DOI: https://doi.org/10.53486/sstc2026.v2.47
CZU: [338.57.055.2:662]:338(478)

THE DOMINO EFFECT OF RISING FUEL PRICES AND ITS IMPACT ON PRICE DYNAMICS IN THE NATIONAL ECONOMY

EFECTUL DE DOMINO GENERAT DE SCUMPIREA COMBUSTIBILULUI ȘI IMPACTUL ASUPRA DINAMICII PREȚURILOR ÎN ECONOMIA NAȚIONALĂ

VORNICESCU Ionela, program de formare profesională: Finanțe și Bănci
Colegiul Național de Comerț al ASEM, Republica Moldova,
18 Pentru Rareș, MD-2005, Republica Moldova,
Tel: +373 60 682 457
e-mail autor: ionelavornicescu88@gmail.com

Abstract: *This article analyzes the mechanism by which rising fuel prices generate a domino effect with systemic repercussions on price dynamics in the national economy of the Republic of Moldova. Based on developments recorded during the period 2020-2025, the study identifies and quantifies the causal chain: rising fuel prices → increasing transportation costs → inflation spreading across the food, industrial, and service sectors → erosion of household purchasing power. The analysis draws on official statistical data provided by the National Bureau of Statistics (NBS), the National Bank of Moldova (NBM), and the National Energy Regulatory Agency (ANRE). The findings highlight that 2022 represented a critical turning point, with an inflation rate of 28.7% and a contraction in real wages of approximately 16.6 percentage points, demonstrating the structural vulnerability of the Moldovan economy to external energy price shocks.*
Key words: *domino effect, fuel prices, inflation, transportation costs, purchasing power*
JEL CLASSIFICATION: E31, Q41, R41, D60

INTRODUCERE

Prețul combustibilului constituie una dintre cele mai influente variabile macroeconomice, cu capacitatea de a altera, în cascadă, structura costurilor la nivelul întregii economii naționale. Spre deosebire de alte categorii de prețuri, cele energetice se transmit simultan în multiple sectoare, datorită caracterului transversal al transportului: orice bun fizic, de la produsele alimentare la materialele de construcție, implică cel puțin o etapă de transport, ceea ce face din combustibil un factor de cost omniprezent.

Republica Moldova reprezintă un caz de studiu relevant, nu doar din prisma vulnerabilităților sale structurale – ca economie mică, deschisă și puternic dependentă de importuri energetice – ci și prin amploarea șocurilor înregistrate în perioada 2021-2023 (Banca Mondială, 2023). Escaladarea conflictului din Ucraina, alăturată crizei globale a energiei, a plasat Moldova în postura de economie expusă fără capacitate de hedging energetic propriu, generând o spirală inflaționistă cu efecte sociale severe.

Obiectivul central al prezentului studiu este de a demonstra existența și magnitudinea efectului de domino pornind de la prețul combustibilului, transmițându-se prin costurile de transport și materializându-se în inflație generalizată și comprimarea puterii de cumpărare. Studiul academic este structurat pe baza datelor oficiale disponibile pentru intervalul 2020-2025, urmărind continuitatea și coerența seriei de timp.

Ipoteza de lucru a cercetării poate fi formulată astfel: scumpirea combustibilului determină creșterea costurilor de transport, care se transmite progresiv în prețurile bunurilor și serviciilor – cu atât mai sever, cu cât șocul energetic este mai amplu – antrenând o inflație generalizată și o deteriorare a salariului real al populației.

CONȚINUTUL DE BAZĂ: Conceptul de efect de domino în economie face referire la situația în care un șoc inițial localizat declanșează o succesiune de perturbări care se amplifică pe

parcursul lanțului de producție și distribuție. Teoria costurilor de producție (Marshall, 1890; Pigou, 1920) stabilește că orice creștere a prețurilor factorilor de producție, inclusiv a energiei, se transferă în prețul final al bunurilor și serviciilor, cu o rată de transfer (pass-through rate) care variază în funcție de elasticitatea cererii și de puterea de negociere a actorilor din lanțul de aprovizionare.

Din perspectiva macroeconomică, mecanismul de transmisie al prețurilor energetice spre inflație este documentat în literatura de specialitate. (Blanchard & Gali, 2007) Blanchard și Gali (2007) identifică două canale principale: canalul ofertei, prin care creșterea costurilor de producție reduce marja de profit și/sau majorează prețurile de vânzare, și canalul cererii, prin care scumpirile energetice diminuează venitul disponibil real, reorientând cheltuielile consumatorilor. Pentru economiile mici și dependente energetic, primul canal predomină semnificativ (Hamilton, 2009; Kilian, 2008).

Mecanismul de transmisie poate fi schematizat în cinci verigi, fiecare amplificând impactul verigii anterioare. Prima verigă este reprezentată de majorarea prețului la combustibil, determinată de factori exogeni: dinamica pieței globale a petrolului, variațiile cursului de schimb și politicile fiscale aplicate produselor energetice (Hamilton, 2009). Republica Moldova, care importă 100% din necesarul de produse petroliere, este expusă integral acestui canal (ANRE, 2025).

Cea de-a doua verigă constă în transmiterea imediată a costurilor energetice crescute în tarifele de transport. Operatorii de transport rutier – atât pentru mărfuri, cât și pentru persoane – sunt primii care absorb șocul, dar capacitatea lor de a suporta pierderile pe termen mediu este limitată, ceea ce conduce la ajustarea rapidă a tarifelor (BNM, 2025). Elasticitatea ofertei de transport față de costul combustibilului este estimată, pentru Moldova, la 0,6-0,8, conform studiilor BNM, ceea ce înseamnă că o majorare cu 10% a prețului benzinei/motorinei generează, fără a lua în calcul alți factori, o scumpire cu 6-8% a serviciilor de transport.

Veriga a treia este punctul în care efectul de domino devine vizibil pentru fiecare consumator. Comercianții și distribuitorii care aduc marfa în magazine plătesc mai mult pentru livrări și nu pot absorbi singuri această pierdere pe termen lung. Prin urmare, o transferă în prețul produselor de pe raft. Alimentele sunt cele mai afectate, deoarece se livrează frecvent și în cantități mari (Kilian, 2008). Studiile indică că între 40% și 70% din creșterea costurilor de transport ajunge, în final, în prețul plătit de consumator.

Verigile a patra arată ce se întâmplă cu banii din buzunarul fiecăruia. Chiar dacă salariile cresc nominal, inflația crește mai repede, ceea ce înseamnă că, în realitate, cu același salariu poți cumpăra mai puțin decât înainte. Aceasta este erodarea puterii de cumpărare (BNS, 2025). Veriga a cincea este consecință firească: oamenii cheltuiesc mai puțin, cererea în economie scade, iar efectele negative se propagă mai departe în alte sectoare. Spre deosebire de celelalte verigi, acestea două se instalează mai lent, dar sunt mai greu de inversat.

Perioada 2020-2025 a fost marcată de turbulențe macroeconomice fără precedent în istoria postindependență a Republicii Moldova, cu apogeul în 2022. Tabelul 1 prezintă sintetic dinamica principalilor indicatori ai inflației în corelație cu variațiile anuale ale prețurilor la combustibil.

În urma examinării Tabelului1, care ilustrează evoluţia lunară a sumelor economisite, se constată că integrarea mediului de afaceri în spaţiul financiar european constituie un factor generator de creştere a performanţei şi de sporire a durabilităţii activităţilor comerciale. Economiile, evaluate la niveluri de ordinul milioanelor de euro, reflectă eficacitatea eliminării barierelor administrative şi reducerea comisioanelor bancare. Concret, pe parcursul unei perioade de cinci luni, Republica Moldova a înregistrat economii de aproximativ 6,11 milioane de euro, sume susceptibile a fi realocate către alternative investiţionale în locul acoperirii costurilor bancare. Estimarea Băncii Naţionale a Moldovei indică faptul că aderarea la spaţiul SEPA va genera economii directe anuale de aproximativ 20 milioane de euro.

Tabelul 1. Indicele prețurilor în sectorul transport (2020-2024, variație anuală)

Categoria de transport	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Transport rutier de mărfuri (IPC, %)	+2,4	+7,8	+31,5	+9,2	+4,1
Transport public urban (tarife, %)	0,0	+5,0	+33,3	+12,5	+6,3

Produse agro-alimentare (trans. inclus, %)	+3,5	+8,2	+36,4	+11,8	+4,8
Servicii de curierat/livrări (%)	+1,8	+9,1	+28,7	+10,3	+3,9

Notă: Datele pentru 2024 sunt estimative. Tarifele la transportul public urban reflectă ajustările oficiale aprobate de autoritățile locale.

Sursa: ANRE, 2025; BNS, 2025

Pentru a ilustra legătura dintre costurile energetice şi dinamica inflaţionistă discutată anterior, Figura 1 prezintă evoluţia preţurilor la Benzină 95 şi Motorină Standard în Republica Moldova (2020–2025).

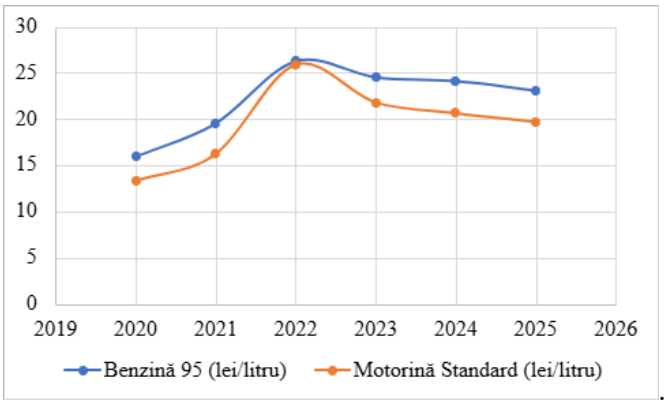


Figura 1. Evoluția prețurilor la Benzină 95 și Motorină Standard în Republica Moldova (2020-2025, lei/litru)
Sursa: ANRE, 2025

Graficul evidenţiază în mod clar că ambele categorii de combustibil au înregistrat o creştere pronunţată în perioada 2020–2022: Benzina 95 a urcat de la 15,9 lei/litru în 2020 la 26,24 lei/litru în 2022 (o majorare de 65% în doi ani), iar Motorina a înregistrat o traiectorie analogă, atinzând 25,87 lei/litru în acelaşi interval. Începând cu 2023, preţurile au înregistrat o diminuare moderată, semnalând o relaxare parţială a presiunilor de natură energetică la nivel internaţional, însă valorile rămân substanţial peste nivelurile din 2020.

Creşterile abrupte ale preţurilor carburanţilor în 2020–2022 au amplificat costurile de producţie şi transport, generând transmitere către nivelul preţurilor finale şi contribuind semnificativ la dinamica inflaţiei studiate. Menţinerea unui nivel relativ ridicat al preţurilor după 2023 sugerează existenţa unor efecte de persistenţă şi posibile revizuiri ale structurilor costurilor în sectoarele dependente de energie, ceea ce poate perpetua presiunile inflaţioniste pe termen mediu.

Graficul arată că atât timp cât linia inflației (oranj) se află deasupra liniei salariului nominal (albastră), linia salariului real (gri) coboară, oamenii devin mai săraci în termeni reali, chiar dacă pe fluturașul de salariu suma este mai mare. Exact aceasta s-a întâmplat în 2021 și 2022: deși salariul nominal a crescut cu 12,6% respectiv 15,1%, inflația de 13,94% și 30,24% a anulat complet aceste câștiguri. Salariul real a fost negativ doi ani la rând: -1,2% în 2021 și -11,6% în 2022. Practic, un angajat moldovan putea cumpăra cu aproape 12% mai puțin în 2022 față de 2021, în ciuda creșterii salariului. Recuperarea din 2023 (+10,6%) și 2024 (+5,8%) s-a produs nu pentru că salariile au crescut mai repede, ci pentru că inflația a scăzut brusc – ceea ce demonstrează că bunăstarea populației depinde direct de controlul prețurilor, nu doar de creșterea veniturilor nominale.

CONCLUZII / RECOMANDĂRI

Studiul a demonstrat că scumpirea combustibilului generează un efect de domino în economia Republicii Moldova, parcurgând cele 5 verigi. Datele oficiale ANRE, BNS și BNM pentru perioada 2020-2025 confirmă această relație de cauzalitate, cu apogeul în 2022, când inflația de 30,24% și salariul real de –11,6% au marcat cel mai sever episod de pauperizare din ultimele decenii.

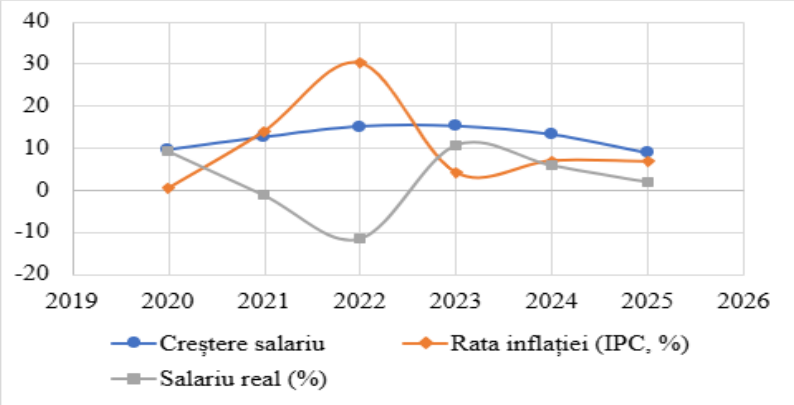


Figura 2. Creșterea salariului nominal vs. Rata inflației vs. Salariul real – RM (2020-2025, %)
Sursa: BNS - Repartizarea salariaților pe sept. 2020-2025 (salariu nominal, salariu real);
BNS/BNM - IPC anual (inflație). (BNM, 2025; BNS, 2025)

Trei concluzii esențiale se desprind din analiză. În primul rând, Republica Moldova prezintă o vulnerabilitate structurală acută față de șocurile energetice externe, amplificată de dependența totală de importuri petroliere și de absența oricărui mecanism de propriu de stabilizare a prețurilor. În al doilea rând, transmisia inflației este asimetrică: creșterile se propagă rapid și amplificat, iar ieftinirile sunt lente și incomplete, ceea ce explică persistența inflației chiar și după moderarea prețurilor la combustibil. În al treilea rând, sectorul alimentar și populația cu venituri mici sunt cei mai expuși, deoarece ponderea cheltuielilor de transport în prețul alimentelor este ridicată, iar salariile reale se recuperează cu întârziere.

Din perspectiva politicilor publice, rezultatele pledează pentru constituirea unui fond de stabilizare a prețurilor la combustibil și scheme de compensare socială activate automat în condiții de inflație ridicată.

REFERINȚE:

1. Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică (ANRE). (2020-2025). Rapoarte anuale privind comercializarea produselor petroliere. Chișinău: ANRE. anre.md
2. Banca Mondială. (2023). Moldova Economic Update: Navigating Multiple Crises. Washington D.C.: World Bank Group.
3. Banca Națională a Moldovei (BNM). (2020-2025). Raportul trimestrial asupra inflației. bnm.md
4. Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova (BNS). (2020-2025). Comunicate de presă privind Indicele Prețurilor de Consum; Repartizarea salariaților. Chișinău: BNS. statistica.gov.md
5. Blanchard, O., & Gali, J. (2007). The Macroeconomic Effects of Oil Shocks: Why are the 2000s So Different from the 1970s? NBER Working Paper No. 13368.
6. Hamilton, J. D. (2009). Causes and Consequences of the Oil Shock of 2007-08. Brookings Papers on Economic Activity, Spring 2009, 215-261.
7. Kilian, L. (2008). The Economic Effects of Energy Price Shocks. Journal of Economic Literature, 46(4), 871-909.
8. Marshall, A. (1890). Principles of Economics. London: Macmillan; Pigou, A. C. (1920). The Economics of Welfare. London: Macmillan.

Coordonator științific: POPOVICI Lia, profesoară de discipline economice, grad didactic superior
Colegiul Național de Comerț al ASEM,
18 Petru Rareș, MD-2005, Republica Moldova,
Tel: +373 60 228 581
e-mail: liyapopovici@gmail.com