

Decizie de indexare a faptei de plagiat la poziția 00360 / 23.01.2017 și pentru admitere la publicare în volum tipărit

care se bazează pe:

A. Nota de constatare și confirmare a indiciilor de plagiat prin fișa suspiciunii inclusă în decizie.

Fișa suspiciunii de plagiat / Sheet of plagiarism's suspicion	
Opera suspicionată (OS) Suspicious work	Opera autentică (OA) Authentic work
OS	BUȘU, Mihail and BUȘU, Cristian. The liberalization process of the railway sector in Romania and some infringement case studies. Proceedings of the 9 th International Management Conference "Management and Innovation For Competitive Advantage", November 5th-6th, 2015, Bucharest. p.523-540.
OA	Cristian BUȘU, Cristian and BUȘU, Mihail. The Liberalization Process of the Railway Sector in Romania and European Union Countries. Review of International Comparative Management. 16(3). July 2015 p.305-313.
Incidența minimă a suspiciunii / Minimum incidence of suspicion	
p.535:25 – p.536:00	p.310:03 – p.312:01
Fișa întocmită pentru includerea suspiciunii în Indexul Operelor Plagiate în România de la Sheet drawn up for including the suspicion in the Index of Plagiarized Works in Romania at www.plagiate.ro	

Notă: Prin „p.72:00” se înțelege paragraful care se termină la finele pag.72. Notația „p.00:00” semnifică până la ultima pagină a capitolului curent, în întregime de la punctul inițial al preluării.

Note: By „p.72:00” one understands the text ending with the end of the page 72. By „p.00:00” one understands the taking over from the initial point till the last page of the current chapter, entirely.

B. Fișa de argumentare a calificării de plagiat alăturată, fișă care la rândul său este parte a deciziei.

Echipele Indexului Operelor Plagiate în România

Fișa de argumentare a calificării

Nr. crt.	Descrierea situației care este încadrată drept plagiat	Se confirmă
1.	Preluarea identică a unor pasaje (piese de creație de tip text) dintr-o operă autentică publicată, fără precizarea întinderii și menționarea provenienței și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	✓
2.	Preluarea a unor pasaje (piese de creație de tip text) dintr-o operă autentică publicată, care sunt rezumate ale unor opere anterioare operei autentice, fără precizarea întinderii și menționarea provenienței și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
3.	Preluarea identică a unor figuri (piese de creație de tip grafic) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
4.	Preluarea identică a unor tabele (piese de creație de tip structură de informație) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
5.	Republicarea unei opere anterioare publicate, prin includerea unui nou autor sau de noi autori fără contribuție explicită în lista de autori	
6.	Republicarea unei opere anterioare publicate, prin excluderea unui autor sau a unor autori din lista inițială de autori.	
7.	Preluarea identică de pasaje (piese de creație) dintr-o operă autentică publicată, fără precizarea întinderii și menționarea provenienței, fără nici o intervenție personală care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	✓
8.	Preluarea identică de figuri sau reprezentări grafice (piese de creație de tip grafic) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței, fără nici o intervenție care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
9.	Preluarea identică de tabele (piese de creație de tip structură de informație) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței, fără nici o intervenție care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
10.	Preluarea identică a unor fragmente de demonstrație sau de deducere a unor relații matematice care nu se justifică în regăsirea unei relații matematice finale necesare aplicării efective dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței, fără nici o intervenție care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
11.	Preluarea identică a textului (piese de creație de tip text) unei lucrări publicate anterior sau simultan, cu același titlu sau cu titlu similar, de un același autor / un același grup de autori în publicații sau edituri diferite.	
12.	Preluarea identică de pasaje (piese de creație de tip text) ale unui cuvânt înainte sau ale unei prefețe care se referă la două opere, diferite, publicate în două momente diferite de timp.	

Notă:

a) Prin „proveniență” se înțelege informația din care se pot identifica cel puțin numele autorului / autorilor, titlul operei, anul apariției.

b) Plagiatul este definit prin textul legii¹.

„...plagiatul – expunerea într-o operă scrisă sau o comunicare orală, inclusiv în format electronic, a unor texte, idei, demonstrații, date, ipoteze, teorii, rezultate ori metode științifice extrase din opere scrise, inclusiv în format electronic, ale altor autori, fără a menționa acest lucru și fără a face trimitere la operele originale...”.

Tehnic, plagiatul are la bază conceptul de **piesă de creație** care²:

„...este un element de comunicare prezentat în formă scrisă, ca text, imagine sau combinat, care posedă un subiect, o organizare sau o construcție logică și de argumentare care presupune niște premise, un raționament și o concluzie. Piesa de creație presupune în mod necesar o formă de exprimare specifică unei persoane. Piesa de creație se poate asocia cu întreaga operă autentică sau cu o parte a acesteia...”

cu care se poate face identificarea operei plagiate sau suspicioane de plagiat³:

„...O operă de creație se găsește în poziția de operă plagiată sau operă suspicioasă de plagiat în raport cu o altă operă considerată autentică dacă:

- i) Cele două opere tratează același subiect sau subiecte înrudite.
- ii) Opera autentică a fost făcută publică anterior operei suspicioase.
- iii) Cele două opere conțin piese de creație identificabile comune care posedă, fiecare în parte, un subiect și o formă de prezentare bine definită.
- iv) Pentru piesele de creație comune, adică prezente în opera autentică și în opera suspicioasă, nu există o menționare explicită a provenienței. Menționarea provenienței se face printr-o citare care permite identificarea piesei de creație preluate din opera autentică.
- v) Simpla menționare a titlului unei opere autentice într-un capitol de bibliografie sau similar acestuia fără delimitarea întinderii preluării nu este de natură să evite punerea în discuție a suspiciunii de plagiat.
- vi) Piesele de creație preluate din opera autentică se utilizează la construcții realizate prin juxtapunere fără ca acestea să fie tratate de autorul operei suspicioase prin poziția sa explicită.
- vii) În opera suspicioasă se identifică un fir sau mai multe fire logice de argumentare și tratare care leagă aceleași premise cu aceleași concluzii ca în opera autentică...”

¹ Legea nr. 206/2004 privind buna conduită în cercetarea științifică, dezvoltarea tehnologică și inovare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 505 din 4 iunie 2004

² ISOC, D. Ghid de acțiune împotriva plagiatului: bună-conduită, prevenire, combatere. Cluj-Napoca: Ecou Transilvan, 2012.

³ ISOC, D. Prevenitor de plagiat. Cluj-Napoca: Ecou Transilvan, 2014.

The Liberalization Process of the Railway Sector in Romania and European Union Countries

Cristian BUSU¹
Mihail BUSU²

Abstract

While the railway sector has historically been an important component of the transport industry in the EU, it has seen, in the last 30 years, its market share constantly declining in comparison with other modes of transport (especially road transport), both for freight and passenger transport. Furthermore, this was a sector characterized by national markets, the presence of a monopolistic operator controlling the infrastructure and the services as well as major State subsidies, which did not encourage efficiency. This article makes an overview of the Romanian Railway sector, analyzing the impact of the liberalization process and institutional reforms in Romania on the Railway industry.

Keywords: *liberalization process, railway sector, legislative framework, competition rule, country development*

JEL classification: G34, G38, O16

Introduction

The liberalization of the railways is a critical element of the internal market. The European Commission considers it to be an objective of utmost importance, not only for EU transport policy, but also for economic policy at large (Finger and Künneke, 2006). An efficient railway transport is critical for EU competitiveness as railway services constitute a considerable input in various sectors of the economy. It is also a critical element of the single market and brings benefits for all consumers throughout the EU (Mihail, 2014). The EU aims to develop a sustainable transport policy which meets the society's economic, social and environmental needs (Banacu et. al., 2013). Effective transportation systems are essential to Europe's prosperity, having significant impacts on economic growth, social development and the environment (Héritier, 2001; Busu, 2015). The transport industry accounts for about 7% of European GDP and for around 5% of

¹ Cristian BUSU, The Bucharest University of Economic Studies, Romania.
Email: cristian.busu@man.ase.ro

² Mihail BUSU, The Bucharest University of Economic Studies, Romania.
Email: mihail.busu@man.ase.ro

By way of comparison, the following chart shows that, excluding the year 2009, the evolution of traffic steadily increased in the entire EU (figure 3 below).



Source: Eurostat.

Figure 3 The EU market for Freight and Passenger Services

(Source: Eurostat)

2.2 The impact of the liberalization process and institutional reforms in Romania on the Railway industry

In 1998, Romania separated the national operator into different companies, following a "vertical separation" model, and introduced competition among freight operators through the provision of "open access" to the infrastructure.

CFR separation. The Romanian railways reform dates back to 1998, when Romania decided to split the then-existing SNCFR, into five independently-administered companies. While strictly separated, those companies nevertheless remain owned by the Romanian State today. The five companies are the following:

CFR Infrastructura (infrastructure manager);

CFR Calatori (rail passenger operator);

CFR Marfă (rail freight operator);

CFR Gevaro (services linked with restaurant cars); and

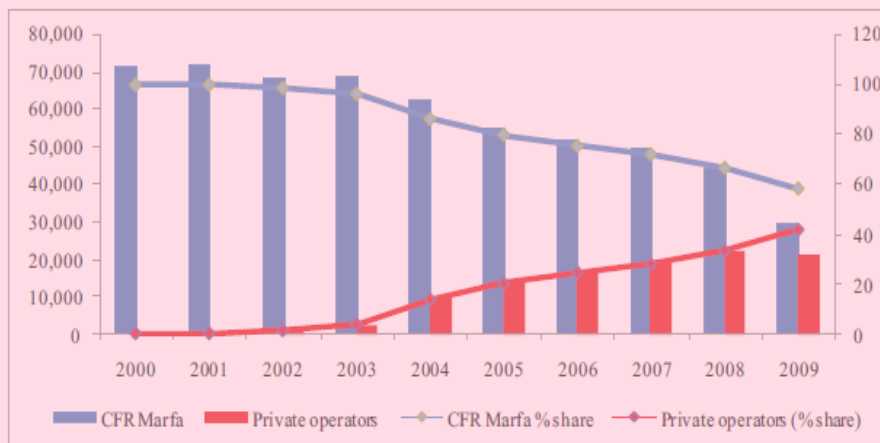
SAAF (company dealing with excess rolling stock to be sold, leased or scrapped).

This reform was triggered to a certain extent by the efforts deployed by Romania in fulfilling the criteria to join the European Union and its main objective was to allow the new companies to operate on a commercial basis and to ultimately also allow the possibility of privatizing the companies.

The Romanian State has made several attempts to privatize *CFR Marfa*, the last of which dates from October 2013. None has been successful so far. The main activity of CFR Marfa consists of rail freight transport within the local and international traffic with full wagons and intermodal transport units, which are all accessory rail freight services. The company's activity area is represented by the entire Romanian railway network. The company is organized in 4 branches: Muntenia-Dobrogea, Banat-Oltenia, Transilvania and Moldova, 89 management stations, 8 depots operating locomotives (907 locomotives) and 12 wagons revisions (22.000 locomotives). CFR Marfa also recorded a major staff restructuring in the last few years, as the company has reduced its the number of employees by 70%.

The activities of the operators in the Railway sector have posed some competition concerns in the past. The sector is dominated by state-owned companies: the National Railway (Infrastructure) Company (CFR SA), the National Railway (Passenger) Company (CFR Calatori) and the National Railway (Freight) Company (CFR Marfa), as well as some of their subsidiaries. However, new private rail freight operators entered the Romanian railways sector, and to date, the development of private freight operators has been strong (24 new private companies since 1998), eroding the market share of CFR Marfa. The main competitors of Marfa are: Grup Feroviar Roman (GFR), Servtrans Invest, Cargo Trans Vagon, Unifertrans, DB Schenker Rail Romania, Transferoviar Grup.

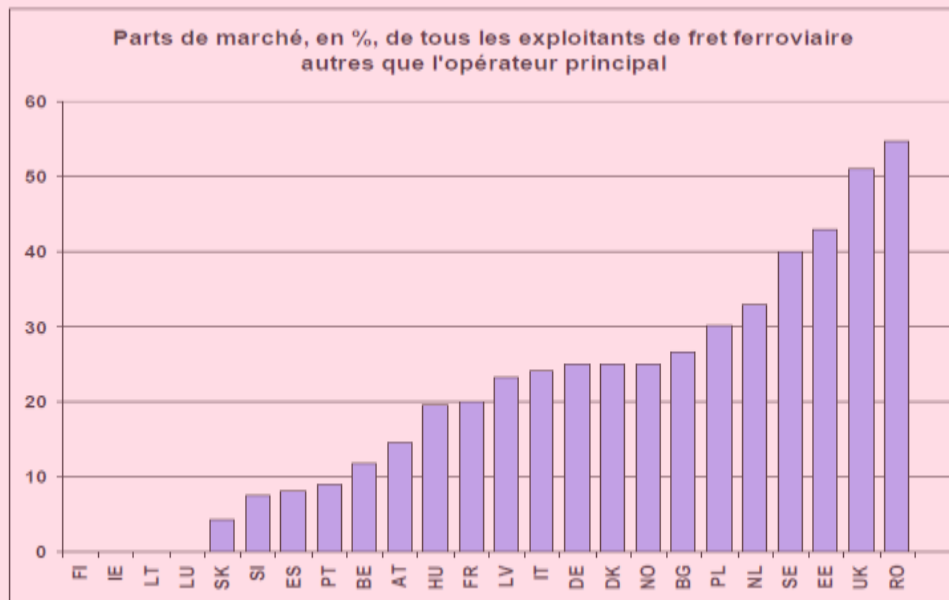
By the end of 2011, the market share percentage of CFR Marfa was reduced to about 45%.



Source: CFR Marfa.

Figure 4 CFR Marfa Traffic and market share in comparison with Private operators ('000 tons)

(Source: CFR Marfa)



Source: RMMS questionnaire completed by Member States in May-June 2011

Figure 5 Total Market shares 'expressed as a percentage of traffic in tone-kilometers) of freight operators other than the main operator at the end of 2010

(Source: RMMS)

Conclusions

To sum up, Romania has, at the present time, a substantial number of private operators managing rail freight transport. The evolution of rail freight transport indicates that private operators do exercise some competitive pressure on the former monopolist.

It should also be pointed out that Romanian Competition Council found, in 2005, that CFR Marfa abused its dominant position on the market of ancillary services for freight railway transport by differentiating and increasing the charges applied for its services, depending on their beneficiaries and refusing to deal with certain beneficiaries and to sign new service agreements therewith (Andrei and Busu, 2014).

As illustrated above, the EU legislator has considerably developed the EU railway sector by encouraging competitiveness and market opening.

Greater competition should make a more efficient and customer-responsive industry (Nastase, 2009). In parallel, measures should improve the interoperability and safety of national networks and promote the development of well-integrated rail systems leading to 'European', rather than 'national', rail systems.

In order to achieve these objectives, first, starting in 1990, some limited degree of market opening impelled the railways to improve efficiency by establishing management independence of railway undertakings from the state and

separation of accounts between infrastructure management and transport operations. The second step towards European railways was the adoption of packages of legislative measures in the years 2000.

Acknowledgement

This work was cofinanced from the European Social Fund through Sectoral Operational Programme Human Resources Development 2007-2013, project number POSDRU/159/1.5/S/142115 „Performance and excellence in doctoral and postdoctoral research in Romanian economics science domain”.

References

1. Andrei, F., & Busu, M. (2014). „Detecting Cartels through Analytical Methods”. *Rom. Competition J.*, 24.
2. Bănanu, C. S., Buşu, C., & Nedelcu, A. C. (2013). *Tacit Knowledge Management–Strategic Role in Disclosing the Intellectual Capital*.
3. Bošković, B., & Bugarinović, M. (2015). *Why and how to manage the process of liberalization of a regional railway market: South-Eastern European case study. Transport Policy*.
4. Busu, C., Busu, M., Dragoi, M., Popa, I., Dobrin, C., & Giurgiu, A. (2015). „Dissipative Advertising in Retail Markets”. *Economic Computation and Economic Cybernetics Studies and Research*, 49(2), 57-69.
5. Busu, M. (2015). „Corporate Governance Codes in Romania and European Union Countries”, *Review of International Comparative Management*, 16 (1), 119-128.
6. Finger, M., & Künneke, R. (2006). The need for coherence between institutions and technology in liberalized infrastructures: the case of network unbundling in electricity and railways. Chair Management of Network Industries (MIR) CDM Working Papers Series, October, MIR-REPORT-2006, 9.
7. Héritier, A. (2001). „Market integration and social cohesion: the politics of public services in European regulation”. *Journal of European Public Policy*, 8(5), 825-852.
8. Kunneke, R., & Finger, M. (2007). „Technology matters: the cases of the liberalization of electricity and railways”. *Competition & Reg. Network Indus.*, 8, 303.
9. Laperrouza, M. (2009). „Does the liberalization of the European railway sector increase systemic risk?”. In *Critical Infrastructure Protection III* (pp. 19-33). Springer Berlin Heidelberg.
10. Buşu, M. (2014). „How Concentrated Is The Romanian Mobile Market?”. *SEA-Practical Application of Science*, (4), 473-482.
11. Năstase, M. (2009). „Importance of trust in the knowledge based leadership”. *Revista de Management Comparat International/Review of International Comparative Management*, 10(3), 518-526.