
100. Strategia de transport intermodal 2020, elaborată şi propusă în conformitate cu prevederile ordinului MTI nr. 758 din data de 24.09.2010 privind constituirea şi organizarea la nivelul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii a Grupului de Lucru pentru elaborarea Strategiei Naţionale de Transport Multimodal
101. https://europa.eu/european-union/topics/transport_ro
102. Barceló Bugeda, Jaume, Lídia Montero Mercadé, and Xavier Ros Roca. "Virtual mobility lab: a systemic approach to urban mobility challenges." (2018).
103. The limitations of using activity space measurements for representing the mobilities of individuals with visual impairment: A mixed methods case study in the San Francisco Bay Area, Journal of Transport Geography Volume 66, January 2018, Pages 300-308
104. Drury, C. Management and Cost Accounting (5th Ed.). London: Thomson Learning2001
105. EnvironmentEconomicandFinancialJustificationofAdvancedManufacturingTechnolo

gi, H.R.Parsaei,ed.(NewYorkElsevierSciencePublishers),1992.
106. www.ratb.ro
107. https://www.Cifra-de-afaceri-din-legislatia-contabila-difera-de-cea-din-norma-fiscala.html
108. http://www.mediafax.ro/social/propunere-legislativa-minimum-50-din-noile-mijloace-de-transport-in-comun-sa-fie-actionate-electric-14936839
109. http://www.ratb.ro/urac.php
110. http://www.nzae.org.nz/wpcontent/uploads/2014/05/
111. file:///F:/Raport-RATB-30.12.2014%20(1).pdf/ analiza diagnostic a activităţii ratb şi măsuri de creştere a performanţei acesteia
112. https://ro.m.wikipedia.org/wiki/Analiza_SWOT
113. https://www.mindtools.com/pages/article/newTMC_05.htm
114. http://www.agero-stuttgart.de/REVISTA-AGERO/COMENTARII/SWOT.pdf
115. http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X00000342
116. https://global.theiia.org/standards-guidance/mandatory-guidance/Pages/Definition-of-Internal-Auditing.aspx
117. Brimson A. James, Glosar, 1991, p 204
118. Regulamentul de aplicare a legii contabilității
119. ***,Dicţionarul explicativ al limbii române, disponibil la w.w.w.dexonline.ro/definitie/informţie
120. Legea Nr. 92 din 10 aprilie 2007 privind serviciile de transport public local, art. 5
121. Legea nr. 15 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale
122. Legea contabilității nr. 82/1991

Legislaţie

123. Legea Nr. 92 din 10 aprilie 2007 privind serviciile de transport public local, art. 5
124. Legea nr. 15 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale
125. Legea contabilității nr. 82/1991

14 DISEMINAREA REZULTATELOR CERCETĂRII

Rezultatele autoarei au fost disiminate în lista de lucrări prezentată mai jos:

LISTA DE LUCRĂRI

1. **Elena Valentina Dumitru**, (2015) ”The Public Passenger Transport.Role and Evolution” Social Economic Debates, ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837,Volume 4, Issue 2, 2015, Available at SSRN: https://ssrn.com/abstract=2890897, http://www.economic-debates.ro/dumitru-art7-dse2-2015.pdfJEL Classification: R41, N73, N74
2. **Elena Valentina DUMITRU** Ioana BUSUIOC, , Cornel NIŢU, (2016) ”BOOSTING THE COMPANY BY A SMART CASH POLICY”, Annals of the Academy of Romanian Scientists Online Edition New Series on Economy, law and sociology ISSN 2068-200X Volume 2, Number 1/2016, Sesiunea Științifică de primăvară a Academiei Oamenilor de Știința din România, București, 25 martie 2016.

3. **Elena Valentina DUMITRU**, Mihaela Denisa COMAN, Ioana BUSUIOC , Cornel NIŢU ”STRATEGIC ANALYSIS OF THE PROFITABILITY OF THE ENTITY IN A PUBLIC TRANSPORT OF PERSONS” Annals of the Academy of Romanian Scientists New Series on Economy, Law and Sociology ISSN 2068-200x Volume 2, Number 2/2016, Sesiunea Științifică de Toamnă a Academiei Oamenilor de Știință din România, Durău - Neamț 22-24 Septembrie 2016.
4. **Elena Valentina DUMITRU**, (2017) ”Development of public transport and its effects on the economy” Social Economic Debates, ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837, Volume 6, Issue 1, 2017 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837
5. **Elena Valentina Dumitru**, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu,(2017) ”Globalization of the public transport system”, „International Conference and Development, Trends and Prospects” (G.I.D.T.P.), MAI 11-13, 2017, 140003-Alexandria, Roumanie
6. **Elena Valentina Dumitru**, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu, (2017) ”Systems to manage the efficiency of public transport of people through indicators and respective values of good practice”, Social Economic Debates Volume 6, Issue 2, 2017 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837, Conferința Internațională cu participare internațională, Ediția a IV-a București 10 mai 2017, ”I*nterferențe ale Științei Marketingului în Economia Digitală”*
7. **Elena Valentina Dumitru**, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu, (2017) ”Implementation of Intelligent Transport Systems” Social Economic Debates Volume 6, Issue 2, 2017 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837, Conferința Internațională cu participare internațională, Ediția a IV-a București 10 mai 2017, ”I*nterferențe ale Științei Marketingului în Economia Digitală”*
8. **Elena Valentina Dumitru** (2017) ”Budget execution in a public transport entity”, Academic Journal of Economic Studies, 2017 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837, Vol.3 (1), pp. 163-169, ©2017 AJES, International International Conference Programme, ”Challenges of Doing in the Global Economy„12-13 mai 2017
9. **Elena Valentina Dumitru**, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu, (2017) ”Repartizarea costurilor într-o entitate economic de transport public de persoane”, ”Simpozionul Cercetărilor Doctorale 29-30 Septembrie 2017
10. Elena Valentina Dumitru, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu, (2017) ”European Trends and Strategies on Sustainable Urban Mobility, International Conference “Contemporary Challenges for the Society in the Context of the Recent Economic and Social Changes” - 2nd Edition-June 23-24, 2017
11. **Elena Valentina Dumitru**, Baston Melania, (2017) ”The results of the financial position in the activities of the economic entities”, International Conference “Contemporary Challenges for the Society in the Context of the Recent Economic and Social Changes” - 2nd Edition-June 23-24, 2017
12. **Elena Valentina Dumitru**, Ene (Mucuta) Marilena, (2018) ”The Contribution of the Method of Calculating ABC Costs in Public Transport Entity”, Social Economic Debates Volume 7, Issue 2, 2018 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837International Conference ”Challenges of Doing Business in the Global Economy” 6th Edition –CBGE2018-, 16-17 Mai București.
13. **Elena Valentina Dumitru**, Ene (Mucuta) Marilena, (2018) ”The Importance of the ABC Costing Method for the Strategic Analysis of Public Passenger Transport”, Social Economic Debates Volume 7, Issue 2, 2018 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837

15 CURRICULUM VITAE

	
Curriculum vitae Europass	
Informaţii personale	
Nume / Prenume	**Drd. Ec. Dumitru Elena Valentina**
Adresă(e)	România, București
Telefon(oane)	Mobil: 040733406427
E-mail(uri)	valy_1973_d”yahoo.com
Naţionalitate(-tăţi)	Română
Data naşterii	14.02.1973
Sex	Feminin
Locul de muncă / Domeniul ocupaţional	Regia Autonomă de Transport București Biroul de audit public intern
Experienţa profesională	
Perioada	16.11.2012 – în prezent
Funcţia sau postul ocupat	Auditor intern

Activităţi şi responsabilităţi principale	efectuează misiuni de audit public intern, pe bază de ordin de serviciu, pentru a evalua dacă sistemele de management financiar şi de control intern ale RATB, sunt conforme cu normele de legalitate, regularitate, economicitate, eficienţă şi eficacitate, respectând etapele, procedurile prevăzute de Normele generale privind exercitarea activităţii de audit public intern.
Numele şi adresa angajatorului	REGIA AUTONOMA DE TRANSPORT BUCURESTI Adresa: B-dul Dinicu Golescu nr.1, sector 1, Bucuresti
Tipul activităţii sau sectorul de activitate	activităţi de audit public intern în cadrul BAPI
Perioada	01.04.2011-08.08.2012
Funcţia sau postul ocupat	Operator introducere,validare si prelucrare date
Activităţi şi responsabilităţi principale	Verificarea facturilor primite de la furnizori Introducerea în soft, centralizarea situațiilor financiare și întocmirea borderoului pentru înregistrarea în contabilitate Întocmirea facturilor Aprovizionarea compartimentelor de vânzare cu produse complementare și evidențierea acestor produse Asigurarea eficienței și calității a lucrărilor executate
Numele şi adresa angajatorului	SC Adevărul Distribuție SRL Str. Fabrica de Glucoză nr. 21, sector 2, București
Tipul activităţii sau sectorul de activitate	Departamentul Distribuție Standard
Perioada	01.11.2007 – 01.03.2010
Funcţia sau postul ocupat	Referent de specialitate
Activităţi şi responsabilităţi principale	Contabilitate primară Administrație Secretariat
Numele şi adresa angajatorului	SC Expert Gap Construct SRL B-dul Moșilor nr. 23, sector 2, București
Tipul activităţii sau sectorul de activitate	Departamentul Administrativ
Perioada	16.02.2005 – 01.11.2007
Funcţia sau postul ocupat	Tehnolog

Activităţi şi responsabilităţi principale	Întocmirea documentelor tehnologice Pregătirea proceselor tehnologice în vederea desfăşurării activităților de producție Implementarea proceselor tehnologice în vederea desfăşurării activităților de producție Asigurarea eficienței și calității a lucrărilor executate în producție
Numele şi adresa angajatorului	SC 94 Bitex Trading SRL Chiajna, jud. Ilfov
Tipul activităţii sau sectorul de activitate	Departamentul producție și livrare a produselor
Perioada	01.11.2004 -01.02.2005
Funcţia sau postul ocupat	Tehnolog
Activităţi şi responsabilităţi principale	Întocmirea documentelor tehnologice Pregătirea proceselor tehnologice în vederea desfăşurării activităților de producție Implementarea proceselor tehnologice în vederea desfăşurării activităților de producție asigurarea eficienței și calității a lucrărilor executate în producție
Numele şi adresa angajatorului	SC Mio Coure Desing SRL Str. N. Bălcescu nr. 15, sector 6 București
Tipul activităţii sau sectorul de activitate	Departamentul producție și livrare a produselor
Perioada	03.11.2003 – 18.10 2004
Funcţia sau postul ocupat	Tehnolog
Activităţi şi responsabilităţi principale	Întocmirea documentelor tehnologice Pregătirea proceselor tehnologice în vederea desfăşurării activităților de producție Implementarea proceselor tehnologice în vederea desfăşurării activităților de producție asigurarea eficienței și calității a lucrărilor executate în producție
Tipul activităţii sau sectorul de activitate	Departamentul producție și livrare a produselor
Numele şi adresa angajatorului	SC Cocpcia SRL Str. Petre Ispirescu nr. 3, sector 5 București
Perioada	18.03.1996-02.11.2003
Funcţia sau postul ocupat	Tehnolog

Activităţi şi responsabilităţi principale	Implementarea proceselor tehnologice în vederea desfășurării activităților de producție asigurarea eficienței și calității a lucrărilor executate în producție
Tipul activităţii sau sectorul de activitate	Departamentul producție și livrare a produselor
Numele şi adresa angajatorului	SC Euroform SRL Str. Fabricii nr. 5, sector 2 București
Perioada	12.02.1993 – 18.03.1996
Funcţia sau postul ocupat	Laborant chimist
Activităţi şi responsabilităţi principale	Prepararea plăcilor de aluminiu
Tipul activităţii sau sectorul de activitate	Laborator tehnic
Numele şi adresa angajatorului	Centrul de Producție și Cercetări Poligrafice SERTI SRL Str. Fabrica de Chibrituri nr.116, sector 5 București
Perioada	01.11.1990 – 12.02.1993
Funcţia sau postul ocupat	Referent de specialitate
Activităţi şi responsabilităţi principale	Dsitribuție marfa Întocmirea documentelor de livrare
Tipul activităţii sau sectorul de activitate	Depozit central de desfacere
Numele şi adresa angajatorului	SC București SA,
Educaţie şi formare	
Perioada	Octombrie 2015 - prezent
	Doctorand - Contabilitate
Numele şi tipul instituţiei de învăţământ / furnizorului de formare	Universitatea Valahia din Târgovişte
Perioada	2009 - 2011,
Calificarea/diploma obţinută	Diploma de Master – Managementul Afacerilor Internaționale Domeniul – Economie și Afaceri Internaționale

Disciplinele principale studiate/ competenţe profesionale dobândite	Cooperare Economică Interntională, Economie Internațională, Managementul Internaționalizării Firmei, Mecanisme Fundamentale ale UE, Piețe Internaționale de Servicii, Dreptul Internațional al Afacerilor,Politici de Marketing pe Piața UE, Politici Macroeconomice în Turismul Internațional, Tehnica Operațiunilor de Coerț Exterior, Tratative Comerciale în Tranzacții Internaționale, Comunicare de Afaceri în limba engleză, Geopolitica Relațiilor Internaționale, Investiții Străine, Proiect de Cercetare Științifică, Strategii Concurențialede Marketing pe Piața Unică Europeană, Contabilitatea Managerială în Comerț Exterior, Managementul Proiectelor cu Finanțare Internațională
Numele şi tipul instituţiei de învăţământ/ furnizorului de formare	Universitatea Creștină „Dimitrie Cantemir” București Facultatea de Relații Economice Interaționale
Nivelul în clasificarea naţională sau internaţională	Master Domeniul – Economie și Afaceri Internaționale Programul de studii – Managementul Afacerilor Internaționale
Perioada	2011
Calificarea/diploma obţinută	Certificat de Absolvire
Disciplinele principale studiate/ competenţe profesionale dobândite	Psihologia Educației, Didactica Specialității, Pedagogie
Numele şi tipul instituţiei de învăţământ/furnizorului de formare	Universitatea Creștină „Dimitrie Cantemir” București Departamentul pentru pregătirea personalului didactic
Nivelul în clasificarea naţională sau internaţională	Cursuri de specialitate
Perioada	Octombrie 2006 – iulie 2009
Calificarea/diploma obţinută	Diplomă de Licență – Stiințe Economice Domeniul - Economie și Afaceri Internaționale

Disciplinele principale studiate/ competenţe profesionale dobândite	Geografie Economică Internațională, Istoria Economiei Mondiale, Contabilitate, Informatică Economică, Matematică aplicată în Economie, Microeconomie, Economie Mondială, Drept Comercial, Macroeconomie, Finanțele Intreprinderii, Expertiza Mărfurilor de Import-export, Negociere Comercială Internațională, Tranzacții Internaționale, Comerț Internațional,Contabilitatea Intreprinderii de Comerț Exterior, Statistică, Dreptul Comerțului Internațional, Asigurări Internaționale,Transporturi Internaționale, Marketing Internațional, Tehnica Plăților și Finanțătii Internaționale, Burse și Piețe Internaționale, Drept Comunitar, Economia Integrării Europene, Politici Comerciale, Managementul Afacerilor Internaționale, Euromarketing, Organizații Economice Internaționale, Comerț Internațional cu Servicii, Analiză Economico-Financiară în Comerțul exterior, Comunicare în Limba Engleză, Comunicare în Limba Germană.			
Numele şi tipul instituţiei de învăţământ/furnizorului de formare	Universitatea Creștină „Dimitrie Cantemir” București Facultatea de Relații Economice Interaționale			
Nivelul în clasificarea naţională sau internaţională	Licență Domeniul - Științe Economice Programul de studii /specializare – Economie şi Afaceri Internaționale			
Perioada	1996			
Calificarea/diploma obţinută	Diplomă de Bacalaureat			
Disciplinele principale studiate/ competenţe profesionale dobândite	Limba și literatura română, Geografie, Fizică, Istorie, Matematică			
Numele şi tipul instituţiei de învăţământ/furnizorului de formare	Grup Școlar Industrial IMGB			
Aptitudini şi competenţe personale	Ma adaptez uşor în cadrul unui colectiv nou, sociabilă, responsabilă, punctuală, ambiţioasă, loială în cadrul unei firme.			
Limba(i) maternă(e)	Rromână			
Limba(i) străină(e) cunoscută(e)	**Limba Germană, Engleză,**			
Autoevaluare	Înţelegere		Vorbire	
Nivel european (*)	Ascultare	Citire	Participare la conversaţie	Discurs oral

Limba Engleză	Mediu	Mediu	Mediu	Mediu
Limba Germană	Mediu	Mediu	Mediu	Mediu
Competenţe şi abilităţi sociale	Spirit de echipă, capacitate de adaptare sporită, comunicare, seriozitate, capacitate de asimilare de noi informații, și abilități, disponibilitate pentru implicare în diverse activități de specialitate,			
Competenţe şi aptitudini organizatorice	Spirit organizatoric, capacități decizionale, punctualitate, capacitate de a lua decizii în condiții de stres și de a respecta termenele limită, spirit analitic lucru în echipă, spirit de evaluare și îmbunătățire			
Competenţe şi aptitudini de utilizare a calculatorului	Cunoştinţe în operarea urmatoarelor programe informatice: Excel, Word, Acces, Power Point,			
Alte competenţe şi aptitudini	- cunoştinţe bune de contabilitate - cunoștințe în managementul organizatiei - cunoștințe în diagnoza culturala a firmelor			
Permis(e) de conducere	Categoria B			

MINISTRY OF NATIONAL EDUCATION AND SCIENTIFIC RESEARCH UNIVERSITY “VALAHIA” FROM TARGOVIȘTE - IOSUD DOCTORAL SCHOOL OF ECONOMIC AND HUMANIST SCIENCES FUNDAMENTAL FIELD: ECONOMIC SCIENCES FIELD: ACCOUNTING

DOCTORATE THESIS SUMMARY

”THE USE OF COSTS AND INCOME ALLOCATION METHODS FOR THE PERFORMANCE GROWTH IN PUBLIC PASSENGER TRANSPORT ECONOMICAL ENTITIES”

Scientific coordinator
Professor Ion CUCUI, PhD

PhD candidate
Elena Valentina DUMITRU

Targoviste,
2018

CONTENTS OF THE ABSTRACT

1. CONTENTS OF THE DOCTORAL THESIS

2. KEYWORDS

Economic entities of public transport of persons
Transport system
Strategic analysis
The cost sharing mechanism
Analysis of sales deviations
Auxiliary departments
Method of calculating ABC costs
Improving the performance of the economic entity

3. INTRODUCTION

The human dispersing has been a crucial factor in the conquest of the Earth, the humankind history becoming radically different from that of any other species on the planet. Permanent establishments appear, the population grows, and our ancestors are determined to learn how to manage their food, thus developing the last skills necessary for survival. The passage to agriculture was an important step in the mankind development, and in order to highlight their necessary crops, our ancestors invented the first writing, and in order to manage them, accountability was born[34]. In time, the technical progress has evolved, and we speak here about railway, electricity, telegraph, the first car, the first plane etc. With the help of the internet and of the satellites revolving around Earth we have had the possibility to see the take-off of the first cosmonauts and images from the entire world [35]. We enjoy looking towards the future and believing that our grandchildren will undertake intra-planetary trips and that they will take part in all kinds of researches from various fields even from school [36]. The technical progress, particularly powerful in the world economy, has transformed transports into a distinct field. The invention of the steam engine has had a decisive influence over the development of transports which subsequently facilitates the circulation of people and the transport of different merchandises by the apparition of the railway using the trains, of navigation with the help of maritime ships, all of them being propelled by the force of steam [37]. The demographical growth and the changes of the social life style have developed the business environment. The human factors represent the best business opportunities in the development of economy, the main source of enrichment of the Western economies and the vectors of their development are the economical entities, which represent, at present, the centre of the preoccupations of the politicians, of the experts and of the large public, and their evolution causes wide debates and encourages the social-economic thinking [38]. Thus, within any economic entity, from any field of activity, the cost is very important, from analysis, calculation, optimization, control to the capitalization of the information, because the success of an economic entity imposes the use of the costing concepts, practices and methods. The accountant manager pays particular attention to the study regarding the costs, so as to become a partner and consultant of the general management in the decisional process. The use of the cost allocation methods, adapted to the advanced technologies from the public transport field, assisted by automated information systems, implemented in the countries with developed economies, have also become the main economic activity in the economic entities from Romania [39].

4. CONTEXT OF THE RESEARCH

The world economic development, as well as the phenomenon of interdependency of national economies have determined the apparition of the merchandise and passenger transport. The actuality of the research is determined by the importance in choosing an appropriate accounting strategy regarding the cost and income allocation within a public passenger transport entity in view of increasing its performance. Within the economic passenger transport entities, regardless of statute or size (autonomous public entity or commercial company), the impact caused by the budgetary pressure and the diversification of the request on the market, has proved the necessity of an accounting system for the organization and transmission of the descriptive information, in view of elaborating the strategic decisions. The analysis of the cost and income allocation methods involves an important role in the process of managerial decision regarding the performance growth into an economic public passenger transport entity. The economical

[34]Reviewed Work: *The History of Mankind* by Friedrich Ratzel, A. J. Butler, Review by: Frank Russell, *The American Historical Review* Vol. 5, No. 2 (Dec., 1899), p 323-325

[35] https://www.scribd.com/document/42301534/Erich-Von-Daniken-Amintiri-Despre-Viitor-V2-0

[36] hhttps://www.scribd.com/doc/56457875/Calitatea-transporturilor

[37]Eckermann, Erik, "World History of the Automobile", Ed. Society of Automotive Engineers, 2001, p. 15-27

[38]*Vranceanu, R.,Guyot, M.,Bazele microeconomiei intreprinderii, Ed. Polirom, Iaşi, 2004, p. 10-30*

[39]*Dumbrava P., Popa A., Contabilitatea de gestiune in industrie, Ed. Intelcredo, Deva, 2011, p. 141-143*

evolution of each country, considerably develops the quantity and quality of the economic goods created and emphasizes the mobility of the population within urban settlements. Also, public passenger transport represents the development of the production processes within the circulation range. The public passenger transport represents one of the most important activity sectors of a region, because it is by this means that the coherence of all the activities afferent to different economic agents is assured [40]. In Romania the public passenger transport service provided by economic entities funded by municipalities deploys in accordance with Law Nr. 92/2007 regarding public local transport services, on routes and with circulation schedule. In what regards the performance of the public passenger transport, the authorized road transport operator perceives from the transported passengers a transport fee based on individual travel cards, tickets, etc[41]. In this context the national regulations in the field of public passenger transport must identify the right combination between the accounting methods and those of enframing within the specific regulations regarding the economic entities in public passenger transport. In the economic entities from our country the use of cost allocation methods is different, function to the activity field and the particularities. The current management from the public passenger transport economic entities follows an optimal strategy allowing on long term the maximization of the advantages after its implementation. In an intransigent economy the use of traditional costing methods is justified, in exchange, in an economy continuously changing it is imposed the use of modern costing methods. The adoption of modern costing methods within an economic entity follows the optimization of an efficient cost management. The managers of the public passenger transport economic entities are currently working under the pressure of the financial constraints.

5. MOTIVATION AND OBJECTIVES OF THE RESEARCH

The authors of the thesis" Epistemologie*/Perspectiva interdisciplinara*„ published by Ed. Biblioteca in 2011, define the motivation of the research as "a fundamental concept in psychology and in human-related sciences, expressing the fact that at the basis of human behaviour there is always an assembly of behaviours, needs, interests, intentions, ideals which support the performance of certain actions, facts, attitudes of the man"[42]. The motivation for choosing the hereby scientific research theme is related to the necessity of identifying the arguments creating the requisites for the perfecting of the accounting system used in the field of public passenger transport, in the current context where this service has become an indispensable element of the evolution of the human civilization. Hereafter, we may say that once with the evolution of the human civilization, the accountability has followed a permanent progress, contributing to the identification of the modalities of streamlining all the activities of the economic entities, including of those in the public passenger transport field in Romania. These motivations coincide with the purpose of the scientific research chosen for this Ph.D. thesis „The use of cost and income allocation methods for the performance growth of the public passenger transport economic entities". In other words, the motivation and the purpose of the scientific research lead to the definition of the scientific research's main objective. **The main objective of the hereby scientific paperwork**, consists in demonstrating the advantages of the

[40]*Eckermann E. Op. Cit. p. 35-42*

[41]*Legea Nr. 92 din 10 aprilie 2007 privind serviciile de transport public local, art. 5*

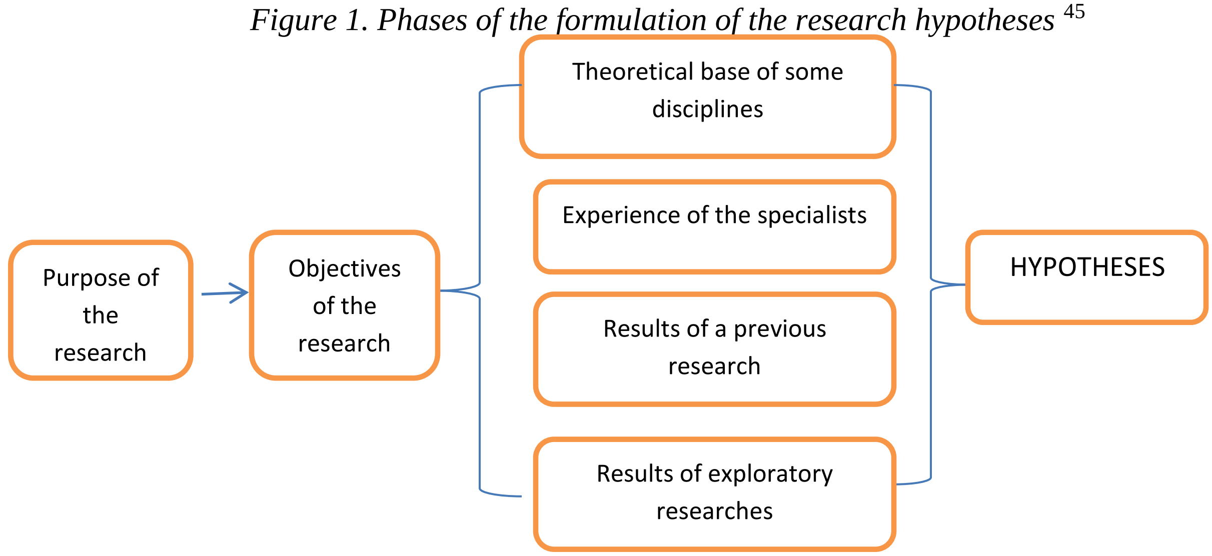
[42]*Niculescu M., Vasile Nicolae, Epistemologie, Perspectiva interdisciplinara, Ed. Biblioteca, Targoviste 2011, p. 26*

implementation of the cost allocation method by ABC activities, in the public passenger transport economic entities in Romania. The secondary objectives which will be debated within the hereby scientific paperwork derive from the main objective and are separated at theoretical and applicative level. From a theoretical point of view, the hereby scientific undertaking proposes the accomplishment of the following secondary objectives: Os_1) Clarification of some concepts and approaches which involve the public passenger transport activity; Os_2) the deepening of the concepts regarding the management accounting; Os_3) Identification of the cost allocation methods. Rom an applicative point of view, the hereby scientific paperwork proposes the accomplishment of the following scientific objectives: Os_4) analysis of the costs in the public passenger transport field; Os_5) strategic analysis of the profitability in public passenger transport economic entities; Os_6) Application of the appropriate methods regarding the cost and income allocation methods for the performance growth in a public passenger transport economic entity; Os_7) perfecting of the management accounting at the level of economic entities from the public passenger transport field.

6. HYPOTHESES OF THE SCIENTIFIC RESEARCH

The literature [43] defines the hypothesis as" an anticipated proposed answer to a research question indicating the previous and plausible relationship of the researched subject more concisely, the starting point of a demonstration". they must be plausible, consistent with the data and testable[44].

Figure 1. Phases of the formulation of the research hypotheses [45]



(Source: Catoiu I., Balan C., Daneţiu T., Vegheş C., Vranceanu D.-Cercetari de Marketing, Editura Uranus, Bucharest 2002, p. 134)

The scientific research must be guided towards the hypotheses proposed in the study theme, in the meaning that they do not represent only an accumulation of information and facts, the scientific research represents a piloting means in the performance of the research, without

---

[43] *John W., Gregory C.,The Methodology of Scientific Research Programmes: Volume 1: Philosophical Papers, Imre Lakatos, Ed. Cambridge University Press, 2001, p 112-142*

[44] *Karl Popper "Logik der Forschung" , Akademie Verlag GmbH, Berlin 2013, p. 8*

[45] *Catoiu I., Balan C., Daneţiu T., Vegheş C., Vranceanu D.-Cercetari de Marketing, Ed. Uranus, Bucureşti 2002, p 134*

affecting the researcher's desire of search and curiosity[46]. In figure 1.1. we will present the phases of the formulation of the research hypotheses.

The hypotheses of the research complete the delimitation and the definition of the objective of the main study. In order to answer to the objectives followed in the hereby research, we have proposed the following hypotheses:

Hypothesis 1*: The information related to the strategic analysis of an economic entity represents the starting point in the evaluation of the entity regarding the identification of the influence factors of the profit and the determination of the risks.*

Hypothesis 2*: The mechanism of cost allocation and of analysis of the deviation of the sales, is an essential condition for the performance of the activity in public passenger transport economic entities.*

Hypothesis 3*: The information regarding the costs of the auxiliary departments is essential for the budget elaboration.*

Hypothesis 4: *The strategic analysis by the ABC method consists in the determination of a logic of the finality and cooperation in view of describing the object of the activities performed internally for the performance growth of the economic entity.*

Hypothesis 5: *The implementation of the ABC costing method contributes to the performance growth in the public passenger transport entities from Romania.*

In the undertaking of the research we will follow the obtainment of the essential information in order to validate or invalidate the hypotheses proposed. The result obtained will present a vision and, at the same time, a plus of knowledge with regard to the best method of cost and income allocation for the performance growth in a public passenger transport economic entity.

7. EPISTEMOLOGICAL CLASSIFICATION OF THE RESEARCH

Epistemology is a component of the philosophy of the knowledge, which approaches the theoretical bases in order to reach the reality and to produce new knowledge, by the passage from interrogation to precise elements of response[47]. As institutionalized activity, the scientific research has as finality the production of scientific knowledge, their deepening and development. In this context, the scientific research contributes to the exploration, understanding, explanation, mastering of the nature, so that it would lead the "human species to a more and more independency from the constraints of the environment and from the hazard”[48]. „The research work supposes the passage from the current stage of knowledge to a new richer, more complex stage, more useful to the economical-social evolution”[49]. The elaboration of the hereby scientific research starts from the affirmation that “any research must position within the complex dynamic of the scientific process according to which the knowledge is in a permanent becoming”[50]. Thus, the epistemological choice, the achievement of the positioning of the research, in what regards

---

[46]*Niculescu M., Op. Cit. p. 25*

[47]*Piaget Jean „Psihologie şi epistemologie"., L'épistémologie des sciences de l'homme, Ed. Gallimard, 1976, p. 17-29*

[48] *Thom R./La méthode experimentale, un mythe des epistemologues René THOM "La méthode expérimentale : un mythe des épistémologues (et des savants ?)", in La philosophie des sciences aujourd'hui, sous la direction de Jean Hamburger. Paris. Gauthier-Villars. 1986*

[49] *Niculescu M., Op. Cit. p. 38*

[50] *Niculescu M. Op. Cit. p. 57*

the object of the research and the modality of approach of its resolution, objectifying in the establishment of the fundamental benchmarks of the undertaking to be performed [51]. The positioning of the research directions is made in close connection with the object of the research and provides a new justification of the operations it is based on, as well as of the hypotheses and validation modalities[52]. From a theoretical point of view, the epistemological perspective can be accomplished by one of the paradigms acknowledged by scientists, such as: positivism and constructivism[53]. The accomplishment of the research can be elaborated in different stages of the undertaking, by training some important adjustments at level of principles and approach modalities.

Positivism is considered by scientists as the ideal paradigm in the scientific research. In the opinion of the founder of the theory of positivism Auguste Comte, "the only authentic knowledge is the scientific knowledge, and it can only come from the positive affirmation of the theories by strict application of the scientific method". The starting point of a research in a context purely positivist can be accomplished in fields and situations dominated by determinist causality, or for which there is already a theoretical axiomized system, built and theoreticized [54]. Auguste Comte supported the establishment of a positivist philosophy, according to the last stage humankind was to aim at, after having gone through the theological and the metaphysical phase, which represented necessary stages of the humankind, in its evolution from childhood to maturity. The positivism, the positive science and philosophy no longer aim at explaining the causes hidden inside the phenomena, but they are pleased with the study of the data of the experience [55]. The fundamental research in accounting has at its basis the analysis of accounting as historical, social and organizational phenomenon [56]. The positive theory claims certain empiric regularities in choosing the costing methods and it has presented an explanation in this respect, and the methodology successfully used in the research is the same method used in the field of finances and of economy [57].

The effects of this type of research contribute to the knowledge of the evolution of accounting, because it performs the definition of the concepts, of the methods and functions of the accounting. Although the fundamental accounting research doesn't represent a clear answer to the needs of the accounting practice, it assures the promotion and direction of the accounting practices [58]. The undertaking of this scientific paperwork enframes within this trend, by approaching the theoretical information, fundamental in the analysis of the means of interaction between the accounting activity and the field of public passenger transport activity.

Constructivism, as paradigm of the scientific knowledge, was created in the 20th century, with the intention of opposing to positivism. The principles of constructivism are[59]:

i) Representativeness accepting the idea according to which the knowledge regards the organization of our representations over a world built by the agency of our experiences, and the

---

[51]*Zaiţ Dumitru, Alain Spalanzani, La recherche en management et en economie. Reperes epistemologiques et methodologiques, L'Harmattan, 2009, p. 45-58*

[52] *Niculescu M. Op. Cit p 59*

[53]*Piajet J. Op. Cit. p. 32-40*

[54]*King Gary, Keohane Robert, Verba Sidney, Fundamentele cercetarii sociale, Ed. Polirom 2000, p. 35-40*

[55]*Weber Ron, The Rhetoric of Positivism Versus Interpretativism, MIS Quarterly Vol. 28 No. 1/March 2004*

[56] *Colasse B., Comptabilite generale, Ed. (s) : Economica 22/10/2001 (7e édition), p. 58-62*

[57]*Ramanna, K. & Watts, R.L., (2012), Evidence on the use of unverifiable estimates in required goodwill impairment, Review of Accounting Studies,17 (4), p. 749-780*

[58] *Wacheux F. "Methodes qualitative et recherche en gestion, Ed. Economica, Gestion, Paris 1996 p. 18-19*

[59] *Le Moigne Jean – Louis, Le constructivism, Le Moigne Ingenium, Philosophie 2002, p. 258-264*

reality is only a result of the new representation, of what we become as a result of our experience. What we know or can know is nothing else but what we perceive and it is in accordance with our inferior accumulations; ii) the Universe built - accepts the idea that the real is a result of a succession of transformations and by knowledge we can achieve an update of what is possible and not of what is necessary to become. The projectivity (interaction subject-object) claims the fact that between the researcher and the object of the research there occurs a relationship by which influences flow in both directions (the researcher can be influenced by the object researched). The general argumentation acknowledges the idea that our understanding of the reality (experience lived) is the result of the exercise of our own reasoning, accomplished by the practice of argumentation. The intelligent action performs the suitability to the project built in this respect.

From an epistemological point of view, for most authors, the accounting remains a component of the economic science, with a theoretical-applicative character and with the role of "recording the economic phenomena and processes"[60]. Epistemologically, the scientific research aims at meeting the characteristics of the constructivist trend, based on understanding, data gathering, observation, intuition, experiment, use of resources, being elaborated by the interaction with the world and objects studied and developing the accomplishment of a useful and real objective [61].

In the hereby scientific paperwork we intend to bring an extra bit of knowledge in what regards the definition and analysis of the methods and techniques of costing and management accounting in the public passenger transport field in our country, proving the importance of using these methods and putting the bases of a general framework of approaching this theme. The effect of the applicative perspective exposes the results obtained from the performance of the research providing a clear answer to the questions related to the importance of cost allocation in the field of public passenger transport, as well as of the conclusions related to the performance evaluation at system level, in terms of costs. The literature in the field has defined constructivism as „*the trend which considers that the world and the real aren't objective, but the product of a social constructions, resulted itself from a construction of the spirit. Thus, the researcher is motivated to observe and to measure the facts in order to research the external causalities, forbidding himself any reasoning.* "[62].

Based on those presented, the scientific paperwork classifies within the **positivism-constructivism axis**. The scientific research will start with a theoretical undertaking, starting from the current stage of the knowledge, in the field of the accounting of the costs performed in the public passenger transport economic entities, to the support of the rival paradigms, and will continue with a scientific undertaking performed by a case study, and in conclusion we intend to come with new proposals.

8. METHODOLOGICAL UNDERTAKING

The literature defines the methodology as the process followed for the execution of the research work, where various methods and techniques are used in order to reach the objectives

---

[60] *Ionaşcu I., Epistemologia contabilitaţi, Editura Economica 1997, p. 87- 98*

[61] *Compte A. . citat de Kremer-Marietti, A. "Le positivisme", Paris, Puf, 1993, p. 6-9*

[62] *Mahe de Boilslandele H., 1998, citat de Nicilescu Mariana in lucrarea "Epistemologie. Perspectiva interdisciplinara" Editura Biblioteca Targoviste 2011, p. 68*

proposed[63]. For a researcher, choosing the methods within the research undertaking is not a compulsory act, so that the researcher has freedom regarding the choice of the research methods and techniques, function to the epistemological framework where the research will be developed and, last, but not least, to the specificity of the object of the research [64]. In view of reaching the general objective and the secondary objectives formulated in the preliminary stage of the research, we will start with a theoretical research where we will analyse the process of implementation of the financial-accounting norms, implicitly the costing methods and we will continue with an applied research, destined to the practical approach in view of implementing the corresponding methods for the cost and income allocation into a public passenger transport economic entity. The literature mentions that "methodology without epistemology is only a ruin of the reflection"[65] and this is why we consider that in the hereby paperwork the main objective must indicate, in an integrating and coherent manner, the epistemological and methodological framework in the field of accounting of costs. The knowledge of the methodology [66] and of the scientific language, both in the accounting field, and in the field of public passenger transport, are necessary for the formalization of the matter, for the analysis and interpretation of the data. This scientific undertaking is defined as the study of the methods used during the entire research process and the validation of the process of elaboration of the knowledge [67].

In the elaboration of the hereby scientific research, the following research methods and techniques have been used:

- The documentary theoretic research, essential for any scientific undertaking regarding the collection of the necessary knowledge for the initiation of the empiric research, since it analyses and presents the passage through the literature afferent to the field of study in the context of various accounting references at national, European and international level;
- Statistical method which comprises the totality of the operations of gathering, systematization, grouping, processing, analysis and interpretation of the data and information necessary for the undertaking of the research;
- The method of enquiry by questionnaire, an investigation technique which comprises a set of written questions reported to the hypotheses of the research, ranked logically and psychologically, which, by the administration by the researcher, brings from the enquired persons answers which are to be recorded in writing;
- The method of graphical representation, used for the visual presentation of the structure elaborated based on the subject of the research;
- Descriptive analysis, used in the presentation of the main advantages of the methods of cost and income allocation in an economic entity in view of increasing its performance;
- Comparison of the information, used for the processing and presentation of the data gathered from the public passenger transport economic entities from Romania.

[63]*Niculescu M., OP. Cit , p. 71*
[64] *Niculescu M. OP. Cit , p. 79*
[65] *https://doi.org/10.1002/9781405165518.wbeoss148, Social Epistemology, Steve Fuller, First published: 15 February 2007*
[66] *Niculescu M. OP. Cit , p. 79 108*
[67] *Niculescu M. OP. Cit , p. 79 109*

In conclusion, having at the basis the research methodology used, we have built our scientific undertaking by combining the theoretical and the empirical researches, in order to find possibilities of perfection of the accounting of services in public passenger transport field, formulating proposals to the issues identified, all of these being developed both along the paperwork and in the final chapter of the hereby scientific research. The undertaking of the hereby scientific research will focus on the activity deployed within RATB, which is interpreted in detail, representing detailed references about the entity, considering all its contextual particularities;

9. BRIEF EXPOSURE OF THE STRUCTURE AND OF THE CONTENTS OF THE THESIS

The hereby scientific research starts with a theoretical undertaking, starting from the current stage of the knowledge in the field of transports and of the accounting of the costs effectively made in public passenger transport entities, to the foundation of the rival paradigms and continues with an incursion of the role and of the importance of public passenger transport in the evolution of the technical progress particularly strong in the world economy. The actuality of the research is determined by the importance of choosing an appropriate accounting strategy regarding the cost and income allocation into a public passenger transport economic entity for its performance growth. The motivation for choosing this scientific research theme, is given by the necessity of identifying the arguments creating the premises for the perfecting of the accounting system used in the field of public passenger transport, in the current context where this service has become indispensable for the evolution of the human civilization. The main objective of the hereby scientific paperwork consists in proving the advantages of the implementation of the costing method by ABC activities, in public passenger transport economic entities from Romania

In the stage of economic development reached, after the agricultural production, the technological progress represents a basic necessity in the transportation field. The evolution of the technical progress has been presented in ***chapter I***, starting from the steam engine, which has had a decisive influence over the development of merchandise and passenger transport on roads, railway, by air or by sea. The public passenger transport represents one of the most important activity sectors of a region, since it is by this means that it is assured a coherence of all the activities afferent to various economic agents. The demographic growth and the changes of the social life style have developed the business environment. The human factors represent the best business opportunities in the development of the economy, the main source of enrichment of the western economies and the vectors of their development are the economic entities, which occupy, at the moment, the centre of the preoccupation of the politicians, experts and large public, and their evolution causes broad debates and encourages the social-economical thinking. At present, the accounting manager pays particular attention to the study regarding the costs, in order to become a partner and a consultant of the general management in the decisional process. The use of cost allocation methods adapted to the advanced technologies from the field of public passenger transport, assisted by automated information systems, implemented in the countries with developed economies, have become the main economic activity in the economic entities from Romania as well. Within the passenger transport economic entities, regardless of size or statute (autonomous public entity or commercial company), the impact produced by the budgetary pressure and by the diversification of the market demand has proved the necessity of an accounting system for the organization and transmission of the descriptive information, in view of elaborating the strategic decisions. The analysis of the cost and income allocation methods involves an important role in the process of managerial decision regarding the performance growth in a public passenger transport economic entity. In Romania the public passenger transport service provided by the economic entities funded by municipality is performed in accordance with the Law Nr. 92/2007 regarding the local public transport services, being performed on certain routes and with circulation schedules. The facilities awarded to the public passenger transport entities, for the service provided within the limits of the administrative-territorial unit, is borne by the municipality. The funding and the execution of the investments afferent to the public passenger transport is made by complying with the legislation in force regarding the initiation, grounding, promotion and approval of the public investments and of the principles of financial autonomy of the transport operators regarding the bearing by the users and the integral recovery, by fee, of the exploitation, rehabilitation and development costs. The authorities of the local public administration have exclusive competence regarding the assurance, coordination, organization and monitoring of the public passenger transport. The economic entities from the suborder of the local public administration authorities performing public passenger transport services, perform this activity in accordance with the Law nr. 15/1990 regarding the reorganization of the state economic units as autonomous public entities and commercial companies. Although the public passenger transport holds an important place within the human activities, it represents a financial problem difficult to solve in most of the cities from Romania the main objective of the public passenger transport economic entities is to serve the customers (travellers) at the highest level of the demands. This challenge must be accomplished with bearable costs by the public transport economic entities, from the suborder of the municipalities regarding the development and modernization of the transport activities.

Another important characteristic which must be considered in taking the decisions with regard to the public passenger transport is the current, changing nature of the society and of the life style models generating diversified traveling needs. Most of the persons are very dependent on traveling with their personal cars at the moment. Moreover, the benefits perceived of the personal vehicles depend on the life style and the social-spatial relationships engaged by the user. Therefore, it is necessary to promote politics which would reduce the dependency on the private transport, as well as the need to drive, offering alternatives to driving. Three basic elements are necessary for the economic growth in a country, namely: the transport system, an appropriate source of energy and an appropriate communication system. The transport system is an integral component of the production and distribution. Also, the development of a public transport infrastructure in accordance with the necessities of the transport activities must remain one of the priorities of the national and local authorities, regardless of the economic or budgetary constraints. In a state both the large scale production and the mass distribution are necessary for an economic development, and for this a cheap and efficient public passenger transport is needed the activity of public passenger transport is a demand derived from the national economy demands, being influenced by: the changes from the structure of the production of various branches of the national economy; the production volume from the various branches of the national economy; the changes from the structure of the travels made by the population; the level of the transport fees; the increase/decrease, as the case may be, of the average transport distance regarded at the level of the national economy or the beneficiary of the public passenger transport service and of the operator, with implications on the costs. The public passenger transport must be regarded in the context of the general development of the city, of its political and social-cultural importance, being determinant the size of the territory of the inhabitants served, the volume of the transport demand and the specificity of its variation in time and space. The public passenger transport represents a vital service, and for large cities an absolute necessity in view of a reasonable functioning, being established, in most of the cases, as a natural monopoly subordinated to the municipality, generally an economic entity for the transport means. In the field of public passenger transport, the offer can be accomplished by the development and modernization of the activities and of the transport means. The dimensioning of the level of the demand and of the transport supply involves a huge volume, of great complexity, which finally materializes in the total or partial achievement of this balance. For this it is necessary a modality of establishing the financial resources for the coverage of the deficiency of capacity of the passenger transport. We have exposed in the 1st chapter aspects related to the environment pollution. The location of the transport units produces influences on the environment, giving a characteristic to the surrounding area, whether we are talking about a railway station or a public transport station or other type of transport. The functional influences of the transport on the environment refers to some social costs associated with pollution, agglomeration and ecological interaction. The transporters are connected to two types of environment pollution: atmospheric and sound pollution. This is due to some factors like the less strict regulations with regard to the environment standards of the vehicles, the age and the composition of the vehicle fleet as well as the rapid motorization and the poorly developed public passenger transport. In Romania, especially in the last years, there appeared a series of economic entities without complying with the European directives in the environment field. The legislative void from our country, corroborated with the lack of clarifications in what regards the public utility services, the management, the control and their development, lead to an institutional chaos alienating us from an appropriate economic system. The natural order in which we should enframe clearly shows us that first of all we need to establish the competent institutions and bodies corroborated to the apparition of the normative acts impetuously necessary for the performance of the subsequent processes, in the following stages of economic development there are necessary short, average and long term projects adapted to the trends of evolution of the society, of the economy and of the technology, of the assurance of the funding for their implementation and development. Unfortunately, in our country we still can't manage to overcome the first stage, which puts in great difficulty even the operational maintenance of the current public passenger transport services, alienating more and more the premises imposed by the durable urban mobility. Probably, with the development of ITS (integrated transport services) in the entire European Union, the pressure on our country will grow, thus being forced to initiate the entire process described above, but practically skipping some essential steps meant to not create problems of adaptation of the existent services operators from the field of public passenger transport.

At present most of the world states which are on a trend of the evolution of the economic and social processes find in the transport field the necessity of improvement of the agglomeration phenomena, the improvement of the unwanted effects which the transport generates with regard to the ecology, the development of the coordinated services and of the logistic systems supplying the necessary service for the society at an as low cost as possible. The European Union acknowledges that the public passenger transport plays an essential role in the achievement of the objectives of economic competitiveness, social cohesion and sustainable growth in the urban environment. Mobility is a fundament necessity of the life in the 21st century providing access to the primary services and to education, communication and relaxation. However, today, the mobility operational models are unsustainable and the cities suffer from the congestion resulted from the intense traffic, pollution and the degradation of the communitarian and social functions.

We have concluded this chapter presenting some aspects regarding the realities and the perspectives of the public passenger transport from Romania, implicitly the Transport Autonomous Public Entity Bucharest. We have used information from RATB, in order to put into practice, the use of cost and income allocation methods for the performance growth of the public passenger transport economic entities.

Chapter II presents the elements participating to the elaboration if the strategic analysis for the identification of the influence factors of the profit and the determination of the risks, in view of validating the first research hypothesis, namely: (I1) " The information related to the strategic analysis of an economic entity represents the starting point in the evaluation of the entity regarding the identification of the influence factors of the profit and the determination of the risks". Starting from the basic idea that the activity of exploitation of a passenger transport entity is the main factor conditioning the growth of the economic profitability, in order to reduce the deficiencies and to improve the efficiency of the activity in view of increasing the profit we may say that the management needs information in real time regarding the parameters of the production process. In view of supporting our scientific undertaking we have paid the necessary interest to the five determinant forces of the public passenger transport, by emphasizing the most important characteristics, namely: competition, potential participants on the market, equivalent products, negotiation power of the clients and negotiation power of the suppliers of production factors. In this chapter we have performed a strategic analysis of the profit from exploitation by presenting the way in which the operating profit changes year by year, by approaching three main components characterizing the success of the economic entity: the component of profit growth, the component of cost recovery and the productivity component, applying the strategy of obtainment of the leading position of the costs regarding the performance growth of the public passenger transport economic entity. We have presented the utility of the board panel transposing the mission of an economic entity in a set of performance indicators assuring the framework for the implementation of the strategy and, at the same time, having an important role in the adoption of the strategy of cost leader in view of determining the financial performance within a public passenger transport economic entity. Also, we have emphasized the necessity of a SWOT analysis, in this context, we have followed the emphasize of the strategic analysis in a public passenger transport economic entity and implicitly the validation of the hypothesis *(I_1)*, respectively: *„The information related to the strategic analysis of an economic entity represents the starting point in the evaluation of the entity regarding the identification of the influence factors of the profit and the determination of the risks"* by the results obtained based on calculation for the study of the phenomena and of the economic processes which take place at the level of public passenger transport economic entities, of the economic-financial results obtained reported to the objectives proposed, the determination of the causes causing deviations in the performance of the phenomena and processes analysed and in taking the measures for the adjustment of the entire activity. We have concluded this chapter by highlighting the necessity of auditing the activities, and, implicitly, the financial-accounting activity in the economic entities providing public passenger transport services, regarding the management's need of information, need which evolved in time. Thus, the main objective of the management process is that of obtaining: and efficient and effective use of the resources of the economic entity; a financial accounting information pertinent and viable obtained by the reflection in the accountancy of all the patrimonial operations in accordance with the legal provisions, the contractual provisions and those of good practice in the field; the protection of the economic entity's assets; reaching the objectives set for operations or projects; identification of the existing risks and the use of some efficient strategies in order to control them. In this context, the accounting is the logical process by which the economic events are recorded, classified and synthesized in view of supplying financial information for the decisional process, while an internal audit checks and analyses the accuracy and compliance of the transactions, the functionality of the systems and evaluates the efficiency and effectiveness of the operational methods and procedures of a public passenger transport economic entity. The practice has determined the renunciation to the significance of the internal audit correlated to the financial-accounting function of the economic entity and the increase of its importance by including the internal audit function in the direct suborder of the general management, thus becoming an" instrument of identification, analysis and monitoring of the risks".

The basic emphasis of ***chapter III***, is put on the way in which the managerial accountancy helps the managers of a public passenger transport economic entity to take beneficial decisions regarding the use of the adequate cost allocation methods and the right appreciation of the value of the probabilities of achievement of a cost controlled by the analysis of the deviations. By deepening the cost allocation methods and by the analysis of the deviations, we have valorised the necessity of using the cost allocation methods and the analysis of the deviations regarding the performance growth of a public passenger transport economic entity, and at the end of the stages mentioned we have validated the hypothesis *(I_2) " The mechanism of cost allocation and of analysis of the deviation of the sales is an essential condition for the performance of the activity in public passenger transport economic entities ".* In the undertaking of this chapter we have emphasized that the economic entities choose the cost allocation towards divisions and departments, starting from the idea that they are supported by the entity in order to support the basic activity. Thus, the allocation of all the costs motivates the department and division managers to examine the way in which they are planned and controlled. The choice of a cost allocation method adequate for the field of activity performed by an economic entity allows the fundamental analysis of the costs, so that the managers of the economic entities may establish operative and pertinent decisions. The accounting reports contain numerous concepts related to costs, representing an important amount of information. The accountants have defined the cost as a sacrifice or a renunciation to a resource, in view of reaching a specific objective. In other words, the cost is a monetary value of the expenses consumed for the execution of some products, works or services. In order to substantiate their decisions, the managers of an economic entity must know what is the price of a particular object of cost (Project, product, service, activity, department, etc.), for which a quantification of the expenses is intended. The cost allocation, both for direct and for indirect ones, helps at the execution of the end product/service provided. They must observe their own accounting systems starting from economic events and operations and considering the sectors of activity and the particularities of the activity (specific units). Among these particularities one can count the expenses with the maintenance and repairing of the transport means, expenses related to depots (trams, trolley buses) and to bus terminals (buses). Although the cost allocation is a problem for most of the economic entities, and for most of the accounting aspects, the purpose of the cost allocation is to offer information to the management, both for strategic decisions and for operational decisions as well. The synthetic diagrams of the cost highlighting methods present these concepts in a synthesized format. The purpose of the cost evidence and calculation methods is to provide information regarding the costs reflecting the way in which the cost object chosen (products or services) use the sources of an economic entity. In this chapter we have performed a brief presentation of the costs in public passenger transport, and we have emphasized the purposes and criteria of cost allocation. The major objective of this chapter followed the way in which the managerial accounting helps the managers of a public passenger transport economic entity to make beneficial decisions regarding the use of appropriate cost allocation methods and the right appreciation of the value of the probabilities of execution of a cost controlled by an analysis of the deviations. By deepening the cost allocation methods and by the analysis of the deviations, we have proved the necessity of using the cost allocation methods and the analysis of the deviations regarding the performance growth of a public passenger transport economic entity. In this chapter we have exposed the traditional calculation methods of the costs, respectively: the global method, the method by orders and manufacturing stages, evolved methods of costing, such as: the method Standard cost, THM, Georges Perrin Direct costing and modern cost perfecting methods, respectively the method ABM and Target costing, ABC. The ABC method of cost allocation being analysed in detail. In what regards the analysis of the deviations of the sales of services in a public passenger transport economic entity, we have proved that the information supplied by the deviations is essential for the managers in order to distribute their efforts systematically with particular care to the fields where the deviations are higher, thus having the possibility of finding corrective measures in the future production process and also in the evaluation of the performance. We have debated aspects related to the static budget and the flexible budget and the deviations related to them. In conclusion, a deviation reported to a static budget is the difference between the effective result and the corresponding budgeted level from the static budget, and a deviation reported to a flexible budget is the difference between an effective result and the corresponding value from the flexible budget, based on the effective level of the production from the budgeted period. More concisely, the flexible budgets help the managers of a public passenger transport economic entity to obtain more information about the causes of the deviations, compared to those available in the static budget. As a result of the entire process regarding the cost allocation methods and the analysis of the deviations in the economic entities from the field of public passenger transport, by going through all the stages proposed and by the results obtained, we acknowledge the validation of *(I_2)*, respectively: " The mechanism of cost allocation and of analysis of the deviation of the sales, is an essential condition for the performance of the activity in public passenger transport economic entities "

In ***chapter IV*** we have approached the issue regarding the cost and income allocation for the auxiliary departments from the public passenger transport economic entities. Any economic entity divides its activity into functional structures (directorates, departments, services/divisions or analysis centres etc.) which are rather homogenous assemblies, function to their geographical localization or to the organisation chart. Among the sections established, one can distinguish those which follow the basic activities, like: supplying, production and distribution, whose expenses represent the acquisition costs, the production costs and the complete costs, these being the main centres in an economic entity. Hierarchically, in the organisational chart of the entity, there are also created other auxiliary departments and services/divisions, these contributing to the economic entity functioning, and their costs are distributed function to the services provided. In this chapter we have debated aspects related to the differentiation of the single rate cost allocation method from the dual rate of the allocation, having at the basis information from RATB, presented in the first chapter. Going through all the stages proposed in the application of the two methods in RATB and by the results obtained, we have noticed that the difference between the single rate method and the dual rate method appears in the conditions where the single rate method distributes the fixed costs based on the effective use of the resources by the user centres, while the dual rate method distributes the fixed costs based on the budgeted utilisation. Both the single rate method, and the dual rate method distribute only the resources of fixed costs used or those of budgeted costs to be used by the user divisions. A subject approached in this chapter was the measuring and the presentation of the managerial performance in choosing the budgeted and the effective allocation rates. The decision of using the budgeted rates or the effective ones affects the level of uncertainty the user divisions confront with. When there are performed cost allocations using the budgeted rates, the managers of the divisions to which the costs are allocated don't face any uncertainty regarding the rates to be used in the budgeted period. The users can determine the volume of services which they have to demand and whether such an option exists, whether the resources of the internal departments are user or an outsourcing supplier. Aton the contrary, when the effective rates are used for the cost allocation, the user departments will not know the rates that must be used until the end of the budgeted period. In this chapter we have gone through the steps for the implementation of the cost allocation methods for the auxiliary departments, namely the direct allocation method, in descendent steps and the mutual method within RATB. The direct allocation method is the most used method, since this direct method distributes the costs of each auxiliary department directly to the exploitation departments. This method ignores any mutual services offered by the auxiliary departments to each other and distributes the costs of the auxiliary department directly to the exploitation departments. The advantage of the direct method is its simplicity. No forecast in needed for the use of the services of the auxiliary departments by other auxiliary departments. A disadvantage of the direct method is the incapacity of identifying the mutual services offered among the auxiliary departments. An allocation in descendent steps, often used, starts with the exploitation department offering the largest percentage of its total services to other exploitation departments. The sequential allocation continues with the department which offers the second largest percentage and ends with the departments that offers the lowest percentage. The mutual method is the most accurate from a conceptual point of view, because it considers the mutual services offered among all the auxiliary departments. The advantage of the direct method and of the method in descendent steps is that they are easy to calculate and understand compared to the mutual method, although many economic entities consider the mutual method to be easier to implement. Another advantage of the mutual method is that it highlights the complete mutual costs of the auxiliary departments and the way in which these costs differ from the budgeted or effective costs of the departments. Knowing the complete mutual costs of an auxiliary department represents an important input for the decisions regarding the use of outsourcing supplier for all the services offered by the auxiliary department. Further, we have elaborated the allocation of the common costs by the dissociated cost allocation method and the incremental method of the auxiliary departments from RATB. The dissociated cost allocation method uses information belonging to every user of the rented space as separate functional structure, in order to determine the shares of the cost allocations. The supporters of this method often emphasize the criterion of the accuracy described. In our opinion, the dissociated cost allocation method is balanced, because each functional structure supports a proportional share from the total costs reported to the individual dissociated costs. The incremental cost allocation method ranks the individual users of a cost object in the order of the degree of responsibility for the common costs and subsequently it uses this order in view of allocating the costs among users. The disadvantage of this method is that when there are more than two users, this method requires the establishment of a hierarchy. According to the incremental method, usually the first user is allocated the largest part of the common costs, this is why most of the users, in case of any common costs, propose themselves as incremental parts. This method can be used when a new functional structure is established. If the common cost is higher and must be supported by both functional structures, the use of the incremental method can determine the parties to get into a dispute for the incremental part position. After the results obtained based on the calculation of the costs made by the functional structures of a public passenger transport entity, we have validated the hypothesis *(I_3),* respectively:" *The information regarding the costs of the auxiliary departments is essential for the budget elaboration".* We have concluded this chapter with the elaboration of a model of allocation of the operating income. Analogous with the cost allocation, the income allocation appears when the income is related to an income object, but cannot be feasibly charged from an economical point of view (efficient from the point of view of the costs), an object of the income is an element for which a separate measurement of the income is needed. The income represents capital inputs received for the products or services offered to the clients by the economic entity. In our case we have implemented the allocation of the income coming from the sale of the RATB products to the customers, by the dissociated method and by the incremental method. The dissociated method used specific information related to the products from the package as shares for the allocation of the income from the packages of products to the individual products. The term dissociate refers to the product as a separate element. The allocation based on the dissociated income also has the advantage of awarding more weight to the product generating more income and which probably determines the sales of the package of products. The incremental income allocation method ranks the individual products from the packages function to the criteria determined by the management - such as the product from the package with the highest sales - and then uses this ranking in order to allocate the income from the packages of products to the individual products.

The major objective of ***chapter V***, is oriented towards the implementation of the ABC costing method (Activity-Based Costing), in view of identifying the information of using and its impact on the performance of the economic entities from the field of public passenger transport by presenting the conceptual approaches regarding the ABC costing method; identification of the costing methods used in the public passenger transport economic entities; identification of the impact of using the costing methods on the performances of the passenger transport economic entity. In view of arguing the necessity of using the ABC method in the field of public passenger transport, we have approached the literature regarding the management accounting and the classification of the costing methods, and we have proceeded with the introduction of the questionnaire-based enquiry among the qualitative data collection instruments. The main principles of the costing method based on activities represents an analysis which accurately reflects the production costs of the products, services and things offered to the clients reported to the consumption of resources of the economic entity and, at the same time, helps at identifying the causes of improvement of the performances and profitability of the economic entity, by completing the traditional management accounting methods and the costing methods used. Provided the managers take into consideration the principles of the ABC method (Activity-Based Costing) in their decisions, the improvement of the deficiencies of the economic entity they are managing will be noticed from its first stages of application. Thus, the managers will acknowledge some positive effects regarding the possibility of reducing some costs. From an economical point of view, the public passenger transport economic entities aim at using advanced costing methods and strategic analysis, for the achievement of remarkable performances. In this context, the economic entities from the public passenger transport field adjust their economical evolution, permanently modifying their main objectives and their strategy. These modifications have led to the adaptation of the management instruments regarding the cost allocation, following the performance growth of the economic entity. In a public passenger transport economic entity, the substantial reduction of the production costs represents a fundamental option regarding the growth of the profitability, the maximization of the profit representing the most important source of accumulation for the increase of the income. The reduction of the costs in a public passenger transport economic entity is a broad and complex issue, since the mitigation of the production costs should not affect the quality of the goods or services provided, which leads to the necessity of developing a research and development activity. There must be considered the fact that a cost mitigation is not always possible, since there are situations when, for certain periods of time, they may increase out of various reasons. In this chapter we have highlighted this aspect regarding the ABC costing method. The ABC method is part of the newest strategic initiatives in the management of an economic entity. In the new world economic context provided by the technological and organisational evolutions, the traditional management methods can no longer offer the best elements regarding the organisation and functioning of a performing management system. The traditional management methods have received in time a series of criticisms with regard to the fact that continuing to use them in an economic entity by default may produce an obstacle in the undertaking of the progress aiming at the performance growth. This method from the last decades aims at a new management modality oriented towards the basic activity of the economic entity, allowing a better management of the indirect costs, in an economic entity from any field. According to the ABC method, both the operative staff, and the workers from the functional structures of the economic entity are required to get involved in establishing the decisions, having at the basis the experience and the practical skills gathered. In an economic environment characterized by a high number of economic entities in the field of public passenger transport, the ABC method brings an important contribution in the completion of the traditional costing methods. In the contents of chapter V we started from a theoretical approach regarding the cost allocation methods and we continued with an empirical research performed at the level of the economic entities from the field of public passenger transport. By the hereby scientific research we targeted the costing methods used in the public passenger transport economic entities, thus there have been formulated certain questions in the questionnaire, and from the answers given by the respondents we could acknowledge the level of knowledge of these costing methods and their availability to apply them. Thus, we followed the elaboration of a diagnose of the management accounting applied in the public passenger transport economic entities from Romania, regarding the perspectives of its perfecting by the implementation of the ABC costing method, taking into consideration the available resources, the advantages and disadvantages identified by the specialists in the field. In this subchapter we have pursued to gather information regarding the use of cost and income allocation methods for the performance growth of the public passenger transport economic entities. To that effect we have performed an empirical research by using the questionnaire. We chose this research method because we have pursued the analysis of the opinions from as many financial-economical managers as possible from the public passenger transport economic entities. The main objective of the questionnaire was the obtainment of a largest possible number of information regarding „ The use of cost and income allocation methods for the performance growth of the public passenger transport economic entities”. The formulation of the questions from the questionnaire structure is in accordance with the main objective of the hereby scientific research, regarding „the use of the cost allocation methods in a public passenger transport economic entity”.

After analysing the way in which the management accounting fulfils its attributes and the role it has been conceived for, providing remarkable support in the decisional process, at the level of public passenger transport entities from our country, we may conclude that, on the one hand, the interest of the economic entities regarding the organisation of the management accounting is a low one, and, on the other hand, in the economic entities where the management accounting is organised, the traditional costing methods are mainly applied. The global method is one of the methods applied in the entities funded by municipality where it supports a traditional conception for the treatment of the indirect expenses assimilated to direct expenses, without insisting on a rigorous manner of allocating them on the costing elements. By the results obtained in view of using the quantitative methods in the undertaking of the expanding the ABC method, after applying the enquiry method by questionnaire, we can conclude the following: the costing methods used by the public passenger transport economic entities depend on their statute and we had as criterion their category, namely the economic entities funded by municipality and the private economic entities with a seniority of more or less than 10 years; at the level of the economic activities from the field of public passenger transport different costing methods are used, being established by each individual economic entity, both traditional, and modern methods; the most often used costing method in the economic entities funded by municipality is the global method, while the private economic entities with a seniority of over 10 years on the market, mainly use the ABC method, and the respondents have identified its main advantages; the component of the cost of the production process holding a significant share in taking the decisions contains the expenses with raw materials followed by indirect expenses; the main objectives pursued regarding the performance growth of the economic entity are the mitigation of the costs in view of maximizing the performance and of increasing the quality of the services offered.

In ***chapter VI***, we have presented the technique for the implementation of the ABC method in the field of public passenger transport. One of the important aspects limiting the application of a modern costing system is the fact that the public passenger transport entities don't perform their activity in a completely competitive environment. Most of the economic entities which have as object of activity the public passenger transport are integrally or partially held by municipalities and aren't considered as profit gaining subjects. The public passenger transport economic entities exploiting the transit of travellers provide their services into a very regulated system. In the last two decades the preoccupations related to the possible regulation failures have lead to a re-evaluation of the role of the state in the organisation of this principal sector of activity in the national economy. One of the main targets of any passenger transport services provider is to obtain the efficiency of those activities existent on the market. The efficiency and the cost measurement within RATB are rather simple and restricted from various reasons. Despite the fact that the efficiency could be accepted as main objective of the service provided, the parties interested in the structure of the public passenger transport economic entities do not target the use of efficiency as main objective of the public passenger transport management, but rather the continuity of the activity in appropriate conditions. In other words, the ABC costing method was adopted by several international organisations as basis for the support of the strategic decisions and also for their performance growth. The basic principle of the ABC method consists in the fact that the activities generate costs, and the services, products and works are those generating the demand for those activities. Thus, we may highlight the role of the ABC method, namely that of identifying the various activities performed by the economic entities from any field of activity and of grouping the activities having the same inducer in regrouping centres. The economic entities from the public passenger transport field are interested in proceeding with the reorganisation of the organisational structures. Thus, any reorganisation project of an economic entity will always start from an existing economic entity. In this context we may define the reorganisation of an economic entity from the public passenger transport field as an operational process of activities. The ABC method stimulates the economic activity to become competitive and reactive to the customers' demands, to the strategic elements obtained by the economic entity or towards which it is intended the orientation of the future strategic actions, also anticipating the decisions to be taken in this respect. Within this chapter we have performed a comparative analysis of the global management accounting method with the ABC costing method on a six-month term (01.01.2017 - 30.06.2017), within RATB. The global method is used in RATB because in every unit of the entity the production process is homogenous and a single range of services is provided, without semi-fabricates or production in course of execution, at the end of the management period. The major objective of the global costing method consists in collecting the production expenses on a single place of expenses, corresponding to the exploitation units (depots and bus terminals), after which the cost of the service is established by reporting the general administration expenses to the services provided. The global costing method supposes a series of grouping procedures regarding the costing and the allocation, these processes observing the steps following the logic of the productive process. According to the global method, the full cost is obtained by integrating the costs as the production process deploys. The production expenses are considered direct expenses, and the indirect expenses are those common to the units, in what regards the general management expenses, they are recorded distinctly and allocated in the cost at the end of the management period. Within RATB the indirect expenses are highlighted distinctly by each exploitation unit in order to perform the cost analysis and to determine the responsibilities. The supply of accounting information to the deciding management for each organisational structure from the entity assures the support of its development strategies. Within RATB the management accounting was built function to the functional and hierarchical organisation of the entity. Within RATB the application of this method represents the option leading to the calculation of the effective cost of the service provided and the determination of the cost differences.

Summarizing the route of the technique for the implementation of the ABC method, we may emphasize that it is very useful for resource management. The public passenger transport could be considered a specific area for the application of the ABC costing method, based on the real allocation of the existent costs. The importance of the ABC costing method regarding the strategic analysis consists in following a logic of the finality and of the cooperation in order to describe the object of the actions determined at internal level for organisation. The ABC method may be associated with the improvement of the performances of the economic entity, by the fact that, the results obtained in our case by implementing it, have confirmed the benefits this method can bring. By extending the ABC method we have proved that we can reduce the costs of the exploitation service from 2.986.608,06 lei to 2.934.608,06 and grow the operating income from 633.981,00 lei to 685.981,00, by reducing the number of the vehicles on the lines with a low number of passengers and supplementing the number of vehicles on the lines with a high number of passengers.

In conclusion, given the results obtained based on calculation, we may claim the integral validation of the hypotheses (I_4) „The strategic analysis by the ABC method consists in the determination of a logic of the finality and cooperation in view of describing the object of the activities performed internally for the performance growth of the economic entity” and (I5), respectively, ” The implementation of the ABC costing method contributes to the performance growth in the public passenger transport entities from Romania”, by which we intended to emphasize the contribution of the ABC method in the managerial decisions regarding the performance growth in the public passenger transport economic entities. We consider that a revision is necessary in the calculation method of the total cost in the public passenger transport economic entities from Romania, which. At the moment, don't respond to the management accounting requirements. For the performance growth in a public passenger transport economic entity, we propose the use of the ABC costing method since it is appropriate for the particularities of the production process for this field of activity in the national economy, and also, it assures the efficient managerial activity of the economic entity on the whole.

10. CONCLUSIONS

The implementation of the ABC costing method in a public passenger transport economic entity is extremely important compared to the global method used in this activity sector. This method which has been built in our case is rather simple and could be accepted and used subsequently in the field of passenger transport. The application of the ABC method within a public passenger transport economic entity has brought a series of specificities. The ABC method brings more fairness to the allocation of the costs to the secondary activities. In our opinion, the application of the costing method based on activities in the organisation of the service provider economic entities is more efficient than in the processing industry from any field. As we have mentioned above, the service provider economic entities together with the public passenger transport suppliers face numerous issues by applying an efficient costing system. Each additional information supplied by the system regarding the costing could improve the quality of the decision-making process and could lead to the performance growth of the public passenger transport entity. The first step by a more precise measurement of the profit is the separation of the costs and income from the individual services supplied. In our case, the publicity service, the vehicle repairing service and ITP and other external services had to be separated from the main basic activities of passenger transport. The detailed analysis of the activities by the ABC method could be the first step of a decision regarding the performance in a public passenger transport economic entity. This approach confirms the data related to the supply of the public passenger transport service for the three means of transport. Compared to the global method, the ABC costing method proceeds with a particularization of the costs by activities, which allows it to know the real resources consumed and the deviations by each activity. In conclusion, given the results obtained based on calculation, we may claim the integral validation of the **hypotheses (I_4)** „The strategic analysis by the ABC method consists in the determination of a logic of the finality and cooperation in view of describing the object of the activities performed internally for the performance growth of the economic entity ” **and (I5)**, respectively, ” The implementation of the ABC costing method contributes to the performance growth in the public passenger transport entities from Romania”, by which we intended to emphasize the contribution of the ABC method in the managerial decisions regarding the performance growth in the public passenger transport economic entities. We consider that a revision is necessary in the calculation method of the total cost in the public passenger transport economic entities from Romania, which. At the moment, don't respond to the management accounting requirements. For the performance growth in a public passenger transport economic entity, we propose the use of the ABC costing method since it is appropriate for the particularities of the production process for this field of activity in the national economy, and also, it assures the efficient managerial activity of the economic entity on the whole

11. PERSONAL CONTRIBUTIONS REGARDING THE SCIENTIFIC RESEARCH AND PROPOSALS

The undertaking of the scientific research called „ THE USE OF COST AND INCOME ALLOCATION METHODS FOR THE PERFORMANCE GROWTH OF THE PUBLIC PASSENGER TRANSPORT ECONOMIC ENTITIES" combines concepts presented both in the Romanian literature, as well as in the international one, with personal opinions and visions. The major objective of this scientific undertaking is to perform a synthesis of the results of the research undertaken. In order to succeed in making a brief and eloquent presentation of the most important conclusions resulted from our work in creating this paperwork, we intend to make a structuring of these results, as follows:

Contributions regarding the results and conclusions standing out from the theoretical research

From the point of view of the theoretical contributions, we have performed a critical presentation of the specialised literature in the field of transport and accounting, in accordance with the current economic environment, corroborated with the phenomena of globalization, which opens new opportunities for the public passenger transport economic entities and which have represented the major subject of the research. We mention that we have brought a significant contribution for the economic entities active in this field, by highlighting the costing methods used by the public passenger transport economic entities, as well as the elaboration of a critical analysis thereof, which led to the confirmation of the necessity of the accounting management perfecting. The objectives and purposes of the public passenger transport can be approached from various point of view, the most important being the maximization of the surplus by the rationalization of the financial decisions. From another point of view, the managerial one, the purpose aims to achieve an economic growth and a financial balance.

Contributions regarding the results and conclusions standing out from the research activities by comparative analyses

After the comparative analysis of the costing method within RATB, we have highlighted a few advantages in the case of using the ABC costing method:

- The total costs obtained are more real than the total costs obtained in the case of the global method, and this is due to the provision of the public passenger transport service, where the indirect costs hold the largest amount from the total costs.
- At present in most of the public passenger transport economic entities there can be noticed an increase of the unproductive activities, and the ABC method allows the allocation of the indirect costs by services
- The ABC costing method focuses on the real nature of the behaviour of the costs, thus getting to the identification of the non-value activities.
- The cost inducers used by the ABC method emphasize the direct relation cause-effect between the expenses to allocate and the allocation bases used.

- In the allocation of the costs on the services supplied, or on different strategic segments within the economic entity, it shows flexibility
- It is compatible with other management instruments
- The ABC method appeals to the regrouping of the support activities from the main activities within the economic entity. After the comparative analysis, the global method doesn't allow the performance of the regrouping of the activities by transversal processes, nor does it exceed the limit of the responsibility centres established.
- By its specificity, the ABC method can adjust to the general account plans from our country.

The ABC costing method also presents a few inconvenients, related to:

- The complexity of the accounting system due to the use of a very large amount of information coming from the cost inducers. The acquisition of such a system is not really affordable, depending first of all on the financial resources the economic entity has at its disposal.
- There is a confusion prevailing from the very understanding of the concept of the ABC method - by some accountants and even by the managers of the public passenger transport economic entities. This confusion manifests especially in going through the stages of implementation of this method, emphasizing particularly the selection of a certain number of cost inducers in the allocation of the economic entity's indirect costs.

The elements and the ideas we have considered as personal contribution to the research performed are materialized in the following proposals for the accounting perfecting, managing to validate the research hypotheses established at the beginning of the thesis as follows:

Hypothesis 1: The information related to the strategic analysis of an economic entity represents the starting point in the evaluation of the entity regarding the identification of the influence factors of the profit and the determination of the risks.

Hypothesis 2: The mechanism of cost allocation and of analysis of the deviation of the sales, ***is an essential condition for the performance of the activity in public passenger transport economic entities***.

Hypothesis 3: The information regarding the costs of the auxiliary departments is essential for the budget elaboration.

Hypothesis 4: The strategic analysis by the ABC method consists in the determination of a logic of the finality and cooperation in view of describing the object of the activities performed internally for the performance growth of the economic entity.

Hypothesis 5: The implementation of the ABC costing method contributes to the performance growth in the public passenger transport entities from Romania.

In the undertaking of the research we have obtained the essential information in order to validate the hypotheses proposed. The result obtained presents a vision and, at the same time, a plus of knowledge with regard to the best method of cost and income allocation for the performance growth in a public passenger transport economic entity

The relevance and scientific contribution by the valorisation and dissemination of the research results

In view of disseminating the results of the research and of the perfection the field studied, the author's original contributions have made the object of the publication of twelve scientific articles in specialized magazines. Also, the author attended different national and international scientific conferences.

12. PROPOSALS AND FUTURE PERSPECTIVES OF THE SCIENTIFIC RESEARCH

The perfection of the management accounting in public passenger transport economic entities could be related to the following aspects, refined in the hereby paperwork:

- The analysis of the economic performance in public passenger transport economic entities does not represent only a theoretical scientific research, but it may represent an important work material and a possible benchmark for the perfection of the modality of using the financial situations in a complex economic world, in continuous and accelerated transformation.
- The expansion of the ABC undertaking in public passenger transport economic entities;
- The paperwork contains original elements scientifically argues, with regard to the accounting organisation in public passenger transport economic entities.
- The documentary research is ample, reported to the Romanian and foreign literature, and to the legislation in force.
- The author's interdisciplinary undertaking has represented an indispensable support for the just positioning of the accounting issue and for the validation of the research hypotheses.
- The various theories from the literature are presented in a critical manner and accompanied by the author's point of view.

In the future, these studies should be continued by research teams within some wider research projects, requiring a higher work volume. Also, it is imposed the initiation of a project under the management of a research institution, as well as the collaboration with other centre or groups of researchers in order to get a high level of utility. We may claim that this research paperwork has approached a complex and current issue, oriented towards some aspects widely debated, the results being presented within the scientific research, instrumented from an accounting point of view. We confidently claim that the hereby scientific undertaking may represent an influential material of documentation and expansion of the organisation and perfection of the management accounting in the public passenger transport economic entities

13. DISSEMINATION OF THE RESULTS OF THE RESEARCH

The author's results have been disseminated in the list of works indicated below:

L I S T O F W O R K S

1. **Elena Valentina Dumitru**, (2015) ”The Public Passenger Transport.Role and Evolution” Social Economic Debates, ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837,Volume 4, Issue 2, 2015, Available at SSRN: https://ssrn.com/abstract=2890897, http://www.economic-debates.ro/dumitru-art7-dse2-2015.pdfJEL Classification: R41, N73, N74

2. **Elena Valentina DUMITRU** Ioana BUSUIOC, , Cornel NIŢU, (2016) ”BOOSTING THE COMPANY BY A SMART CASH POLICY”, Annals of the Academy of Romanian Scientists Online Edition New Series on Economy, law and sociology ISSN 2068-200X Volume 2, Number 1/2016, Spring scientific session of the Academy of Scientists from Romania, Bucharest, March 25th, 2016.
3. **Elena Valentina DUMITRU**, Mihaela Denisa COMAN, Ioana BUSUIOC , Cornel NIŢU ”STRATEGIC ANALYSIS OF THE PROFITABILITY OF THE ENTITY IN A PUBLIC TRANSPORT OF PERSONS” Annals of the Academy of Romanian Scientists New Series on Economy, Law and Sociology ISSN 2068-200x Volume 2, Number 2/2016, Autumn scientific session of the Academy of Scientists from Romania, Durau - Neamt September 22-24 2016.
4. **Elena Valentina DUMITRU**, (2017) ”Development of public transport and its effects on the economy” Social Economic Debates, ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837, Volume 6, Issue 1, 2017 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837
5. **Elena Valentina Dumitru**, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu,(2017) ”Globalization of the public transport system”, „International Conference and Development, Trends and Prospects” (G.I.D.T.P.), MAI 11-13, 2017, 140003-Alexandria, Roumanie
6. **Elena Valentina Dumitru**, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu, (2017) ”Systems to manage the efficiency of public transport of people through indicators and respective values of good practice”, Social Economic Debates Volume 6, Issue 2, 2017 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837, International Conference with international participation, IVth edition, Bucharest May 10th, 2017, ”I*nterferences of the Marketing Sciences in the Digital Economy”*
7. **Elena Valentina Dumitru**, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu, (2017) ”Implementation of Intelligent Transport Systems” Social Economic Debates Volume 6, Issue 2, 2017 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837, Conferința Internațională cu participare internațională, Ediția a IV-a București 10 mai 2017, ”I*nterferențe ale Științei Marketingului în Economia Digitală”*
8. **Elena Valentina Dumitru** (2017) ”Budget execution in a public transport entity”, Academic Journal of Economic Studies, 2017 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837, Vol.3 (1), pp. 163-169, ©2017 AJES, International International Conference Programme, ”Challenges of Doing in the Global Economy„12-13 mai 2017
9. **Elena Valentina Dumitru**, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu, (2017) ”Cost allocation in a public passenger transport economic entity”, ”Symposium of Doctoral Researches 29-30 September 2017
10. Elena Valentina Dumitru, Cornel Nițu, Cornelia Maria Nițu, (2017) ”European Trends and Strategies on Sustainable Urban Mobility, International Conference “Contemporary Challenges for the Society in the Context of the Recent Economic and Social Changes” -2nd Edition-June 23-24, 2017
11. **Elena Valentina Dumitru**, Baston Melania, (2017) ”The results of the financial position in the activities of the economic entities”, International Conference “Contemporary Challenges for the Society in the Context of the Recent Economic and Social Changes” -2nd Edition-June 23-24, 2017
12. **Elena Valentina Dumitru**, Ene (Mucuta) Marilena, (2018) ”The Contribution of the Method of Calculating ABC Costs in Public Transport Entity”, Social Economic Debates Volume 7, Issue 2, 2018 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837International Conference ”Challenges of Doing Business in the Global Economy” 6th Edition –CBGE2018-, 16-17 Mai București.

13. **Elena Valentina Dumitru**, Ene (Mucuta) Marilena, (2018) ”The Importance of the ABC Costing Method for the Strategic Analysis of Public Passenger Transport”, Social Economic Debates Volume 7, Issue 2, 2018 ISSN 2360-1973; ISSN-L 2248-3837

14. CURRICULUM VITAE

Curriculum vitae Europass	
Personal information	
Name / Forename	**Drd. Ec. Dumitru Elena Valentina**
Address (es)	Romania, Bucharest
Phone (s)	Mobile: 040733406427
E-mail(s)	valy_1973_d@yahoo.com
Nationality (ies)	Romanian
Date of birth	14.02.1973
Sex	Feminine
Workplace / occupational field	Regia Autonoma de Transport Bucuresti Internal public audit office
Professional experience	
Dates	16.11.2012 - present
Position or job	Internal auditor
Main activities and responsibilities	Performs internal public audit missions, based on the service orders, in order to evaluate whether the financial and internal control management systems of RATB comply with the norms of lawfulness, regularity, economy, efficiency and effectiveness, observing the stages, procedures provided by the General norms regarding the performance of the internal public audit activity.
Employer's name and address	REGIA AUTONOMA DE TRANSPORT BUCURESTI Address: B-dul Dinicu Golescu nr.1, district 1, Bucharest
Type of activity or activity sector	Internal public audit activities within BAPI
Dates	01.04.2011-08.08.2012

Position or job	Data introduction, validation and processing operator
Main activities and responsibilities	Verification of the invoices received from the suppliers Introduction in the soft, centralization of the financial situations and elaboration of the tally-sheet for their registration in the accountancy Elaboration of invoices Supply of the sale departments with complementary products and highlighting these products Assuring the efficiency and the quality of the works executed
Employer's name and address	SC Adevarul Distributie SRL Str. Fabrica de Glucoza nr. 21, district 2, Bucharest
Type of activity or activity sector	Standard Distribution Department
Dates	01.11.2007 - 01.03.2010
Position or job	Professional referent
Main activities and responsibilities	Primary accounting Administration Secretariat
Employer's name and address	SC Expert Gap Construct SRL B-dul Mosilor nr. 23, district 2, Bucharest
Type of activity or activity sector	Administrative Department
Dates	16.02.2005 - 01.11.2007
Position or job	Technologist
Main activities and responsibilities	Elaboration of the technological documents Preparation of the technological processes in view of performing the production activities Implementation of the technological processes in view of performing the production activities Assurance of the efficiency and quality of the works executed in production
Employer's name and address	SC 94 Bitex Trading SRL Chiajna, Ilfov county
Type of activity or activity sector	Product production and delivery department
Dates	01.11.2004 -01.02.2005
Position or job	Technologist

Main activities and responsibilities	Elaboration of the technological documents Preparation of the technological processes in view of performing the production activities Implementation of the technological processes in view of performing the production activities Assurance of the efficiency and quality of the works executed in production
Employer's name and address	SC Mio Coure Desing SRL Str. N. Balcescu nr. 15, district 6 Bucharest
Type of activity or activity sector	Product production and delivery department
Dates	03.11.2003 - 18.10 2004
Position or job	Technologist
Main activities and responsibilities	Elaboration of the technological documents Preparation of the technological processes in view of performing the production activities Implementation of the technological processes in view of performing the production activities Assurance of the efficiency and quality of the works executed in production
Employer's name and address	Product production and delivery department
Type of activity or activity sector	SC Cocpcia SRL Str. Petre Ispirescu nr. 3, district 5 Bucharest
Dates	18.03.1996-02.11.2003
Position or job	Technologist
Main activities and responsibilities	Implementation of the technological processes in view of performing the production activities Assurance of the efficiency and quality of the works executed in production
Type of activity or activity sector	Product production and delivery department
Employer's name and address	SC Euroform SRL Str. Fabricii nr. 5, district 2 Bucharest
Dates	12.02.1993 - 18.03.1996
Position or job	Chemist laboratory technician
Main activities and responsibilities	Preparation of aluminum sheets
Employer's name and address	Technical laboratory

Type of activity or activity sector	Centrul de Productie si Cercetari Poligrafice SERTI SRL Str. Fabrica de Chibrituri nr.116, district 5 Bucharest
Dates	01.11.1990 - 12.02.1993
Position or job	Professional referent
Main activities and responsibilities	Merchandise distribution Elaboration of the delivery documents
Employer's name and address	Central presentation warehouse
Type of activity or activity sector	SC Bucuresti SA,
Education and training	
Dates	October 2015 - present
	Ph.D. Student - Accounting
Name and type of the organisation providing the education / training	Valahia University from Targoviste
Dates	2009 - 2011,
Title of the qualification awarded	Master's Degree - Management of International Business Field - International Economy and Business
Main disciplines studied/ professional skills acquired	International Economic Cooperation, International Economy, Management of the Company's Internationalisation, EU Fundamental Mechanisms, International Services Markets, International Business Law, Marketing Policies on the EU market, Macroeconomic Policies in International Tourism, Operation techniques in External Trading, Commercial Treaties in International Transactions, Business Communication in English, Geopolitics of the International relations, Foreign Investments, Scientific Research Project, Marketing Competitive Strategies on the Unique European Market, Managerial Accounting in Exterior Trading, Management of the Internationally Funded Projects
Name and type of the organisation providing the education / training	Christian University „Dimitrie Cantemir" Bucharest Faculty of International economic Relations
Level in national or international classification	Master's Field - International Economy and Business Study Program - Management of International Business
Dates	2011
Title of the qualification awarded	Graduation Certificate

Main disciplines studied/ professional skills acquired	Psychology of the Education, Didactic of the Specialisation, pedagogy
Name and type of the organisation providing the education / training	Christian University „Dimitrie Cantemir" Bucharest Teaching staff training department
Level in national or international classification	Professional classes
Dates	October 2006 - July 2009
Title of the qualification awarded	Bachelor Degree - Economic Sciences Field - International Economy and Business
Main disciplines studied/ professional skills acquired	International Economic Geography, History of the World Economy, Accounting, Economic Information, Mathematics Applied in Economy, Microeconomy, World Economy, Commercial Law, Macroeconomy, Finances of the Enterprise, Expertise of the Import-export Merchandise, International Commercial Negotiation, International Transactions, International Trading, Accounting of the Exterior Trading Enterprise, Statistics, International Trading Law, International Insurances, International Transports, International Marketing, Technique of the International Payments and Financings, Stock Markets and International markets, Communitarian Law, Economy of the European Integration, Commercial Politics, Management of the International Business, Euromarketing, International Economic Organisations, International Trading with Services, Economical-Financial Analaysis in the Exterior Trading, Communication in English, Communication in German.
Name and type of the organisation providing the education / training	Christian University „Dimitrie Cantemir" Bucharest Faculty of International economic Relations
Level in national or international classification	Bachelor's Degree Field - Economic Sciences Study program/specialization - International Economy and Business
Dates	1996
Title of the qualification awarded	High School Diploma
Main disciplines studied/ professional skills acquired	Romanian language and literature, Geography, Physics, History, Mathematics
Name and type of the organisation providing the education / training	Industrial School Group IMGB

Personal skills and competences	I adapt easily in a new collective, sociable, responsible, prompt, ambitious, loyal within a company.			
Mother tongue	Romanian			
Foreign languages known	**German**, **English**			
Self-evaluation	Understanding		Speaking	
European level (*)	Listening	Reading	Spoken interaction	Oral speech
English	Average	Average	Average	Average
German	Average	Average	Average	Average
Social skills and competences	Team spirit, high capacity of accommodation, communication, seriousness, capacity of assimilating new knowledge and skills, availability for involvement in different professional activities,			
Organisational skills and competences	Organisational spirit, decisional capacity, punctuality, capacity of taking decisions under stress and of meeting deadlines, analytical spirit, teamwork, spirit of evaluation and improvement			
Computer skills and competences	Knowledge in operating the following information programs: Excel, Word, Acces, Power Point,			
Other skills and competences	- good accounting knowledge - knowledge in the management of the organisation - knowledge in the cultural diagnose of the companies			
Driving license	B category			