

DEZVOLTAREA SI MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT

1. Analiza situației curente

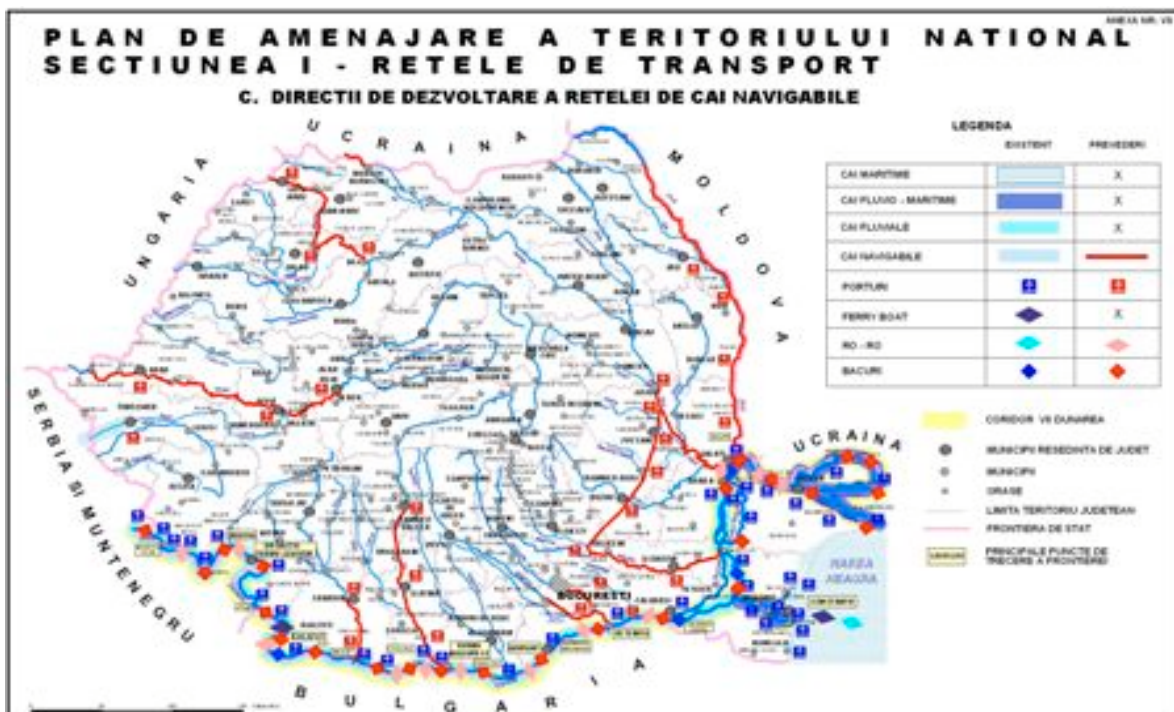
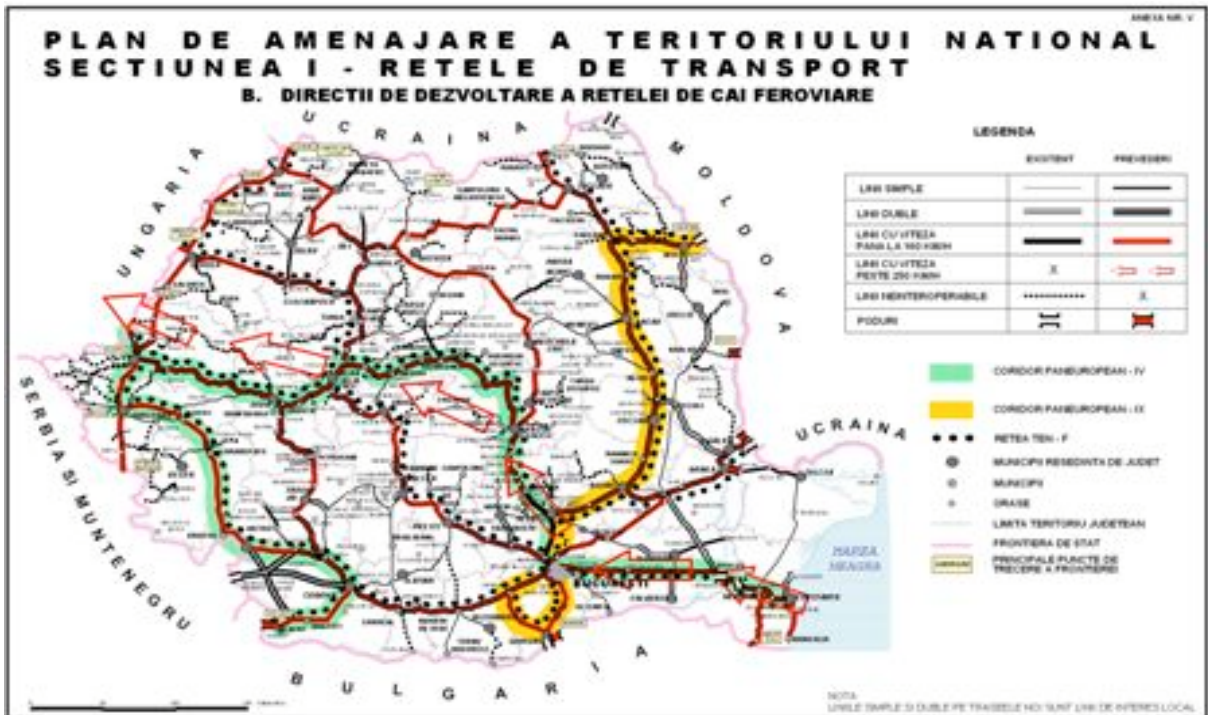
1.1 Rețeaua de transport trans-europeană

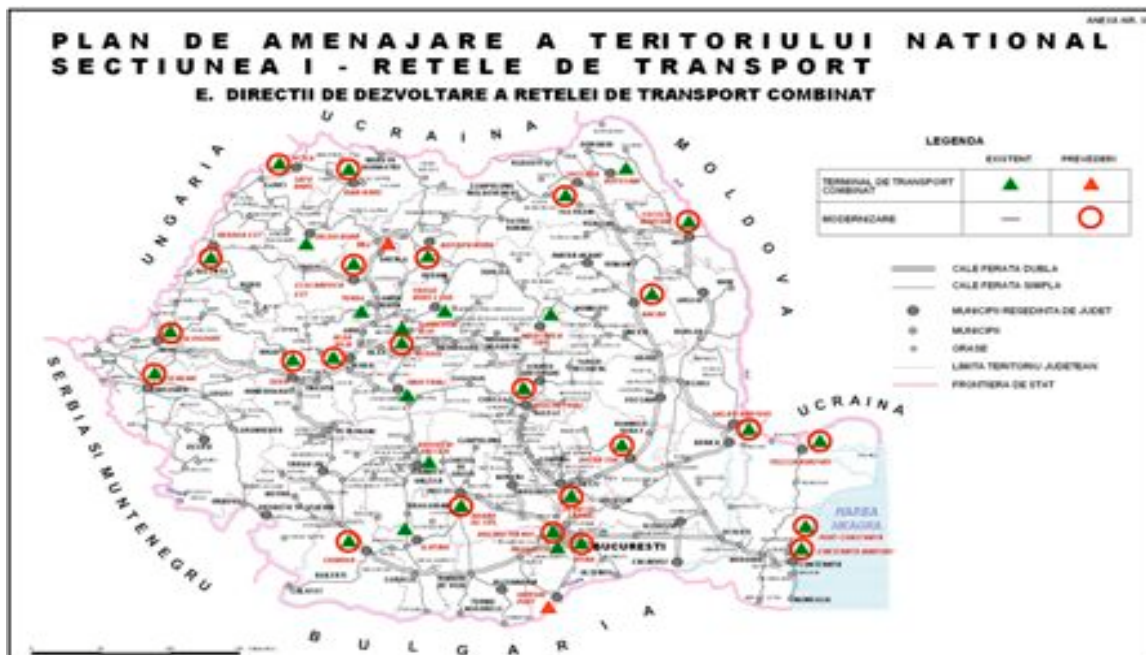
Prin așezarea sa geografică, România reprezintă o zonă de intersecție a mai multor magistrale de transport, care leagă nordul de sudul Europei și vestul de estul acesteia. Pe de altă parte, rețeaua de transport din România asigură legătura între rețeaua de transport comunitară și rețeaua de transport a statelor necomunitare vecine din Europa de est și Asia.

România are stabilite liniile directe ale căilor de comunicație de interes european și național prin Legea nr.71/1996 privind aprobarea Planului Național de Amenajarea Teritoriului secțiunea I „Căi de comunicație”, ca suport al dezvoltării complexe și durabile a teritoriului, inclusiv al dezvoltării regionale, reprezentând totodată contribuția specifică a țării noastre la dezvoltarea spațiului european și premiza înscrierii în dinamica dezvoltării economico-sociale europene.

Legea nr.71/1996 privind aprobarea Planului Național de Amenajarea Teritoriului secțiunea I „Căi de comunicație” definește bazele rețelei naționale de căi de comunicație, identificând proiectele prioritare și măsurile de armonizare necesare pentru dezvoltarea acesteia pe termen scurt, mediu și lung, propune soluții care au în vedere stabilirea unor raporturi economice echilibrate în teritoriu urmărindu-se obiectivele însușite la nivel european și racordează rețeaua națională majoră de căi de comunicație la cele 3 coridoare prioritare de transport europene și pan-europene- IV, VII și IX care traversează teritoriul României, convenite în cadrul conferințelor pan-europene de transporturi, ce asigură legătura Europei centrale și de est cu nordul și vestul Europei. La momentul elaborării prezentului document acest act normativ se află în curs de modificare. Cartograme anexe la Proiectul de modificare al Legii nr.71/1996:







Rețeaua de transport plurimodal de pe teritoriul României, care va face parte din viitoarea rețea trans-europeană de transport TEN-T, este definită de Legea 203/2003, republicată.

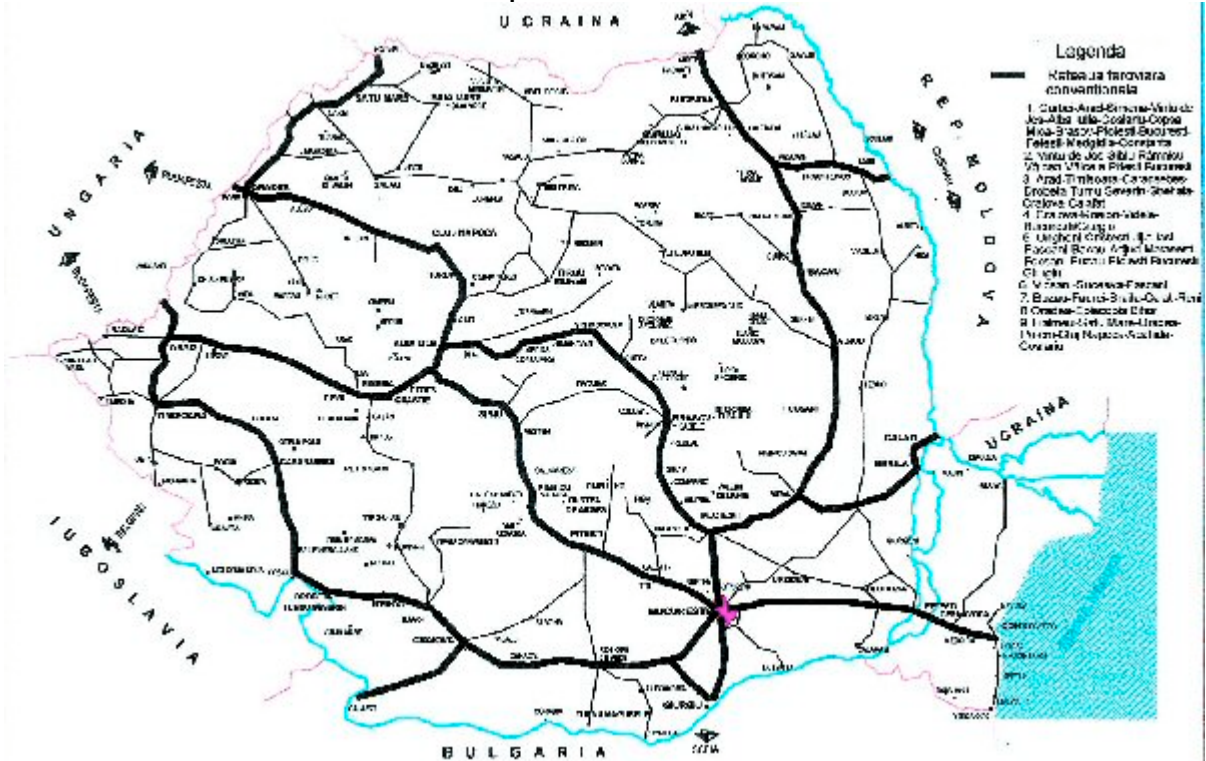
Totodată, prin Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, republicată, sunt stabilite prioritățile de dezvoltare a infrastructurii de transport pe termen scurt și mediu – orizont 2015.

Rețeaua de căi rutiere de interes național



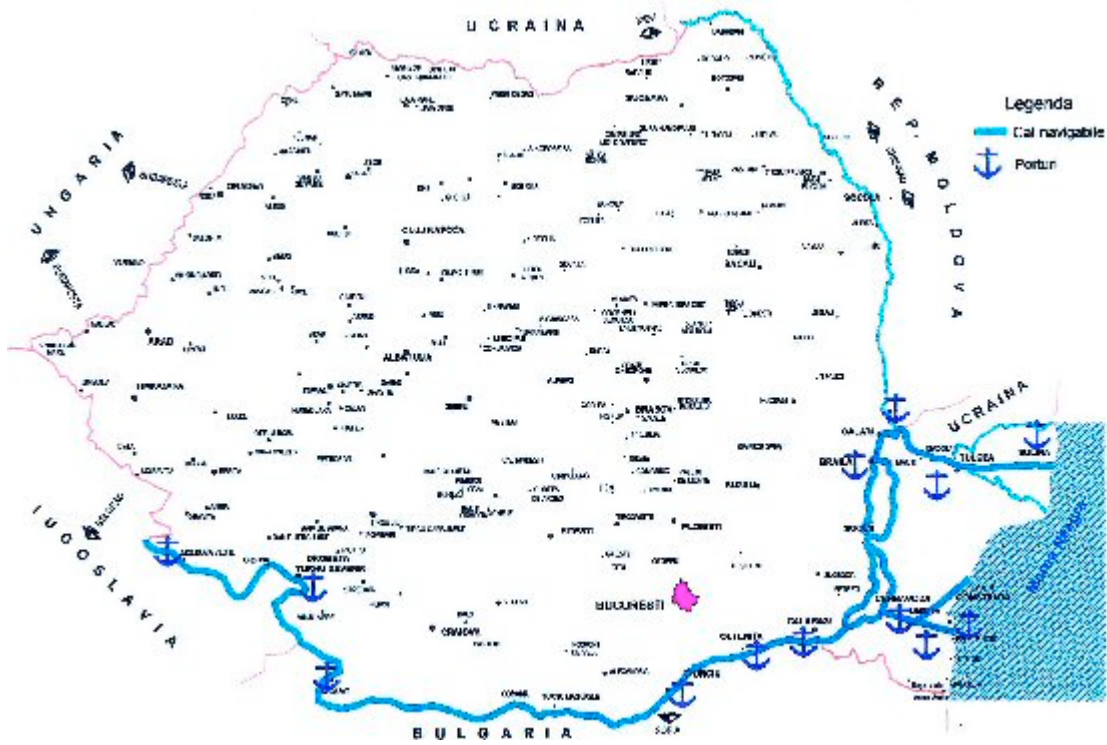
Sursa: Legea nr. 203/2003, republicată

Rețeaua de căi ferate



Sursa: Legea nr. 203/2003, republicată

Rețeaua de căi navigabile interioare și porturi



Sursa: Legea nr. 203/2003, republicată

Rețeaua de aeroporturi



Sursa: Legea nr. 203/2003, republicată

La definirea rețelei au fost urmărite traseele coridoarelor pan-europene de transport:

- Coridoarele terestre nr. IV și nr. IX, (rutiere și feroviare) care au ca nod comun capitala țării, București;
- Coridorul VII, fluviul Dunărea, calea navigabilă interioară ce asigură legătura între Marea Neagră și Marea Nordului.

În conformitate cu prioritățile identificate de Grupul la Nivel Înalt asupra TEN-T și de Decizia comună a Parlamentului și a Consiliului European nr.884/2004/EC, autostrada maritimă a Mediteranei de Sud-Est va avea o ramificație și spre Marea Neagră.

Prioritățile la nivelul Uniunii Europene cu privire la rețeaua TEN, având ca orizont anul 2011, pentru România, sunt:

- autostrada Nădlac – Sibiu cu continuarea spre București și Constanța;
- calea ferată Curtici – Brașov;
- eliminarea ștrangulărilor de pe Dunăre.

Aceste proiecte se regăsesc în Decizia Parlamentului European și a Consiliului nr. 884/2004, care amendează Decizia 1692/1996 privind liniile directe comunitare pentru dezvoltarea rețelei TEN. Proiectele respective sunt de mare anvergură, necesită costuri considerabile, sunt parte a viitoarei rețele TEN pe teritoriul României, iar realizarea acestora va permite efectuarea traficului între Estul și Centrul Europei pe o infrastructură la standarde europene.

Deși au fost demarate o serie de programe de reabilitare și construcție de noi infrastructuri de transport, sistemul de transport românesc este încă insuficient dezvoltat și de calitate slabă, comparativ cu statele membre UE și cu unele țări est-europene. Cu toate acestea, volumul total al transportului de mărfuri rutier, feroviar și pe căile navigabile interioare rămâne foarte ridicat (exprimat în 1000 tone-km/PNB, pentru anul 2001): 1.390 față de media comunitară de 252 sau unele state membre (Cehia 1.325, Ungaria 637, Slovenia 432)¹, ceea ce are ca urmare o suprasolicitare a infrastructurii de transport existente.

1.2. Transportul rutier

În anul 2004, lungimea totală a rețelei drumurilor publice din România a fost de 79.454 km, distribuția acestora fiind relativ uniformă pe întreg teritoriul țării, cu excepția regiunii București-Ilfov, care dispune de o densitate mai mare a drumurilor publice.

În anul 2004, din totalul de 79.454 km (rețea națională exclusiv stradală), 15.712 km^{*} (19,8%) erau drumuri naționale și 63.742 km^{**}) erau drumuri județene și comunale. Din punct de vedere al gradului de modernizare, rețeaua rutieră publică (întreaga infrastructura rutiera accesibilă întregii populații; rețeaua rutiera publică este alcătuită din drumuri naționale, drumuri județene și drumuri comunale) deține 26,3% (20.880 km) drumuri modernizate, 24,4% (20.200 km) drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere și 48,3% (38.374 km) drumuri pietruite și de pământ. Drumurile naționale constituie partea cea mai importantă din punct de vedere al capacității, pe ele desfășurându-se cca. 70% din traficul rutier.

Rețeaua de autostrăzi, care măsoară la sfârșitul anului 2004 doar 211 km, fiind sub-dezvoltată atât în comparație cu media comunitară, cât și cu rețelele din noile state membre (Ungaria 448 km, Polonia 398 km, Cehia 517 km). În conformitate cu politicile europene de transport, cererea de autostrăzi va crește în Europa Centrală și de Est și implicit și în România, unde rețeaua românească nu va putea satisface necesitățile de tranzit și de trafic intern.

¹ EUROSTAT: "Energy, transport and environment indicators 1991-2001", ediția 2004

^{*}) în administrația CN ADNR SA - Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului

^{**}) în administrația ADP-urilor.

Traficul rutier înregistrează o creștere susținută : MZA vehicule standard, în anul 2000, a fost de 6.500 și va atinge nivelul de 11.019 vehicule standard în 2013. Trebuie menționat faptul că în prezent România nu are nici o legătură la nivel de autostradă cu rețeaua de autostrăzi din Uniunea Europeană.

Calitatea infrastructurii rutiere (capacitate, riscul de accidente, planeitate, impact asupra mediului) și foarte slabă dezvoltare a rețelei de autostrăzi nu fac față creșterii rapide a cererii generate de traficul intern și de tranzit și nici nu respectă cerințele comunitare. În ceea ce privește viitoarea Rețea TEN pe teritoriul României, angajamentele asumate în negocierile la Capitolul 9 – „Politica în domeniul transporturilor”, cu privire la reabilitarea viitoarei rețele rutiere TEN, constituie o prioritate de prim rang. Prin urmare, până la data de 1 ianuarie 2007, pe această rețea, se vor finaliza lucrările de reabilitare, astfel încât, începând cu această dată să fie permis accesul vehiculelor cu mase și dimensiuni conform Directivei 96/53 (11,5 tone/osie simplă). În prezent, 34,22% din viitoarea rețea rutieră TEN-T (total TEN 4.604,6 km, inclusiv autostrăzi) de pe teritoriul României a fost reabilitată pentru a permite traficul acestor vehicule, urmând a se executa lucrări și pe restul rețelei (3.030,9 km).

Deși în perioada 1995-2004, rețeaua drumurilor publice modernizate din România a înregistrat creșteri, densitatea drumurilor publice (33,3 km/100 kmp în 2004) continuă să fie foarte scăzută comparativ cu media țărilor UE (116 km/100 kmp în 2002) sau chiar cu unele dintre noile state membre (79,9 km/100km² în Polonia).

Rețeaua de drumuri publice din România, în perioada 1995-2004

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Lungimea rețelei de drumuri publice (km)	72.859	73.160	73.161	73.260	73.435	78.479	78.492	78.896	79.001	79.454
Lungimea rețelei de drumuri publice modernizate (km)	17.608	17.716	17.813	18.031	18.084	19.418	19.868	19.958	20.368	20.880
Densitatea drumurilor publice (km/100 km ²)	30,6	30,7	30,7	30,7	30,8	32,9	32,9	33,1	33,1	33,3

Sursa: Anuarul Statistic al României 2004, publicații statistice INS 2005

Din rețeaua de drumuri naționale în lungime de 15.712 km, 90,5% au îmbrăcăminte moderne, 7,7% îmbrăcăminte asfaltice ușoare și 1,7% sunt pietruite și de pământ. Din totalul rețelei de drumuri naționale, 1,4% reprezintă autostrăzi (211 km în 2004), 37,3% drumuri europene (5.868 km)², restul fiind drumuri naționale principale și secundare. O mare parte din drumurile naționale deschise traficului internațional, cunoscute și sub denumirea de « drumuri europene », nu corespund condițiilor prevăzute în “Acordul european referitor la cele mai importante artere de trafic internațional (AGR)”, 60,16% din lungimea drumurilor naționale având durata de exploatare depășită în anul 2003.

Capacitățile de circulație la intrările și ieșirile din marile orașe sunt depășite, lipsesc variantele ocolitoare ale unor localități pentru traseele deschise traficului național și internațional. Există 354 de intersecții la nivel cu calea ferată³ și porțiuni de drum cu capacități de circulație neadecvate, unde circulația se face în coloană, ceea ce generează creșterea duratei de parcurs, consumuri suplimentare de carburanți și lubrifianți, fiind totodată surse permanente de accidente de circulație și poluare a mediului. Din totalul de 3.286 poduri rutiere, în lungime de 138.568 m (94,7% fiind realizate din beton armat, 2,7% din structuri metalice, iar 2,6% din alte tipuri de structuri),

² Sursa: CN ADNR SA

³ Sursa: CN ADNR SA

un număr de 94 de poduri, cu o lungime totală de 4.131 m, necesită reparații urgente, iar aproape 50% sunt din punct de vedere tehnic încadrate în clasa satisfăcător sau mai jos.

Rețeaua de drumuri publice din România, pe regiuni, în 2004

Regiunea	Drumuri publice- total (km)	Drumuri naționale (km)	Drumuri județene și comunale (km)	Densitatea drumurilor publice/100 km ²
Nord-Est	13.375	2.657	10.718	36,3
Sud-Est	10.536	1.997	8.539	29,5
Sud - Muntenia	11.999	2.753	9.246	34,8
Sud-Vest - Oltenia	10.480	2.043	8.437	35,9
Vest	10.205	1.882	8.323	31,9
Nord-Vest	11.858	1.955	9.903	34,7
Centru	10.129	2.134	7.995	29,7
București-Ilfov	872	291	581	47,9

Sursa: Anuarul Statistic al României 2004, publicații statistice INS 2005

Cea mai mare parte a operatorilor de transport marfă și persoane sunt operatori privați, ponderea prestațiilor realizate de sectorul privat fiind de cca. 83%.

În anul 2004, au fost transportate pe căile rutiere 294.221 mii tone marfă (din care 12.470 mii tone în trafic internațional și 34 mii tone în trafic de tranzit), respectiv 37,2 miliarde t-km, valoare situată mult sub media țărilor UE (50,2 miliarde t-km). Transportul rutier de persoane a înregistrat 216.524 mii pasageri (9,4 miliarde pasageri-km) - transport interurban și internațional, din care 4.050 mii pasageri în trafic internațional.

În ultimii ani, parcul de autovehicule s-a îmbogățit cantitativ și calitativ, datorită noilor legi privind protecția mediului și datorită creșterii cererii. În 2004, în România erau înregistrate 3.225,4 mii autoturisme, 43,1 mii autobuze/microbuze și 482,4 mii autovehicule pentru transportul de marfă. Totuși, parcul de camioane este redus față de media comunitară (în 2001, 20 camioane/1000 locuitori în România față de 64 de camioane/1000 locuitori în UE) sau noile state membre (31 camioane/1000 locuitori în Cehia, 37 camioane/1000 locuitori în Ungaria, 51 camioane/1000 locuitori în Polonia), precum și față de celelalte state candidate (39 camioane/1000 locuitori în Bulgaria)⁴. În schimb, rata de înnoire a parcului de camioane este destul de ridicată (camioane înregistrate pentru prima oară/număr total de camioane %): 9,4% în România față de 8,3% media comunitară sau 9,0% în Ungaria.

O preocupare majoră în ceea ce privește transportul rutier o constituie dezvoltarea durabilă și diminuarea efectelor negative asupra mediului generate de poluarea chimică sau fonică. Ca urmare, normele de omologare pentru autovehicule și de inspecție tehnică periodică au fost aliniate la prevederile în domeniu din UE.

Până în prezent au fost realizați 211 km de autostrăzi: A1 București – Pitești 95,8 km, A2 Fetești – Cernavodă 17,5 km și A2 București – Dragna 97,3 km. De asemenea, a fost demarat programul de centuri de ocolire a orașelor mari, precum și programul de reabilitare a drumurilor naționale.

1.3. Transportul feroviar

⁴ EUROSTAT: "Energy, transport and environment indicators 1991-2001", ediția 2004

În anul 2004, rețeaua de căi ferate din România avea 11.053 km de linii în exploatare (10.914 km cu ecartament normal de 1.435 mm, 78 km cu ecartament îngust și 61 km cu ecartament larg), din care 3.965 km (35,8%, față de media UE de 48%) sunt electrificați și 2.965 km (26,9%, față de media comunitară de 41%) sunt linii duble. Rețeaua de căi ferate este secționată de 996 stații și halte. Rețeaua de căi ferate și-a diminuat lungimea cu 2,9% în 2004 față de 1995, datorită desființării unor linii secundare cu trafic redus. Liniile neinteroperabile (infrastructura feroviară aferentă traficului local, conectată sau nu cu infrastructura interoperabilă, care este administrată și dezvoltată conform unor reguli interne), cu o lungime totală de 3.388 km, sunt oferite spre închiriere (au fost adjudecate la licitație până în prezent 35% dintre acestea). Lungimea desfășurată a liniilor (lungimea geografică a rețelei de cale ferată, fără a se lua în calcul faptul că unele secțiuni sunt cu linie dublă, triplă sau cu mai multe linii) este de 21.360 km, clasând România pe locul 7 în Europa, după Germania, Franța, Italia, Spania, Polonia și Ucraina. Densitatea căilor ferate în exploatare este de circa 46,3 km/1000 km² de teritoriu (în anul 2004), aflându-se sub media țărilor UE (51 km/1000 km² în anul 2003) sau a unor noi state membre (121 km/1000km² în Cehia, 83 km/1000 km² în Ungaria, 75 km/1000 km² în Slovacia)⁵.

Rețeaua de căi ferate din România, în perioada 1995-2004

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Lungimea rețelei de căi ferate (km)	11.376	11.385	11.380	11.010	10.981	11.015	11.015	11.002	11.077	11.053
Lungimea rețelei de căi ferate electrificate (km)	3.866	3.960	3.943	3.929	3.942	3.950	3.950	3.950	3.965	3.965

Sursa: CFR SA

Realizarea în mică măsură a lucrărilor de întreținere a infrastructurii și modernizare a materialului rulant (învechit și insuficient atât din punct de vedere cantitativ, cât și calitativ), a alterat în mod semnificativ transportul feroviar atât din punct de vedere al calității, cât și al siguranței, infrastructura feroviară a României situându-se sub standardele UE. Datorită stării avansate de uzură a căilor ferate și a lucrărilor de artă, are loc reducerea drastică a vitezelor maxime de circulație prin introducerea limitărilor de viteză pe diverse trasee ale căii ferate. Astfel, pe circa 27% din întreaga rețea, viteza de circulație maximă este limitată la 50km/h, iar pe circa 39% din rețea, viteza maximă este limitată la 80 km/h.

Rețeaua de metrou din municipiul București a fost dată în folosință etapizat, pe tronsoane, începând cu anul 1979, în prezent însumând 62,2 km cale dublă pe 4 magistrale, 45 stații și 4 depouri. Metroul acoperă 3,7% din lungimea rețelei de transport public a capitalei, transportând în medie 15% din volumul total de călători ce utilizează mijloacele de transport în comun, adică cca. 330.000 călători / zi.

Tendențe privind utilizarea Metroului

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Pasageri (x1000)	244356	207496	172039	172604	164418	157135	143305	110913	110513	104815	110000	111000	112000	117450

Sursa : MTCT

În prezent, se află în derulare lucrări de extindere a rețelei existente: racordul 1 stația Nicolae Grigorescu – linia de centură și racordul 2 stația 1 Mai – Zarea din cadrul magistralei 4 (7 km cu 8 stații). A fost început

⁵ EUROSTAT: "Energy, transport and environment indicators 1991-2001", ediția 2004

procesul de înnoire a parcului de material rulant, magistrala 2 fiind dotată cu 18 trenuri noi, având 108 vagoane.

În ceea ce privește traficul de marfă, capacitățile prezente sunt suficiente pentru a satisface cererea. În anul 2004 au fost transportate 72738 mii tone marfă (din care 20928 mii tone în trafic internațional și 679 mii tone în trafic de tranzit), respectiv 17 miliarde tone-km.

Evoluția transportului de marfă

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
t Volumul de marfa (x1.000)	105130	105040	93880	76510	62940	71462	71809	68110	68763	72738
T-km (x1.000.000)	27179	26877	24789	19708	15927	17982	17757	17197	16584	17022

Sursa: MTCT

Transportul feroviar de pasageri a fost în 2004 de 99.434 mii pasageri (din care 520 mii pasageri în trafic internațional), respectiv 8,6 miliarde pasageri-km. Cei 22 operatori privați, licențiați pentru transportul feroviar de marfă, asigură o cotă de piață de 2,5%, restul fiind asigurat de operatorul de stat. Aceste valori s-au stabilizat în ultimii ani.

Activitatea s-a desfășurat cu un parc de material rulant care cuprinde 2.059 locomotive, 218 automotoare, 60.964 vagoane de marfă și 5.584 vagoane de pasageri. Vârsta medie a locomotivelor din parcul CFR Marfă este de 30 de ani, depășind durata normată de 20 de ani. În parcul CFR Călători, vârsta medie a vagoanelor este de 25 de ani, față de 20 de ani cât este durata normată de viață.

În 2004, transportul feroviar de pasageri a reprezentat 43,8% din volumul de pasageri – km transportați în total în România, în regim de transport public, iar transportul de marfă a reprezentat 28% din volumul tone – km transportat în total. Cota de piață acoperită de transportul pe căile ferate este peste media UE, depășind chiar și pe cea din unele noi state membre (de exemplu, în Ungaria căile ferate au o cotă de piață de 28,3% în transportul pasagerilor și de 29,5% în transportul de marfă).

Între principalele avantaje ale transportului feroviar de pasageri și marfă se pot enumera: eficiența energetică (consumul pe unitatea transportată este de 10 ori mai mic decât la transportul rutier și de 3 ori mai mic decât la cel naval), gradul redus de poluare a mediului (volumul poluanților emanați în atmosferă pe unitatea transportată este de numai 1/10 față de celelalte mijloace de transport), beneficii sociale (acoperire națională prin infrastructura proprie de transport), numărul redus al accidentelor (numărul accidentelor este cel mai mic dintre toate modurile de transport).

În ultimii 15 ani cota de piață a transportului feroviar în România a înregistrat o scădere accentuată, peste media de diminuare a cotei de piață a transportului feroviar în țările UE, datorită schimbărilor economice constând în închiderea mai multor combinate și platforme industriale care produceau mărfuri pretabile la transportul pe calea ferată, cât și datorită reîmpărțirii pieței de transport de marfă și călători prin competitivitatea și agresivitatea transportatorilor rutieri.

În domeniul infrastructurii de transport feroviar, s-a acordat o atenție deosebită modernizării tronsoanelor ce fac parte din viitoarea rețea TEN, având în vedere și faptul că pe lungimea ei (circa 1/5 din lungimea totală a rețelei de cale ferată), se înregistrează aproape o jumătate din traficul total. Programul de reabilitare a căilor

ferate a fost demarat în 1996, pentru întreg coridorul IV, până în prezent finalizându-se pe o secțiune de 90 de km.

1.4. Transportul aerian

Rețeaua de aeroporturi destinate traficului aerian public este formată din 17 aeroporturi civile, toate fiind deschise traficului internațional (12 dintre ele permanent iar restul la cerere). Această rețea asigură o acoperire bună a întregului teritoriu al țării, cu unele excepții, cum ar fi zona municipiului Brașov. Cele mai importante aeroporturi, de interes național, sunt „Henri Coandă” București (aproape 80% din traficul aerian total), București Băneasa „Aurel Vlaicu”, Timișoara „Traian Vuia” și Constanța. Cele 4 aeroporturi de interes național funcționează sub autoritatea MTCT, 12 sub autoritatea consiliilor județene, iar un aeroport a fost privatizat.

Flota aeriană se află într-un amplu proces de modernizare. Prin scoaterea din exploatare a aeronavelor vechi, flota de aeronave destinate traficului comercial s-a redus de la 75 de aeronave în 1992 la 34 de aeronave în 2004. Ca urmare, flota de aeronave este foarte scăzută în raport cu totalul UE-25 (5.223) sau cu flotele unor noi state membre (Polonia 83 de aeronave, Cehia 62 de aeronave, Ungaria 47 de aeronave) sau state candidate (Bulgaria 58 de aeronave, Turcia 159 de aeronave)⁶.

În România există 34 operatori aeriieni, dintre care 8 sunt operatori de transport comercial. Compania Națională TAROM este cel mai mare operator aerian român, care efectuează atât curse interne, cât și internaționale, spre destinații din Europa, Africa și Orientul Mijlociu.

În anul 2004, transportul aerian de pasageri a fost de 1.336.500 pasageri, înregistrând o creștere de cca 14,1% față de anul 2003, dar aflându-se cu mult sub media țărilor UE. Astfel, în anul 2004 au fost transportați 62 pasageri/1000 de loc. față de media comunitară de 1.396 pasageri/1000 de loc., număr foarte scăzut și față de noile state membre (606 pasageri/1000 de loc. în Cehia, 451 pasageri/1000 de loc. în Ungaria, 455 pasageri/1000 de loc. în Slovenia) sau candidate (323 pasageri/1000 de loc. în Bulgaria și 355 pasageri/1000 de loc. în Turcia)⁷. În 2001, 58% din traficul aerian de pasageri s-a desfășurat pe relația cu statele membre UE-15, iar 13% cu celelalte 11 state candidate⁸.

Aeroportul Internațional București – Henri Coandă deține 76% din totalul traficului de pasageri, încadrându-se în grupa 4 – aeroporturi mici (conform clasificării utilizate de Comisia Europeană). Se estimează menținerea ponderii aeroportului în traficul aerian de pasageri, urmând să atingă un nivel de cca. 7 mil. de pasageri în 2010 (în 2001, în Aeroportul Amsterdam s-au înregistrat 30.309 mii pasageri).

1.5. Transportul naval

Transportul naval al României cuprinde transportul maritim și transportul pe căile și canalele navigabile. Transportul naval prezintă o multitudine de avantaje față de celelalte moduri de transport: asigură transportul unor cantități mari de marfă la un singur voiaj; este mult mai puțin poluant; costurile de transport pe apă sunt mai mici decât cele din transportul rutier și feroviar; amenajarea și întreținerea infrastructurii necesită costuri relativ reduse; constituie o verigă importantă în dezvoltarea sistemului de transport combinat.

Transportul maritim

⁶ Idem

⁷ EUROSTAT: “Energy, transport and environment indicators 1991-2001”, ediția 2004

⁸ EUROSTAT: “Statistics in focus – transport”, Theme 7, nr.1-2003

Transportul maritim este asigurat prin legătură directă la Marea Neagră prin cele 3 porturi maritime: Constanța, Mangalia și Midia, precum și prin porturile fluvial-maritime de la Dunăre: Brăila, Galați, Tulcea și Sulina, care au caracteristici tehnice ce permit accesul navelor maritime.

Portul Constanța este cel mai mare port la Marea Neagră. Situat la intersecția Coridoarelor de Transport Pan-European nr. IV și VII – Dunărea prin canalul Dunăre – Marea Neagră. Portul Constanța are potențialul de a deveni principala poartă pentru coridorul Europa – Asia.

Comparație infrastructura Port Constanța cu principalele porturi europene

Porturi	Trafic 2003 (mil. to)	Suprafața totală (ha)		Lungimea cheiului (km)	Număr dane	Adâncime max (m)
		apă	uscat			
Rotterdam	327,8	3.500	7.000	77		24
Antwerp	142,9	2.109	11.239	129,8		15,5
Hamburg	106,3	7.500		41	320	17
Marseilles	95,5			14,19	91	22
Le Havre	71,4	5.000		28	140	14,5
Amsterdam	70,4	600	1.900			13
Genova	53,7			20	100	14
Londra	51			19,48	140	20,1
Dunkerque	50,1			17		20,5
Bremen/Bremerhaven	49			31,2		14
Constanța	43,2	2.614	1.312	29,83	145	19

Sursa: Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului

Capacitatea de trafic a portului Constanța, prin intrarea în funcțiune a terminalului de containere, este de cca. 105 mil. tone/an. Datorită conjuncturii economice și politice nefavorabile din zonă, traficul de mărfuri din portul Constanța a înregistrat creșteri și scăderi alternative care au condus la o exploatare a capacității de trafic în proporție de 40–50%. Astfel, traficul de mărfuri derulat prin portul Constanța în anul 2003 a fost de 43,2 mil. tone iar în anul 2004 37,5 mil. tone.

Portul se desfășoară pe o suprafață de teren de cca. 1.312 ha și un acvatoriu portuar de 2.614 ha. Infrastructura portului cuprinde o rețea de cheuri de 29,83 km cu adâncimi la dane de până la 19 m, putându-se asigura accesul navelor cu capacitate max. de 165.000 tdw pentru mărfuri în vrac și a navelor de 250.000 tdw tancuri și pentru mărfuri lichide.

Starea infrastructurii de transport naval s-a deteriorat continuu datorită vechimii și exploatării îndelungate pe o perioadă de 40 de ani. Întreținerea, repararea și menținerea caracteristicilor tehnice minime ale infrastructurii de transport naval sunt obligațiile administrațiilor portuare și sunt realizate din fondurile proprii ale acestora, susținerea financiară a programului aferent acestora neputând fi acoperit total din fondurile proprii ale companiei.

Transportul pe căile și canalele navigabile

Rețeaua principală de căi și canale navigabile interioare este situată în partea de sud a țării și cuprinde Dunărea cu brațele secundare navigabile și canalele navigabile Dunăre-Marea Neagră și Poarta Albă-Midia Năvodari. În interior, rețeaua de căi navigabile este foarte redusă și dispersată, are un caracter local,

cuprinde lacuri naturale și lacuri ale amenajărilor hidrotehnice și un este folosită pentru agrement și mic trafic local de mărfuri.

Fluviul Dunărea, cale navigabilă internațională, pe sectorul românesc, de la intrarea în țară și până la vărsarea în Marea Neagră prin Canalul Sulina, are o lungime de 1.075 km, dintre care cca. 170 km, între Brăila și Marea Neagră, asigură condiții tehnice pentru accesul navelor maritime. Datorită regimului natural de scurgere al fluviului se impun măsuri de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre prin implementarea de programe care să asigure exploatarea eficientă în condiții de siguranță a sectorului maritim al Dunării precum și asigurarea navigației permanente pe Canalul Sulina prin refacerea și apărarea malurilor canalului și implementarea unui sistem de măsurători topohidrografice și semnalizare pe sectorul românesc al Dunării. Totodată, pentru creșterea siguranței navigației pe sectorul românesc al Dunării se implementează sistemul de urmărire și management al traficului de nave.

Sectorul fluvial al Dunării, de la intrarea în țară până la sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier II (km 863) ce se află în regim amenajat de scurgere cu condiții optime pentru navigație, iar în aval până la Brăila este în regim natural de scurgere cu condiții dificile de navigație pe unele porțiuni în perioadele cu nivel scăzut al apelor. Pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul Călărași - Brăila este în derulare un proiect cu finanțare ISPA. Începerea lucrărilor este preconizată în anul 2006. De asemenea, este în curs promovarea unui program pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul româno-bulgar al Dunării.

Canalele navigabile Dunăre-Marea Neagră (64,4 km) și Poarta Albă-Midia Năvodari (27,5km +5,5 km) sunt realizate artificial și sunt deschise navigației internaționale și corespund clasei a VI- a de importanță a căilor navigabile și respectiv, clasei a V-a (conform clasificării CEE-ONU) și asigură legătura optimă a Dunării la portul Constanța.

Dunărea, până la vărsarea în Marea Neagră pe brațul Sulina și Canalul Dunăre - Marea Neagră sunt parte integrantă a Coridorului de Transport Pan-European nr. VII și oferă României și celorlalte state dunărene oportunități majore pentru dezvoltarea sectorului de transport pe apă. În acest sens, sunt în curs de desfășurare sau în program lucrări și proiecte pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre și pentru exploatarea în siguranță a canalelor navigabile și a nodurilor hidrotehnice specifice navigației.

Pe căile navigabile interioare, România dispune de un număr de 30 de porturi și puncte de încărcare amenajate cu o capacitate totală de trafic de 52 mil. tone/an. Dintre acestea, care fac parte din rețeaua TEN, porturile Brăila, Galați, Tulcea și Sulina sunt porturi fluviu-maritime și au o capacitate totală de trafic de cca. 34 mil. tone/an, au caracteristici tehnice ce permit accesul permanent al navelor maritime cu o capacitate de până la 25.000 tdw, 180 m lungime și cu un pescaj de 7,0 m. În condiții speciale pescajul poate fi depășit.

Porturile interioare dispun de o lungime totală de cheuri de cca. 48,5 km. Starea acestora este deteriorată în procent de 85% din cauza uzurii fizice, urmare unei lungi perioade de exploatare, dar și din cauza lipsei fondurilor, întreținerea, repararea și menținerea caracteristicilor tehnice minime ale infrastructurii de transport naval fiind obligațiile administrațiilor portuare și sunt realizate din fondurile proprii ale acesteia. Lipsa dotărilor specializate duc la neutilizarea în totalitate a acestor cheuri. În sensul acesta se promovează proiecte pentru realizarea infrastructurilor pentru terminale specializate.

Datorită amplasării pe rețea trans-europeană de transport, Dunărea are potențial pentru dezvoltarea sistemului combinat de transport, dezvoltarea turistică din zona adiacentă Dunării și din Delta Dunării și

îmbunătățirea exploatarei actuale a porturilor fluviale. În acest sens se promovează proiecte care au în vedere tehnologiile de operare specifice porturilor și proiecte privind protecția mediului pe Dunăre și în porturi.

În anul 2004, transportul fluvial a fost realizat în proporție de 95,6% cu nave private. Traficul de mărfuri pe căile navigabile românești a fost de 14.600,5 mii tone, respectiv de 4,3 milioane tone-km, înregistrând un nivel destul de ridicat față de noile state membre (2 milioane tone în Cehia, Ungaria și Slovacia sau 10 milioane tone în Polonia, în anul 2001), dar foarte scăzut față de alte state membre (128 milioane tone în Belgia, 329 milioane tone în Olanda sau 91 milioane tone în Finlanda)⁹.

Traficul portuar de marfă în anul 2004 a fost de 71.742 mii tone, din care 43,5% reprezintă traficul fluvial, respectiv 31.211 mii tone.

Flota fluvială românească a fost supusă în perioada noiembrie 2003 – februarie 2004 unei ample acțiuni de verificare din punct de vedere juridic și tehnic, în conformitate cu normele românești și cu Directiva 82/714/CE. Dintr-un total de 1.563 nave propulsate și nepropulsate, 279 de nave nu au primit reconfirmarea certificatului de naționalitate, urmând a fi reparate sau dezmembrate.

1.6. Transportul intermodal și transportul combinat

În conformitate cu « Politica Europeană în domeniul Transporturilor - orizont 2010 : timpul de a decide », Comisia Europeană intenționează să încurajeze balanța între modurile de transport și creșterea eficienței transportului de marfă *door-to-door*, folosind două sau mai multe moduri de transport într-un lanț logistic integrat.

Acordul european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (AGTC), ratificat de România în 1993, definește infrastructura de transport combinat de pe teritoriul țării noastre. Astfel, sunt identificate căile ferate importante pentru transportul internațional combinat: Ungheni – Iași – Pașcani – Buzău – Ploiești – București – Videle – Giurgiu / Ruse, Craiova – Calafat / Vidin, Arad – Deva – Brașov – București, Lokoshaza / Curtici – Arad – Timișoara – Craiova – București și București – Constanța.

Transportul în sistem ferry-boat se desfășoară pe rutele Constanța – Derince (Turcia) și Constanța – Batumi (Georgia), reducând timpul și distanța de parcurs pentru vagoanele de marfă și TIR-uri.

În prezent, în sistem Ro-La (transportul combinat cu vehicule motorizate și trenuri speciale) există o singură rută: Glogovăț - Wels (Austria) și retur, pe care în perioada septembrie 2002 – mai 2004 au circulat cca. 1000 de trenuri încărcate cu cca. 18.000 TIR-uri, traficul crescând de la 3 trenuri / săptămână / sens, la 12 trenuri / săptămână / sens. Se are în vedere deschiderea unor noi rute Ro-La cu Italia, Germania, Ungaria și Slovenia.

Transportul de containere a crescut în 2003 față de 2002 cu 54,43%, în special prin portul Constanța ca urmare a intrării în funcțiune a noului terminal de containere la Mol II sud. Se estimează că traficul de containere va crește permanent.

În prezent, există 28 de terminale de transport combinat aflate în administrarea operatorului feroviar de marfă de stat.

⁹ EUROSTAT: "Energy, transport and environment indicators 1991-2001", ediția 2004

Parcursul mărfurilor exprimat în milioane tone nete - km

Categorie de transport	1990	1995	2000	2003	2004
Feroviar	57.253	27.179	17.982	15.039	17.022
Rutier	28.993	19.748	14.288	30.854	37.220
Fluvial	2.090	3.107	2.634	3.521	4.291
Maritim	110.766	73.636	5.817	611	412
Total categorii	199.102	123.670	40.730	50.025	58.945
Cota de piață (% din total)					
Feroviar	28,76	21,98	44,15	30,06	28,9
Rutier	14,56	15,97	35,09	61,68	63,1
Fluvial	1,05	2,51	6,47	7,04	7,3
Maritim	55,63	59,54	14,29	1,22	0,7

Sursa: Institutul Național de Statistică – 2004

Transportul naval prezintă avantajul costurilor scăzute, datorită cantităților mari transportate. Totuși, costurile încărcării/descărcării și lipsa dotărilor portuare necesare în porturile de pe căile navigabile interioare, împiedică dezvoltarea transportului intermodal. Ca tendință, lanțul logistic devine din ce în ce mai complex datorită creșterii semnificative a transportului rutier de mărfuri. Aceasta se datorează în primul rând noilor orientări din economie și serviciilor *door-to-door* oferite de operatorii rutieri.

1.7 Siguranța traficului

În domeniul transportului rutier sunt avute în vedere proiecte pentru siguranța traficului, în special cu privire la satele liniare, semnalizarea rutieră și “eliminarea punctelor negre”. Numărul de persoane ucise în accidente rutiere în 2004 a fost de 11 decese/100.000 locuitori, la paritate cu media europeană, dar ridicat față de unele state membre (8 decese/100.000 locuitori în Germania și Danemarca, 7 decese/100.000 locuitori în Olanda și Suedia, 6 decese/100.000 locuitori în Marea Britanie) sau candidate (7 decese/100.000 locuitori în Turcia)¹⁰.

Realizarea pasajelor denivelate la intersecțiile între calea ferată și drumurile naționale reprezintă de asemenea o prioritate, având ca scop reducerea accidentelor la trecerile la nivel. În cadrul procesului de restructurare al CNCF “CFR” SA, început în 1997 și aflat încă în derulare, s-au întreprins eforturi în vederea creșterii siguranței traficului (reabilitarea infrastructurii existente, achiziții de echipamente, semnalizare și telecomunicații). O mare parte din instalațiile care asigură siguranța traficului feroviar are nevoie de reparații. La sfârșitul anului 2003, existau pe liniile de cale ferată 303 restricții de viteză, datorate în special stării necorespunzătoare a căii și a aparatelor de cale sau a lucrărilor de artă (cu 57 restricții mai mult decât la începutul aceluiași an). Din cauza aceluiași cauze, pe 26% din rețea viteza maximă este limitată la 50 km/h, iar pe 39% la 80 km/h. În plus, urmare degradării infrastructurii feroviare, există 1.060 puncte periculoase, din care 316 sunt de categoria I.

În domeniul transportului naval sunt în curs de implementare sau de contractare mai multe proiecte pentru siguranța traficului: sistemul de urmărire și management al traficului de nave pe sectorul românesc al Dunării, sistemul de căutare și salvare maritimă (SAR), sistemul automat de identificare a navelor (AIS) și sistemul de radiocomunicații apel, pericol și salvare pe Dunărea maritimă.

¹⁰ EUROSTAT: “Energy, transport and environment indicators 1991-2001”, ediția 2004

În domeniul transportului aerian, în 2003 a fost pus în funcțiune sistemul de management al traficului aerian (ATM) modernizat, conform Programului european de armonizare și integrare a controlului traficului aerian al EUROCONTROL.

1.8 Protecția mediului

Proiectele ce au ca obiectiv protecția mediului sunt derulate în special în domeniul transportului naval. Astfel, pentru canalul Dunăre – Marea Neagră există un program de investiții ce are ca scop în special calitatea apei, având în vedere faptul că aceasta este folosită pentru irigații și consum casnic în localitățile riverane. În portul Constanța se află în curs de derulare un program complex de protecție a mediului, ce cuprinde în special: rampă ecologică, stație de tratare ape uzate și stație de tratare levigat, incinerator, navă colectoare. În portul Giurgiu se află în curs de implementare un sistem pentru preluarea reziduurilor de la nave și de acțiune în caz de poluare.

În domeniul transportului pe calea ferată, se va implementa un sistem de aplicare a principiului “poluatorul plătește”, prin crearea de către CNCF “CFR” SA a unui sistem propriu de sancționare.

În domeniul transportului rutier, a fost stabilit un calendar de aplicare a normelor EURO, prevăzute în Directivele 70/220/CEE și 88/77/CEE.

De asemenea, în cadrul procesului de fundamentare a proiectelor de investiții în infrastructura de transport, se elaborează evaluări de impact asupra mediului (EIA), inclusiv organizarea de consultări publice, în conformitate cu legislația în domeniu (HG 918/2002, cu modificările și completările ulterioare, care este în întregime armonizată cu legislația comunitară).

1.9. Tendințe de dezvoltare a infrastructurii de transport

În viitor se preconizează dezvoltarea rețelelor de comunicații terestre, cu accent pe extinderea rețelei de autostrăzi, pe modernizări de drumuri existente, poduri, cu toate facilitățile limitrofe moderne. România își va spori considerabil rețeaua de autostrăzi, care în acest moment este deficitară, pentru intensificarea traficului de persoane și marfă și creșterea siguranței acestuia. De asemenea, se vor reabilita secțiuni feroviare importante, principalele aeroporturi și porturi vor fi modernizate, pentru creșterea traficului feroviar, aerian și naval de persoane și marfă.

Transporturile, ca activitate cu valoare adăugată din sfera serviciilor, vor trebui să facă față provocării rezultate din viitoarea dezvoltare economică și implicit creșterii traficului fără degradarea calității serviciilor de transport și ținând seama de protejarea mediului înconjurător.

Efectul direct al transporturilor în economie pornește de la premisa creșterii ponderii activității de transport în PIB de la 7% în prezent la minimum 10% în anul 2015.

De asemenea, ritmul mediu anual de creștere al volumului total de transport (tone transportate) va fi cu 2-3 puncte procentuale mai mare decât ritmul mediu de creștere al PIB-ului, ceea ce înseamnă că la un ritm mediu anual al PIB-ului de 5% activitatea de transport va crește cu 7-8% pe an. Aceasta se va reflecta și în efectul propagat al eficienței transporturilor asupra celorlalte ramuri economice.

1.10. Diferențe în accesul la infrastructura de transport

Una dintre cauzele principale ale disparităților inter și intra-regionale este dată de accesul diferit al regiunilor la infrastructura de transport județeană, națională și internațională și calitatea ei necorespunzătoare.

Regiunile care beneficiază de un acces bun la infrastructura de transport sunt: regiunea București-Ilfov, regiunea Centru, regiunea Sud. Regiunea București-Ilfov concentrează aeroporturile cu cel mai intens trafic internațional și național. Regiunea Centru are câteva noduri importante de cale ferată, prin care se realizează legătura României cu Europa Centrală și de Vest. Regiunea Sud are rețeaua de drumuri naționale în mare parte modernizată, este traversată de patru drumuri internaționale, având un acces bun la rețeaua națională și internațională de drumuri.

Printre regiunile cu acces limitat la infrastructura de transport este și regiunea Nord-Est. În cadrul acestei regiuni, județul Botoșani are 18,7% din drumuri din pământ, nepracticabile. Rețeaua de cale ferată a regiunii se situează sub nivelul mediu național din punct de vedere al lungimii tronsoanelor și al dotării tehnice.

La nivel intra-regional, rețeaua de transport neadecvată este un obstacol al dezvoltării orașelor mici și mijlocii și satelor. Multe zone au rețeaua de transport între localități foarte slab dezvoltată (satele din Delta Dunării), situație ce determină chiar izolarea unor localități.

1.11 Cadrul instituțional

În conformitate cu prevederile HG nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare, acesta stabilește politica în domeniul transporturilor la nivel național, elaborează strategia și reglementările specifice de dezvoltare și de armonizare a activităților de transport și îndeplinește rolul de autoritate de stat în domeniul transporturilor.

MTCT în calitatea sa de organ de specialitate al administrației publice centrale avizează și urmărește realizarea programelor și proiectelor de infrastructuri, asigură administrarea, dezvoltarea și gestionarea infrastructurilor de transport atât direct, cât și prin intermediul unităților aflate în subordinea sau sub autoritatea sa.

Infrastructura rutieră de interes național este administrată de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A., iar restul rețelei publice rutiere (drumuri județene, comunale etc.) este administrată de autoritățile administrației publice locale.

Infrastructura feroviară publică este administrată de Compania Națională de Căi Ferate Române „CFR” S.A., principalii operatori publici fiind S.N. Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” S.A și S.N. Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” S.A. Prin implementarea directivelor UE pentru acest sector, administratorul infrastructurii feroviare a fost separat de operatorii de marfă și călători. Rețeaua de metrou a municipiului București este administrată și exploatată de SC Transport cu Metroul METROREX SA.

Infrastructura de transport naval se află în administrarea Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța, Companiei Naționale Administrația Canalelor Navigabile S.A Constanța, Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Fluviale S.A. Giurgiu, Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime S.A. Galați și Regiei Autonome Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați.

Infrastructura de transport aerian de interes național se află în administrarea Companiei Naționale „Aeroportul Internațional București – Henri Coandă” S.A., Societății Naționale „Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu” S.A., Societății Naționale „Aeroportul Internațional Constanța” S.A. și Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” S.A. Douăsprezece aeroporturi de interes local

se află în administrarea consiliilor județene, iar un aeroport este privat. Serviciile de trafic aerian sunt asigurate de Regia Autonomă „Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA”. Principalul operator aerian public este S.C. „Compania Națională de Transporturi Aeriene Române – TAROM” S.A.

Probleme cheie

- Transportul intern are o capacitate insuficientă de transport a mărfurilor și pasagerilor, în special în unele zone și în anumite perioade ale anului (sezonul de vară, sfârșitul de săptămână).
- Infrastructurile de transport din România nu sunt suficient dezvoltate și necesită investiții importante pentru a fi la nivelul standardelor europene.
- Accesul la rețeaua de infrastructură de transport vest-europeană, ca și la cea din Europa de Est și de Sud-Est, este limitat și dificil, din cauza capacității reduse de transport și a calității infrastructurii fizice specifice (numai 211 km de autostrăzi, drumuri naționale nemodernizate etc.).
- Localizarea României la intersecția a numeroase drumuri care leagă Europa de Vest și cea de Est, ca și Europa de Nord cu cea de Sud, precum și situarea țării pe axele de tranzit între Europa și Asia, subliniază importanța existenței unei infrastructuri dezvoltate.
- Accesul României la Marea Neagră și la Dunăre reprezintă o oportunitate și un argument pentru a crește volumul transporturilor pe apă, luându-se în considerare costurile scăzute ale acestui tip de transport, comparativ cu transportul pe uscat sau aerian.