UNIVERSITATEA DIN CRAIOVA
FACULTATEA DE MECANICĂ

107, CALEA BUCUREŞTI, CRAIOVA RO-200478, Dolj
ROMANIA
Tel. +40.251.54.37.39 Fax:+40.251.41.66.30
www.mecanica.ucv.ro

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 15.1.1.010

Studiu preliminar asupra stadiului curent al nodurilor intermodale si capacitatii acestora de a dezvolta reteaua TEN-T în partea româna a zonei transfrontaliere România-Bulgaria

UNIVERSITY OF CRAIOVA
FACULTY OF MECHANICS

107, CALEA BUCUREŞTI, CRAIOVA RO-200478, Dolj
ROMANIA
Tel. +40.251.54.37.39 Fax:+40.251.41.66.30
www.mecanica.ucv.ro

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 15.1.1.010

Preliminary Assessment of the current status of intermodal nodes and their capacity in order to develop the TEN-T network on the Romanian side of the Romanian-Bulgarian cross-border region

Consortiul proiectului

Universitatea din Craiova

SC IPA SA

M&A Expert Contab SRL

Colectivul de cercetare

Dumitru Ilie
Racila Laurentiu
Simniceanu Loreta
Dumitru Sorin
Vladut Gabriel Catalin
Marin Catalina Floriana
Dumitru Nicolae
Manescu Leonardo-Geo
Craciunoiu Nicolae
Adrian Sorin Rosca
Burada Oliviu
Otat Victor
Sauleanu Berdn Lucian
Benga Gabriel
Bucse Ionela
Popa Gheorghe
Constantinescu Augustin

Trotea Mario
Pană Monica
Mogosan Aurel
Cojocaru Camelia Valentina
Buculei Mihaela
Ciunel Stefanita
Ploscaru Cristina
Tutunea Dragos
Dima Alexandru
Oprica Theodor
Pascu Cristina
Otat Oana
Matei Lucian
Scafeș Răzvan
Stefanescu Cristian
Oprica Alexandru
Sora Sorin Adrian

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 15.1.1.010

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 15.1.1.010

Cuprins

1 Introducere 7
1.1 Prezentare generala 8
1.2 Prezentarea regiunii eligibile pe judete 9
2 Analiza stării actuale a sistemului de transport în partea românească a regiunii transfrontaliere România-Bulgaria 16
2.1 Revizuirea infrastructurii de transport 16
2.1.1 Starea actuală a infrastructurii de transport în regiunea transfrontalieră (inclusiv problemele din regiune legate de transport) 16
2.1.2 Accesul la coridoarele TEN-T 23
2.1.3 Starea curentă a transportului auto 27
2.1.4 Starea actuală a transportului pe apă (fluvial si maritim) 59
2.1.5 Starea curentă a transportului feroviar 76
2.1.6 Starea actuală a transportului aerian 87
2.2 Analiza reală, economică și financiară a traficului: transportul de pasageri și mărfuri 94
2.2.1 Analiza factuala a transportului de pasageri 94
2.2.2 Analiza factuala a transportului de marfa 101
2.2.3 Analiza financiara si economica a transportului 105
2.3 Impactul transportului asupra mediului prin moduri de transport (evaluarea impactului asupra mediului) 116
2.3.1 Baza legala 116
2.3.2 Avantajele și dezavantajele diferitelor moduri de transport 117
2.3.3 Factorii de impact asupra mediului și, mai ales, rolul oamenilor, care afectează mediul în ceea ce privește poluarea prin diferite moduri de transport 121
2.3.4 Impactul asupra mediului in procesul de transport 124

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.3.5 Consumul diferit de resurse prin diferite moduri de transport 125

2.3.6 Impactul in zonele protejate 134

2.3.7 Măsuri de reducere a impactului negativ al transportului asupra mediului 134

2.3.8 Concluzii și recomandări pentru reducerea impactului negativ asupra mediului 136

2.4 Analiza sigurantei in transporturi 136

2.4.1 Conditiile curente 136

2.4.2 Motive pentru evidențierea situațiilor de urgență pe moduri de transport 144

2.4.3 Situații de urgență regionale pe tipuri de transport 146

2.4.4 Măsuri pentru siguranța transportului 150

2.5 Revizuirea legislației naționale și a legislației Uniunii în materie de transport 153

2.5.1 Revizuirea și analiza legislației aplicabile privind transportul . 153

2.5.2 Analiza aplicabilității legislației 164

3 Analiza stării conexiunilor intermodale în regiunea transfrontalieră România-Bulgaria, precum și un studiu și cele mai bune practici pentru dezvoltarea durabilă a transportului intermodal în domeniul rețelelor TEN-T 208

3.1 Revizuirea dezvoltării rețelei TEN-T și specificarea poziției regiunii transfrontaliere în cadrul acesteia 208

3.1.1 Prezentare generală a TEN-T în regiunea transfrontalieră 210

3.1.2 Hub-uri și conexiuni intermodale existente 211

3.1.3 Evaluarea generală a stării actuale a conexiunilor intermodale existente și a huburilor 215

3.1.4 Potențial de dezvoltare 218

3.2 Bune practici pentru dezvoltarea durabilă a transportului intermodal în cadrul TEN-T 219

4 Variante pentru optimizarea utilizării rețelei TEN-T în regiunea transfrontalieră România-Bulgaria prin consolidarea conexiunilor intermodale. Propunerea și selecția variantelor 221

4.1 Criterii de dezvoltare a variantelor 222

4.2 Variante pentru hub-uri / conexiuni intermodale 225

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 154.1.010

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

5 Locul și rolul părților interesate 229
5.1 Părțile interesate 229
5.2 Participarea la selecția celei mai eficiente variante 230
5.3 Constatări și recomandări ale părților interesate 232
6 Selectarea celei mai eficiente variante 235
6.1 Justificarea selecției de proiectare 240
6.1.1 Terminal tri-modal Calafat 241
6.1.2 Terminal tri-modal Giurgiu 242
6.2 Tendințe pentru dezvoltarea pe termen lung 246
7 Concluzii și recomandări 248
8 Bibliografie 252

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 15.1.1.010

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

1 Introducere

Programul Interreg VA Romania-Bulgaria este un program finanțat de UE (din Fondul European de Dezvoltare Regionala -FEDR), scopul programului fiind de a dezvolta zona de granita dintre cele doua tari prin finantarea unor proiecte comune.

Interreg este construit în jurul a trei direcții de cooperare: transfrontalieră (Interreg A), transnațională (Interreg B) și interregională (interreg C). Cooperarea transfrontalieră europeană, cunoscută ca Interreg A, susține cooperarea între regiunile dintre cel puțin două state membre diferite, regiuni ce sunt situate la granițele acestor state sau în apropiere. Aceasta își propune să facă față unor provocări comune identificate în regiunea de frontieră și să dezvolte potențialul de creștere neexploatată în zonele de frontieră, consolidând în același timp procesul de cooperare în scopul dezvoltării armonioase a Uniunii Europene.

Prezentul proiect se regăsește în Axa Prioritară 1 - O regiune bine conectată (sub care se realizează proiectul CBC 15.1.1.010), care are două obiective specifice principale, si anume:

- Îmbunatairea semnificativa a planificarii, dezvoltarii si coordonarii sistemelor de transport transfrontalier în scopul unor mai bune conexiuni cu reteaua TEN-T în zona CBC.
- Planificarea si adoptarea de documente strategice pentru optimizarea sistemului de transport prin conexiuni de transport intermodale optimizate în regiunea transfrontaliera.

Ca si obiective strategice, se poate mentiona:

- Imbunătățirea semnificativa a planificării, dezvoltării și coordonării sistemelor de transport transfrontalier în scopul unor mai bune conexiuni cu rețeaua TEN-T în zona transfrontaliera.
- Planificarea și adoptarea de documente strategice pentru optimizarea sistemului de transport prin conexiuni de transport intermodale optimizate în regiunea transfrontaliera.

Rezultatele proiectului au în vedere crearea unui mecanism comun de a facilita conectarea nodurilor secundare/tertiare la infrastructura TEN-T in aria transfrontaliera, prin utilizarea îmbunatatita a conexiunilor intermodale.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

1.1 Prezentare generala

Zona de frontieră eligibilă cuprinde partea de sud și sud-est a României și partea de nord a Bulgariei. Este compusă în partea română din județele Mehedinți, Dolj, Olt, Teleorman, Giurgiu, Călărași, Constanța. Suprafața totală este de 39329 kmp și reprezintă 16.44% din suprafața țării.

Granita romano-bulgara si judetele eligibile

Din punct de vedere geografic, relieful zonei cuprinde zona de luncă a Dunării, câmpia și zona de deal. Altitudinea crește de la 30 la 350 m față de nivelul mării, din sudul spre nordul zonei. Zona română aparține în mare parte Câmpiei Române, o parte aparținând Podișului Dobrogei (jud. Constanța) și Podișului Getic (jud. Mehedinți, jud. Olt).

Județele zonei Dunărene aparțin zonei climatice temperate, cu influențe mediteraneene datorită poziției sud, sud -estice. Poziția și caracterul depresionar al terenului pe care îl ocupă, în apropiere de curbura lanțului muntos carpato-balcanic, determină, în ansamblu, o climă mai caldă decât în partea centrala și nordică a țării.

Rețeaua hidrografică este reprezentată de Dunăre care curge pe zona de frontieră între Cetate și Călărași , de Jiu care străbate județul Dolj de la Filiași la Zăval pe o distanță de 104 km, râul Olt care străbate județul Olt pe aproximativ 50km, Dâmbovița care străbate județele Giurgiu și Călărași.

Structura zonei transfrontaliere Ro-Bg este caracterizata de 7 judete cu caracter strategic atat in zona tranfrontaliera cat si raportat la coridoarele paneuropene.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

1.2 Prezentarea regiunii eligibile pe judete

1. Judeţul Mehedinti

Judeţul Mehedinţi este situat în partea de sud-vest a României, pe malul stâng al Dunării la ieşirea acesteia din defileu. Are o suprafaţă de 493289 hectare (2,1% din suprafaţa ţării) şi se învecinează cu judeţele: Caraş-Severin la vest, Gorj la nord şi Dolj la sud-est. La sud se învecinează cu Bulgaria şi Serbia.

Din punct de vedere al organizării administrative în componenţa judeţului intră 2 municipii (Drobeta-Turnu Severin şi Orşova), 3 oraşe (Baia de Aramă, Strehaia şi Vânju Mare), 61 comune şi 344 sate. La 1 ianuarie 2016, populaţia cu domiciliul judeţului era de 286.678 persoane din care 145.419 femei şi 141.259 bărbaţi, distribuţia pe medii de rezidenţă arătând o urbanizare uşoară (145.437, deci cca. 51 % în urban, respectiv 141.241, deci cca. 49 % în rural).

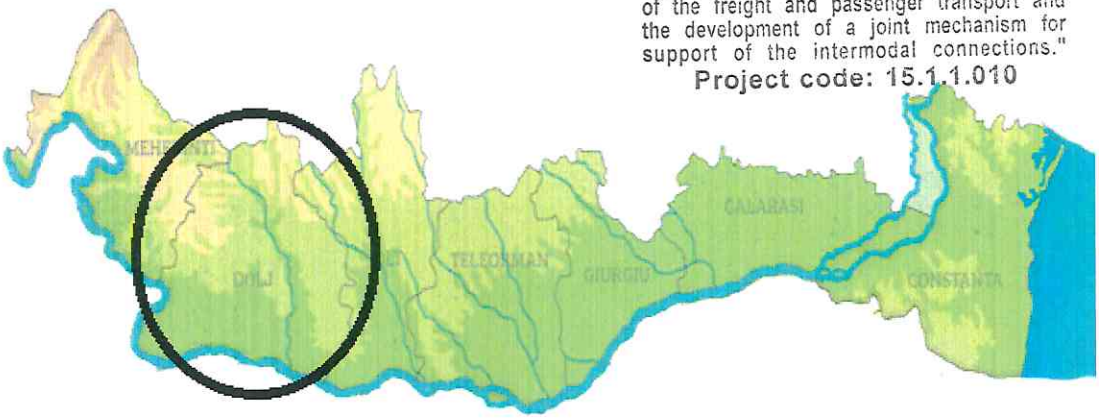
La această dată populaţia reprezenta 1,3 % din populaţia României, clasându-se pe locul 38 în ierarhia judeţelor (inclusiv Municipiul Bucureşti). Judeţul este străbătut de şoseaua europeană E70, iar darea în folosinţă a Canalului Rin - Main - Dunăre a pus reşedinţa judeţului, municipiul Drobeta Turnu Severin, în contact direct cu toate oraşele riverane de la Marea Neagră şi până la Marea Nordului.

Populatia urbana a judetului Mehedinti (145.437 locuitori) este repartizata astfel:

- Municipiul **Drobeta-Turnu Severin** cu o populatie de 109.647 locuitori, port la Dunare, resedinta de judet;
- Municipiul **Orsova** cu o populatie de 12.923 locuitori, port la Dunare;
- Orasul **Baia de Arama** cu o populatie de 5.592 locuitori;
- Orasul **Strehaia** cu o populatie de 11.398 locuitori;
- Orasul **Vanju Mare** cu o populatie de 5.877 locuitori;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2. Judeţul Dolj



Suprafaţa totală este de 7.414 kmp şi reprezintă 3,1% din suprafaţa ţării. Din acest punct de vedere Doljul se situează pe locul 7 între unităţile administrativ-teritoriale ale României.

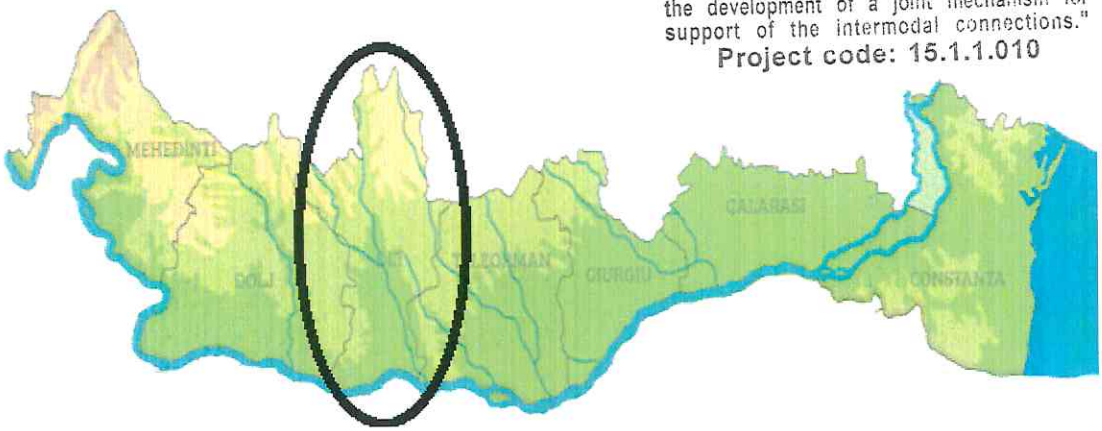
Judetul Dolj are o populatie totala de 700.117 locuitori, din care 387.151 (55 %) in mediul urban si 312.966 (45 %) in mediul rural, la 1 ianuarie 2016.

Populatia urbana (387.151 locuitori) este repartizata astfel:

- Municipiul **Craiova** cu 305.689 locuitori - cel mai important centru urban si administrativ al judetului.
- Municipiul **Calafat** cu circa 18.507 locuitori - centru urban cu un bogat trecut istoric.
- Municipiul **Bailesti**, cu o populatie de circa 19.993 locuitori. Localitate cu profil agro-industrial
- Orasul **Filiasi**, cu o populatie de 18.426 locuitori. Aici exista unitati industriale în domeniul electrotehnic, mecanic, constructii de masini si prelucrarea lemnului.
- Orasul **Segarcea**, cu o populatie de 8.013 locuitori. Dispune de unitati industriale din domeniul alimentar si chimic si este un puternic centru agricol.
- Orasul **Dabuleni**, cu o populatie de 12.175 locuitori, important centru agricol si viticol .
- Orasul **Bechet**, cu o populatie de 4.348 locuitori, port la Dunare si punct de trecere a frontierei cu bacul spre Bulgaria.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

3. Judeţul Olt



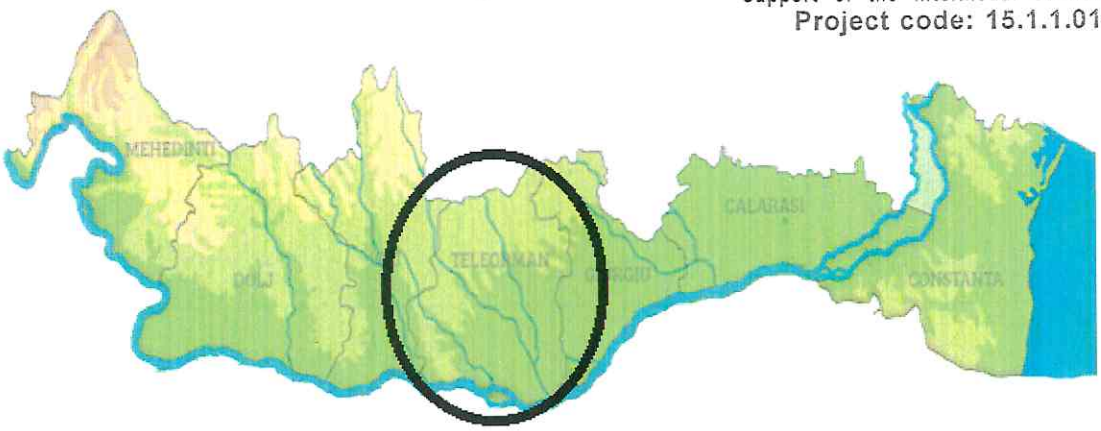
Situat în sudul ţării, între Dunăre şi Podişul Getic şi axat pe cursul inferior al râului cu acelaşi nume, judeţul Olt ocupă circa 2,3% din suprafaţa ţării, fiind ca mărime al 24-lea judeţ al României, cu o suprafaţă totală de 5507 km şi o populaţie de 450.094 locuitori la 1 ianuarie 2016, din care 195.669 (43 %) in mediul urban si 254.425 (57 %) in mediul rural. Judetul măsoară 138 km de la nord la sud şi 78 km de la est la vest.

Populatia urbana a judetului Olt (195.669 locuitori) este repartizata astfel:

- Municipiul **Slatina**, reşedinţa judeţului, cu o populaţie în 2016 de 84.546 locuitori;
- Municipiul **Caracal**, fostă capitală a Romanaţiului, cu o populaţie de 35.207 locuitori;
- Orasul **Bals** cu o populaţie de 21.170 locuitori;
- Orasul **Corabia**, cu 18.239 locuitori;
- Orasul **Draganesti-Olt** cu o populaţie de 12.015 locuitori;
- Orasul **Piatra-Olt** cu o populaţie de 6.576 locuitori;
- Orasul **Potcoava** cu o populaţie de 5.849 locuitori;
- Orasul **Scornicesti** cu o populaţie de 12.067 locuitori.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

4. Judeţul Teleorman



Este situat în partea de sud a ţării, în mijlocul Câmpiei Române, numărându-se printre judeţele mijlocii ca întindere, având o suprafaţă de 5.790 km², ceea ce reprezintă 2,4% din suprafaţa ţării (locul 19).

Judeţului Teleorman este format din trei municipii, două oraşe şi 92 de comune, cu 231 de sate, avand o polulatie de 389.433 locuitori la 1 ianuarie 2016, din care 141.850 (36 %) in mediul urban si 247.583 (64 %) in mediul rural.

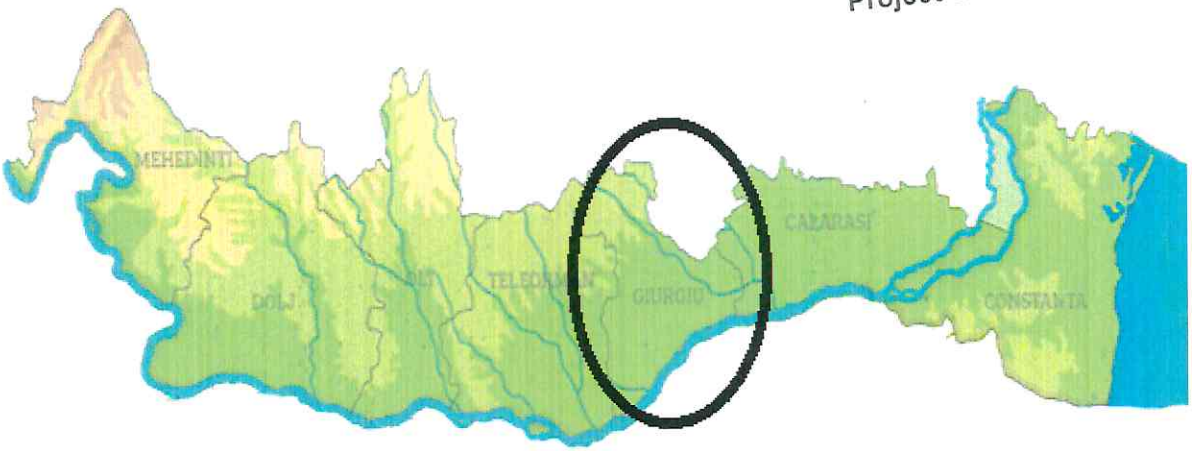
Reşedinţa judeţului este municipiul Alexandria. Ca tipologie funcţională, Alexandria este un municipiu din categoria oraşelor mijlocii cu funcţiuni economico-sociale complexe, cu rol de coordonare şi armonizare a dezvoltării în teritoriu. Roşiorii de Vede este un municipiu din categoria oraşelor mijlocii, nod feroviar, cu funcţiuni industriale şi de servire a localităţilor din nord-vestul judeţului. Similar, Turnu Măgurele se încadrează în tipologia oraşelor mijlocii, fiind totodată un centru industrial şi portuar cu rol de servire a localităţilor din sud-vestul judeţului. Zimnicea este un port fluvial, cu rol administrativ de importanţă locală, iar Videle păstrează apartenenţa la industria petrolieră, prin existenţa unei schele de extracţie petrolieră. Majoritatea satelor din judeţul Teleorman au profil predominant agricol însă principala problemă legată de reţeaua de localităţi este gradul scăzut de urbanizare al judeţului.

Populatia urbana a judetului Teleorman (141.850 locuitori) este repartizata astfel:

- Municipiul **Alexandria**, reşedinţa judeţului, cu o populaţie în 2016 de 84.5452 locuitori;
- Municipiul **Rosiori de Vede** cu o populaţie de 32.582 locuitori;
- Municipiul **Turnu Magurele** cu o populaţie de 29.974 locuitori;
- Orasul **Videle** cu o populaţie de 11.752 locuitori;
- Orasul **Zimnicea** cu o populaţie de 15.441 locuitori.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

5. Judeţul Giurgiu



Este situat în partea de sud a ţării, în cadrul marii unităţi geografice numită Câmpia Română, cu o suprafaţă de 3.526 km2. Altitudinea maximă este de 136 m, înregistrată în nordul judeţului, iar altitudinea minimă este de 12 m, în Lunca Dunării.

Reţeaua hidrografică este alcătuită din râurile care drenează teritoriul judeţului, din această categorie făcând parte Argeşul cu afluenţii săi principali (Dâmboviţa, Sabarul, Neajlovul); fluviul Dunărea reprezintă colectorul general şi pe o lungime de 72 km desparte judeţul de Bulgaria; cel mai important lac este Comana, situat în lunca Neajlovului.

Judeţul Giurgiu are, la 1 ianuarie 2016, un numar de 276.781 locuitori, din care 90.348 (32 %) in mediul urban si 186.433 (68 %) in mediul rural şi cuprinde municipiul Giurgiu - reşedinţa judeţului, oraşul Bolintin Vale, oraşul Mihăileşti şi 51 de comune cu 167 de sate. Populatia urbana a judetului Giurgiu (90.348 locuitori) este repartizata astfel:

- Municipiul **Giurgiu**, reşedinţa judeţului, cu o populaţie de 69.051 locuitori în 2016;
- Orasul **Bolintin-Vale** cu o populaţie de 13694 locuitori;
- Orasul **Mihailesti** cu o populaţie de 7603 locuitori.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

6. Judeţul Calarasi

Cu o suprafata totala de 5088 km^2, reprezentand 2,1% din suprafata tarii, judetul Calarasi ocupa locul 28 ca marime in randul judetelor tarii. Se invecineaza la nord cu judetul Ialomita, la sud-est cu judetul Constanta, la vest cu judetul Giurgiu si Judetul Ilfov si la sud cu Bulgaria.

Judetul Calarasi a fost infiintat in anul 1981, organizarea administrativa a teritoriului avand doua municipii, trei 50 comune si 160 sate, judetul avnd o populatie totala de 317.293 locuitori, din care 127.090 (40 %) in mediul urban si 190.203 (60 %) in mediul rural, la 1 ianuarie 2016.

Judetul Calarasi dispune de un relief in care caracteristica predominanta o reprezinta campia, luncile si baltile. Reteaua hidrografica a judetului este dominata de fluviul Dunarea, ce delimiteaza in sud si sud-est teritoriul judetului pe o distanta de 150 km și râurile Arges si Dambovita, care, prin sectoarele lor inferioare, dreneaza partea de SV a judetului.

Populatia urbana a judetului Calarasi (127.090 locuitori) este repartizata astfel:

- Municipiul **Calarasi** cu o populație de 77.576 locuitori la 1 ianuarie 2016;
- Municipiul **Oltenita** cu o populație de 28.309 locuitori;
- Orasul **Budesti** cu o populație de 7.733 locuitori;
- Orasul **Fundulea** cu o populație de 6.764 locuitori;
- Orasul **Lehliu Gara** cu o populație de 6.708 locuitori.

Judetul dispune de doua porturi: unul la Dunare, in municipiul Oltenita si altul pe bratul Borcea, in municipiul Calarasi. Ambele sunt destinate transportului de persoane si marfuri. Portul Calarasi dispune de un ferry-boat, in scopul traversarii Dunarii, intre Calarasi si Silistra (Bulgaria).

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

7. Judeţul Constanta

Este situat în partea de S-E a României, învecinându-se la nord cu judeţul Tulcea, la est cu Marea Neagră, la sud cu Bulgaria şi la vest cu fluviul Dunărea.

Suprafata judeţului Constanţa este de 7 071 km2 şi ocupă în acest sens locul 8 între judeţele României. Din punct de vedere teritorial-administrativ este împărţită în 3 municipii, 9 orase si 57 comune.

Numărul populaţiei judeţului era la 1 ianuarie 2016 de 759.768 locuitori împarţiţi astfel: 536.279 (70%) locuitori în mediul urban; 233.489 locuitori în mediul rural (30%).

Populatia urbana a judetului Constanta (536.279 locuitori) este repartizata astfel:

- Municipiul **Constanta** cu o populaţie de 317.832 locuitori la 1 ianuarie 2016;
- Municipiul **Mangalia** cu o populaţie de 42.208 locuitori;
- Municipiul **Medgidia** cu o populaţie de 46.045 locuitori;
- Oras **Baneasa** cu o populaţie de 5.830 locuitori;
- Oras **Cernavoda** cu o populaţie de 19.401 locuitori;
- Oras **Eforie** cu o populaţie de 10.978 locuitori;
- Oras **Harsova** cu o populaţie de 11.228 locuitori;
- Oras **Murfatlar** cu o populaţie de 11.633 locuitori;
- Oras **Navodari** cu o populaţie de 41.660 locuitori;
- Oras **Negru Voda** cu o populaţie de 5.778 locuitori;
- Oras **Ovidiu** cu o populaţie de 15.613 locuitori;
- Oras **Techirghiol** cu o populaţie de 8.073 locuitori.

Litoralul Mării Negre este format la nord din cordoane de nisip care separă lacurile de mare, iar în partea sudică se remarcă o faleză abruptă formată din calcare şi loess cu înălţimi de 15-30 m. O trăsătură distinctivă a judeţului este prezenţa lacurilor naturale şi de luncă, precum şi a lagunelor (Oltina, Sinoe, Taşaul, Techirghiol, Mangalia).

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2 Analiza stării actuale a sistemului de transport în partea românească a regiunii transfrontaliere România-Bulgaria

2.1 Revizuirea infrastructurii de transport

2.1.1 Starea actuală a infrastructurii de transport în regiunea transfrontalieră (inclusiv problemele din regiune legate de transport)

2.1.1.1 Infrastructura de frontiera actuală RO-BG

Frontiera dintre Romania si Bulgaria se intinde intre Pristol (județul Mehedinți) și Vama Veche (județul Constanța), pe o distanta de 631.3 km, dintre care 139,1 km - frontieră terestră, 470,0 km - frontieră fluvială, 22,2 km - frontieră maritimă.

Aria eligibilă a programului este localizată în partea de nord a Bulgariei și în partea de sud a României de-a lungul graniței naționale, ce se întinde între Serbia și Marea Neagră. Este formată din șapte județe românești și opt districte bulgare, localizate chiar lângă granița națională.

2.1.1.2 Infrastructura de trecere a frontierei

Există trei tipuri de infrastructură de trecere a frontierei: fluvială, terestră și aeriană.

O barieră majoră în calea cooperării transfrontaliere o reprezintă lipsa de puncte de trecere a graniței. De-a lungul celor 470 km ai fluviului Dunărea, există doua poduri, atât rutiere cât și feroviare și mai multe puncte de trecere cu bacul:

- Vidin - Calafat (pod rutier si de cale ferata)
- Lom - Rast (bac)
- Oriahovo - Bechet (bac)
- Nicopole/Somovit - Turnu Măgurele (bac)
- Svishtov - Zimnicea (bac)
- Ruse - Giurgiu (pod rutier și de cale ferată)
- Tutrakan - Oltenița (bac)
- Silistra - Călărași (bac).

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 15.1.1.010

Puncte de trecere terestre se găsesc lângă coasta Mării Negre:

- Kardam - Negru Vodă

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- Durankulak - Vama Veche, precum şi la sud de Dunăre, între Silistra şi Ostrov.

În zona de frontieră sunt localizate trei aeroporturi civile:

- **Constanţa** - Aeroportul Internaţional Mihail Kogălniceanu, gestionat şi finanţat din bugetul României prin intermediul Ministerului Transporturilor;
- **Craiova**, aeroport international, al cărui management a fost cedat Consiliului Judeţean Dolj. La ora actuală se înregistrează zboruri regulate la acest aeroport catre mai multe destinatii din Europa;
- **Gorna Oriahovitsa**, in partea bulgara, ce are la ora actuala o activitate limitată. Se aşteaptă lansarea unei proceduri de concesiune după clarificarea chestiunilor legate de proprietate.

Pe langa cele doua aeroporturi internationale de pe partea romana, o buna perspectiva de dezvoltare regionala ulterioara o are aerodromul Tuzla din judetul Constanta.

Cifrele legate de circulaţia pasagerilor şi a frecvenţei la punctele de trecere a graniţei indică niveluri modeste, precum şi faptul că mai puţin de 61% din totalul persoanelor ce trec graniţa sunt de origine română şi bulgară.

Excepţiile se gasesc la Podul Ruse-Giurgiu si Calafat -Vidin de peste Dunăre, care sunt cele mai folosite puncte de trecere a frontierei, cu trafic român, bulgar şi internaţional.

In perioada de preaderare au fost realizate îmbunătăţiri ale facilităţilor de trecere a graniţei cu sprijinul fondurilor Phare CBC (1999-2004). Este cazul reabilitării suprastructurii de cale ferată şi continuării lucrărilor de siguranţa a infrastructurii la podul Giurgiu-Ruse, al feribotului şi punctului de trecere a frontierei de la Turnu Măgurele (Ro) - Nikopol (Bg), al Punctului de trecere a frontierei româno-bulgare între Călăraşi (Ro) şi Silistra (Bg), ultimele două fiind proiecte în oglindă aflate în curs de implementare pe ambele părţi ale frontierei.

În ciuda desemnării sale ca arteră majoră de transport european, Fluviul Dunărea are o importanţă mai redusă în economia transporturilor din regiune decât ar fi de aşteptat, fiind utilizat doar în proporţie de 10-15% în ceea ce priveşte capacitatea de transport.

Axa de transport fluvial interior Rin/Meuse-Main-Dunăre (Axa prioritară TEN-T) este o rută majoră de transport de mărfuri ce conectează portul Rotterdam de la Marea Nordului cu Marea Neagră (mai ales Constanţa şi porturile bulgare), precum şi porturile fluviale situate pe cele două mari căi navigabile.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.1.3 Conectivitatea zonei de graniță

Lungimea totală a drumurilor în zona de cooperare este de 16.511 km incluzând drumurile județene și comunale. Densitatea totală a drumurilor publice este de 22,95-km/100 km2, ceea ce este foarte puțin, comparativ cu media EU25 de 110-km/100 km2. Densitatea drumurilor de-a lungul Dunării este mult inferioară nivelurilor naționale.

Rețelele secundare și terțiare sunt subdezvoltate pe tot parcursul zonei și întreținute precar, fiind considerate cu risc mare de accidente. În plus, anumite drumuri sunt expuse la inundații, mai ales acelea de pe partea românească a Dunării. Multe drumuri au o capacitate insuficientă, ceea ce conduce la congestionare și, în consecință, la timpi de călătorie, costuri de funcționare a vehiculelor, accidente și prejudicii ale mediului înconjurător crescute.

Densitatea liniilor de cale ferată în funcțiune este de aproximativ 46.1 km la 1000 de km pătrați în România și 38.9 km la 1000 km pătrați în Bulgaria, fiind sub media țarilor UE (65 km/1000 km pătrați). Principala conexiune de cale ferată între România și Bulgaria traversează fluviul Dunărea pe podul Giurgiu-Ruse, iar o altă cale ferată, cea dintre Negru-Vodă și Kardam, înregistrează un trafic scăzut (doar trenuri de marfă și trenuri personale).

2.1.1.4 Situația actuală a coridoarelor TEN-T în regiuni

„Coridoarele rețelei centrale“ au fost introduse pentru a facilita punerea în aplicare coordonată a rețelei centrale. Acestea reunesc resurse publice și private și concentrează sprijinul UE din partea CEF, în special pentru:

- eliminarea blocajelor;
- construirea conexiunilor transfrontaliere lipsă;
- promovarea si integrarea modală și interoperabilitatea.

De asemenea, au drept scop:

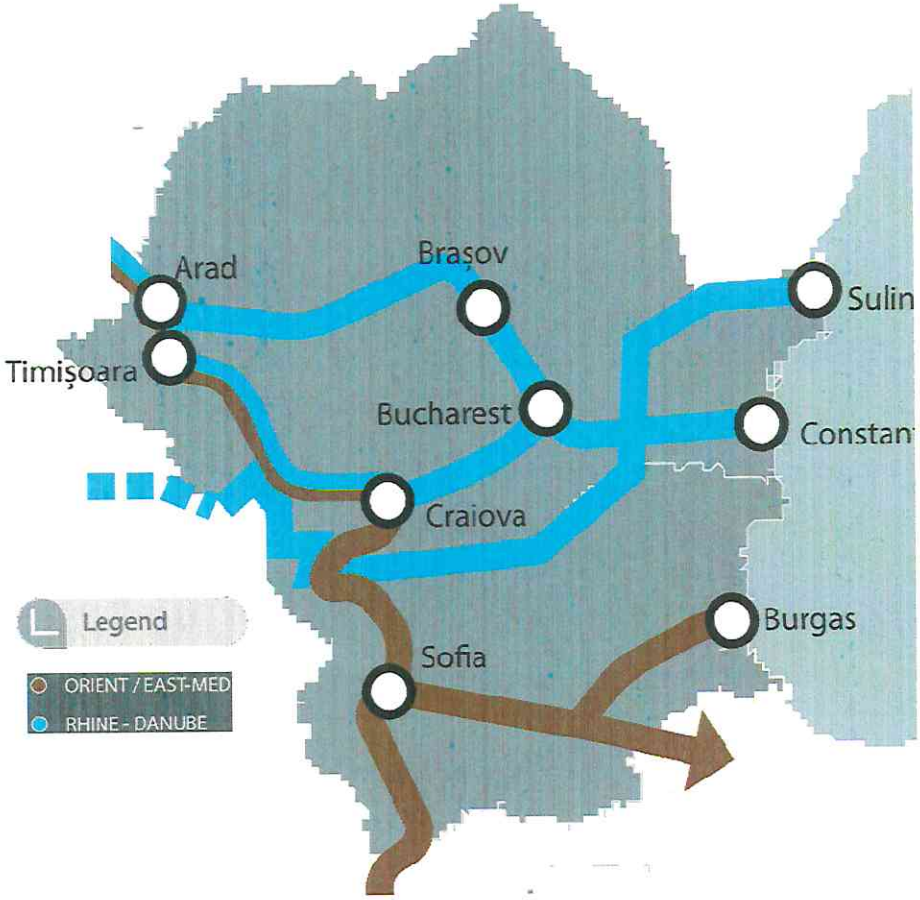
- integrarea (ca măsură modală în curs de desfășurare, aceste coridoare trebuie să fie integrate în TEN-T multi-modal) coridoarelor de transport feroviar,
- promovarea de combustibil curat și alte soluții inovatoare de transport,
- aplicații telematice avansate pentru utilizarea eficientă a infrastructurii,
- integrarea zonelor urbane în TEN-T,
- sporirea siguranței.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Nouă coridoare ale rețelei centrale sunt identificate în anexa la Regulamentul CEF, incluzând o listă de proiecte identificate în prealabil pentru o posibilă finanțare UE în perioada 2014 - 2020, pe baza valorii adăugate a acestora pentru dezvoltarea TEN-T și statutului lor de maturitate.

În ceea ce privește rețelele TEN-T Centrală și TEN-T Extinsă, acest sub-criteriu reflectă faptul că atât politicile de transport din România cât și cele din UE au rolul de a îmbunătăți calitatea celor mai importante rute de pe teritoriul României.

În plus, rutele selectate pentru Rețeaua TEN-T Centrală au făcut obiectul unor memorandumuri semnate de România și Comisia Europeană. Includerea criteriului privind Rețeaua Națională recunoaște faptul că rețeaua TEN-T nu este comprehensivă în totalitate din punct de vedere geografic și că pot exista multe orașe mari sau medii care sunt conectate doar prin intermediul drumurilor naționale și liniilor ferate considerate „centrale" sau „de bază".



Structura retelei TEN-T care trannziteaza Romania

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.1.5 Coridorul Orient / Est-Med

2.1.1.5.1 Descriere

Coridorul Orient / Est-Med conectează interfețele maritime ale Mărilor Nordului, Baltică, Neagră și Mediterană, permițând optimizarea utilizării porturilor în cauză și autostrăzilor aferente.

Incluzand pe Elba pe căi navigabile interioare, va îmbunătăți legăturile multimodale între nordul Germaniei, Republica Cehă, regiunea Pannonică și Europa de Sud-Est.

Ea se extinde, dincolo de mare, din Grecia în Cipru.

Acest coridor va integra Proiectele Prioritare 7 și 22, ERTMS coridorul E și Coridorul feroviar de marfă 7.

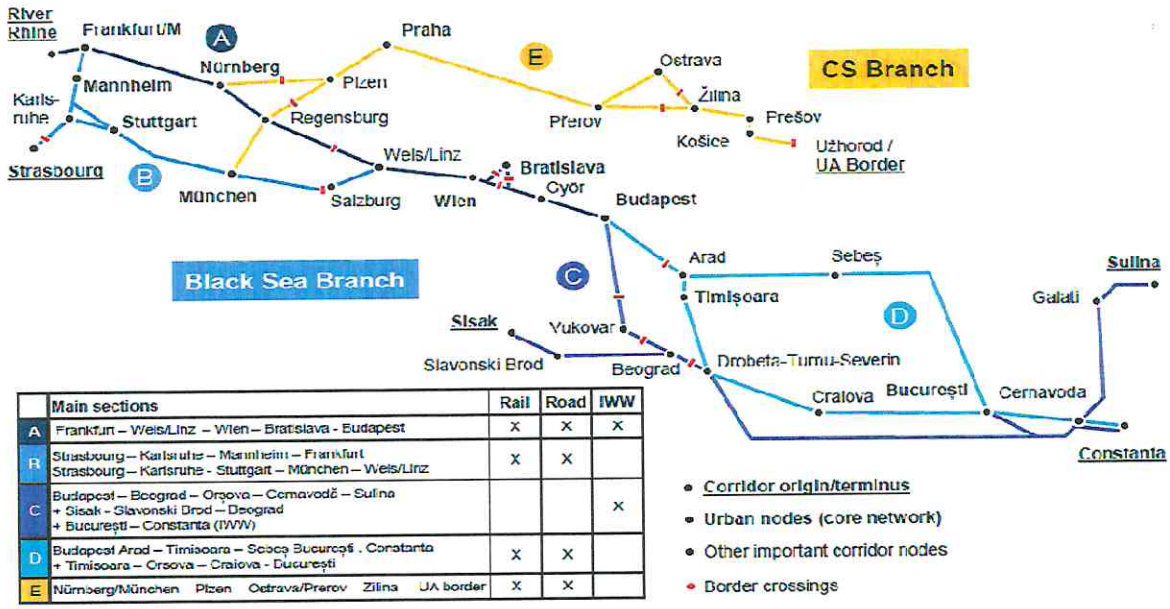
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.1.5.2 Principalele legături lipsă

Link-uri lipsă sunt numeroase, deoarece majoritatea conexiunilor multimodale dintre Ungaria, Bulgaria, România și Grecia rămân să fie construite sau modernizate în mod substanțial.

Elba are nevoie, de asemenea, de modernizare importantă ca să fie în măsură să atragă fluxuri de trafic. Sisteme de management al traficului transfrontalier, pe căile ferate și navigabile interioare trebuie încă să fie puse în aplicare pe mai multe secțiuni.

2.1.1.6 Coridorul Rin-Dunăre



	Main sections	Rail	Road	IWW
A	Frankfurt – Wels/Linz – Wien – Bratislava - Budapest	x	x	x
B	Strasbourg – Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt Strasbourg – Karlsruhe - Stuttgart – München – Wels/Linz	x	x	
C	Budapest – Beograd – Orșova – Cernavodă – Sulina + Sisak - Slavonski Brod – Beograd + București – Constanta (IWW)			x
D	Budapest Arad – Timisoara – Sebeș București . Constanta + Timișoara – Orșova – Craiova - București	x	x	
E	Nürnberg/München Plzen Ostrava/Prerov Zilina UA border	x	x	

2.1.1.6.1 Descriere

Acest coridor va oferi legătura principal est-vest, între țările europene continentale, care leagă Franța și Germania, Austria, Republica Cehă, Slovacia, Ungaria, România și Bulgaria toate de-a lungul Main si Dunarea la Marea Neagră, prin îmbunătățirea interconexiunilor feroviare (mare viteză) și pe căi navigabile interioare. Acesta include secțiuni ale Proiectelor Prioritare 7, 17, 18 și 22. Părțile din Republica Cehă și Slovacia sunt, de asemenea, acoperite de Coridorul 9 de Transport Feroviar de Marfă.

2.1.1.6.2 Legaturi lipsa

Principalele legături care lipsesc sunt interconexiunile de rețea feroviară transfrontalieră între Germania și vecinii săi, Franța, Austria și Republica Cehă, cu scopul de a dezvolta o rețea transfrontalieră. Blocaje intre Austria și Slovacia, în

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Slovacia, Ungaria, România și Bulgaria trebuie, de asemenea, să fie eliminate. În timp ce navigarea pe râul Rin, precum și pe legătura Rin-Main-Dunăre nu este împiedicată de prezența unor blocaje majore pentru un transport aprofundat pe căi navigabile interioare, navigabilitatea fluviului Dunărea trebuie să fie îmbunătățită pentru a oferi o alegere modală viabilă pentru transportul de marfă. În plus, secțiunea Balcanii de Vest a Dunării joacă un rol important în funcționarea acestui coridor.

2.1.1.6.3 Dezvoltarea feroviară

Pe parcursul ultimului deceniu, mai multe tronsoane de cale ferată au fost modernizate sau de a construi, în special în Austria și în Franța:

- În Franța, serviciul de TGV-Est a început în 2007 între Paris și Strasbourg, câștigând 100 de minute de timp de călătorie între Paris și Strasbourg (de la 4 ore până la 2 ore și 20 de minute).
- Podul Kehl care traversează Rinul a fost deschis în decembrie 2010, crescând eficiența, capacitatea și viteza de pe această secțiune (de la 50 kmh la 160 km / h).
- Legătura feroviară Viena - Budapesta a fost îmbunătățită la 140 km / h în Austria și până la 160 km / h pe secțiuni din Ungaria, deja în anii 90'
- Linia de cale ferată Budapesta - Lkösháza (frontiera dintre Ungaria și România) a fost deja modernizată, modernizarea pe partea română prin Arad - Brașov - București este în curs de desfășurare (cu câteva subsecțiuni finalizate), sectiunea Bucuresti - Constanta a fost mult imbunatatita deja.

2.1.1.6.4 Transportul pe căi navigabile

Legătura principală interioară între Rin, Main și Dunărea reprezintă coloana vertebrală a navigației interioare dintre bazinele de nord-vest europene și Marea Neagră-sud-est.

Pe Dunăre, renovarea navigabilității în partea de est a Vienei până la granița cu Slovacia este tratată cu succes printr-o bună practică care este în curs de testare prin intermediul unui proiect pilot în interiorul ariei naturale protejate. Vechiul pod din Bratislava, este ridicat pentru a permite tranzitul navelor la categoria VI. În Ungaria, un studiu a fost efectuat pentru a evalua intervenția necesară în 31 de locații. Lucrările nu au început încă pentru că studiul este păstrat în așteptare din motive de mediu.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Studiile au fost, de asemenea, efectuate în secțiunea care formează granița dintre Bulgaria și România. Un comitet interministerial a fost creat pentru a coordona eforturile și a dezvolta o strategie pentru o dezvoltare teritorială a regiunii de-a lungul Dunării.

În România, la Călărași-Brăila, un program de monitorizare experimental, susținut de ICPDR, a fost creat pentru a evalua impactul asupra florei și faunei în timpul și după construirea infrastructurilor menite să redirecționeze o parte din fluxul de la ramura Bala la ramura principală a râului.

2.1.2 Accesul la coridoarele TEN-T

2.1.2.1 Judetul Mehedinți

Este traversat de 3 Axe prioritare ale rețelei europene de transport (TEN-T) și anume:

- Axa prioritară 7 (rutieră) - fostul Coridor Pan-european IV;
- Axa prioritară 18 (fluviul Dunărea) - fostul Coridor Pan-european VII;
- Axa prioritară 22 (feroviară);

Rețeaua europeană de transport de bază (TEN-T Core) traversează județul Mehedinți astfel:

- Orșova (legătura cu regiunea Vest - Timișoara) - Drobeta Turnu Severin -
- Calafat (legătura cu Bulgaria - trecere frontieră Vidin)
- În județ se află și punctul de trecere a frontierei, pe cale rutieră, Drobeta Turnu Severin în zona Porțile de Fier I.

Rețeaua europeană de transport extinsă (TEN-T Comprehensive) traversează județul pe zona:

- Drobeta Turnu Severin - Craiova

2.1.2.2 Judetul Dolj

În context național, regional și european, județul Dolj are o poziție strategică, fiind amplasat de-a lungul unor coridoare TEN-T rutiere, feroviare, aeriene și fluviale centrale (core) și globale (comprehensive). Dintre aceste rute majore de transport putem enumera:

- rețeaua TEN-F centrală: București-Craiova-Timișoara-Belgrad/Arad-Budapesta și Craiova-Calafat-Vidin-Sofia;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- rețeaua TEN-F globală: Filiași - Simeria;
- rețeaua TEN-T rutieră centrală: București-Craiova-Calafat, Budapesta-Arad-Timișoara-Calafat;
- rețeaua TEN-T rutieră globală: Craiova-Pitești, Craiova-Filiași-Drobeta Turnu Severin/Deva;
- rețeaua TEN-T fluvială centrală: Fluviul Dunărea și Portul Calafat;
- rețeaua TEN-T fluvială globală: Portul Bechet;
- rețeaua TEN-T aeriană globală: Aeroportul Internațional Craiova.

2.1.2.3 Judetul Olt

Reteaua trans-europeană de transport TEN -Rutier:

- Timișoara-Caransebeș- Drobeta Turnu Severin- Craiova- Calafat cu o ramură Drobeta Turnu Severin- Calafat
- Deva- Simeria- Petroșani-Târgu Jiu- Filiași- Craiova- București

Reteaua trans-europeană de transport TEN -Feroviar

- Timișoara-Caransebeș-Drobeta Turnu Severin-Craiova- Calafat
- Craiova-Alexandria-București

Transportul naval se realizează pe fluviul Dunărea. Regiunea Sud-Vest Oltenia beneficiază de cinci porturi fluviale la: Corabia, Bechet, Calafat, Drobeta Turnu Severin și Orșova.

Transportul aerian de marfă și călători se derulează prin aeroportul de la Craiova, singurul aeroport din regiune. La Craiova funcionează și un terminal de transport combinat. Deasemenea exista terminal de transport combinat si in municipiile Slatina si Ramnicu Valcea.

2.1.2.4 Judetul Calarasi

Judeţul Călăraşi este străbătut, de-a lungul său, de autostrada soarelui A2, parte a reţelei europene de transport TEN-T, fostul culoar Paneuropean nr. IV. Mai mult decât atât, în partea de sud, pe toată lungimea judeţului se află fluviul Dunărea, care reprezintă fostul culoar Paneuropean nr. VII de transport. În condiţiile în care judeţul se învecinează la vest cu capitala ţării - Bucureşti iar la est cu judeţul Constanţa - principala ieşire la mare a ţării şi unul dintre cele mai dezvoltate porturi maritime din zonă, sunt create premisele propice dezvoltării

reţelelor de transport, cu atât mai mult cu cât judeţul se învecinează la sud cu Regiunea Silistra - Bulgaria.

Reţeaua hidrografică a judeţului permite transportul naval pe singura cale de navigaţie existentă în judeţ - fluviul Dunărea. Principală arteră de navigaţie europeană, Dunărea (TEN-T 18), asigură şi facilitează prin intermediul porturilor fluviale Oltenița şi Călăraşi schimburile comerciale cu ţările europene riverane. De asemenea, această zonă este străbătută de culoarul european nr. 7 Constanţa - Canalul Dunăre-Marea Neagră - Dunăre - Main - Rhin - Portul Rotterdam (Olanda).

2.1.2.5 Judetul Constanta

Judetul Constanţa se află situat pe coridorul de transport pan-european 4: Berlin - Nurnberg - Praga - Budapesta - Bucureşti - Constanţa - Salonic - Istanbul. Totodată culoarul european nr. 9 (Marea Baltică, Kiev, Chişinău, Iaşi, Bucureşti) face confluenţa la Bucureşti cu culoarul nr. 4. De asemenea, această zonă este străbătută de culoarul european nr. 7 Constanţa - Canalul Dunăre-Marea Neagră - Dunăre - Main - Rhin - Portul Rotterdam (Olanda).

2.1.2.6 Perspectiva pe termen scurt şi mediu a infrastructurii RO-BG transfrontaliere

În ciuda investiţiilor din ultimii ani, blocajele de transport - în special pentru drumuri şi feribot - continuă să afecteze zonele periferice ale zonei transfrontaliere în ceea ce priveşte accesul. Infrastructura de transport transfrontalier şi modalităţile de comunicare ce necesită îmbunătăţiri urgente reprezintă în continuare o barieră în dezvoltarea reţelelor economice şi sociale şi a schimburilor transfrontaliere.

Atât Bulgaria cât şi România ar putea beneficia de calea navigabilă Est-Vest şi în acest sens ambele ţări ar trebui să dezvolte orientări comune de lucru pe partea comună a Dunării, şi să pregătească o structură adecvată la nivel naţional în acest sens. Proiectele de reabilitare trebuie să fie agreate şi coordonate de ambele ţări şi puse în aplicare în acelaşi timp.

Axa prioritară TEN-T nr.7 - Axa rutieră Igoumenitsa/Patras - Atena - Sofia - Budapesta aduce îmbunătăţiri substanţiale reţelei de drumuri din Europea de sud-est, prin conectarea între ele a principalelor oraşe din regiune, precum şi prin conectarea porturilor Patras, Igoumenitsa, Atena (Pireu), Salonic şi Constanţa la inima Uniunii Europene extinse. Axa are două ramuri în regiunea transfrontalieră: una traversează graniţa la Calafat-Vidin, iar cealaltă leagă Constanţa de graniţa cu Ungaria, după cum reiese din următoarea hartă.

Axa prioritară nr.22 de transport feroviar TEN-T (Atena - Sofia - Budapesta - Viena - Praga - Nuremberg/Dresden) ce traversează zona va furniza cea de-a treia legătură feroviară peste graniţă.

Este încă nevoie de creşterea nivelului de accesibilitate şi conectivitate în zona de program, mai ales pentru a crea legături între zona de sud şi cea de nord a Dunării. Aceste probleme trebuie rezolvate prin eforturi transfrontaliere comune, pentru a susţine mobilitatea şi integrarea regiunii.

Tabelul de mai jos prezinta o lista a investiţiilor în infrastructura rutieră.

	Cod		Descrierea proiectului	TEN-T	Punctaj	EIRR	Cost (mil EUR, preturi 2014)	Cost cumulat	Perioada de implementare
		H0	Masuri de siguranta rutiera	n/a	n/a	18.5%	150.0	150.0	2014-2020
1	Nivel 1 recomandat	H7	Autostrada Sibiu-Brasov	Comprehensive TEN-T link	74.3	17.3%	689.8	689.8	2014-2020
2		H8	Autostrada Ploiesti-Comarnic	Comprehensive TEN-T link	48.7	12.5%	310.4	1,000.3	2014-2020
3		H6	Autostrada Craiova-Pitesti	Comprehensive TEN-T link	47.3	12.2%	570.3	1,570.6	2014-2020
4		H1	Autostrada Comarnic-Brasov	Comprehensive TEN-T link	29.3	8.8%	1,117.0	2,687.5	2014-2020
5		H12	Autostrada Brasov-Bacau	Comprehensive TEN-T link	20.1	7.1%	2,067.6	5,055.2	2021-2030
1	Nivel 2	OR18B	Largire la 4-benzi Centura Bucuresti Sud	Core TEN-T link	100.0	14.5%	175.7	5,230.9	2014-2020
2		OR7A	Drum expres Bacau-Suceava	Core TEN-T link	86.3	12.6%	645.4	5,876.3	2021-2030
3		OR13C	Drum expres Buzau-Focsani	Core TEN-T link	81.6	12.0%	282.0	6,158.3	2021-2030
4		OR7B	Drum expres Suceava-Siret	Core TEN-T link	79.1	11.7%	186.1	6,344.4	2021-2030
5		OR10	Drum expres Lugoj- Craiova	Core TEN-T link	66.6	10.0%	1,810.9	8,155.3	2021-2030
6		OR2B	Drum expres Turda-Halmeu	Other links	63.0	13.5%	975.4	9,130.7	2021-2030
7		OR15	Drum expres Sibiu-Pitesti	Core TEN-T link	61.4	9.3%	1,976.9	11,107.6	2021-2030
8		OR17	Drum expres Gaesti-Ploiesti-Buzau-Braila	Comprehensive TEN-T link	60.0	11.9%	1,279.6	12,387.2	2021-2030
9		OR13	Drum expres Targu Mures-Pascani	Core TEN-T link	55.0	8.4%	3,550.0	15,937.2	2021-2030
10		OR6B	Drum expres Bacau-Focsani-Braila-Galati	Comprehensive TEN-T link	54.4	11.2%	1,024.2	16,961.4	După 2030
11		OR19	Drum expres Bucuresti-Alexandria-Craiova	Core TEN-T link	52.6	8.1%	951.8	17,913.2	După 2030
12		OR13D	Drum expres Pascani-Iasi-Ungheni	Core TEN-T link	47.7	7.4%	550.0	18,463.2	După 2030
13		OR6	Drum expres Bacau-Piatra Neamt	Other links	41.2	10.6%	335.1	18,798.3	După 2030
14		OR12	Autostrada Gilau-Bors	Comprehensive TEN-T link	39.9	9.2%	1,533.6	20,331.9	După 2030
15		OR14	Drum expres Brasov-Pitesti	Comprehensive TEN-T link	39.0	9.1%	1,842.6	22,174.6	După 2030
16		OR7C	Drum expres Suceava-Botosani	Other links	28.4	8.9%	345.8	22,520.3	După 2030
17		OR11	Drum expres Constanta-Tulcea-Braila (inclusiv podul de la Braila)	Comprehensive TEN-T link	11.9	5.4%	1,369.3	23,889.7	După 2030
1	Variante de ocolire	BP12	Adjud	Core TEN-T link	85.4	19.0%	46.2	46.2	2014-2020
2		BP10	Targoviste	Comprehensive TEN-T link	79.0	22.7%	78.0	124.2	2014-2020
3		BP4	Roman	Core TEN-T link	73.2	15.9%	62.0	186.1	2021-2030
4		BP11	Filiasi	Core TEN-T link	71.8	15.6%	27.7	213.8	2021-2030
5		BP15	Falticeni	Core TEN-T link	62.4	13.2%	41.3	255.1	2021-2030
6		BP5	Focsani	Core TEN-T link	62.1	13.1%	76.1	331.2	2021-2030
7		BP3	Sighisoara	Comprehensive TEN-T link	51.8	15.8%	47.7	378.9	2021-2030
8		BP7	Buzau	Core TEN-T link	39.7	7.5%	104.8	483.7	2021-2030
9		BP6	Ramnicu Sarat	Core TEN-T link	37.1	6.8%	37.0	520.7	2021-2030
10		BP9	Ramnicu Valcea	Core TEN-T link	34.8	6.2%	195.4	716.1	2021-2030
11		BP14	Ludus	Comprehensive TEN-T link	33.5	11.2%	102.5	818.6	2021-2030
12		BP16	Caransebes	Core TEN-T link	32.6	5.7%	80.8	899.4	2021-2030
13		BP17	Beclean	Comprehensive TEN-T link	22.6	8.4%	42.2	941.6	2021-2030

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Tabelele de mai jos prezinta o lista a investiţiilor în porturi şi căi navigabile - scenariile ES şi EES

	Cod		Descrierea proiectului	TEN-T	Punctaj	EIRR	Cost (preturi 2014)	Cost cumulat	Perioada de implementare
1	Porturi, cai navigabile	P-GL-S	Galati Port	Core TEN-T link	74.0	39.9%	17.6	17.6	2014-2020
2		P-GR-S	Giurgiu Port	Core TEN-T link	51.7	24.3%	4.3	22.0	2014-2020
3		P-OT-S	Oltenita Port	Comprehensive TEN-T link	50.0	30.1%	5.6	27.5	2014-2020
4		P-DB-S	Drobeta Turnu Severin Port	Core TEN-T link	49.4	22.8%	17.3	44.9	2014-2020
5		P-CV-S	Cernavoda Port	Core TEN-T link	48.9	22.4%	6.9	51.8	2014-2020
6		P-OV-S	Olrsova Port	Comprehensive TEN-T link	42.4	24.8%	7.8	59.6	2014-2020
7		P-CB-S	Corabia Port	Other links	32.8	25.1%	4.5	64.1	2014-2020
8		W1	Dragaje si alte lucrari sectorul comun Ro-Bg Dunare	Core TEN-T link	30.9	19.6%	103.3	167.4	2014-2020
9		P-CO-S	Constanta Port	Core TEN-T link	29.5	8.9%	351.1	518.5	2021-2030
10		P-MV-S	Moldova Veche Port	Comprehensive TEN-T link	17.2	7.2%	3.7	522.2	2021-2030
11		W36	Conexiunea navala Bucuresti - Dunare	Core TEN-T link	10.0	4.7%	1,500.8	2,023.0	După 2030

Tabelul de mai jos prezinta lista investiţiilor în sectorul de transport aerian - scenariile ES şi EES.

	Cod		Descrierea proiectului	TEN-T	Punctaj	EIRR	Cost (preturi 2014)	Cost cumulat	Perioada de implementare
1	Aviatie	A8	Oradea	Comprehensive TEN-T link	50.0	48.0%	1.2	1.2	2014-2020
2		A10	Sibiu	Comprehensive TEN-T link	34.8	34.9%	51.0	52.2	2014-2020
3		A11	Suceava	Comprehensive TEN-T link	31.2	31.8%	3.2	55.5	2014-2020
4		A3	Bucuresti	Core TEN-T link	18.1	12.0%	247.3	302.7	2021-2030
5		A7	Iasi	Comprehensive TEN-T link	14.4	17.4%	10.8	313.5	2021-2030
6		A6	Craiova	Comprehensive TEN-T link	12.4	15.7%	46.6	360.1	2021-2030
7		A13	Timisoara	Core TEN-T link	10.9	5.7%	78.3	438.4	2021-2030
8		A16	Tulcea	Comprehensive TEN-T link	10.3	13.8%	17.0	455.4	2021-2030
9		A1	Bacau	Comprehensive TEN-T link	6.8	10.9%	86.6	542.0	După 2030
10		A2	Baia Mare	Comprehensive TEN-T link	6.3	10.4%	2.3	544.3	După 2030
11		A5	Constanta	Comprehensive TEN-T link	5.8	10.0%	1.6	545.9	După 2030
12		A4	Cluj	Comprehensive TEN-T link	3.6	8.1%	38.1	584.0	După 2030
13		A12	Targu Mures	Other links	1.1	14.5%	4.2	588.2	După 2030

2.1.3 Starea curentă a transportului auto

2.1.3.1 Judetul Mehedinti

2.1.3.1.1 Introducere

Conform datelor statistice oficiale judeţul Mehedinţi dispunea în anul 2013 de drumuri publice în lungime totală de 1872 km, din care:

- drumuri naţionale: 449 km
- drumuri judeţene:702 km

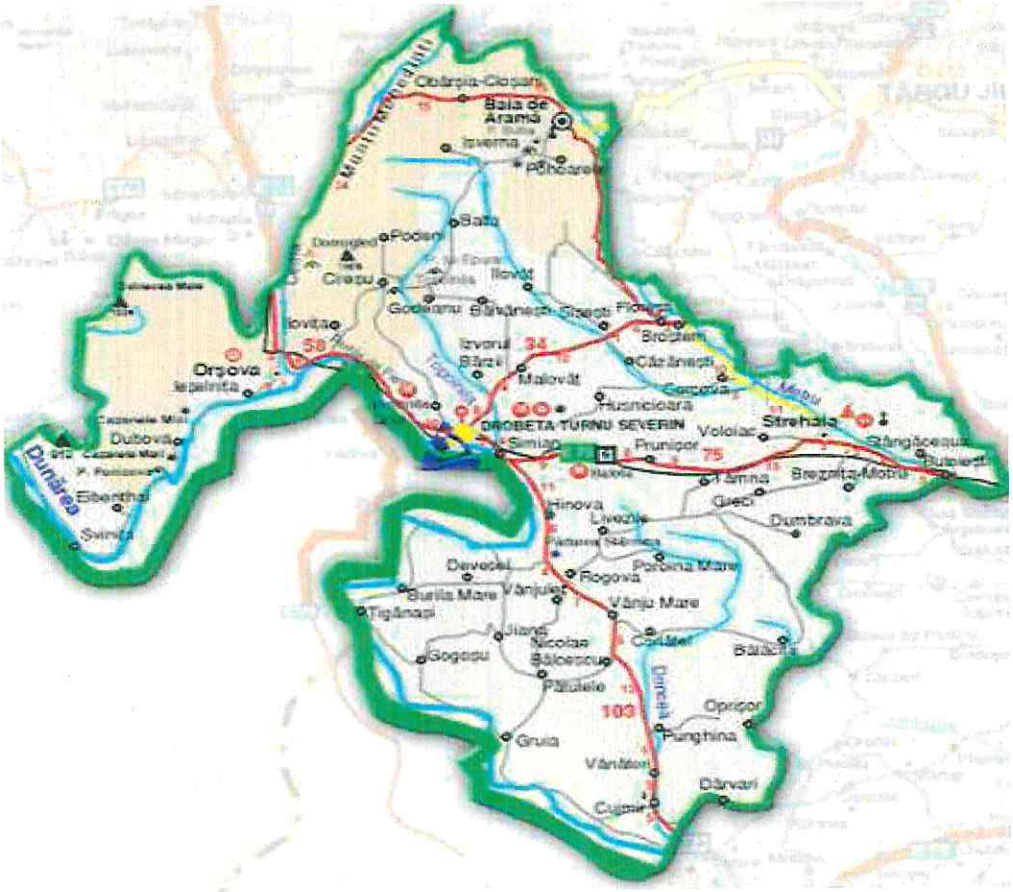
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- drumuri comunale: 721 km

Dintre acestea, 719 km sunt modernizate (38,5% din total), 334 km cu îmbrăcăminți ușoare rutiere (18% din total), 717 km pietruite (38%) și 102 km de pământ (5,5%).

În perioada 2009-2013 s-au construit în total numai 15 km de drumuri naționale, însă au fost în creștere cele modernizate, de la 483 km în 2009, la 719 km în 2013 (reprezentând o creștere de 33%).

Densitatea drumurilor publice raportat la suprafața județului este de 37 km la 100 km^2 de teritoriu, puțin sub media regională, de 38 km.



2.1.3.1.2 Infrastructura rutiera

În tabelul de mai jos se poate vedea o structură a drumurilor publice din județul Mehedinți cât și densitatea drumurilor raportată la suprafața teritoriului.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Drumurile publice la nivelul judeţului					
Anul de inventariere	2009	2010	2011	2012	2013
Europene si nationale	434	435	448	449	449
Judetene si comunale	1423	1423	1423	1423	1423
Drumuri publice - total	1857	1858	1871	1872	1872
Densitatea drumurilor publice - total	37.6	37.7	37.9	37.9	37.9

Secţia de drumuri naţionale Drobeta Turnu Severin administrează reţeaua de drumuri naţionale din judeţ. Aproape 120 km reţea este destinată circulaţiei internaţionale, în aceeaşi categorie de drum cu trafic intens situându-se şi DN 67 Drobeta Turnu Severin- Motru, pe care se desfăşoară un volum mare de transport de cărbune ce se efectuează cu autovehicule grele, ceea ce, de asemenea impune lucrări de reparaţii de volum ridicat.

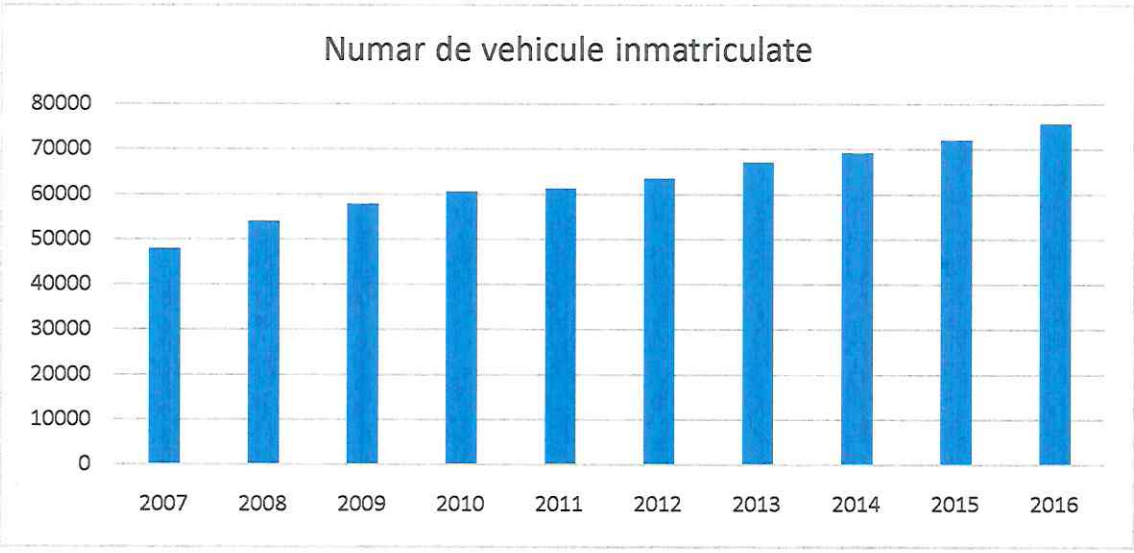
Cele mai importante drumuri publice care tranziteaza judetul Mehedinti şi care fac legatura intre puncetele cele mai importante din (drumuri nationale şi europene) poate fi vazut in tabelul de mai jos.

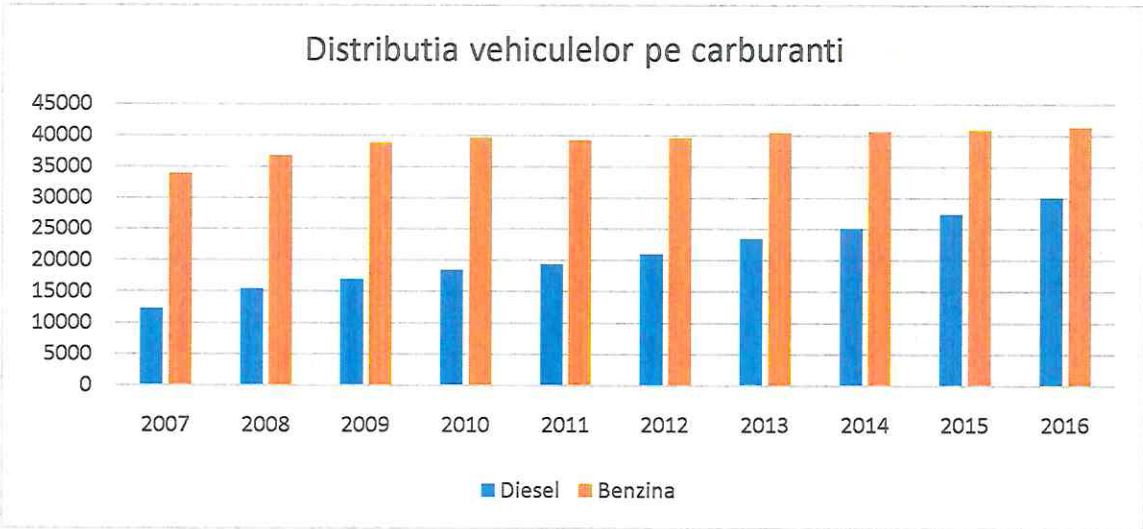
Drum	Tip	Sector	Lungime Sector	Unitate	Calitate
E70 (DN6)	European	Drobeta-Turnu Severin - Arginesti (Raul Jiu)	69.5	km	Excelent
DN 56A	National principal	Simian - Salcia	62	km	Excelent
DN 56C	National secundar	Burila Mare - Salcia	60.4	km	Mediocru
DJ 562	Judetean	Obarsia de Camp - Darvari	16	km	-
DJ 562A	Judetean	Gruia - Cioroboreni	17	km	-
DJ 563	Judetean	Punghina - Oprisor	16	km	-

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.3.1.3 Starea traficului

Structura parcului auto si dezvoltarea lui la nivelul judetului Mehedinti poate fi vazuta in graficele de mai jos.

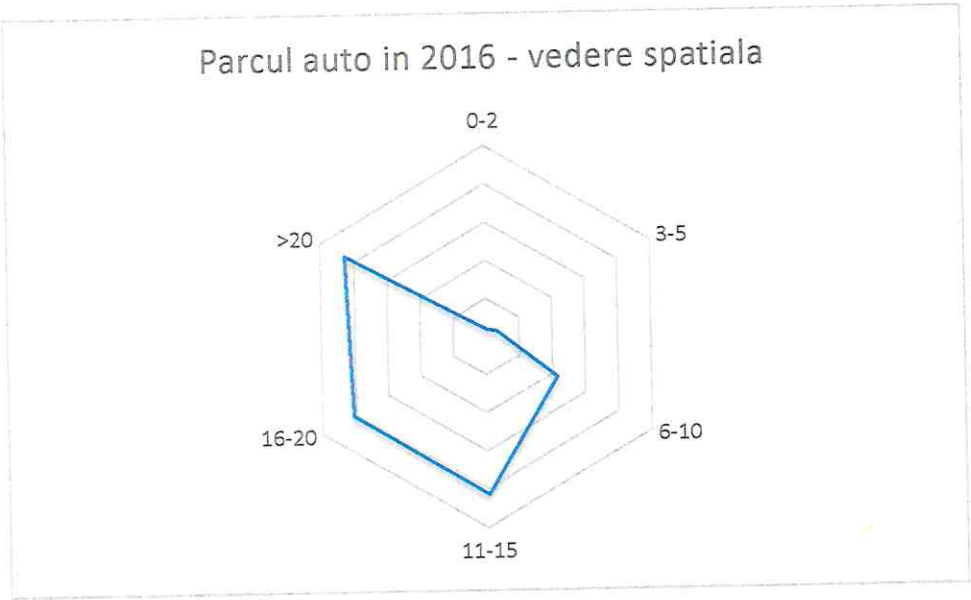




Astfel ca parcul auto a crescut in fiecare an incepand cu anul 2007 in proportie de 10%. Se poate observa si ca distributia de vehicule in raport cu carburantul utlizat ramane constanta pentru vehiculele cu benzina si creste ponderea vehiculeleor diesel in fiecare an cu aproximativ 20%.

In acelasi timp se poate vedea si structura in anul 2016 a parcului auto in ceea ce priveste vechimea autovehiculelor inmatriculate. Din fugura de mai jos se poate vedea ca pentru judetul Mehedinti parcul auto se formeaza in jurul vehiculelor cu vechime intre 16 si 20 de ani. Se poate observa din aceasi figura ca

forma spatiala a vechimii parcului auto intr-o oarecare masura tinde si inspre varstele de 11 si 15 ani.



2.1.3.2 Judetul Dolj

2.1.3.2.1 Introducere

Județul Dolj beneficiază de prezența pe teritoriul său a mai mult trasee care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și globală. Cu toate acestea, în prezent nu există niciun drum de mare viteză (autostradă, drum expres) care să-i asigure legătura cu marile centre urbane din România sau din regiune, deși astfel de inițiative au vehiculate de-a lungul timpului. În aceste condiții, cea mai mare parte a traficului este preluată de drumurile naționale, unele cu statut de drum european, și de cele județene.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Pe teritoriul județului Dolj existau, la nivelul anului 2014, 473 km de drumuri naționale, dintre care 421 km (89% din total) erau modernizați, iar 52 km (11%) aveau îmbrăcăminți rutiere ușoare.

2.1.3.2.2 Infrastructura rutiera

Cele mai importante drumuri publice care tranziteaza judetul Dolj și care fac legatura intre puncetele cele mai importante din (drumuri nationale și europene) poate fi vazut in tabelul de mai jos.

Drum	Tip	Sector	Lungime Sector	Calitate
E79 (DN6,DN56)	European	Filiasi - Craiova - Granita RO-BG (Calafat-Vidin)	124 km	Excelent
E70 (DN6)	European	Filiasi - Craiova - Diosti	89 km	Excelent
E574 (DN65)	European	Craiova -Robanesti	23,6 km	Bun
DN56A	National principal	Cetate - Maglavit	17 km	Excelent

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

DN55A	National secundar	Calafat - Bechet	95,7 km	Mediocru
DN54A	National secundar	Bechet - Dabuleni	15,5 km	Mediocru
DN55	National principal	Craiova - Bechet	75 km	In lucru
DJ553	Judetean	Maglavit - Desa - Calafat	44 km	Excelent (pana la Poiana Mare)
DJ553A	Judetean	Calafat - Ciupercenii Noi	8,6 km	
DJ561A	Judetean	Plenita - Giurgita	63,1 km	
DJ552	Judetean	Craiova - Cetate	72,7 km	Prost
DJ561D	Judetean	Plenita - Izvoare - Rast	72,3 km	Bun (Giubega-Rast)
DJ552B	Judetean	Plenita - Verbita - Calugarei	20 km	
DJ561E	Judetean	Tunarii Vechi - Tunarii Noi - Bailesti	24,6 km	
DJ552A	Judetean	Catane - Perisor	27,2	
DJ561	Judetean	Podari - Carna	49,4 km	Bun
DJ561H	Judetean	Goicea - Macesu de Sus - Macesu de Jos	14,8 km	
DJ561B	Judetean	Segarcea - Zaval	35,6 km	
DJ542	Judetean	Amarastii de Jos - Dabuleni	18,5 km	Bun

Pe baza tabelului de mai sus o s-a putut realiza o scurta descriere a dumurilor publice cele mai importante din judet:

- DN 6 (E 70, E 79) București-Alexandria-Caracal-Craiova-Filiași-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș-Timișoara-Cenad (granița cu Ungaria) - aflat într-o stare bună, deoarece a beneficiat de lucrări de modernizare din fonduri europene

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

(parțial finalizate), dar continuă se beneficieze doar de o bandă pe sens, excepție făcând tronsonul Craiova-Filiași. Acesta este parte a rețelei TEN-T centrale (București-Craiova) și globale (Craiova-Filiași) și face legătura municipiului Craiova cu granița cu Ungaria, Serbia, Bulgaria, precum și cu municipiul București;

- DN 56 (E 79) Craiova-Calafat - parte a rețelei TEN-T centrale, beneficiază de o bandă pe sens, fiind reabilitat cu fonduri europene, lucrările fiind finalizate. Drumul asigură legătura municipiului Craiova și a zonei de sud-vest cu noul pod de la Calafat și cu zona balcanică;
- DN 56A Drobeta Turnu Severin - Calafat - parte a rețelei TEN-T centrale (ramură a fostului coridor pan-european IV), cu o singură bandă pe sens, a fost reabilitat, cu fonduri BEI și guvernamentale, fiind într-o stare bună. Acesta reduce semnificativ distanța ce trebuie parcursă din vestul țării către noul pod de la Calafat și către zona balcanică;
- DN 55 Craiova-Bechet - asigură legătură din municipiul Craiova și localitățile din sudul județului, precum și cu punctul de trecere a frontierei de la Bechet. Drumul are o singură bandă pe sens și se află într-o stare acceptabilă, nebeneficiind de lucrări de reabilitare în ultimele decenii;
- DN 55A/DN 54A Calafat-Bechet-Dăbuleni-Corabia - asigură legătura între localitățile-port de la Dunăre, fiind paralel cu fluviul, cu perspective de funcție turistică. Drumul se află într-o stare acceptabilă, beneficiind de lucrări periodice de întreținere și reparații;

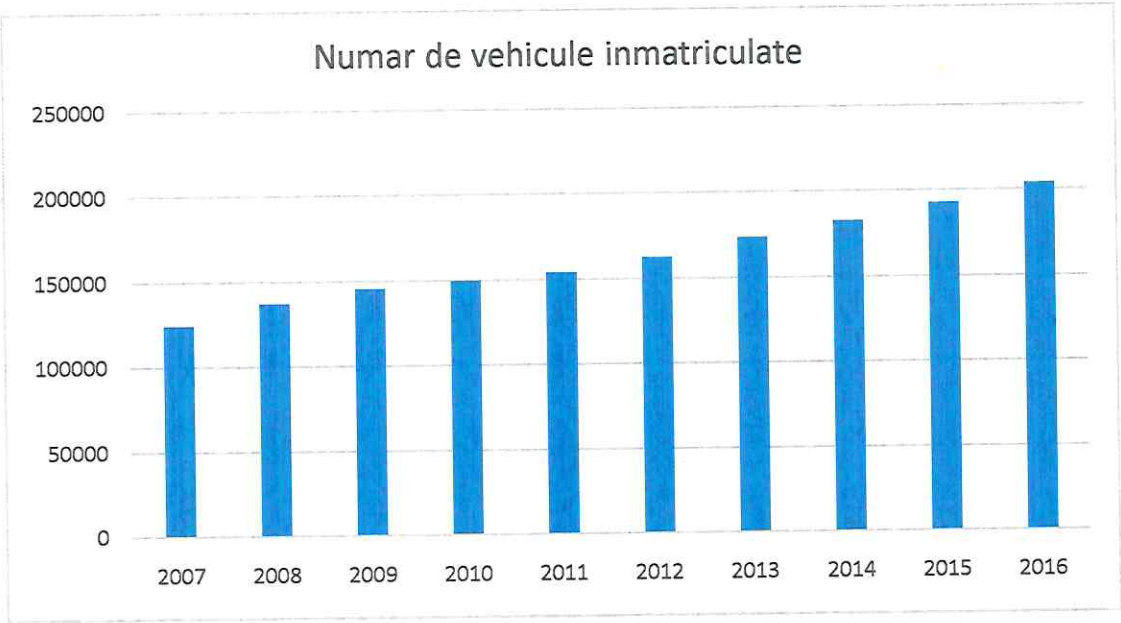
În ceea ce privește drumurile județene, acestea au o lungime totală de 1.097 km, dintre care 292 km (26,6%) sunt modernizați, 627 km (57,2%) au îmbrăcăminți rutiere ușoare, 162 km sunt pietruiți (14,8%), iar 16 km (1,5%) sunt de pământ, conform datelor INS.

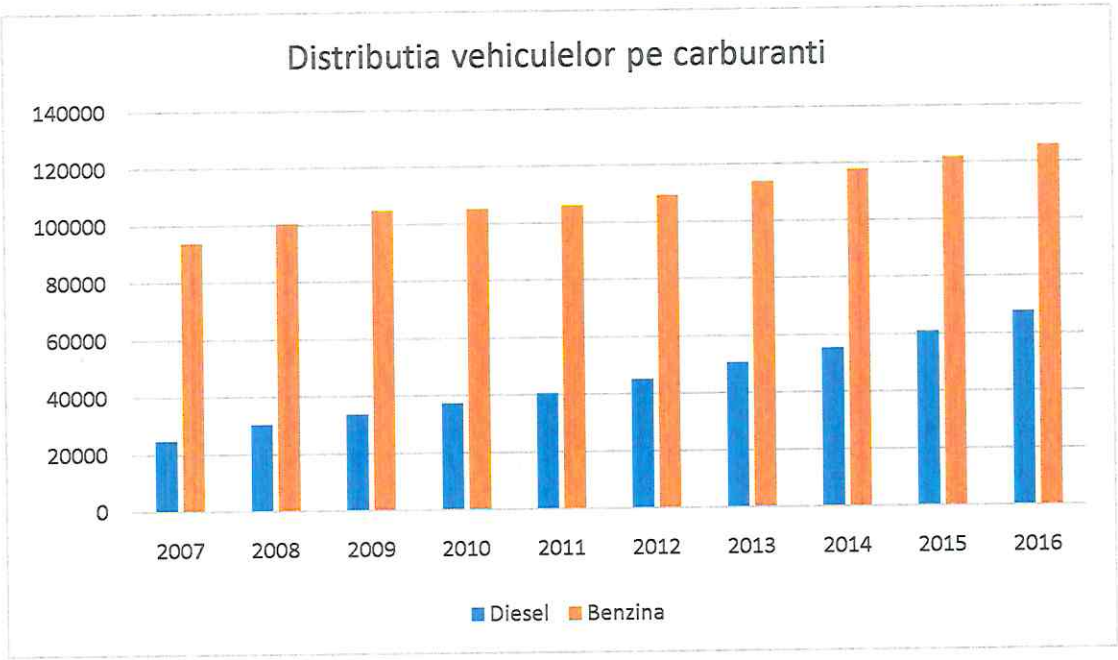
În altă ordine de idei, datele CJ Dolj diferă, în sensul că 945 km au îmbrăcăminți asfaltice, 132 km sunt pietruiți, iar 16 km sunt de pământ.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.3.2.3 Starea traficului

Conform statisticilor preluate din cadrul DRPCIV structura parcului auto si dezvoltarea lui la nivelul judetului Dolj poate fi vazuta in graficele de mai jos.

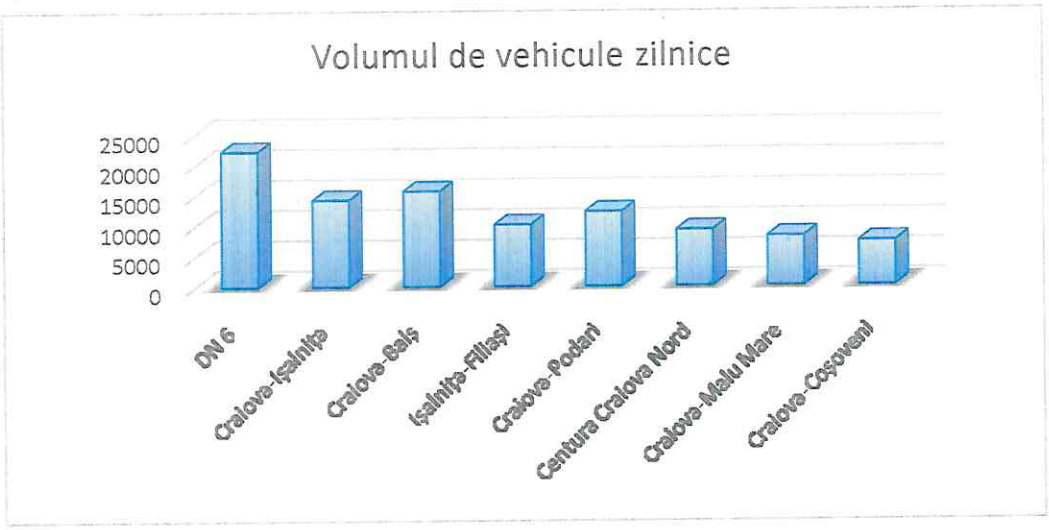




The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

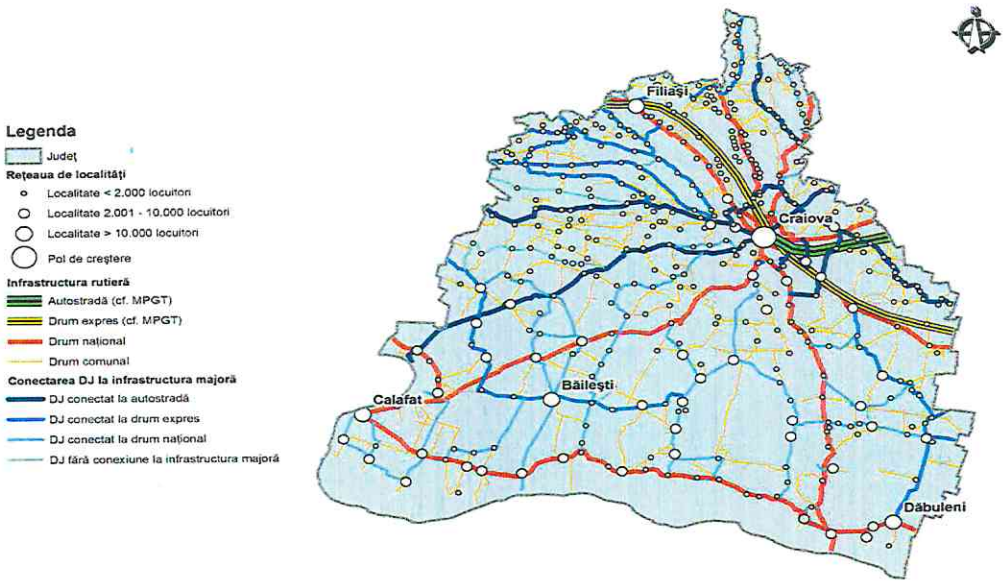
Se poate observa ca parcul auto a crescut in fiecare an cu aproximativ 6% incepand cu anul 2007. In acelasi timp raportul caburantilor la niveul judetului se poate observa ca este preponderent benzina pastrandu-se la nivelul anului 2016 un raport de aproximativ 50% mai mic al vehiculelor diesel inmatriculate.

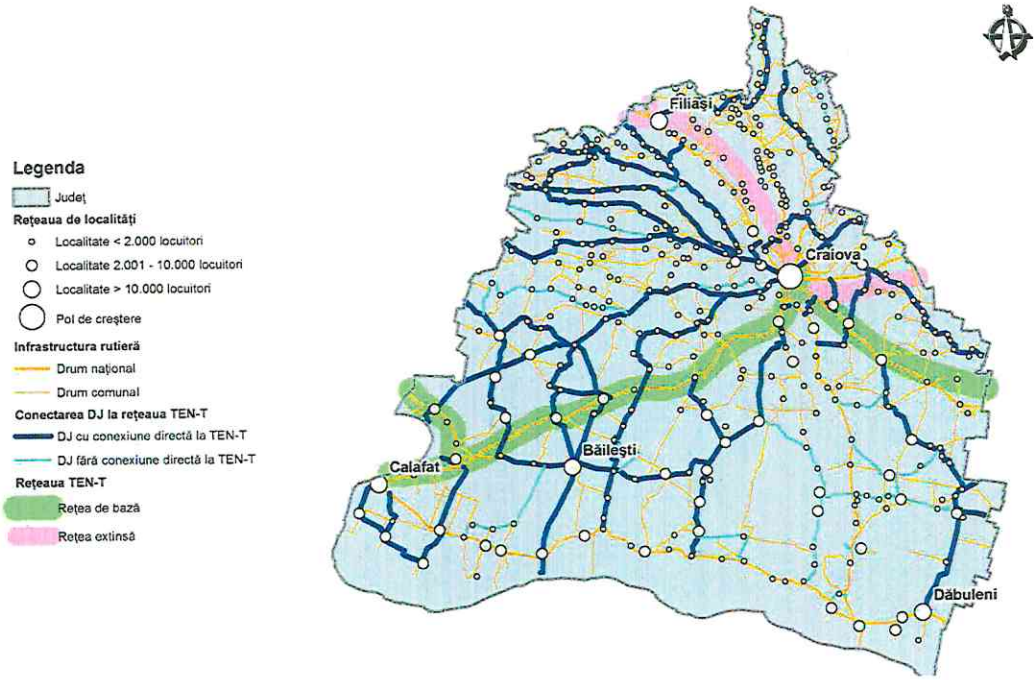
În ceea ce privește volumul traficului, se remarcă următoarele tronsoane cu valorile cele mai ridicate și cu risc de congestie a circulației și de producere de accidente, conform recensământului CESTRIN



In acelasi timp pentru o mai buna vizibilitate a structurii rutiere din judetul Dolj toata infrastructura poate fi vizualizata in figurile de mai jos, infrastructura raportata si la polii de crestere si axele principale care tranziteaza judetul.

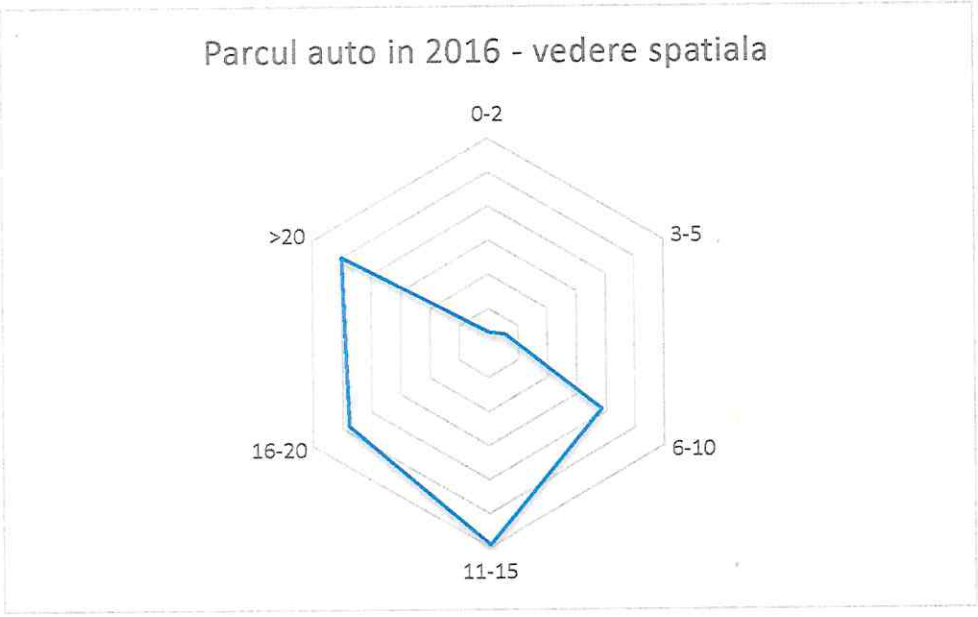
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union





Conform datelor preluate din cadrul DRPCIV se poate vedea pentru parcul auto al judetului Dolj o directionare a vechimii autovehiculelor catre varsta de 11 - 15 ani cu tendinte catre zona de 16 - 20 de ani.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



2.1.3.3 Judetul Olt

2.1.3.3.1 Introducere

Drumurile publice din judetul Olt au o lungime de 10675 km reprezentând 13,1% din total drumuri pe țară, deținând locul șase, în ceea ce privește lungimea de drumuri naționale - 2117 km reprezentând 12,8% din total drumuri naționale și locul cinci în ceea ce privește lungimea de drumuri județene și comunale - 8558 km reprezentând 13,1% din total drumuri județene și comunale pe țară. Densitatea drumurilor publice pe regiune este de 36,6 km/ 100 km2 , fiind peste densitatea pe țară (34,2 km/ 100 km2).

Analizand structura judetului Olt din punctul e vedere al retelei de drumuri au fost identificate urmatoarele:

- trasee de drumuri europene, E70 (DN 6) si E574 (DN 65)
- trasee de drumuri naționale principal DN 64
- trasee de drumuri naționale secundare DN 54, DN 54A, DN 67B
- 40 trasee de drumuri județene ;
- 143 trasee de drumuri comunale.

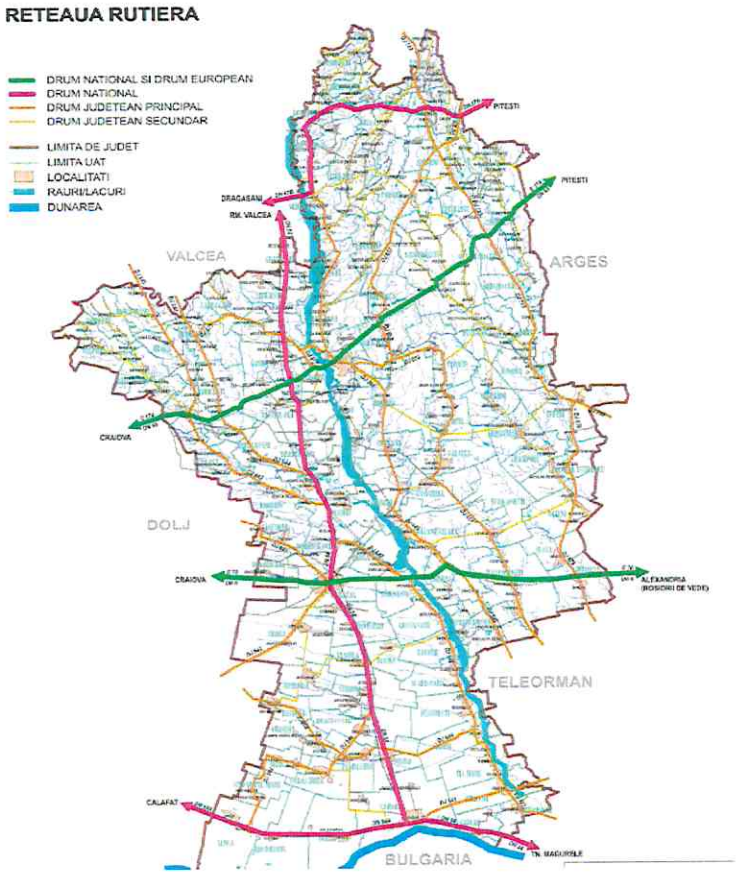
2.1.3.3.2 Infrastructura rutiera

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Cele mai importante drumuri publice care tranziteaza judetul Olt și care fac legatura intre puncetele cele mai importante din (drumuri nationale și europene) poate fi vazut in tabelul de mai jos.

Drum	Tip	Sector	Lungime Sector	Calitate
E70 (DN6)	European	Draghiceni - Caracal - Mihaiesti	52,6 km	Bun (Draghiceni-Caracal) Mediocru (Caracal-Mihaiesti)
E574 (DN65)	European	Spineni - Bals - Slatina	30,3 km	Bun
DN64	National principal	Ganeasa -Caracal	35 km	Bun
DN54	National secundar	Caracal - Corabia - Giuvarasti	58,8 km	Mediocru
DN54A	National secundar	Ianca - Corabia	31,3 km	Mediocru
DJ544	Judetean	Crusovu - Potelu	34,8 km	
DJ604	Judetean	Bucinisu - Cilieni	38,4 km	
DJ543	Judetean	Corabia - Izbiceni	14 km	
DJ642	Judetean	Dobrosloveni - Stoenesti - Giuvarasti	60 km	Mediocru (Dobrosloveni - Stoenesti)

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Astfel ca lungimea drumurilor publice din judetul Olt este de 2095 km, reprezentând 2,57% din totalul drumurilor publice din România, aceasta fiind de 81693 km. Densitatea drumurilor publice în judejul Olt este de 39,5 km/100 km^2.

Din totalul lungimii drumurilor publice, conform datelor statistice, situatia se prezintă astfel:

- 301 km - 13,8 % - sunt drumuri nationale si europene;
- 1024 km sunt drumuri judetene
- 770 km sunt drumuri comunale

Drumurile nationale sunt modernizate pe 265 km (88,04%) şi cu îmbrăcăminti uşoare rutiere pe 36 km (11,96%). Aceste drumuri situându-se în clasele tehnice III şi IV, având o stare tehnică considerată ca fiind bună.

Drumurile publice, în cea mai mare parte, traversează localităti, viteza de circulatie fiind redusă pe aceste sectoare. De asemenea, lătimea platformei

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

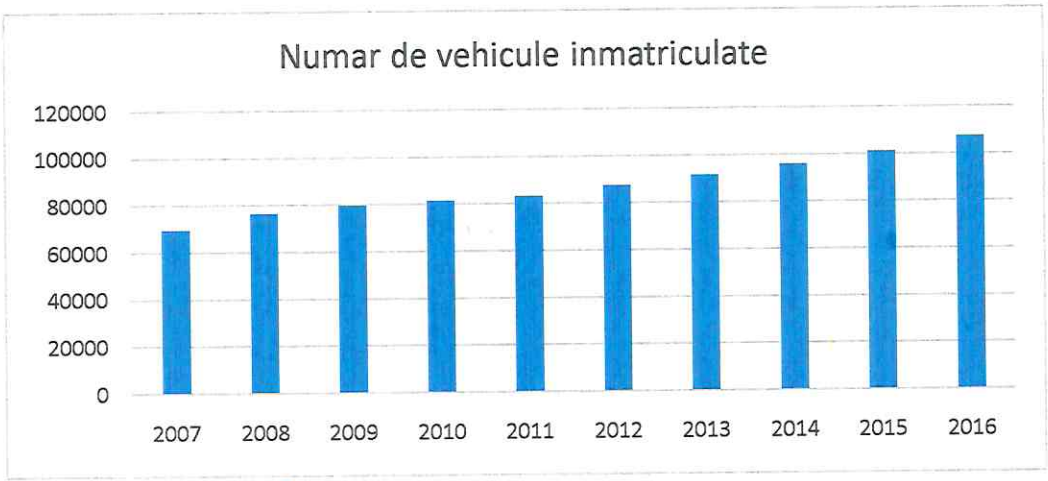
drumului nu este corespunzătoare, datorită frontului îngust al limitei de proprietate.

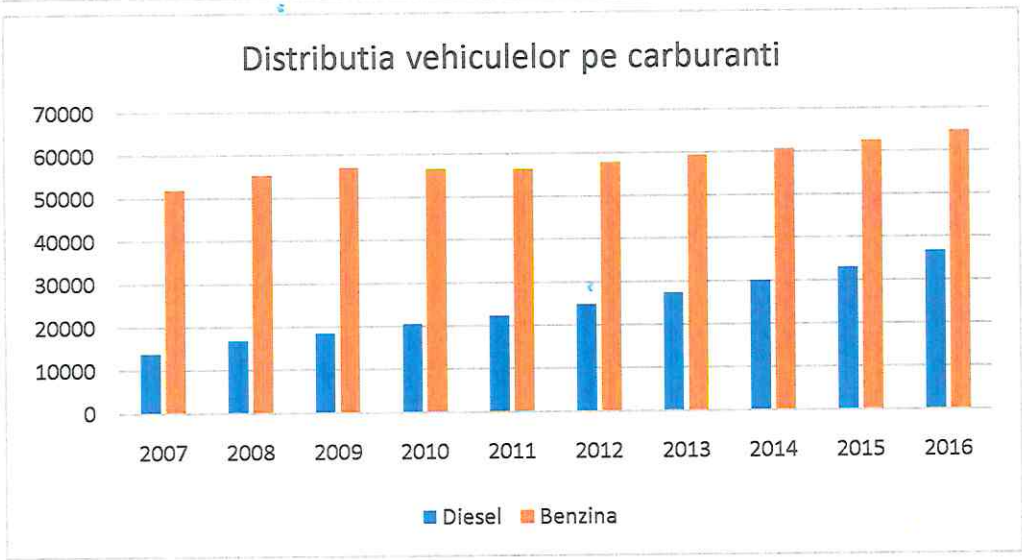
Drumul national DN 6 este clasificat ca şi drum european clasa A, corespunzător pentru traficul international, iar drumul national DN 65 este clasificat ca şi drum european clasa B, corespunzător pentru traficul international.

Drumul national DN 65 are sectiuni lungi care nu sunt compatibile cu cerintele impuse de „ Acordul European referitor la cele mai importante artere de trafic international (AGR)".

2.1.3.3.3 Starea traficului

Conform statisticilor preluate din cadrul DRPCIV structura parcului auto si dezvoltarea lui la nivelul judetului Dolj poate fi vazuta in graficele de mai jos.

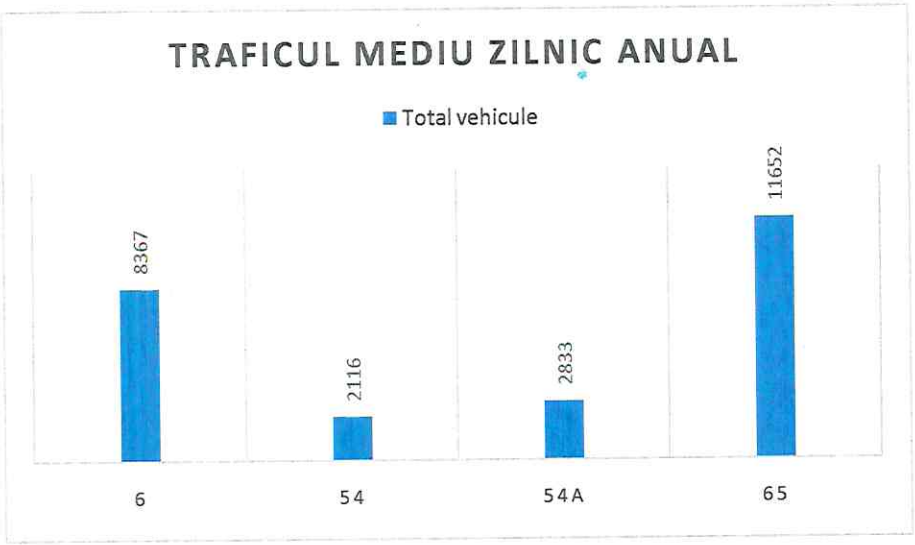




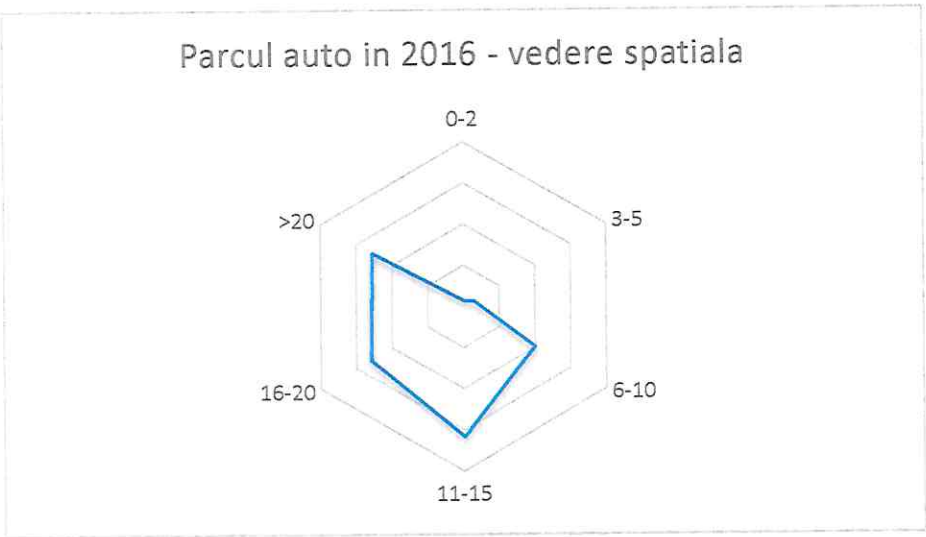
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Se poate observa ca parcul auto a crescut in fiecare an cu aproximativ 7% incepand cu anul 2007. In acelasi timp raportul caburantilor la niveul judetului se poate observa ca este preponderent benzina pastrandu-se la nivelul anului 2016 un raport de aproximativ 50% mai mic al vehiculelor diesel inmatriculate.

În ceea ce privește volumul, conform recensământului CESTRIN asupra traficului mediul zilnic anual se pot vedea drumurile national/europene cu incarcarea zilnica totala care traverseaza judetul Olt.



In ceea ce priveste vechimea parcului auto al judetului din graficul de mai jos se poate vedea ampasarea in spatiu a vehiculelor inmatriculate pe teritoriul judetului. Astfel parcul auto in anul 2016 este concentrat catre vehiculele intre 11 si 15 ani cu tendinte in urmatorii ani spre 16 - 20 de ani.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.3.4 Judetul Teleorman

2.1.3.4.1 Introducere

Judeţul Teleorman este situat în partea de sud a ţării, în zona centrală a Câmpiei Române, la intersecţia dintre paralela 44oN şi meridianul 25oE, teritoriul său fiind încadrat de judeţele Argeş şi Dâmboviţa la nord, Giurgiu la est şi Olt la vest. Extremitatea sudică a judeţului este delimitată de fluviul Dunărea, care constituie graniţa României cu Bulgaria. Vecinătatea fluviului Dunărea reprezintă unul dintre atuurile judeţului, constituind un potenţial vector de dezvoltare, prin oportunităţile de cooperare transfrontalieră cu Bulgaria.

La nivelul Regiunii de Dezvoltare Sud Muntenia, majoritatea infrastructurii de transport este orientată pe direcţia nord-sud, iar judeţul Teleorman este conectat cu restul ţării prin şapte drumuri naţionale. Judeţul Teleorman are un mare potenţial de a deveni un punct nodal de infrastructură la nivel european, prin apartenenţa la Coridorul VII transeuropean, neexploatat încă la capacitate maximă şi prin proximitatea Coridorului IX.

Drumurile naţionale ce străbat judeţul Teleorman sunt preponderente în zona de vest, centru şi sud, partea de nord având o reţea mai dezvoltată de drumuri judeţene. Drumurile naţionale la nivelul judeţului Teleorman însumează 390 de kilometri, din totalul de 1.525 km de drumuri publice, făcând legătura între următoarele localităţi principale:

- E 70 - Bucureşti - Alexandria - Roşiorii de Vede
- DN51 - Alexandria - Zimnicea
- DN51A - Zimnicea - Turnu Măgurele
- DN52 - Alexandria - Turnu Măgurele
- DN54 - Izlaz - Turnu Măgurele
- DN65 A - Balaci - Roşiorii de Vede - Turnu Măgurele
- DN5C - Petroşani - Zimnicea

2.1.3.4.2 Infrastructura rutiera

Dintre drumurile naţionale ce intersectează judeţul Teleorman, cele mai solicitate (peste 5.000 de autovehicule/zi) sunt:

- E 70 Bucureşti - Alexandria - Roşiorii de Vede, tronsoanele cele mai solicitate fiind: Ghimpaţi - Drăgăneşti
- Vlasca; Drăgăneşti Vlasca - Alexandria; Roşiorii de Vede - limita de judeţ;

- DN51 Alexandria - Zimnicea, pe tronsonul Alexandria Smârdioasa;
- DN51A Zimnicea - Turnu Măgurele, pe tronsonul Zimnicea - Piatra;
- DN 52 Alexandria - Turnu Măgurele.

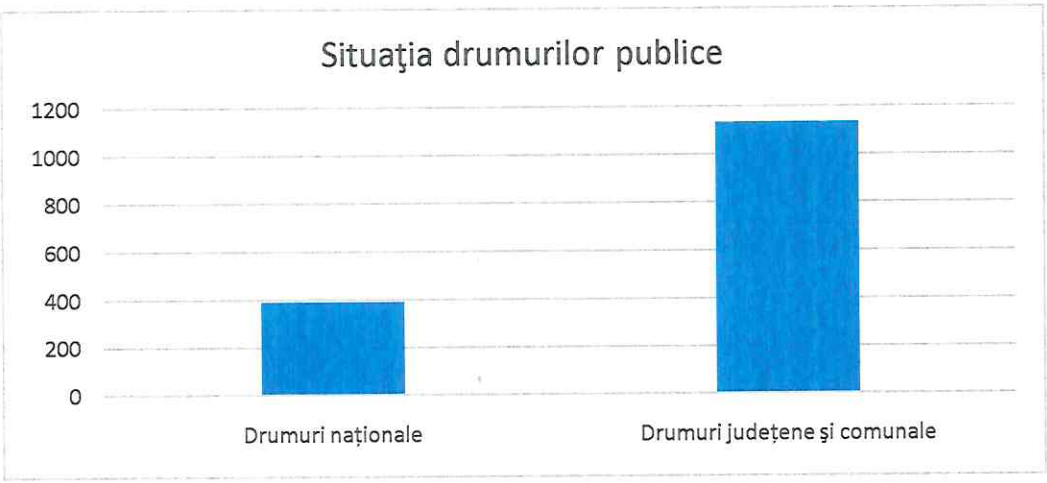
La nivel judeţean, gradul de modernizare a drumurilor publice este destul de mic, de 56%, situaţia pe categorii de drumuri publice prezentându-se astfel: drumurile naţionale sunt modernizate în proporţie de 89,4%, iar drumurile judeţene şi comunale în proporţie de doar 44,8%. Astfel cele mai importante drumuri publice care tranziteaza judetul Teleorman și care fac legatura intre puncetele cele mai importante din (drumuri nationale și europene) poate fi vazut in tabelul de mai jos.

Drum	Tip	Sector	Lungime Sector	Calitate
E70 (DN6)	European	Maldaeni - Rosiori de Vede - Alexandria - Prunaru	81,3 km	Excelent pana la Alexandria, bun apoi
DN54	National	Islaz - Turnu Magurele	15,3	Mediocru
DN65A	National	Rosiori de Vede - Turnu Magurele	41,4 km	Prost(Rosiori-Putineiu), Bun(Putineiu-Turnu Magurele)
DN65E	National	Troianul - Piatra	39,1 km	Bun
DN51A	National	Turnu Magurele - Zimnicea	55,2 km	Mediocru
DN51	National	Alexandria - Zimnicea	44,1 km	Mediocru
DN52	National	Alexandria - Turnu Magurele	52,7 km	Bun(Alexandria-Crangu), Mediocru (Crangu-Turnu Magurele)
DN5C	National	Zimnicea - Pietrosani	27,5 km	Mediocru
DJ42	Judetean	Islaz	8,4 km	
DJ546	Judetean	Plopii-Slavitesti - Turnu Magurele	32,7 km	

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

DJ653	Judetean	Putineiu - Crangu	14 km	
DJ504	Judetean	Alexandria - Marzanesti	24,8 km	Excelent(Alexandria-Cernetu), Foarte prost(Cernetu-Marzanesti)
DJ506	Judetean	Vitanesti - Marzanesti - Bujoru	40,5	

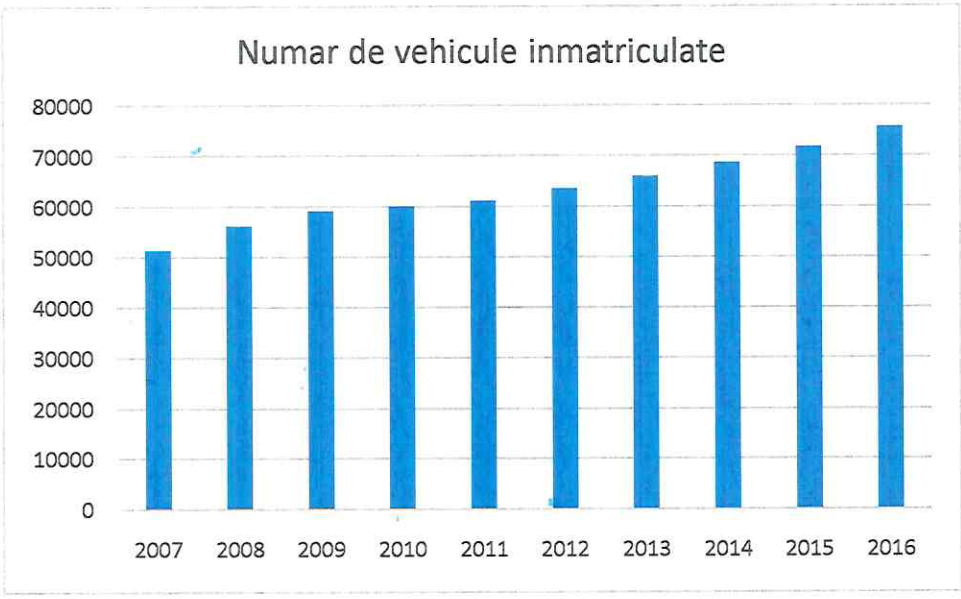
In acelasi timp situaţia drumurilor publice la nivelul judeţului Teleorman din punctul de vedere al numarului de kilometrii poate fi vazut in figura de mai jos

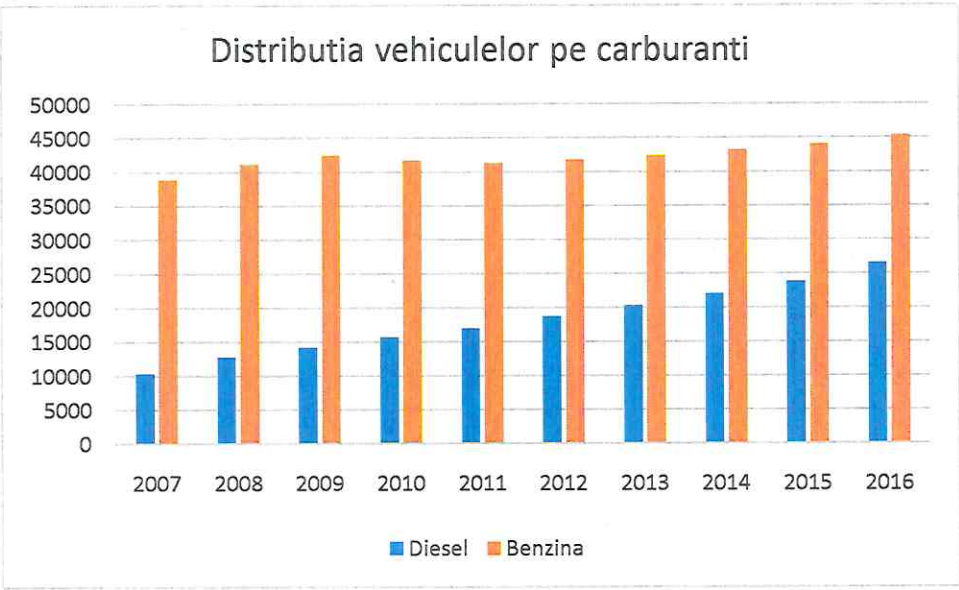


2.1.3.4.3 Starea traficului

Conform statisticilor preluate din cadrul DRPCIV structura parcului auto si dezvoltarea lui la nivelul judetului Teleorman poate fi vazuta in graficele de mai jos.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

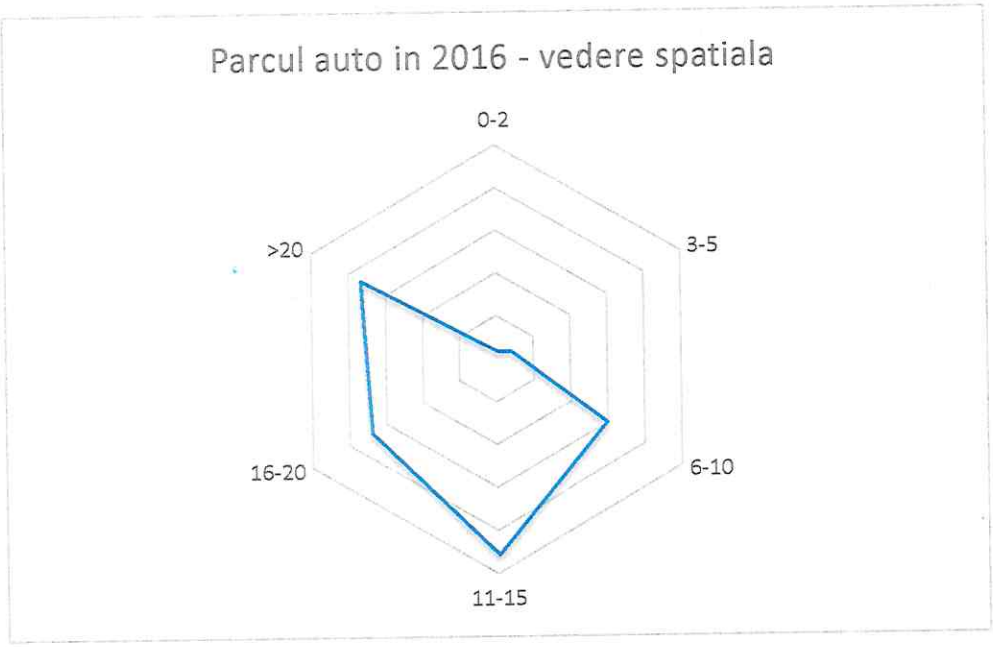




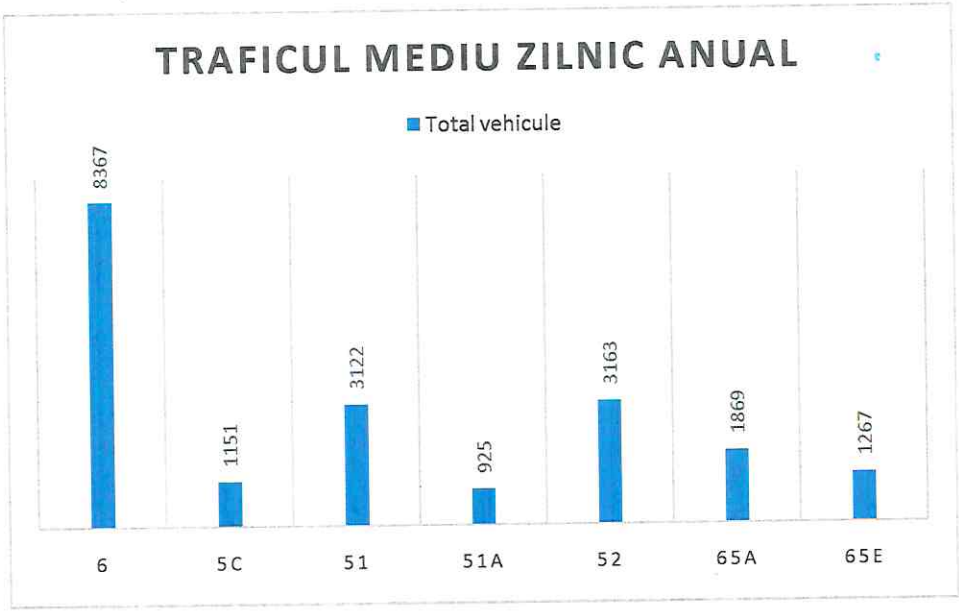
Astfel conform graficelor prezentate mai sus se poate vedea cresterea parcului auto din judetul Telorman. Putem mentiona ca aceasta crestere este de aproximativ 5% in fiecare an, o abatere existand in perioada 2009 - 2011 cand aceasta crestere aproape a stagnat.

Varsta parcului auto al judetului poate fi viualizata din diagram spatiala prezentata mai jos. Putem deduce din figura de mai jos ca varsta parcului auto din judet se situeaza preponderent intre 11 - 15 ani vechime. Putem vedea in acelasi timp ca directiile viitoare tind sa mearga catre un parc auto cu vechime intre 16 si 20 de ani.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Un alt mod de a privi starea traficului din judet este evaluarea din punctul de vedere al tarficului mediu anual al drumurilor nationale care tranziteaza judetul. Aceasta poate fi vazuta in figura de mai jos:



2.1.3.5 Judetul Giurgiu

2.1.3.5.1 Introducere

Județul Giurgiu dispune de un sistem de drumuri publice format din drumuri naționale (311,128 km), drumuri județene (537,543 km), drumuri comunale

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

(308,772 km), respectiv 34 de poduri pe traseele de drumuri judeţene (cu o lungime de 2.210 m) şi 20 poduri pe traseele de drumuri comunale (1.054,81 m).

Infrastructura rutieră pe teritoriul judeţului este compusă din:

- DN 5 (E70, E85) Bucureşti - Giurgiu-vamă - Bulgaria
- DN 6 Bucureşti - Alexandria - Craiova - Timişoara
- E 81 (A 1) Bucureşti - Piteşti
- DN 5B Giurgiu - Ghimpaţi
- DN 61 Găeşti - Ghimpaţi
- DN 5C Giurgiu - Zimnicea
- DN 41 (Giurgiu) - Plopşoru - Oltenița
- DN 5 A DN 5 - Adunaţii Copăceni - Grădiştea - Mironeşti - Hotarele - DN 41 (Greaca).

Apropierea de Bucureşti asigură accesul rapid la aeroporturile Otopeni şi Băneasa. Lungimea liniilor de cale ferată care traversează judeţul este de 47 de km, calea ferată electrificată, având o lungime de 24 km, asigură legătura cu judeţul Teleorman (Videle), cu Bucureşti şi cu Ruse.

2.1.3.5.2 Infrastructura rutiera

Cele mai importante drumuri publice care tranziteaza judetul Dolj și care fac legatura intre puncetele cele mai importante din (drumuri nationale și europene) pot fi vazut in tabelul de mai jos.

Drum	Tip	Sector	Lungime Sector	Calitate
E70 (DN6)	European	Prunaru - Mihailesti	32,3	Bun
E85 (DN5)	European	Granita RO-BG (Giurgiu-Ruse) - Adunatii-Copaceni (Raul Arges)	47,7	Excelent
DN5C	National	Giurgiu - Pietrisu	35 km	Bun
DN5B	National	Ghimpati - Giurgiu	40 km	Mediocru
DN41	National	Plopsoru - Hotarele	42,1 km	Bun

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

DN5A	National	Adunatii-Copaceni - Hotarele	34 km	Mediocru
DJ504	Judetean	Gogosari - Hodivoaia - Giurgiu	34,1 km	Bun
DJ504A	Judetean	Gogosari - Vieru - Giurgiu	31,8 km	
DJ503	Judetean	Stanesti - Giurgiu	9,2 km	
DJ503A	Judetean	Izvoarele - Stanesti	15,2 km	
DJ507	Judetean	Gostinu - Giurgiu	19 km	
DJ413	Judetean	Mihai Bravu - Baneasa	11,4 km	
DJ412	Judetean	Padurea Blaj - Cornu	8,1 km	
DJ411	Judetean	Calugareni - Hotarele	30 km	Mediocru

Conform tabelului de mai sus rețeaua de drumuri și poduri din județul Giurgiu necesită modernizări, reparații, reabilitări, în cazul:

- drumurilor județene: modernizări - 136,62 km, reparații, reabilitări - 133,863 km
- drumurile comunale: modernizări - 130,761 km, reparații, reablitări - 55,686 km

Rezultă că din totalul de 846,315 km de drumuri județene și comunale, necesită modernizări 267,381 km și reparații, reabilitări 189,549 km

- din 34 poduri județene, 11 necesită reparații capitale;

- starea tehnică a DN 5A este necorespunzătoare preluării fluxurilor de transport;

- podul CF peste râul Argeș este grav avariat prin distrugerea structurii de rezistență și prăbusirea acestuia în 2008.

Județul Giurgiu avea, în 2012, o rețea de drumuri publice naționale modernizate pentru 97% din lungime (302 km), iar rețeaua de drumuri județene și comunale este modernizată pentru 53% din lungime (449 km).

Drumurile județene și comunale au îmbrăcăminți ușoare rutiere pentru 131 km, sunt pietruite pentru 191 km și sunt de pământ în cazul unei lungimi de 76 km.

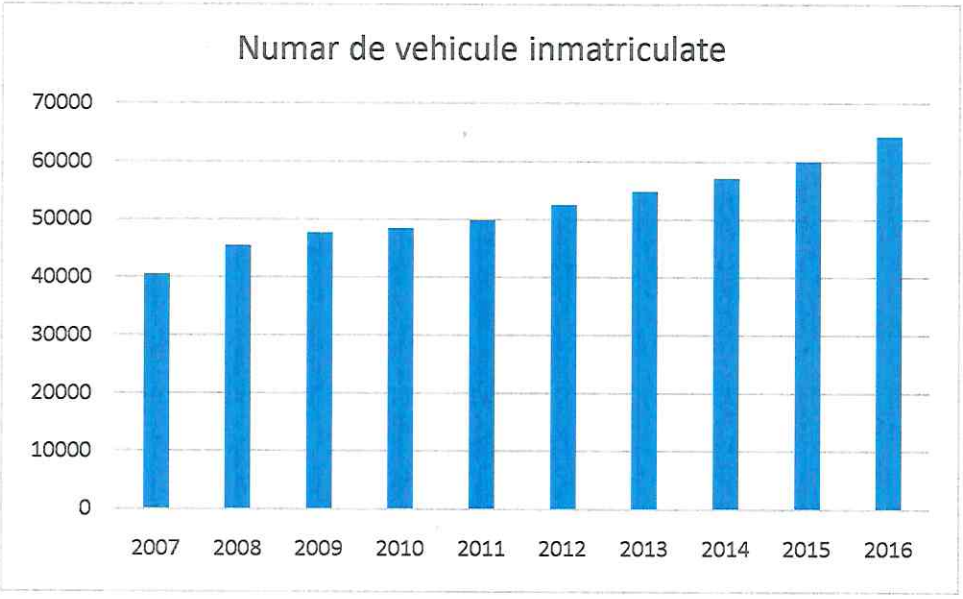
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

În județul Giurgiu, funcționează servicii de transport public numai în municipiul Giurgiu, pe când pentru celelalte 6 județe din Regiunea Sud Muntenia transportul în comun este prezent în 18 UAT urbane.

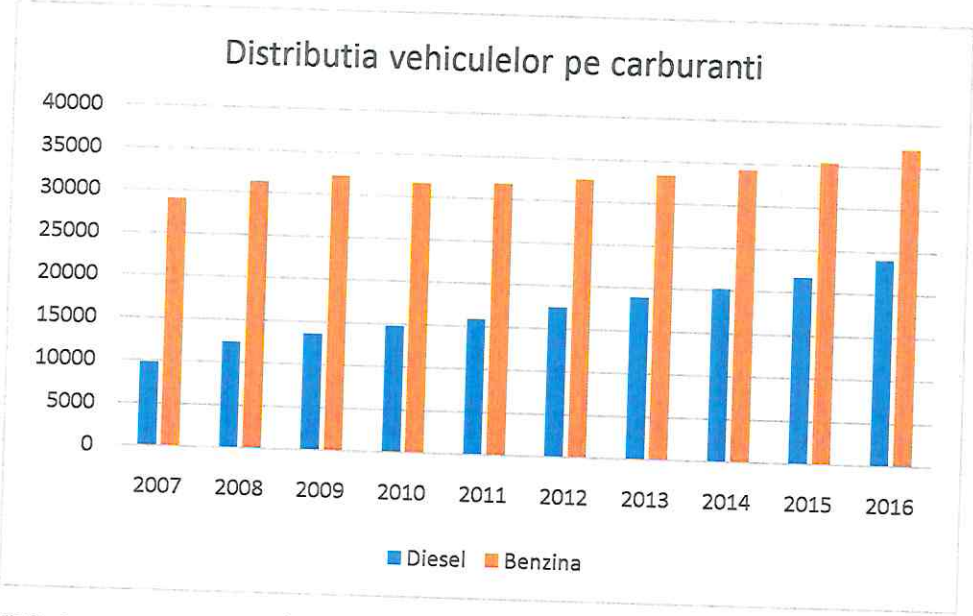
Străzile orășenești din județul Giurgiu aveau, în 2011, o lungime totală de 195 km: 132 km în municipiul Giurgiu, 52 km în orașul Mihăilești, 11 km în orașul Bolintin-Vale. Raportat la 2002, rețeaua județeană de străzi orășenești s-a extins cu 34 km. Valoarea rețelei de străzi orășenești de la nivelul județului Giurgiu este de trei ori mai mică decât media de lungime totală a străzilor orășenești în județele din Regiunea Sud Muntenia.

2.1.3.5.3 Starea traficului

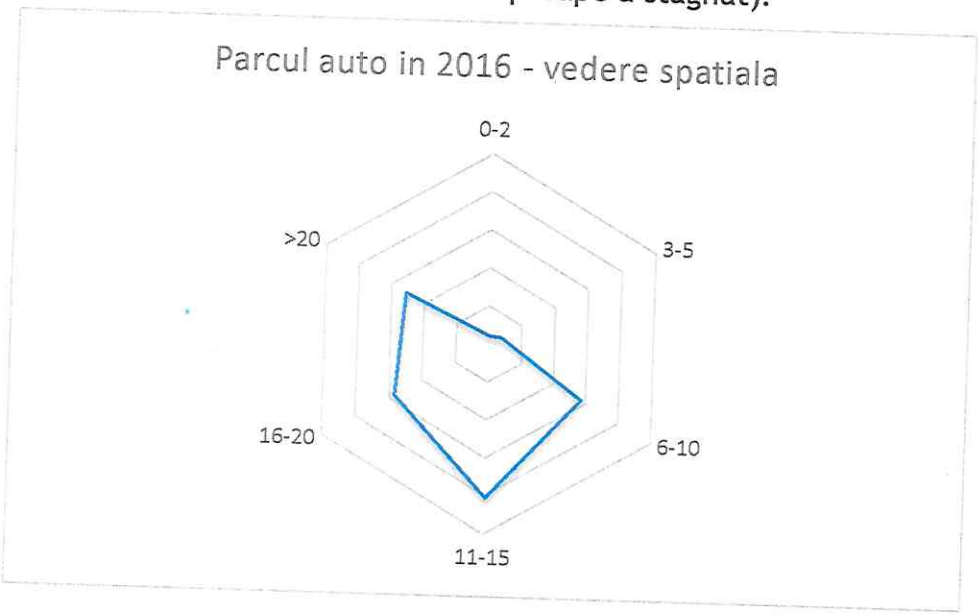
Conform statisticilor preluate din cadrul DRPCIV structura parcului auto si dezvoltarea lui la nivelul judetului Girgiu poate fi vazuta in graficele de mai jos.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Dupa cum se poate observa si din figurile de mai sus parcul auto a crescut constant, cu aproximativ 7%, in fiecare an ducand la un parc auto de peste 60000 de vehicule inmatriculate in judetul Giurgiu. In acelasi timp se poate vedea clar o diferenta mare intre vehiculele care utilizeaza benzina fata de cele care utilizeaza combutibil de tip diesel. Cu toate aceste se poate vedea o crestere in ultimii ani a vehiculelor pe motorina, crestere care este mult mai mare decat a celor pe benzina (care din anul 2007 pana in 2014 aproape a stagnat).



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

In acelasi timp se poate vedea clar ca vechimea parcului auto este preponderent intre 11 si 15 ani, fata de anii anteriori in care vechimea parcului auto a avut tendina de a se situa inter 6 si 10 ani vechime.

2.1.3.6 Judetul Calarasi

2.1.3.6.1 Introducere

Judeţul Călăraşi este străbătut, de-a lungul său, de autostrada soarelui A2, parte a reţelei europene de transport TEN-T, culoarul Paneuropean nr. IV. Mai mult decât atât, în partea de sud, pe toată lungimea judeţului se află fluviul Dunărea, care reprezintă fostul culoar Paneuropean nr. VII de transport. În condiţiile în care judeţul se învecinează la vest cu capitala ţării - Bucureşti iar la est cu judeţul Constanţa - principala ieşire la mare a ţării şi unul dintre cele mai dezvoltate porturi maritime din zonă, sunt create premisele propice dezvoltării reţelelor de transport, cu atât mai mult cu cât judeţul se învecinează la sud cu Regiunea Silistra - Bulgaria.

Drumurile publice la sfârşitul anului 2012 totalizau 1311 km, din care 491 km drumuri naţionale (37,5% din lungimea drumurilor publice), 670 km drumuri judeţene (51,1% din lungimea drumurilor publice) şi 150 km drumuri comunale (11,4% din lungimea drumurilor publice).

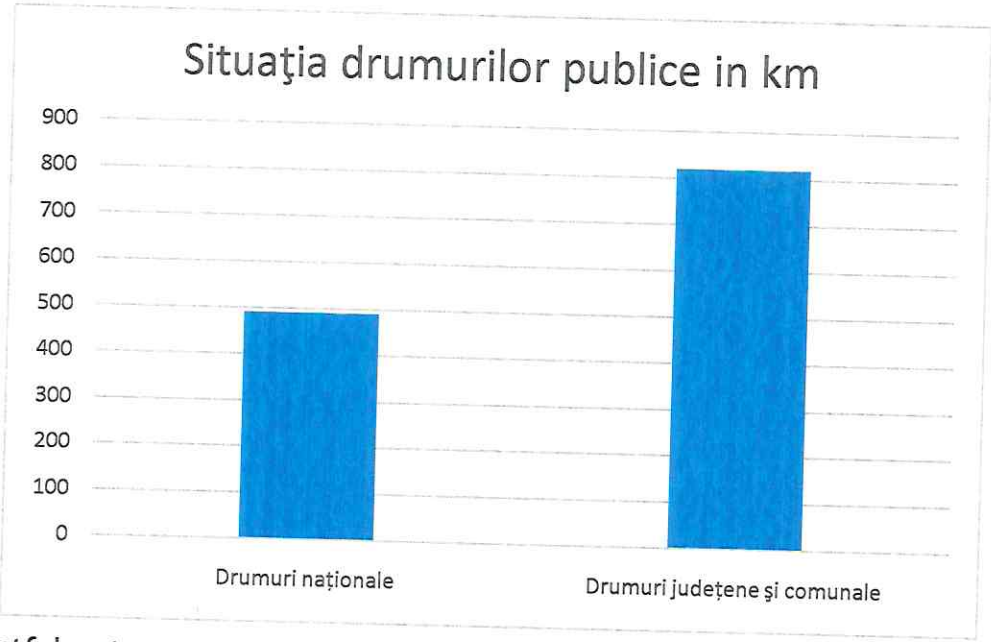
2.1.3.6.2 Infrastructura rutiera

La nivelul anului 2017 structura drumurilor (drumuri europene/nationale, nationale si judetene) din judetul Calarasi avea urmatoare structura, care poate fi vazuta in tabelul de mai jos.

Drum	Tip	Sector	Lungime Sector	Calitate
A2 (E81)	Autostrada	Fundulea - Borcea	102 km	Excelent(Fundulea -Drajna), Bun(Drajna-Borcea
DN4	National	Frumusani - Oltenita	47,5 km	Mediocru
DN41	National	Cascioarele - Oltenita	22.6 km	Bun
DN31	National	Oltenita - Ceacu	60 km	Bun
DN3	National	Lehliu Gara - Calarasi - Chiciu	60,4 km	Excelent

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

DN21	National	Drajna - Calarasi	34,4 km	Excelent
DN3A	National	Lehliu Gara - Stafan cel Mare	67,8 km	Mediocru
DN3B	National	Borcea - Calarasi	45,2 km	Bun
DJ411	Judetean	Crivat - Chirnogi	18 km	Prost
DJ403	Judetean	Soldanu - Manastirea	29,8 km	
DJ310	Judetean	Ceacu - Radu Negru(Calarasi)	8,2 km	Prost

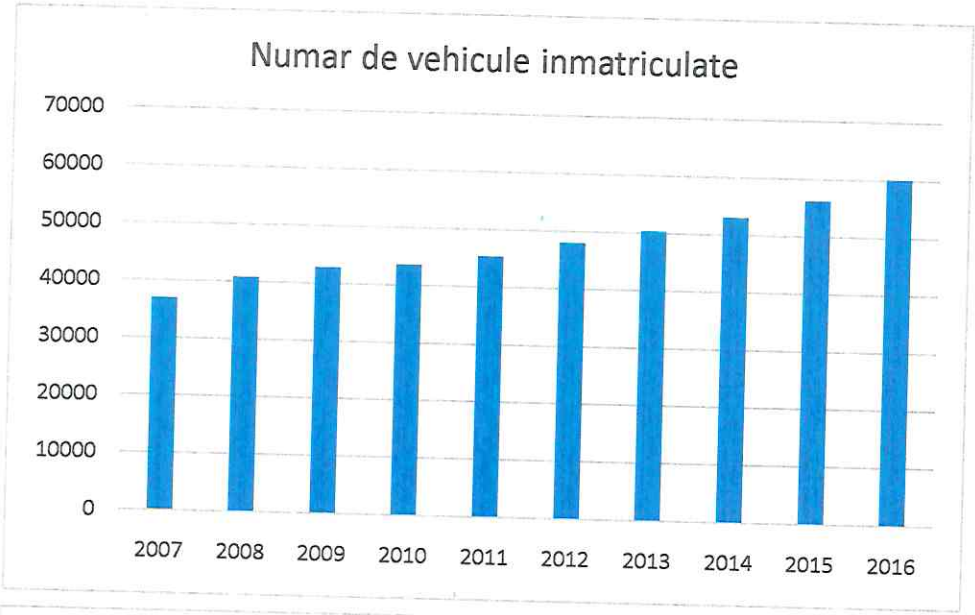


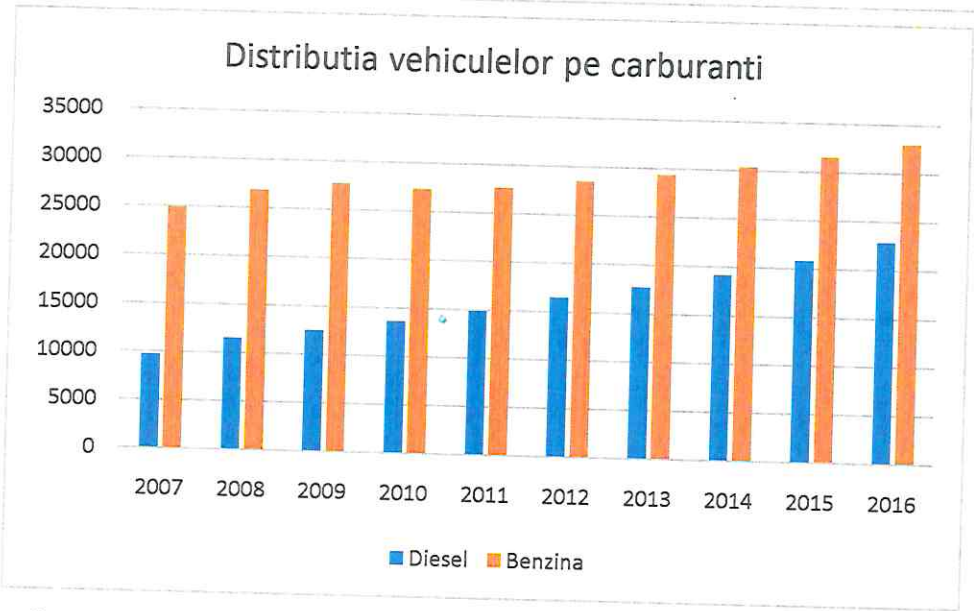
Astfel putem aprecia ca situatia drumurilor publice din judetul Calarasi este preponderent buna la nivel de drumuri nationale petoata lungimea de 491 km, iar situatia drumurilor judetene este spre nivelul mediocru - bun pe lungimea de 820 km de drum existent in judet.

2.1.3.6.3 Starea traficului

Conform statisticilor preluate din cadrul DRPCIV structura parcului auto si dezvoltarea lui la nivelul judetului Calarasi poate fi vazuta in graficele de mai jos.

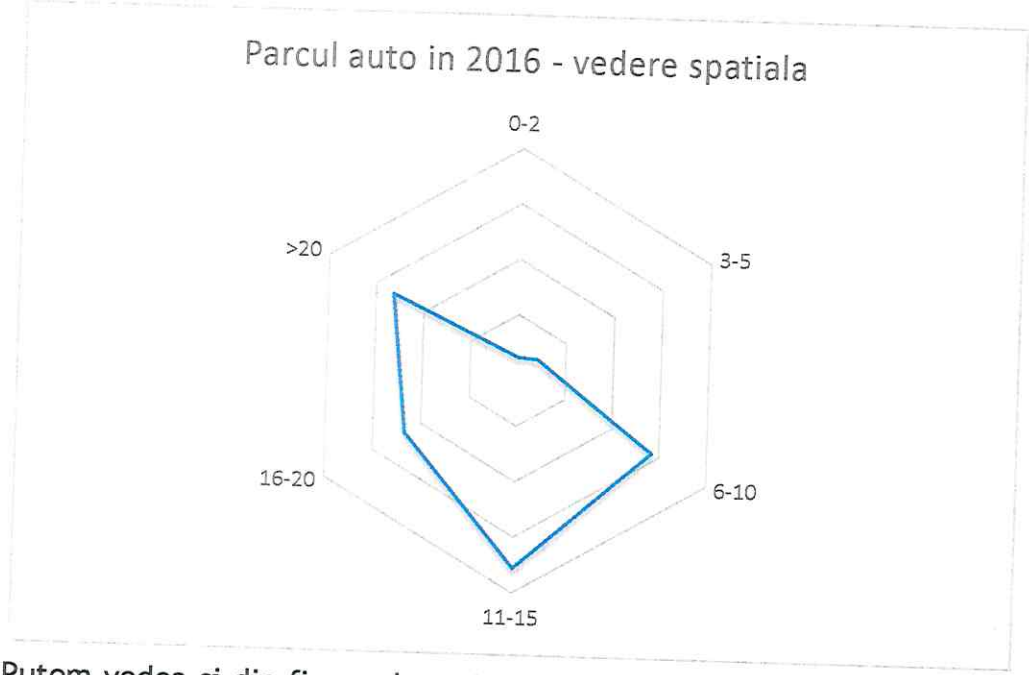
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union





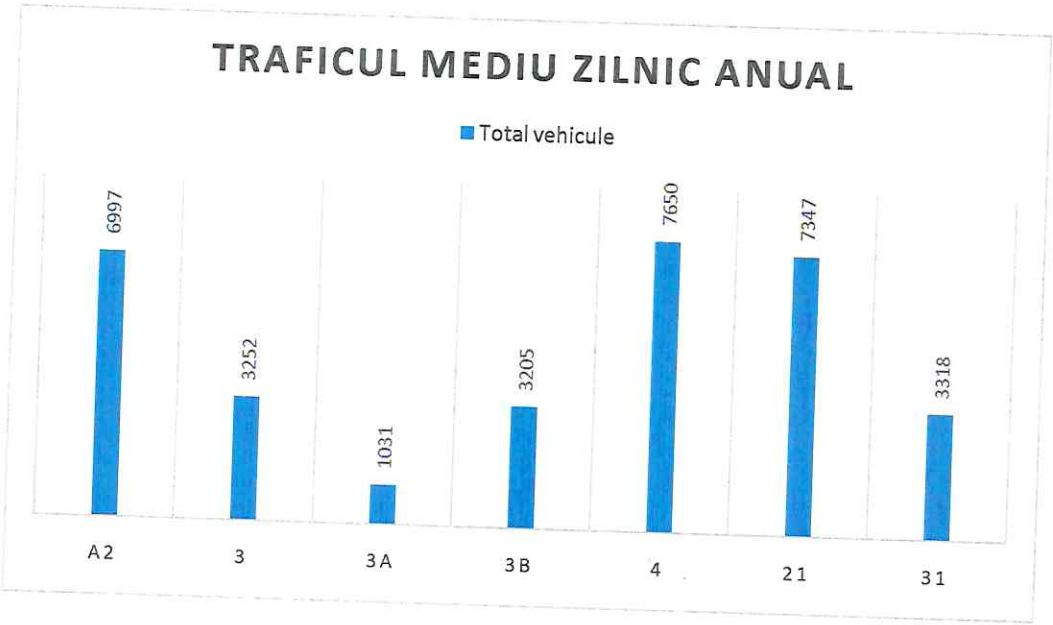
Conform graficelor de mai sus se poate observa o crestere aproape constanta a parcului auto din judetul Calarasi, o oarecare stagnare se poate vedea intre anii 2009 si 2010. In acelasi timp se poate observa ca structura parcului auto in ceea ce priveste combustibilii utilizati este preponderent benzina. Cu toate aceste se poate observa ca intre anii 2009 si 2010 stagnarea parcului auto exita in raport cu autovehiculele pe benzina, cele diesel avand o crestere constanta de aproximativ 10%.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Putem vedea si din figura de mai sus ca varsta pacului auto la nivelul anului 2016 se situeaza preponderent intre 11 si 15 ani vechime, cu tendinte catre 16 si 20 de ani vechime.

O alta perspectiva asupra situatiei actuale a traficului din judetul Calarasi este de a privi traficulul mediu zilnic anual pe drumurile europene/nationale si nationale din teritoriu. Astfel ca in fugura de mai jos se pot observa aceste valori pentru principalele artere de circulatie.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.3.7 Judetul Constanta

2.1.3.7.1 Introducere

Judetul Constanța, prin așezarea sa geografică, reprezintă o zonă de intersecție a magistralelor internaționale de transport care leagă atât nordul de sudul Europei, cât și vestul de estul acesteia.

Rețeaua de transport existentă în zonă asigură legătura cu toate rețelele țărilor vecine, precum și cu cele din țările Europei și Asiei. Judetul Constanța se află situat pe fostul coridorul de transport pan-european 4: Berlin - Nurnberg - Praga - Budapesta - București - Constanța - Salonic - Istanbul. Totodată culoarul european nr. 9 (Marea Baltică, Kiev, Chișinău, Iași, București) face confluența la București cu culoarul nr. 4. De asemenea, această zonă este străbătută de culoarul european nr. 7 Constanța - Canalul Dunăre-Marea Neagră - Dunăre - Main - Rhin - Portul Rotterdam (Olanda).

Zona este traversată (de la nord la sud și de la est la vest) de două drumuri europene: E60, care leagă București de Constanța și E87, care leagă Constanța de Bulgaria.

Principalele probleme întâmpinate de rețeaua de drumuri sunt: calitatea slabă a drumurilor comunale, sistemul deficitar de iluminare și marcare stradală în unele localități. De asemenea, una dintre cele mai importante probleme o constituie lipsa, în unele tronsoane, de capacitate rutieră și lipsa de infrastructură (modernizări și lărgiri de drumuri), aceasta resimțindu-se mai ales în sezonul estival.

2.1.3.7.2 Infrastructura rutiera

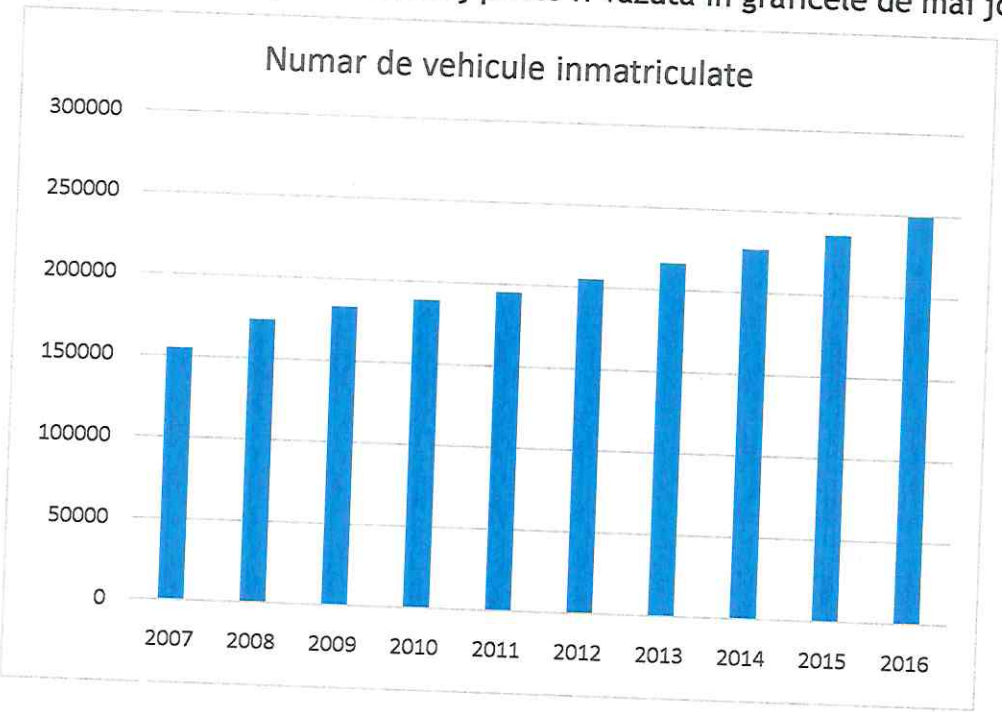
Cele mai importante drumuri publice care tranziteaza judetul Constanta și care fac legatura intre puncetele cele mai importante din (drumuri nationale și europene) poate fi vazut in tabelul de mai jos.

Drum	Tip	Sector	Lungime Sector	Calitate
A2 (E81)	Autostrada	Cernavoda - Agigea - Constanta	66,5 km	Excelent
E87 (DN39)	European	Constanta - Vama Veche	46,2 km	Excelent
E675 (DN3B)	European B	Agigea - Negru-Voda	54,4 km	Bun
DN3	National	Ostrov - Constanta	145 km	Excelent (Constanta-Lipnita),

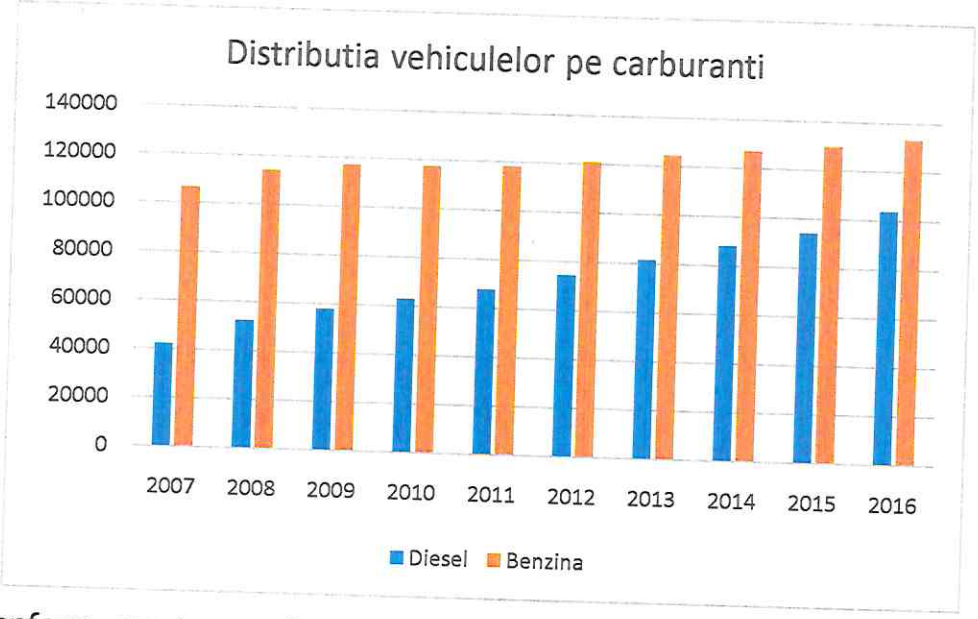
				Mediocru (Lipnita-Ostrov)
DJ391A	Judetean	Oltina - Viroaga	70 km	
DJ391	Judetean	Topraisar - Negresti - Negru Voda - Mangalia	101 km	Bun(Negru Voda-Cotu Vaii), Mediocru (Cotu Vaii-Mangalia)
DJ223	Judetean	Cernavoda - Ion Corvin	39 km	
DJ222	Judetean	Medgidia - Pietreni	40 km	
DJ307	Judetean	Deleni - Sipotele	7,1 km	
DJ392	Judetean	Dumbraveni - Amzacea - Pecineaga	45km	

2.1.3.7.3 Starea traficului

Conform statisticilor preluate din cadrul DRPCIV structura parcului auto si dezvoltarea lui la nivelul judetului Dolj poate fi vazuta in graficele de mai jos.

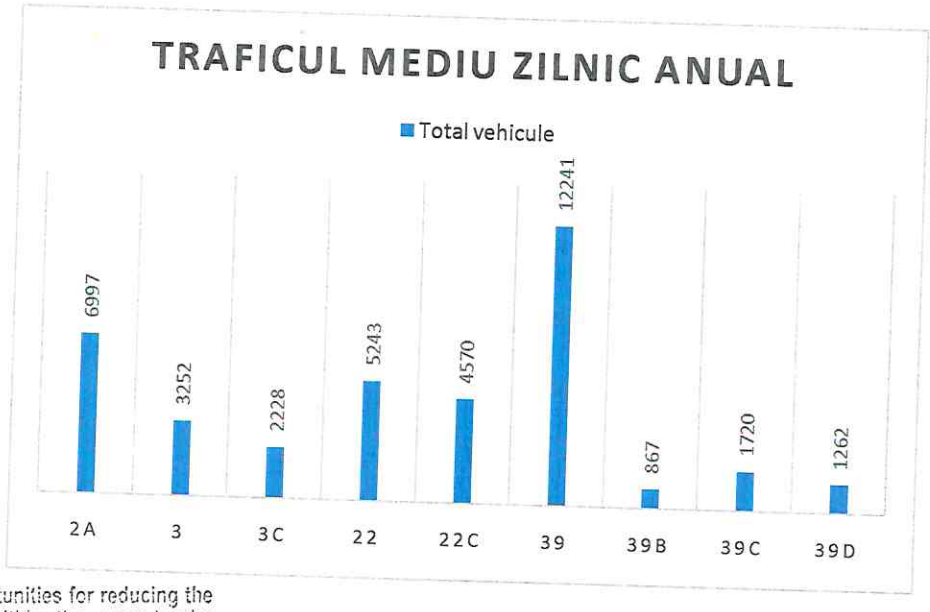


The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

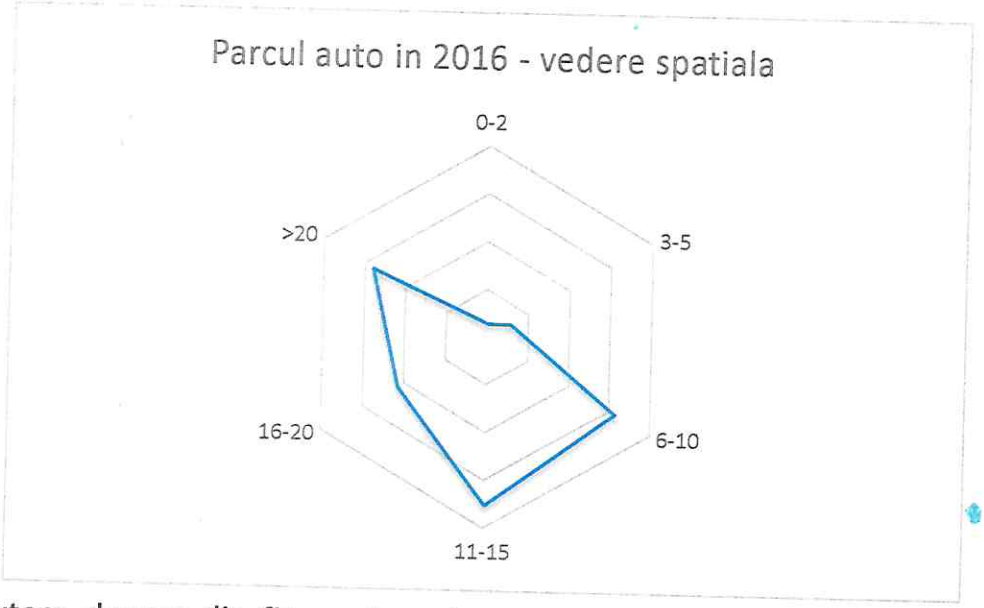


Conform acestor grafice se poate vedea ca exista o crestere continua a parcului auto din judetul Constanta in perioada 2007 - 2016. In acelasi timp se observa o stagnare a vehiculelor pe benzina in perioada 2009 - 2012. Conform figurii de mai sus (distributia vehiculelor pe carburanti), putem vedea ca parcul auto diesel este in crestere, apropiindu-se de cel pe benzina destul de rapid in ultimii 4 ani.

Un alt aspect al foarte important pentru evaluarea starii traficului in judetul Constanta o reprezienta traficul mediu zilnic anual. Acest grafic poate fi vazut in figura de mai jos, el transpunand valorile de trafic pe cele mai importanta tronsoane europene si nationale.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Putem observa din figura de mai sus ca structura parcului auto in ceea ce priveste vechimea lui este situata intre 11 si 15 ani vechime. Tot di graficul spatial putem observa ca tendinta este de intinerire a parcului auto existent spre 6 - 10 ani vechime.

2.1.4 Starea actuală a transportului pe apă (fluvial si maritim)

Fluviul Dunarea este un important drum fluvial interntional, fiind al doilea ca lungime (2860 km) intre fluviile Europei. Ca urmare a construirii canalelor dintre Dunare si Marea Neagra si Main-Rin, Dunarea a fost legata de Olanda pana la Rotterdam, iar prin reteaua de canale din vestul Europei, de celelalte tari vestice.

Fluviul Dunarea este impartit in 3 sectoare:

- Dunarea de sus -de la izvoare -km 2900- pana la Gonyu-km 1791;
- Dunarea de mijloc - tine de la Gonyu-km 1791- pana la Drobeta Turnu Severin- km 931 ;
- Dunarea de jos - tine de la Drobeta Turnu Severin- km 931 pana la Sulina km0.

2.1.4.1 Judetul Mehedinti

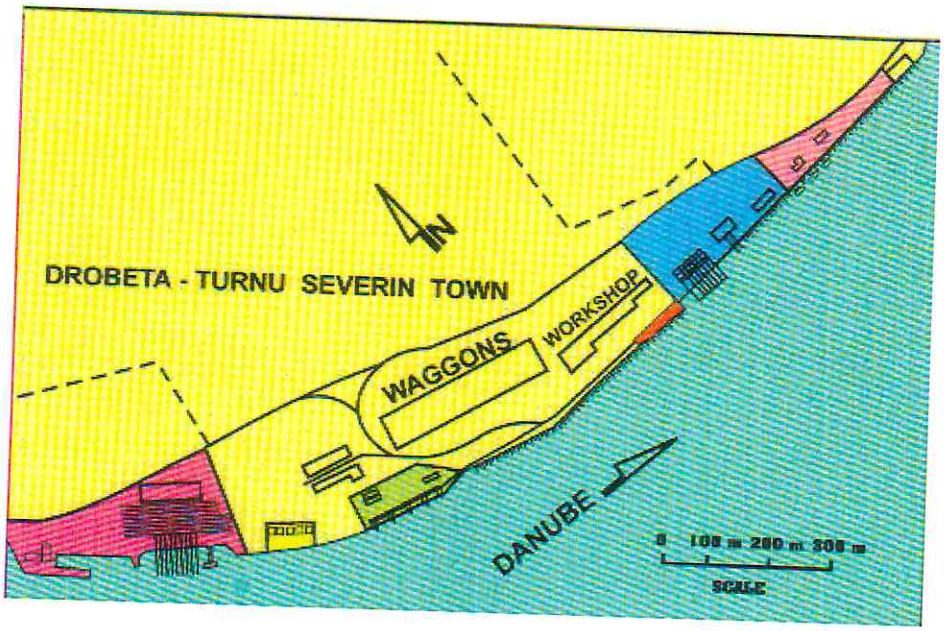
2.1.4.1.1 Portul Drobeta-Turnu-Severin

Este situat în aval de barajul Porțile de Fier II și este situat pe Coridorul IV (S) de cale ferată electrificată, dar face parte și din coridorul rutier E70.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Portul este capabil de dezvoltare pentru a gestiona o cantitate mai mare și o gama diversificată de mărfuri. Deși portul este înconjurat de orașul Turnu-Severin, există spațiu pentru raționalizare și rearanjare a instalațiilor portuare pentru a crea un spațiu adecvat unui terminal intermodal. Portul este capabil să deservească atât orașul Craiova cât și Timișoara.

Drobeta este port al rețelei de bază TEN-T și este primul port clasificat de AECOM ca fiind de importanță națională pe ruta dinspre Europa Centrală înspre România; acesta este amplasat pe Coridorul TEN-T Sud. Portul are șapte dane, trei macarale portic (max. 16t), o macara rotativă (max. 60 t) și 13.725 m2 spațiu de depozitare în aer liber. APDF a achiziționat o navă care pentru gestionarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor, tratarea și depozitarea apelor de santină.



Drobeta Turnu Severin are un amplasament strategic ca punct de transbordare pe Dunăre pentru traficul spre nord-vestul României și spre orașe precum Craiova. În plus, tonajul operat în port s-a menținut în ciuda situației economice nefavorabile iar acum înregistrează din nou creșteri.

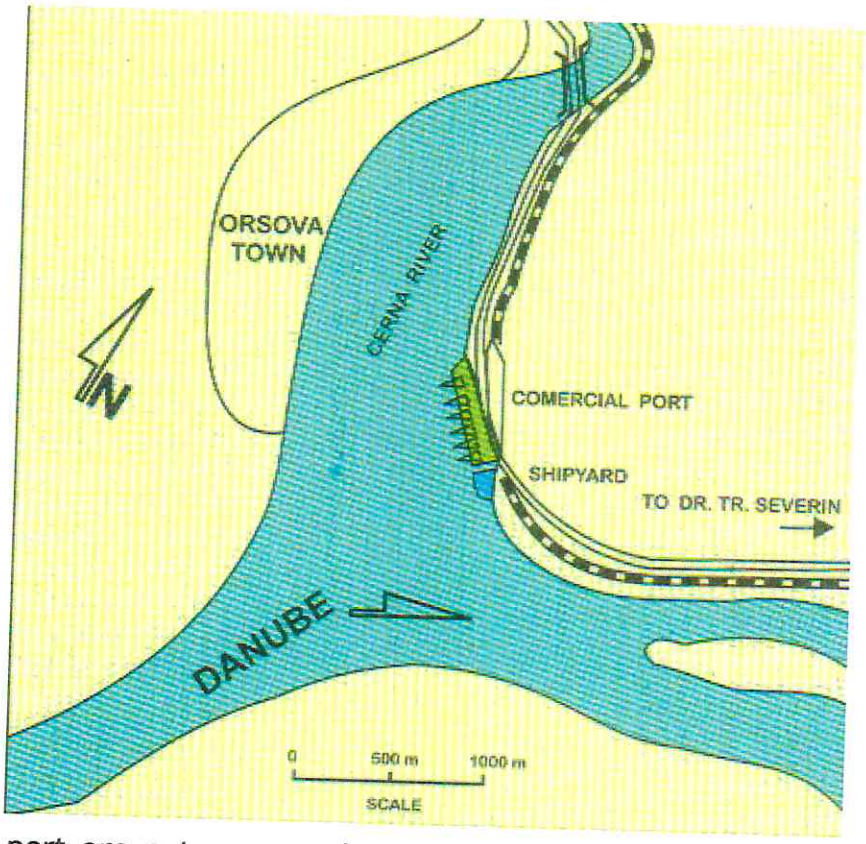
Portul Drobeta trebuie să aibă capacitatea de a gestiona acest tonaj mai mare de mărfuri prin dezvoltarea infrastructurii, altfel nu va putea să aibă avantaje competitive. Deși se estimează că portul a fost utilizat doar în proporție de 40% în anul 2011, acesta înregistrează o creștere semnificativă la nivelul produselor petroliere și minereurilor de fier operate și trebuie să aibă capacitatea de a opera acest volum de mărfuri în creștere.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.4.1.2 Portul Orsova

Are atât un port natural mare cât și o legătură de cale ferată și deși manevrează o gamă largă de mărfuri vrac, în prezent operează un tonaj mic de containere.

Deși este unul din porturile mai bine situate pentru un terminal intermodal, având în vedere timpii ulteriori de călătorie și faptul că este situată în amonte de hidrocentrala Porțile de Fier II, baraj și de punctul de trecere al frontierei, acest port devine mai puțin atractiv pentru traficul dinspre est și Constanța decât porturile situate în aval de Porțile de Fier, în situația în care nava nu-și continuă traseul în amonte spre alte destinații din afara României.



Acest port are patru macarale portic (max. 16t), 16.000 m2 de spațiu de depozitare în aer liber și 6.650 m3 de silozuri de cereale. Totuși, infrastructura are durata de viață depășită și este nevoie de modernizări și acest lucru este luat în considerare pentru următoarele proiecte. Materialele de construcții și produsele minerale sunt o componentă importantă a transportului de mărfuri din portul Orșova dar nu există o industrie dominantă sau o cantitate de mărfuri predominantă.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

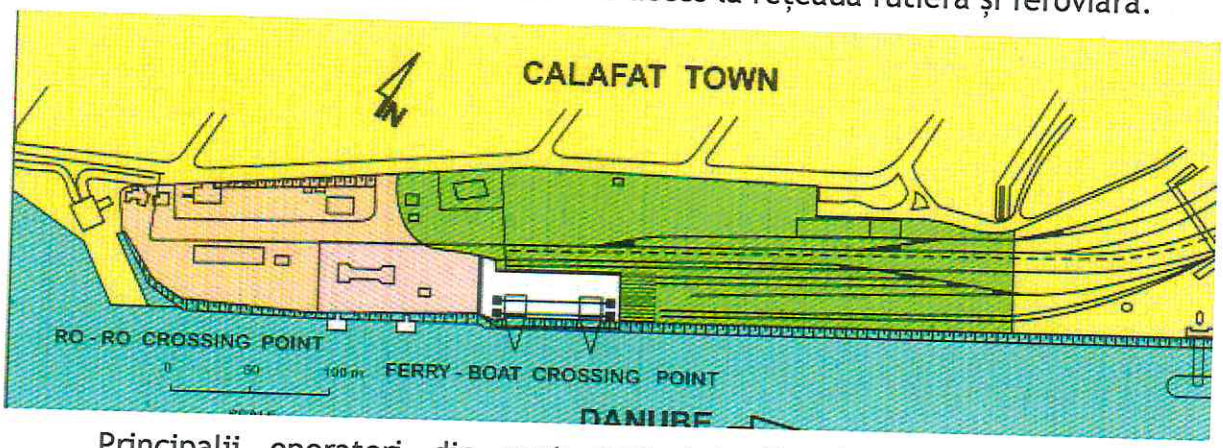
2.1.4.2 Judetul Dolj

Județul Dolj este străbătut prin partea de sud-sud vest de fluviul Dunărea, cea mai importantă cale de transport fluvial din Europa, parte a rețelei TEN-T fluviale Centrale, care îi asigură legătura la Marea Neagră, dar și la porturile și piețele de desfacere din aval și din amonte (Bulgaria, Serbia, Ungaria, Austria, Germania etc.).

2.1.4.2.1 Portul Calafat

Parte a rețelei TEN-T centrale - are o suprafață de 51.000 mp, o adâncime de acostare de -3 m și permite accesul barjelor de până la 2.000 tone. Acesta dispune de mai multe fronturi de acostare, amenajate cu pereu: 100 ml front operativ, 100 ml dana de pasageri, 350 ml dane de mărfuri cu 2 macarale cu portic de 5tfx 32 m, ferry-boat, rampa RO-RO.

Suprafața de depozitare existentă este de 11.000 mp, iar capacitatea de trafic este de 270.000 tone/an. Portul are acces la rețeaua rutieră și feroviară.

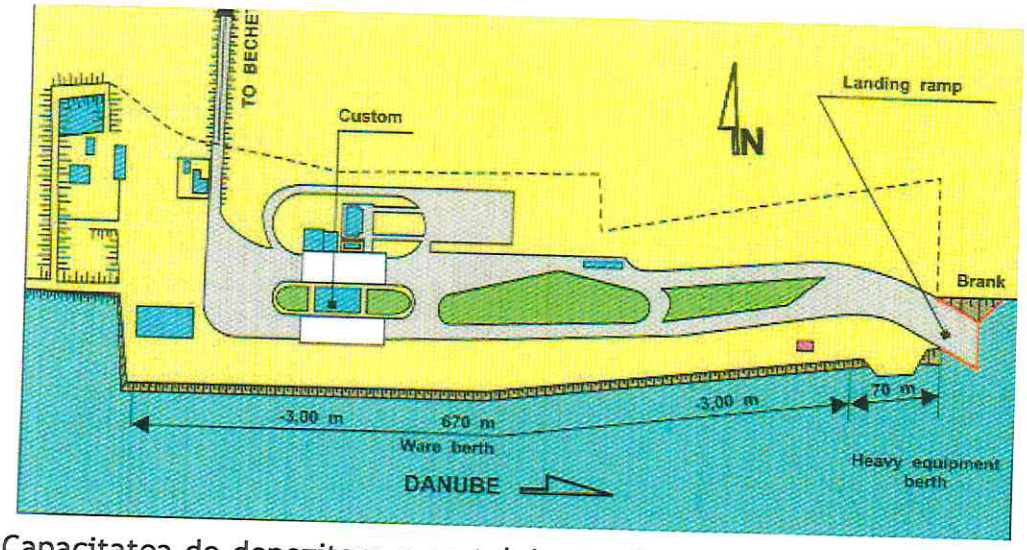


Principalii operatori din port sunt tot din domeniul cerealier, aici funcționând deja silozuri moderne. Linia de ferry-boat Calafat-Vidin a fost suspendată după inaugurarea noului pod peste Dunăre, din cauza costurilor mai ridicate de traversare.

2.1.4.2.2 Portul Bechet

Parte a rețelei TEN-T globale - are o suprafață de circa 76.000 mp, dispune de cheiuri pereate de circa 600 ml, dane pentru cereale, mărfuri generale și produse petroliere, de o rampă de acostare a navelor fluviale de tip RO-RO, precum și de platforme de îmbarcare a pieselor agabaritice.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



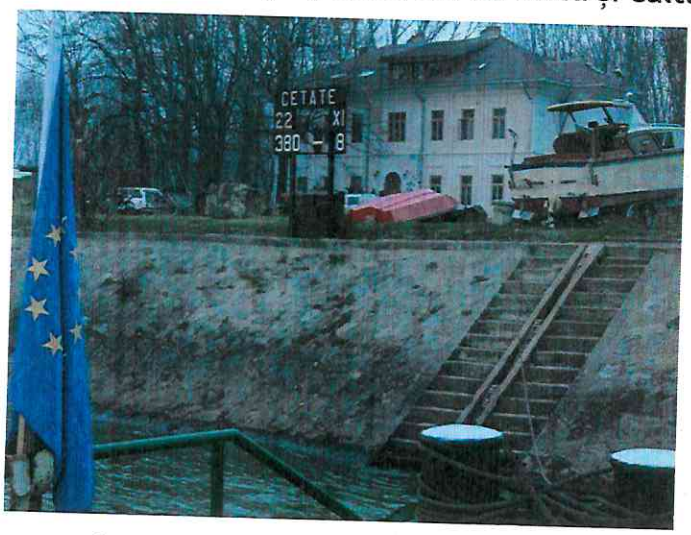
Capacitatea de depozitare a portului este de 12.000 mp, aici funcționând și un terminal petrolier. Principalii operatori portuari sunt cei din domeniul cerealier.

Linia de feribot Bechet-Oreahovo operează zilnic 10 curse dus-întors între cele două localități. De asemenea, în port funcționează o parcare, bar și restaurant. Traficul din zonă s-a redus o dată cu finalizarea podului de la Calafat;

2.1.4.2.3 Portul Cetate

Portul Cetate este proprietatea publica a Statului Roman, operator principal fiind SC PORT CETATE SRL.

Aici funcționează Centrul Cultural al Fundației pentru Poezie "Mircea Dinescu", funcția portului fiind una preponderent turistică și culturală.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Suprafata portuara concesionata de Ministerul Transporturilor si infrastructurii catreCN APDF SA Giurgiu este de 95 689 mp.

Portul Cultural Cetate este centrul cultural pe care Fundatia pentru Poezie "Mircea Dinescu" l-a organizat pe malul Dunarii, în sud-vestul României, în apropierea localitatii Cetate, judetul Dolj.

Portul dispune de cheiuri pereate din piatra bruta zidita pe o lungime de 1000 ml, si poate fi pus la dispozitia tuturor agentilor economici pentru activitati comerciale si de turism.

Portul are acces rutier la reteaua de drumuri nationale (DN 56A Calafat-Turnu Severin).

2.1.4.3 Judetul Olt

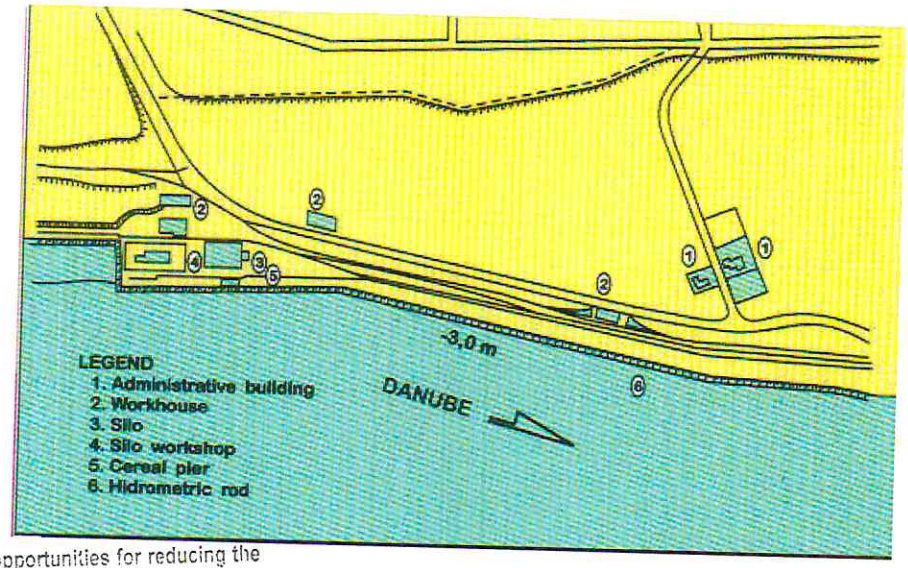
Judetul Olt are avantajul de a fi situat pe cursul navigabil al Dunării, fiind astfel racordat la reteaua de caile navigabile natională şi europeană.

Infrastructura portuara este asigurată în orasul Corabia care detine un port amenajat.

Portul Corabia dispune de un front de acostare la Dunare de cca. 1400 m. In urma refacerii digului s-a oprit erodarea malului stang al Dunarii.

Suprafata portuara concesionata de Ministerul Transporturilor si infrastructurii catre CN APDF SA Giurgiu este 226 315,36 mp, operatorul principal fiind SCAEP Giurgiu Port SA.

Portul dispune de cheiuri pereate pe o lungime de 1400 m ce deservesc silozurile de cereale.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Functionarea acestui port este sensibil redusa datorita starii precare a fronturilor de acostare a navelor fluviale, precum si a platformelor portuare adiacente existente de-a lungul acestor fronturi.

Cai de comunicatii:

- are acces rutier la reteaua orasului Corabia si iesire la DN 56 A
- dispune de racord feroviar

2.1.4.4 Judetul Teleorman

Judeţul Teleorman are marele avantaj de a avea Dunărea drept graniţă cu Bulgaria şi este o importantă arteră de navigaţie, având două porturi la Turnu Măgurele (la kilometrul 597) şi la Zimnicea (la kilometrul 553).

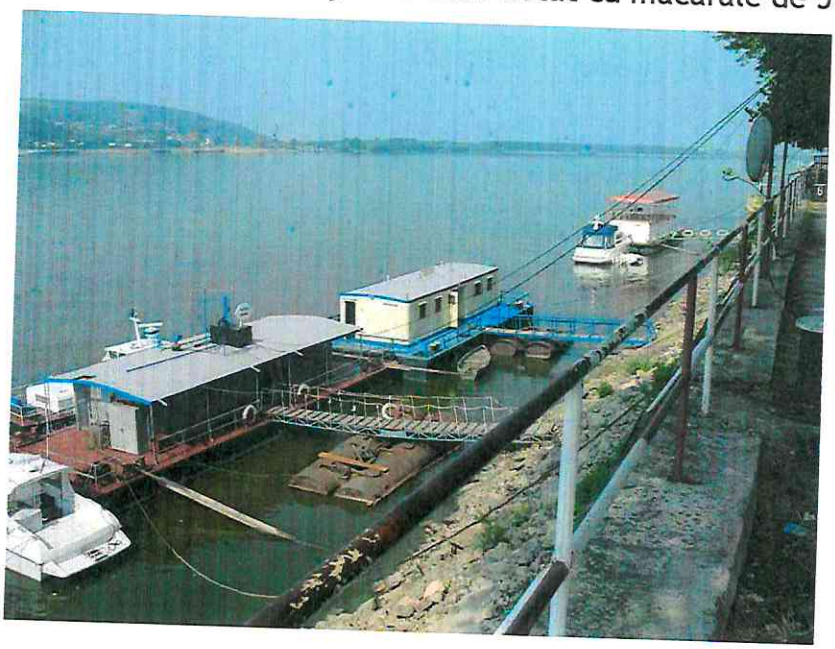
Portul Turnul Măgurele este amenajat cu cheu de acostare şi dotat cu macarale de 16 tone.

De asemenea, între Turnu Măgurele şi Nikopol (Bulgaria) există legătură de trecere pentru pasageri. Unul dintre principalele proiecte dezvoltate recent a vizat crearea unui punct de control şi trecere a frontierei cu bacul la Turnu Măgurele, deschis în martie 2010. Obiectivul acestui proiect este de a scurta distanţa rutieră între Europa Centrală şi Peninsula Balcanică cu 300 km.

Prin deschiderea acestui punct de trecere, traversarea Dunării se face în aproximativ 10 minute, iar capacitatea de transport echivalentă este de 9 autotrenuri/autocare, 32-34 autoturisme, 260 de persoane.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Portul Zimnicea este amenajat cu cheu dotat cu macarale de 5 tone.



Deşi există două porturi funcţionale pe teritoriul judeţului Teleorman, potenţialul transportului fluvial este mult mai mare. În prezent, deşi accesul permite trecerea de convoaie de 2-6 barje de 1.000 - 3.000 de tone (în funcţie de nivelul apelor), ambele porturi funcţionează mult sub capacitatea lor maximă.

In prezent, în judeţul Teleorman sunt deschide 2 puncte de trecere cu bacul, unul în Turnu Măgurele şi altul în Zimnicea (al operatorului economic Interagro).

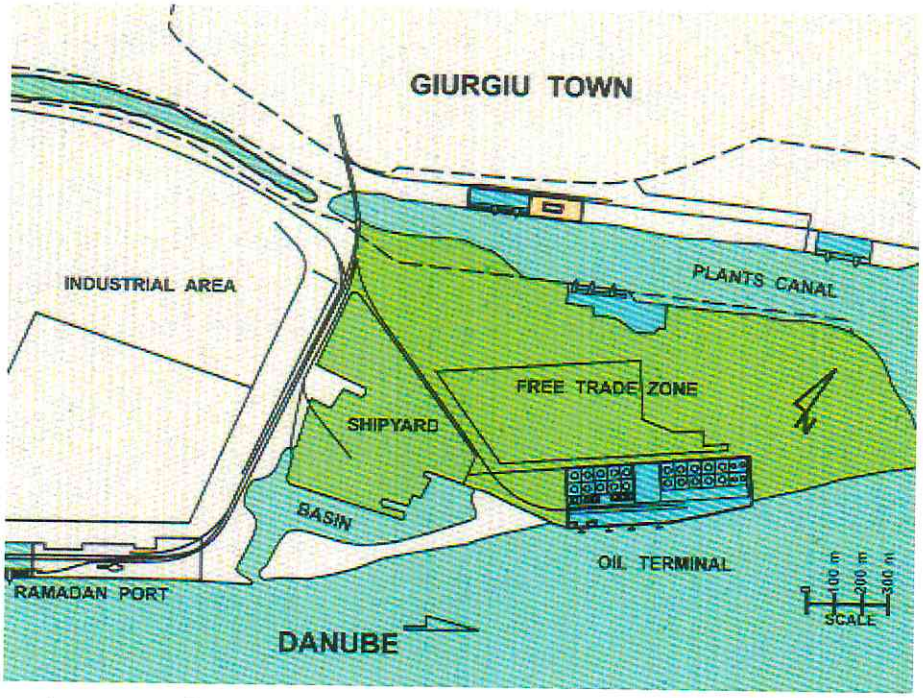
Apartenenţa la fostul coridor VII pan-european ar putea fi mult mai bine folosită în interesul judeţului Teleorman, acesta putându-se transforma într-un punct de transport important la nivel european.

2.1.4.5 Judetul Giurgiu

Compania Naţională Administraţia Porturilor Dunării Fluviale SA Giurgiu (APDF) îndeplineşte funcţia de autoritate portuară pentru 18 porturi şi locuri de operare de la Baziaş până la Cernavodă.

Portul Giurgiu este amplasat în zona km 494-491, fiind dezvoltat în trei amplasamente, conform informaţiilor publicate de Compania Naţioanală Administraţia Porturilor Dunării Fluviale S.A. Giurgiu.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Accesul rutier către rețeaua portuară se realizează din rețeaua stradală a municipiului, având legături cu DJ 504, DJ 507, DN 5, DN 5B, DN 5C, și legături feroviare asigurate prin linii de rebrusment la toate cele 4 sectoare, din gara Giurgiu la rețeaua de căi ferate zonală.

Portul este de tip fluvial, permitand acostarea barjelor de pana la max. 2000 de tone. Suprafața totală a incintei portuare este de 59 ha, din care suprafața construită este de 70.000 mp, cu o capacitate de trafic 2.305 mii t/an. Portul dispune de facilități privind alimentarea cu energie electrică, apă și canalizare, conform CN APDF. În Zona Liberă Giurgiu, se află un terminal de containere.

Operatorii principali sunt SCAEP Giurgiu Port, SC DUNAPREF SA, CNF GIURGIU NAV SA, iar marfurile operate sunt marfuri in vrac, marfuri generale, cereale, produse petroliere.

Portul Giurgiu se afla amplasat în zona km 494 - 491, fiind dezvoltat în trei amplasamente:

- sectorul Ramadan - cu functiuni de acostare la Dunare în lungime de cca. 750 ml;

- bazinul Plantelor - unde sunt amenajate fronturi de acostare având lungimea totala de 740 ml. Spre ostrovul Cioroiu este amenajata o dana pentru produse de balastiera;

- bazinul Veriga - unde se afla un important santier naval dispunând de un syncrolift pentru nave de 5000 t, cheuri de armare, hale de productie si reparatii,

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

utilaje etc. În prezent acesta se afla înglobat în Zona Libera Giurgiu. Tot aici se afla în conservare ferry-boatul Giurgiu-Russe executat în perioada 1940-1941.

2.1.4.5.1 Sectorul Ramadan

Are funcțiuni de acostare la Dunăre (în lungime de cca. 750 m). Sectorul Ramadan cuprinde 1.100 de m de cheuri pereate în Portul Ramadan, front la Dunăre, având rol comercial (450 de m - front cheuri Întreprinderea de Prefabricate din Beton, 250 m - 2 dane - front operativ de mărfuri) și de transport pasageri (400 m - 4 dane - acostare nave pasageri). Accesul pe apă este asigurat direct din șenalul navigabil, adâncimea de acostare este de -3,50 m la Dunăre. Capacitate de trafic este de 435.000 t/an.

2.1.4.5.2 Bazinul Plantelor

Sunt amenajate fronturi de acostare (având lungimea totală de 740 m). Spre ostrovul Cioroiu este amenajată o dană pentru produse de balastieră.

Bazinul Plantelor (km 490-492), are accesul la km 490 prin canalul Smârdan, în apropiere de podul de peste Dunăre, permițând acostarea barjelor de până la maximum 1.500 de tone, cu adâncimea de acostare de -2.0 m și front de acostare (~1.190 m) este constituit din 12 dane. Distanța dintre bazin și Dunăre este de 500 m; fronturi amenajate cu cheu vertical și pereu pentru operarea marfurilor de masă (balast, cereale etc.) sunt de 1.190 m. Rolul acestui bazin natural este acela de asigurare a traficului de mărfuri, în special de descărcare din nave atât a produselor de carieră și balastieră, cât și a cerealelor. Capacitate de traffic este de 1.320 mii t/an.

2.1.4.5.3 Bazinul Veriga

Aici se află un important șantier naval dispunând de un syncrolift (mecanism care ridică vasul la nivelul dorit) pentru nave de 5.000 de tone, cheuri de armare, hale de producție și reparații, utilaje etc. În prezent, acesta se află înglobat în Zona Liberă Giurgiu. Tot aici se află în conservare ferry-boat-ul Giurgiu-Ruse, executat în perioada 1940-1941. Bazinul Veriga se află în zona km 492 a Dunării, având, în prezent, o lungime de aproximativ 1.000 m și lățimi cuprinse între 120÷150 m, gura de acces în bazin are o lățime de 40÷50 m și adâncimea este de circa -2.5 m față de "0" (zero).

Funcția de port petrolier deservește barjele, care pot acosta dacă au mai puțin de 2.000 de tone, accesul fiind asigurat direct din șenalul navigabil. Adâncimea de acostare este de -3,50 m, iar frontul de acostare în lungime totală de 680 ml este amenajat cu pereu din dale.

Operațiile la nave se realizează prin pomparea produselor petroliere din rezervoarele aflate pe mal. Capacitate de trafic este de: 550.000 t/an.

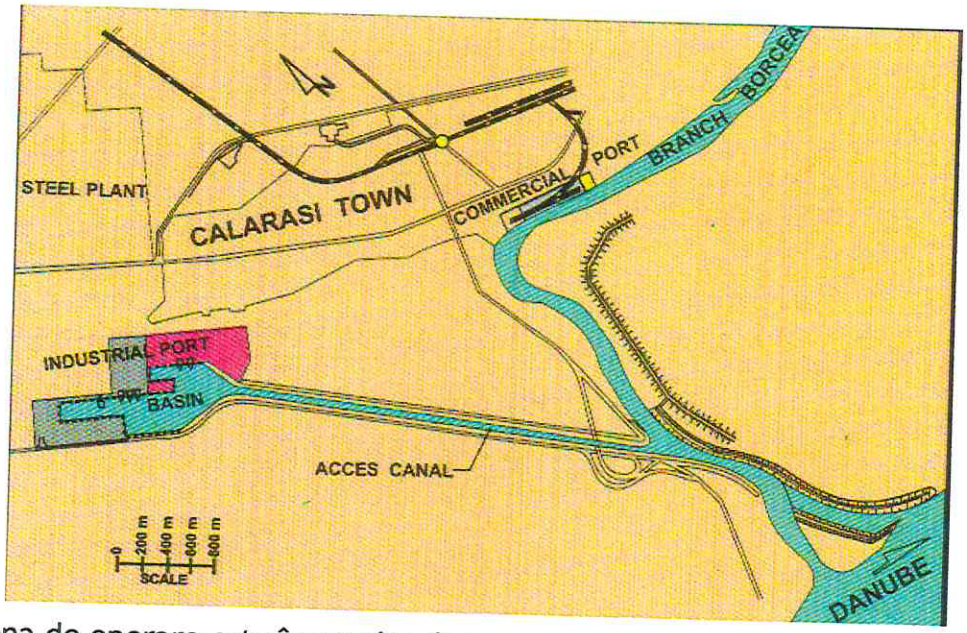
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.4.6 Judetul Calarasi

Reţeaua hidrografică a judeţului permite transportul naval pe singura cale de navigaţie existentă în judeţ - fluviul Dunărea.

Principală arteră de navigaţie europeană, Dunărea (TEN-T 18), asigură şi facilitează prin intermediul porturilor fluviale Oltenița și Călărași schimburile comerciale cu ţările europene riverane. Infrastructura nesatisfăcătoare a porturilor fluviale şi reducerea treptată a activităţii acestora, sunt factori care au contribuit la scăderea gradului de utilizare a potenţialului existent.

Portul Calarasi poate fi accesat printr-un scurt canal navigabil si este considerat a fi port al retelei extinse TEN-T.



Zona de operare este împartita dupa cum urmeaza:

- 81.505m^2 Calarasi Comercial
- 62.500m^2 Calarasi Industrial
- 5.091m^2 Calarasi Chiciu.

Suprafata incintei portuare concesionate de Ministerul Transporturilor si Infrastructurii catre CN APDF SA Giurgiu este de 149.096,42 mp (Calarasi comercial 81.505 mp, Calarasi industrial 62.500 mp, Calarasi Chiciu 5091.42 mp).

Operatorul principal esteSC AGROVET SRL, SC MERIDIAN (Km 97 Brat Borcea).

Marfurile operate sunt produse de balastiera.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Portul dispune de cheu vertical din beton armat executat pe piloti din beton armat, pereu zidit, pereu uscat din piatra bruta.

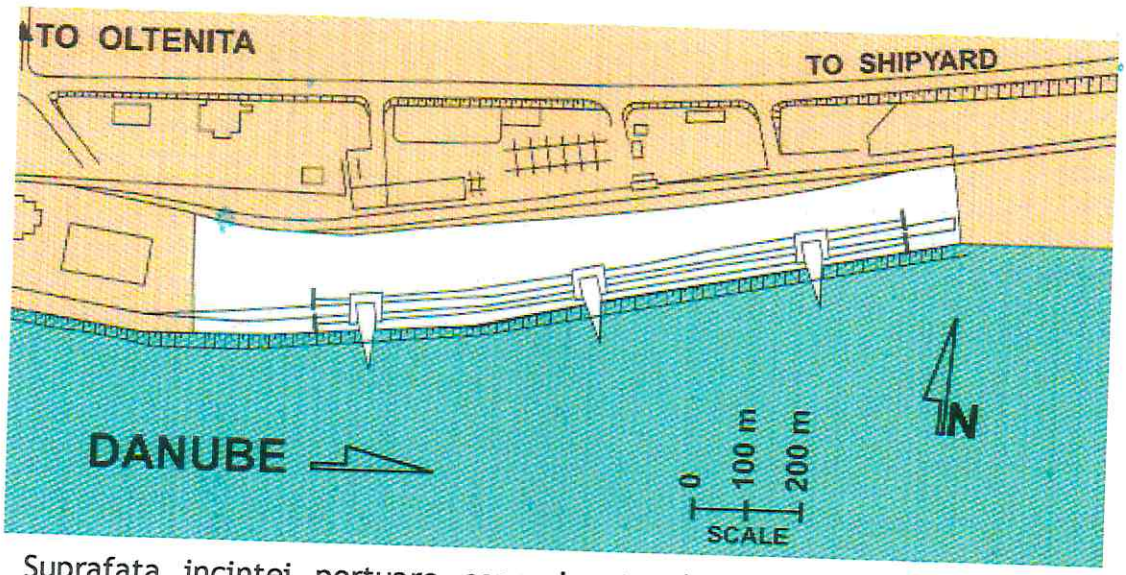
In punctul de lucru Calarasi Chiciu este realizata o rampa de acostare modernizata a navelor care practica turismul in zona, deasemenea pereul aflat de o parte si de alta a acesteia este realizat din dale prefabricate din beton, asezate pe o grinda din casete prefabricate umplute cu piatra sparta.

Comunicatii:

- acces la reteaua municipiului Calarasi si la DN 3 Bucuresti - Calarasi - Contanta, DN 3B Calarasi - Fetesti, DN 31 Oltenita - Calarasi.

- acces feroviar (port industrial Statia CFR Calarasi Sud - Ciulnita).

Portul Oltenita se afla la Km 428 - 431, pemalul stang al Dunarii, in judetul Calarasi.



Suprafata incintei portuare concesionate de Ministerul Transporturilor si infrastructurii catre CN APDF SA Giurgiu este de 88,7 ha, din care construita 9.600 mp;

Operatorii principali sunt SCAEP Giurgiu Port, SC TTS SA Bucuresti.

Marfuri operate: cereale, produse balastiera, produse de cariera.

Portul este de tip fluvial, permitand acostarea barjelor de pana la max 2000 t, accesul pe apa fiind asigurat direct din senalul navigabil al Dunarii;

Portul este alcatuit din urmatoarele fronturi de acostare, dispuse din amonte spre aval, adancimea de acostare fiind de cca. 3.00 m.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Portul Oltenita are 4 rampe de acostare pentru transportul pieselor agabaritice, 200 ml front neoperativ -cheu pereat, 300 ml cheu pereat pentru incarcari/descarcari marfuri, avand 3 macarale portic de cheu de 5tf x 32 m;

Capacitate de trafic a portului este de 525 mii t/an.

Cai de comunicatii:

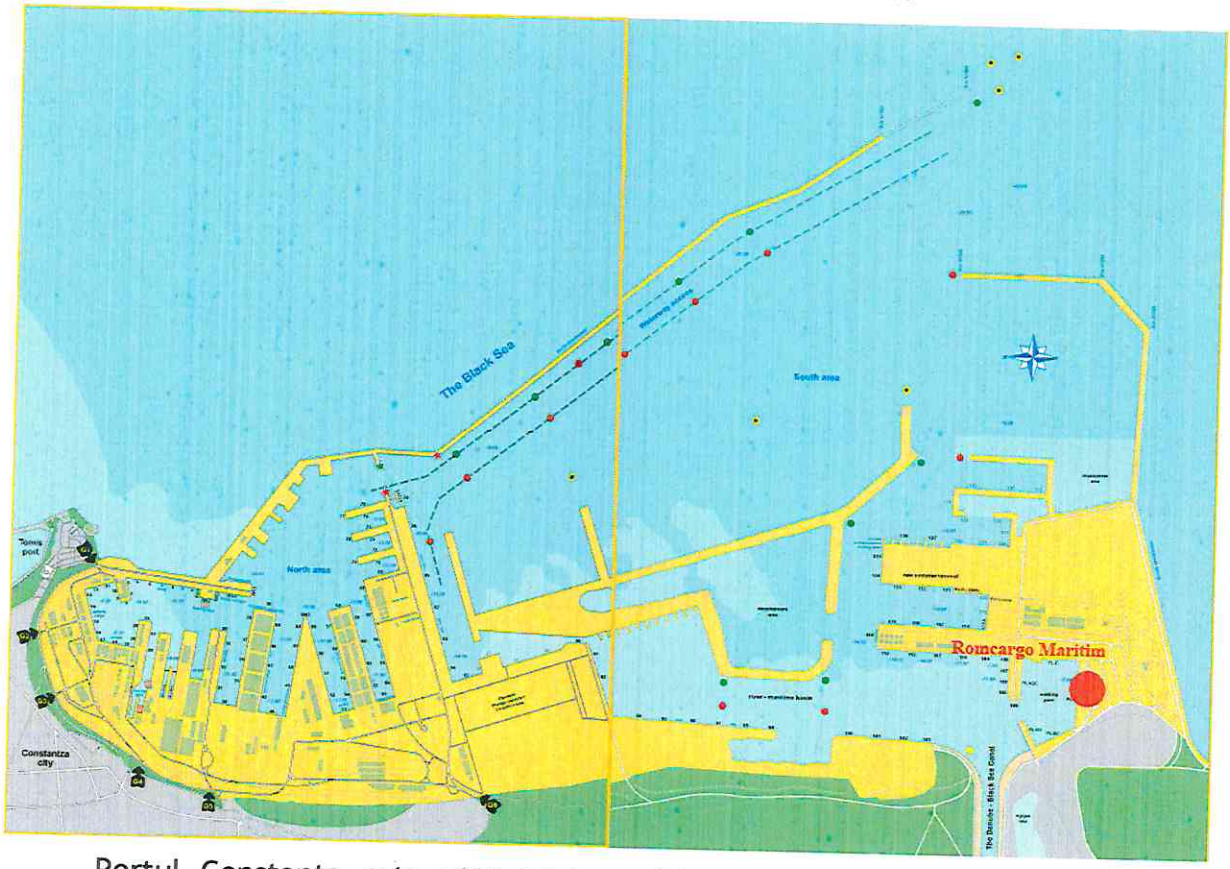
- acces rutier racordat la reteaua stradala a orasului si in continuare legaturi la DN 4, DN 31si DN 41;

- legaturi feroviare asigurate prin racordarea la gara orasului.

2.1.4.7 Judetul Constanta

2.1.4.7.1 Portul Constanța

Este cel mai important port la Marea Neagră și al patrulea ca mărime din Europa, are o suprafață totală de 3.926 ha, din care 1.312 ha - uscat și 2.614 ha - apă, și este situat pe coasta vestică a Mării Negre, la 179 nM de Strâmtoarea Bosfor și la 85 nM de Cotul Sulina prin care Dunărea se varsă în mare.



Portul Constanta este atat port maritim, cat si port fluvial. Facilitatile oferite de Portul Constanta permit acostarea oricarui tip de nava fluviala.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Legatura Portului Constanta cu Dunarea se realizeaza prin Canalul Dunare - Marea Neagra si reprezinta unul dintre principalele avantaje ale Portului Constanta. Datorita costurilor reduse si volumelor importante de marfuri care pot fi transportate, Dunarea este unul dintre cele mai avantajoase moduri de transport, reprezentand o alternativa eficienta la transportul rutier si feroviar congestionat din Europa.

Cantitati semnificative de marfuri sunt transportate intre Portul Constanta si tarile Europei Centrale si de Est: Moldova, Bulgaria, Serbia, Austria, Slovacia si Germania.

Pentru a face fata cresterii viitoare a traficului fluvial, Administratia Porturilor Maritime SA Constanta a finalizat realizarea unui Terminal de Barje, aceasta investitie avand in vedere imbunatatirea conditiilor de navigatie si extinderea facilitatilor pentru acostarea navelor fluviale in partea de sud a portului.

Situat la întretăierea rutelor comerciale care leagă țările dezvoltate ale Europei Occidentale și piețele în dezvoltare ale Europei Centrale de furnizorii de materii prime din Rusia, Asia Centrală si Transcaucaz, Portul Constanța oferă o serie de avantaje, dintre care cele mai importante sunt:

- port multifuncțional cu facilități moderne și adâncimi ale apei în bazinul portuar suficiente pentru acostarea navelor cu o capacitate de 220.000 dwt;
- acces direct la Coridorul Pan European VII - Dunărea, prin Canalul Dunăre-Marea Neagră, oferind o alternativă de transport către Europa Centrală mai scurtă și mai ieftină decât rutele care folosesc porturile din partea de nord a Europei;
- conexiuni bune cu toate modalitățile de transport: feroviar, rutier, fluvial, aerian și prin conducte;
- noul terminal de containere de pe Molul II S, prin care capacitățile de operare a containerelor în Portul Constanța au crescut considerabil;
- terminale Ro-Ro și Ferry Boat potrivite pentru dezvoltarea navigației de cabotaj care deservește țările riverane Mării Negre și Dunării;
- statutul de "port cu facilități vamale";
- management integrat de mediu;
- programe planificate de dezvoltare viitoare a portului.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.1.4.7.2 Portul Mangalia

Portul Mangalia este situat pe coasta Marii Negre, in apropierea granitei de sud cu Bulgaria si la peste 260 Km N de Istanbul. Are o suprafata de 142,19 ha din care 27,47 ha este uscat si 114,72 ha este apa.

Digurile de Nord si de Sud au o lungime totala de 2,74 km.

Exista 4 dane (2 dane operationale) cu o lungime totala de 540 m. Adancimea maxima este de 9 m.

Principalele categorii de marfuri operate: produse chimice, ingrasaminte, bitum, marfuri generale.

Linia de incarcare: Vara

Conexiuni: rutier, cale ferata

Navele care transporta marfuri periculoase, explozivi si materiale inflamabile le este interzisa intrarea in rada si in port. Navelor straine le este interzisa intrarea in bazinul de nord, Lacul Mangalia si canalul care face lagatura intre bazin si lac.

Portul dispune de urmatoarele dane:

Dana	Lungime (m)	Adancime max.(m)	Nr. dane	Locatie
Marfuri generale	419	9.0	2	dana 1, 2
Dana Nave Tehnice	105	5.5	1	dana 4

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Dana racord	95	5.5 - 9.0	1	dana 3

Facilitati: Macarale de cheu disponibile: 1 x 120t, 3 x 50t, 1 x 15t, 4 x 6.3t.

Depozitare: Platforme descoperite, aprox. 20.000 mp si depozite acoperite, aprox. 4.300 mp.

2.1.4.7.3 Portul Midia

Portul Midia este situat pe coasta Marii Negre, la aproximativ 13.5nm N de Constanta. A fost proiectat si construit pentru a pune la dispozitie facilitatile pentru centrul industrial si petrochimic adiacent.

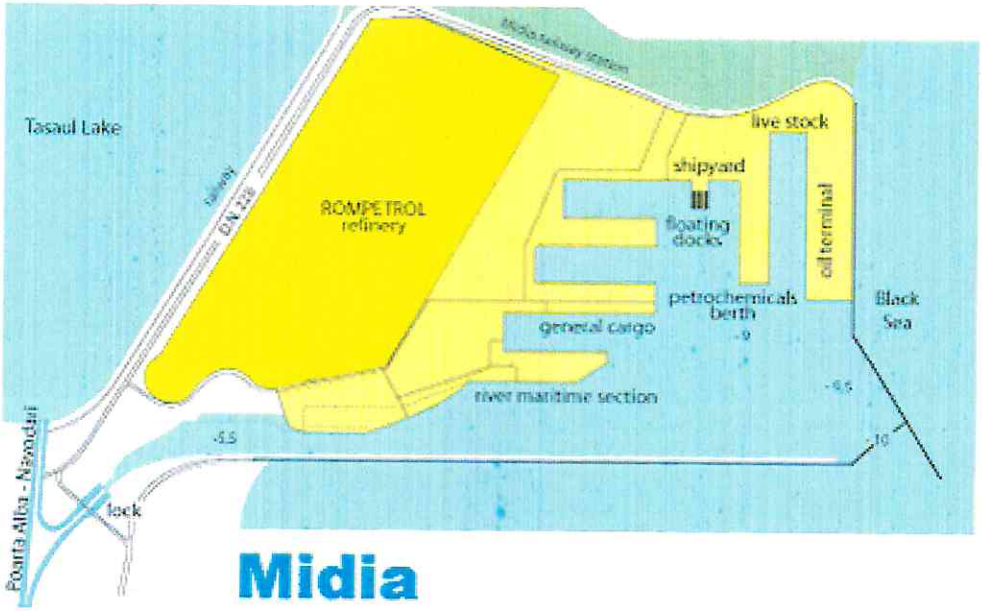
Digurile de Nord si de Sud au o lungime totala de 6,97 m. Portul acopera o suprafata de 834 ha, din care 234 ha reprezinta uscat si 600 ha - apa.

Dispune de 14 dane (11 sunt dane operationale, 3 dane ale Santierului Naval), iar lungimea totala a cheului este de 2,24 km.

In urma lucrarilor de dragaj efectuate adancimile apei au crescut la 9 m la danele 1-4 de descarcare petrol brut, permitand accesul tancurilor avand pescaj maxim de 8 m si 20.000 dwt.

Principalele categorii de marfuri operate: petrol brut si produse derivate, cereale, GPL, produse metalice.

Linia de incarcare: Vara Conexiuni: rutier, cale ferata, fluvial (exista o zona de acces fluvio-maritima in port prin Canalul Poarta Alba-Midia Navodari).



Portul este delimitat de Digurile de Nord si Sud. Accesul in port se face printr-un canal de apropiere cu latime de 80 m si adancime de 5,6 m.

DANE PORT MIDIA

Dana	Lungime (m)	Adancime max (m)	Tip marfa
1 - 4	532	9,0	Produse petroliere brute
5 - 8	637,6	9,0	Animale vii
9	204	9,0	Produse petroliere rafinate
10 - 11	191,3	9,0	Marfuri generale
3 dane Santier Naval		Intretinere - reparatii nave	

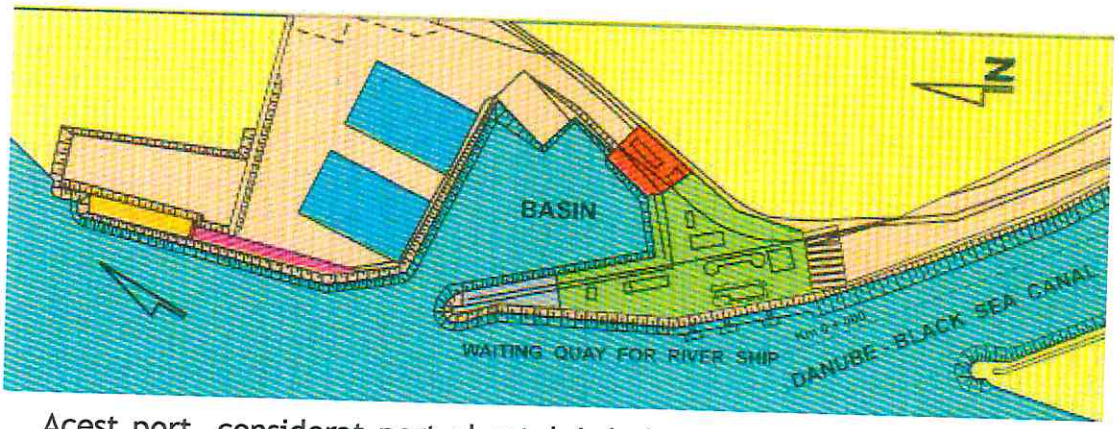
Facilitati: Macarale de cheu disponibile: 2 x 6.5 tf (1 x 10 tf - Global Op).

Depozitare: Magazii de depozitare marfuri generale = 3 x 720 = 2.160 mp si platforma asfaltata = 10.780 mp

Barje: exista o zona de acces fluvio-maritima in port via Canalul Dunare-Marea Neagra.

2.1.4.7.4 Portul Cernavoda

Portul Cernavoda se afla amplasat pe malul drept al Dunarii, imediat aval de accesul pe Canalul Dunare - M. Neagra, fiind dezvoltat atat pe malul fluviului, cat si intr-un bazin portuar.



Acest port, considerat port al retelei de baza TEN-T, are 2 macarale portic de cheu de 5tf x 32 m si 1 macara 16 tf x 32 m.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Sufrata portuara concesionata de Ministerul Transporturilor si Infrastructurii catre CN APDF SA Giurgiu 126.322 mp, cu operatori principali: SC Dobroport SA, SC ARGOS SA Cernavoda.

Marfurile operate sunt cereale, ingrasaminte in vrac-uree, produse balastiere.

Incepand dinspre amonte spre aval, de la racordul portului cu frontul stang al canalului, portul Cernavoda dispune de:

- dane pasageri;
- front de asteptare nave fluviale, pana in zona capului de mol al bazinului;
- o dana produse petroliere;
- dane comerciale in bazin, adiacente molului din amonte;
- un front de asteptare pe latura opusa a bazinului.

In bazin se mai afla o cala de ridicare - lansare nave, apartinand de santierul naval ARGOS. Bazinul este prevazut cu adancimea la 1.50 m, iar platformele la cota +13.00 m.

Cai de comunicatii:

- acces rutier racordat la reteaua locala si in continuare legaturi la DN 3A Cernavoda - Bucuresti si DN 22C Cernavoda - Constanta, DJ Cernavoda - Harsova;
- legatura feroviara prin CF Cernavoda - Constanta;

In 2011, portul a operat peste 130.000 t, dar danele au fost folosite doar într-un procent de 5%.

2.1.5 Starea curentă a transportului feroviar

Reţeaua CFR are conexiuni cu toate cele 5 ţări vecine. Ecartamentul reţelei feroviare CFR este ecartamentul european (normal) de 1435 mm. Există însă unele porţiuni scurte la frontiere feroviare cu Ucraina (UZ) şi Republica Moldova (CFM) la care, pe distanţa de la staţia CFR de frontieră spre administraţia feroviară vecină, linia de ecartament normal este dublată de linie cu ecartament larg de 1520 mm. De asemenea, mai există o linie de peage de ecartament larg (1520 mm) pe teritoriul României de 44 km între staţiile Teresva (UZ) - Câmpulung la Tisa (CFR) şi Valea Vişeului (CFR) - Berlibas (UZ).

Din punctul de vedere al capacităţii de circulaţie, din cei 10.637 km de traseu al reţelei feroviare CFR:

- 2.908 km sunt linie dublă;
- 7.729 km sunt linie simplă.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

UNIUNEA EUROPEANĂ
FONDUL EUROPEAN PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ
INVESTIM ÎN VIITORUL TĂU!

GUVERNUL ROMÂNIEI

GOVERNMENT OF BULGARIA

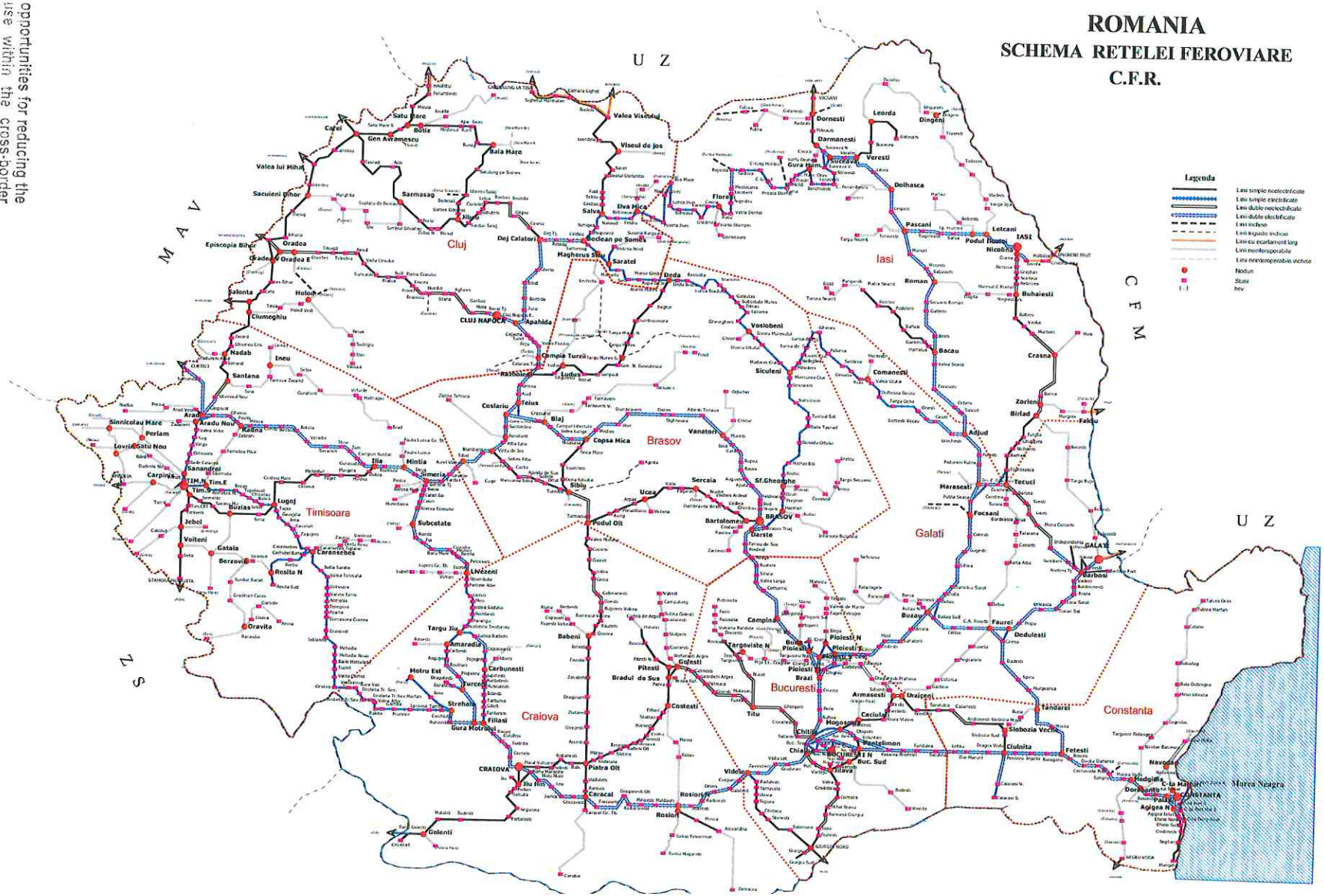
G. I. E. D. D.

ROMÂNIA - BULGARIA
Interreg

FACULTATEA DE URBANISM CRAIOVA

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 15.1.1.010

ROMANIA
SCHEMA RETELEI FEROVIARE C.F.R.



La ora actuala exista trei puncte de trecere a frontierei la nivel de cale ferata (Vidin-Golenti, Ruse-Giurgiu si Kardam-Negru Voda), conform tabelului de mai jos.

Compania Naţională de Căi Ferate "CFR" SA Ţara: România	Documentul de Referinţă al Reţelei CFR Anexa 11	01 august 2018 Versiunea 0.0 Pagina 1

TABEL
cu staţiile de frontieră ale CFR şi principalele lor caracteristici

Ţara	AM	Staţiile de frontiera AM vecin	CFR	Terminale	Electrificare	Tip linie	Ecartament	Tip Trafic	Distanţa (km)
Ungaria	MAV	Lokcshaza	Curtici		DA	simplă	normal	marfă + călători	
Ungaria	MAV	Kotegyan	Salonta		NU	simplă	normal	călători	
Ungaria	MAV	Biharkeresztes	Episcopia Bihor		NU	simplă	normal	marfă + călători	
Ungaria	MAV	Nyirabrany	Valea lui Mihai		NU	simplă	normal	marfă + călători	
Ungaria	MAV	Agordomajor	Carei		NU	simplă	normal	marfă + călători	
Serbia	ZS	Vrsac	Stamora Moravita		NU	simplă	normal	marfă + călători	
Serbia	ZS	Kikinda	Jimbolia		NU	simplă	normal	marfă + călători	
Bulgaria	NRIC	Vidin	Golenţi		NU	simplă	normal	marfă + călători	
Bulgaria	NRIC	Ruse	Giurgiu Nord		NU	simplă	normal	marfă + călători	
Bulgaria	NRIC	Kardam	Negru Vodă		NU	simplă	normal	marfă + călători	
Moldova	CFM	Giurgiuleşti	Galaţi	- transpunere + transbordare în Galaţi	NU	simplă	normal	marfă + călători	
Moldova	CFM	Prut	Fălciu	- transbordare (inactiv)	NU	simplă	larg	marfă	
Moldova	CFM	Ungheni	Ungheni Prut	- transpunere în Socola (Ungheni pt. traffic călători); - transbordare în Cristeşti Jijia (Ungheni)	NU	simplă	larg + normal	călători	
Ucraina	UZ	Vicşani	Vadu Siret	- transpunere în Vicşani (Vadu Siret pt. călători); - transbordare în Dorneşti şi Vadu Siret	NU	simplă	larg + normal	marfă + călători	
Ucraina	UZ	Berlinţ	Valea Vişeului		NU	simplă	larg	marfă + călători	
Ucraina	UZ	Teresva	Câmpulung la Tisa		NU	simplă	larg	marfă + călători	
Ucraina	UZ	Diacovo	Halmeu	- transbordare în Halmeu şi Diacovo - transpunere în Diacovo	NU	simplă	larg + normal	marfă	

2.1.5.1 Judetul Mehedinti

Lungimea totală a căilor ferate funcţionale din judeţul Mehedinţi era în anul 2015 de 128 km de reţea, în proporţie de 100% formată din linii cu ecartament normal. Dintre acestea 82,03% sunt linii ferate cu o cale (105 km din totalul de 128 km) şi 17,97% sunt cu două căi (23 km). Densitatea liniilor ferate este 25,1 km pe 1000 km2 teritoriu, faţă de 33,9 km la nivel de regiune. Liniile ferate din judeţ sunt aproape în întregime electrificate, existând un tronson de 4 km de cale ferată simplă neelectrificată.

Caracteristicile liniilor de cale ferată la nivelul judeţului Mehedinţi sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos.

Total Km CF, Mehedinţi		Linii ferate vizate de proiect			
128					
Electrificată	Neelectrificată	Denumire	Tronson	Tip	Noduri
124	4	Magistrala	Drobeta Turnu Severin -	Electrificata	Strehaia (914)

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

CF Simplă	CF Dublă	CF Simplă	CF Dublă	900	Drobeta Tn Severin E - Drobeta Tn Severin Mf - Valea Alba - Balota - Garnita - Prunisor - Igiroasa - Tamna - Strehaia - Ciochiuta - Butoiesti - Gura Motrului	simpla (Drobeta Turnu Severin - Strehaia), Electrificata dubla(Strehaia - Gura Motrului)	
101	23	4					

Județul este traversat de la est la vest de magistrala 900 București Nord - Roșiori - Craiova -Filiași - Drobeta Turnu Severin- Caransebeș - Lugoj - Timișoara - Stamora Moravița, în lungime totală de 533 km și ecartament 1435 mm. Aceasta este, de altfel, singura linie dublă din regiune. Dificultățile privind transportul pe calea ferată vin din starea foarte proastă a infrastructurii, degradată constant sau foarte învechită în raport cu noile standarde, în unele cazuri inexistentă chiar. Situația infrastructurii este considerată principala problemă care provoacă disfunctionalități ale sistemului de transport.

Disfunctionalități la nivelul rețelei de căi feroviare:

- treceri la nivel ale rețelei rutiere cu calea ferată neamenajate
- viteza de circulație pe calea ferată este mult mai scăzută decât standardele europene datorită stării avansate de uzura a rețelei feroviare
- transportul feroviar înregistrează un declin în favoarea transportului rutier
- slaba dezvoltare și întreținere a infrastructurii de protectie a rețelelor de transport față de riscurile naturale
- stații de cale ferată cu o stare tehnică nesatisfăcătoare
- lipsa rețelei feroviare în zone de câmpie de la sudul Dunării
- lipsa legăturii rutiere și feroviare de la Corabia spre Bulgaria
- capacitate diminuată a transportului de pasageri și marfă

Un dezavantaj major il constituie și faptul ca nu există punct de trecere a frontierei pe calea ferată la Drobeta Turnu Severin spre Serbia.

2.1.5.2 Judetul Dolj

Municipiul Craiova este unul dintre cele mai importante noduri feroviare din România, acesta fiind amplasat la intersecția magistralei TEN-F centrale 900 București-Craiova-Timișoara, de aici cu legături către Serbia (Moravița) și Ungaria (Curtici) cu linia 912 Craiova-Calafat-Vidin, de asemenea parte a rețelei TEN-F centrale (fostul coridor pan-european IV) și cu linia secundară Craiova-Pitești. Un al

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections"
Project code: 15.1.1.010
www.interregrobg.eu
"The content of this material" does not necessarily represent the official position of the European Union

doilea centru feroviar important al județului este Filiași, aflat la intersecția magistralei 900 cu liniile secundare 201 și 221 către Târgu Jiu-Petroșani-Simeria, acestea fiind parte a rețelei TEN-F globale.

Dintre liniile care formează rețeaua TEN-T feroviară din România, magistrala 900 și linia secundară 221 sunt duble electrificate, linia 202 este simplă electrificată, iar restul liniilor sunt simple neelectrificate.

Caracteristicile liniilor de cale ferată la nivelul județului Dolj sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos.

Total Km CF, Dolj				Linii ferate vizate de proiect			
227							
Electrificată		Neelectrificată		Denumire	Tronson	Tip	Noduri
84		143					
CF Simplă	CF Dublă	CF Simplă	CF Dublă				
3	81	143		Magistrala 900	Filiasi - Racari - Cotofeni - Isalnita - Cernele - Craiova - Banu Maracine - Malu Mare - Leu - Jianca	Electrificata dubla	Filiasi (202) Craiova (901,912)
				Linia 912	Craiova - Jiu Hm - Podari - Salcuta - Segarcea - Portaresti - Bailesti - Motatei - Golenti - Calafat Oras/ Calafat Pod	Neelectrificata simpla	Craiova
				Linia 901	Craiova - Plaiu Vulcanesti - Pielesti - Robanesti	Neelectrificata simpla	Craiova

Pe teritoriul județului mai funcționează în prezent circa 30 de gări, multe fiind închise în ultimii ani pe fondul reducerii continue a traficului feroviar, în favoarea celui rutier. Principala cauză a acestui declin este starea precară a infrastructurii, adesea veche de peste un secol, care nu permite viteze comerciale mai mari de 40-50 km/h. Cele mai multe trenuri sunt operate de compania de stat - CNCF CFR CĂLĂTORI S.A.. Prin Stația CF Craiova trec zilnic aproximativ 55 de trenuri, către următoarele destinații: Arad-Curtici (3), Calafat (3), Târgu Jiu (8), Roșiori (3), Cluj-Napoca (1), Pitești (1), Timișoara (4), București (14), Petroșani (3), Caracal (2), Sibiu (3), Drobeta Turnu Severin (2), Băilești (1), Golenți (1), Mangalia (3), Deva (1), Orșova (1). De asemenea, prin Stația CF Filiași trec circa 50 de trenuri/zi, similare cu cele care tranzitează Craiova, iar prin Băilești, Segarcea și Calafat/Golenți doar 7. De asemenea, în anul 2014, a circulat primul tren pe noul pod peste Dunăre între Calafat și Vidin.

Stația CF din Craiova, cea mai mare din regiune, a fost modernizată în anul 2010, investiția ridicându-se la circa 5 mil. Euro. Celelalte gări din județ se află

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections"
Project code: 15.1.1.010

"The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

într-o stare avansată de degradare și nu dispun de facilități moderne, inclusiv de tip intermodal.

Intre Romania si Bulgaria exista la ora actuala trei trenuri dus-intors, unul ce pleaca din Calafat (statia CF Golenti) catre Vidin si retur, iar altele doua din Craiova catre Vidin si retur. Din pacate numarul de calatori pe aceasta ruta este foarte redus, distanta intre Golenti si Vidin fiind parcursa in cca 30 minute, iar intre Crasiova si Vidin in cca. 3 ore. Marea problema pe ruta Craiova - Vidin este lipsa electrificarii intre Craiova si Golenti, fapt tradus prin intarzierei importante pentru schimbarea locomotivei in statia Golenti. Linia Golenti - Vidin este o linie reabilitata si electrificata (s-au executat lucrari de modernizare a 5,9 kilometri linie simpla pana la statia Golenti, 1,9 km cale ferata in statia Golenti, pentru 4 linii si constructia a 3,2 km linie noua simpla electrificata care permite accesul direct de pe pod pe calea ferata Golenti-Calafat).

La nivel județean operează și un operator privat - SOFTRANS S.R.L. - pe două rute: Craiova-București-Brașov, respectiv Craiova-Motru, la care se adaugă curse sezoniere către Constanța, pe durata sezonului estival. Distanța până la București este parcursă de acesta cu un tren modern în circa 3 ore.

2.1.5.3 Judetul Olt

In cadrul regiunii Sud-Vest Oltenia, judeul Olt ocupă locul doi în ceea ce privește lungimea căilor ferate (237km) și lungimea liniilor electrificate (61 km). Rețeaua de căi ferate din județul Olt reprezintă 2,2 % din total rețea de căi ferate pe țară care este de 10785 km.

Județul dispune de o rețea feroviară în lungime de 237 km din care 179 km (74,9 %) linie cu o cale și 58 km (25,1%) linie cu două căi. Densitatea căilor ferate pe județ este de 43,1 km/1000km2, fiind foarte aproape de densitatea pe țară de 45,3 km/1000km2 și peste densitatea din Regiunea Sud - Vest Oltenia (33,9 km/1000 km2). Deși regiunea din care face parte județul Olt are o densitate redusă a căilor ferate, densitatea căilor ferate din județ este foarte bună, județul fiind deservit de magistrala 900 București - Rosiori - Caracal - Craiova - Timișoara, cu un total de 533 km.

Caracteristicile liniilor de cale ferată la nivelul județului Olt sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos.

Total Km CF, Olt		Linii ferate vizate de proiect			
237					
Electrificată	Neelectrificată	Denumire	Tronson	Tip	Noduri
61	176	Magistral	Grozavesti - Caracal - Farcasele - Draganesti-Olt -	Electrific	Caracal (910)

"Investigation of opportunities for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 15.1.1.010

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

CF Simplă	CF Dublă	CF Simplă	CF Dublă	a 900	Radomiresti - Mihaiesti	ata dubla	
3	58	176					
				Linia 901	Bals - Piatra Olt - Slatioara - Slatina-----Corbu	Neelectrificata simpla	Piatra Olt (910, 201)
				Linia 910	Piatra Olt - Vladuleni - Romula - Caracal - Caracal Gr. Th. - Corabia	Neelectrificata simpla	Piatra Olt, Caracal

Dificultăţile în materie de transport vin din starea foarte proastă a infrastructurii, degradată constant sau foarte învechită în raport cu noile standarde, în unele cazuri inexistentă chiar. Situaţia infrastructurii este considerată principala problemă care provoacă disfuncţionalităţi ale sistemului de transport. Disfuncţionalităţi la nivelul reţelei de căi feroviare (sursa: PATJ Olt faza1 - Studiu de fundamentare transporturi - Halcrow România) :

- treceri neamenajate la nivel ale reţelei rutiere cu calea ferată;
- viteza de circulaţie pe calea ferată este mult mai scăzută decât standardele europene, datorită stării avansate de uzură a reţelei feroviare;
- transportul feroviar înregistrează un declin în favoarea transportului rutier;
- slaba dezvoltare şi întreţinere a infrastructurii de protecţie a reţelelor de transport faţă de riscurile naturale;
- staţii CF cu o stare tehnică nesatisfăcătoare;
- lipsa reţelei feroviare în zone de câmpie de la sudul Dunării;
- lipsa legăturii rutiere şi feroviare de la Corabia spre Bulgaria;
- capacitate diminuată a transportului de pasageri şi marfă.

2.1.5.4 Judetul Teleorman

Reţeaua de cale ferată are o lungime de 231 km şi traversează judeţul pe direcţia nord-est-sud-vest prin magistrala 1 care face legătura între Bucureşti, Craiova şi Timişoara şi pe direcţia sud-nord, pe traseele Zimnicea - Roşiorii de Vede, Turnu Măgurele - Roşiorii de Vede - Costeşti (judeţul Argeş). Aşa cum se observă, Roşiorii de Vede este un important nod de cale ferată, atât pentru căile electrificate, cât şi pentru liniile de cale ferate simple.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Reţeaua de cale ferată are o densitate de 39,10 (la 1.000 km.p teritoriu), iar 29% din lungimea totală este electrificată (68 km). Liniile de cale ferată din judeţul Teleorman aflate în exploatare sunt cu ecartament normal, 164 km de linie sunt cu o cale, iar cu două căi unt 67 km (Sursa: Anuarul statistic al judeţului Teleorman 2015)

Caracteristicile liniilor de cale ferată la nivelul judeţului Teleorman sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos.

Total Km CF, Teleorman				Linii ferate vizate de proiect			
231							
Electrificată		Neelectrificată		Denumire	Tronson	Tip	Noduri
68		163		Magistrala 900	Maldeeni - Rosiori N - Atarnati - Radoiesti - Galateni - Ciolpani	Electrificata dubla	Rosiori N (907, 909)
CF Simplă	CF Dublă	CF Simplă	CF Dublă				
1	67	163					
				Linia 909	Rosiori N - Rosiori - Plosca - Alexandria - Zimnicea	Neelectrificata simpla	Rosiori N, Rosiori (908)
				Linia 908	Rosiori - Salcia Teleorman - Turnu Magurele	Neelectrificata simpla	Rosiori
				Linia 907	Rosiori N - Balaci	Neelectrificata simpla	Rosiori N

În ceea ce priveşte traficul feroviar, pe sectorul de linie ferată cu două căi (parte a magistralei 1) circulă zilnic mai mult de 100 de trenuri, iar pe sectoarele de linii ferate simple, secundare şi de interes local circulă sub 50 de trenuri zilnic.

2.1.5.5 Judetul Giurgiu

Municipiul Giurgiu este străbătut de magistrala feroviară pan-europeană care porneşte de la Ostende (Belgia) trece prin Berlin, Praga, Budapesta, Bucureşti, Giurgiu, Ruse, Sofia, Istanbul sau prin Salonic şi face legătura cu Atena.

In urma analizei transportului feroviar la nivelul judeţului Giurgiu se poate sesiza un trafic din ce în ce mai scăzut. Dintre factorii care influenţează valorile transportului feroviar giurgiuvean amintim absenţa temporară a căilor directe de transport feroviar Giurgiu-Bucureşti, precum şi distanţa relativ scurtă dintre capitală şi municipiu, distanţă care impulsionează transportul rutier cu autobuze şi microbuze.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Sistemul de căi ferate din județul Giurgiu are o lungime de 80 km, din care numai 30 km de cale ferată este electrificată, transportul feroviar realizând legătura dintre județ și București, orașul Ruse (Bulgaria) prin pod și Videle (județul Teleorman). Căile de transport feroviar sunt: București-Giurgiu, Giurgiu - Videle. Rețeaua de căi ferate din municipiul Giurgiu cuprinde 2 stații specializate: Gara Giurgiu Oraș (gara principală de pasageri pe direcțiile București - Videle) și Gara Giurgiu Nord (transport pasageri și mărfuri și control al garniturilor ce tranzitează frontiera cu Bulgaria). Gara Giurgiu Oraș asigură transportul de mărfuri prin Grupul de mărfuri Sud și Grupul de mărfuri Port. Transportul feroviar se desfășoara în cadrul municipiului Giurgiu pe un sistem de căi ferate, gări și anexe (depou, triaj și remiză).

Caracteristicile liniilor de cale ferată la nivelul județului Giurgiu sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos.

Total Km CF, Giurgiu				Linii ferate vizate de proiect			
80							
Electrificată		Neelectrificată		Denumire	Tronson	Tip	Noduri
30		50		Linia 903	Giurgiu N - Balanoaia - Stanesti - Chiriacu - Toporu - Vlasca	Neelectrificata simpla	Giurgiu N (902)
CF Simplă	CF Dublă	CF Simplă	CF Dublă				
	30	30	20				
				Linia 902	Giurgiu/Giurgiu S - Giurgiu N - Fratesti - Daia - Baneasa Giurgiu - Mihai Bravu - Comana - Gradistea	Neelectrificata dubla (Giurgiu-Giurgiu N, Daia-Baneasa Giurgiu, Mihai Bravu-Comana), Neelectrificata simpla (Giurgiu N-Daia, Baneasa-Mihai Bravu, Comana-Gradistea)	Giurgiu N

Judetul Giurgiu este tranzitat:

- trenul international **460/461**, cu plecare din Bucuresti Nord pana la Sofia si retur, prin Videle - Giurgiu Nord - Ruse - Gorna Orjahovica - Pleven - Mezdra si Sofia;
- trenul international **480/481**, cu plecare din Budapest Keleti pana la Sofia si retur, cu trecere prin Szolnok - Mezotur - Gyoma - Mezobereny - Bekescsaba - Ketegyhaza - Lokoshaza - Curtici - Arad

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- Timisoara Nord - Lugoj - Caransebes - Baile Herculane - Orsova - Drobeta Turnu Severin - Strehaia - Filiasi - Craiova - Golenti - Vidin - Dimovo - Brusarci 01:34 - Bojchinovci - Krivodol - Mezdra - Sofia Sever.

Giurgiu este avantajat de vecinătatea față de Ilfov și București, mai ales datorită accesului facil la aeroportul Internațional Henri Coandă din municipiul București, distanțele aflându-se în intervalul de distanță de 20 - 78 km. Această infrastructură de transport constituie un mijloc de facilitare a accesului potențialilor investitori în județ.

2.1.5.6 Judetul Calarasi

În ultimii ani, politica în domeniul transporturilor la nivel european se îndreaptă spre creșterea ponderii transporturilor cu impact scăzut asupra mediului înconjurător, accentuând dezvoltarea rețelei de căi ferate. La nivelul anului 2015, lungimea liniilor de cale ferată de folosință publică în exploatare din județul Călărași era de 188 km. Rețeaua de cale ferată în exploatare era alcătuită în totalitate din linii cu ecartament normal (56 km linii cu ecartament normal cu o cale de rulare și 132 km linii cu ecartament normal cu două cai).

În raport cu suprafața județului, rețeaua de cale ferată de folosință publică în exploatare avea o densitate de 36,9 km la 1000 km2 teritoriu. Densitatea liniilor electrificate la 1000 km2 teritoriu a fost, la sfârșitul anului 2015, de 28,9 km. (Sursă: Direcția regională de statistică Călărași).

Caracteristicile liniilor de cale ferată la nivelul județului Călărași sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos.

Total Km CF, Călărași				Linii ferate vizate de proiect			
188							
Electrificată		Neelectrificată		Denumire	Tronson	Tip	Noduri
147		41		Magistrala 800	Fundulea - Sarulesti - Lehliu - Dor Marunt - Dragos Voda - Ciulnita - Perisoru	Electrificata dubla	Ciulnita (802)
CF Simplă	CF Dublă	CF Simplă	CF Dublă				
15	132	41					
				Linia 801	Fundeni - Budesti - Oltenita	Neelectrificata simpla	
				Linia 802	Ciulnita - Calarasi N - Calarasi S	Electrificata dubla (Ciulnita-Calarasi N), Electrificata simpla	Ciulnita

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

			(Calarasi N-Calarasi S)	

2.1.5.7 Judetul Constanta

Transportul feroviar, de marfă şi călători, se derulează în principal pe magistrala Bucureşti - Ciulniţa - Feteşti - Constanţa, dar şi pe traseul Feteşti - Constanţa - Tulcea.

Prin linia ce străbate întreaga tară: Constanţa - Bucureşti - Braşov - Deva - Arad, municipiul Constanta are legătură cu Ungaria, Austria şi vestul Europei. Căile ferate din zona de proximitate a municipiului Constanţa au o lungime de cca. 406 km.

Pe relaţia Constanţa - Bucureşti circulă zilnic 11 trenuri, alte 6 leagă Constanţa de Tulcea, punctul de începere a Deltei Dunării, iar 14 trenuri circulă zilnic spre sud, spre Mangalia.

Intre Romania si Bulgaria exista calea ferată Medgidia-Negru Vodă este o cale ferată secundară, simplă, neelectrificată către graniţa cu Bulgaria, care merge până în localitatea Kardam şi mai departe către Varna.

În ceea ce priveşte transportul feroviar de marfă, acesta este foarte bine dezvoltat şi beneficiază de o infrastructură modernă şi adaptată tuturor categoriilor de servicii solicitate. Lungimea căilor ferate la nivelul judeţului Constanţa este de 300 km, dintre care doar 95 km de linie sunt electrificate. Toate liniile ferate din judeţ sunt cu ecartament normal.

Caracteristicile liniilor de cale ferată la nivelul judeţului Constanţa sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos.

<table>
<tr><td colspan="4">Total Km CF, Contanţa</td><td colspan="4" rowspan="2">Linii ferate vizate de proiect</td></tr>
<tr><td colspan="4">300</td></tr>
<tr><td colspan="2">Electrificată</td><td colspan="2">Neelectrificată</td><td>Denumire</td><td>Tronson</td><td>Tip</td><td>Noduri</td></tr>
<tr><td colspan="2">95</td><td colspan="2">205</td><td rowspan="3">Linia 804</td><td rowspan="3">Mihai Viteazu - Cogealac - Targusor Dobrogea - Nicolae Balcescu - Medgidia - Ciocarlia - Cobadin - Casicea - Negru Voda</td><td rowspan="3">Neelectrificata simpla</td><td rowspan="3">Medgidia</td></tr>
<tr><td>CF Simplă</td><td>CF Dublă</td><td>CF Simplă</td><td>CF Dublă</td></tr>
<tr><td>10</td><td>85</td><td>190</td><td>15</td></tr>
<tr><td colspan="4" rowspan="2"></td><td>Magistrala 800</td><td>Fetesti - Cernavoda Pod - Saligny - Mircea Voda - Medgidia - Dorobantu - Murfatlar- Valu lui Traian - Constanta - Constanta porturi/ Agigea N - Eforie N - Eforie S- Costinesti - Neptun -</td><td>Electrificata dubla (Fetesti-Constanta porturi/Agigea), Neelectrificata simpla (Agigea-Mangalia)</td><td>Fetesti (702), Medgidia (803,804), Constanta (806)</td></tr>
</table>

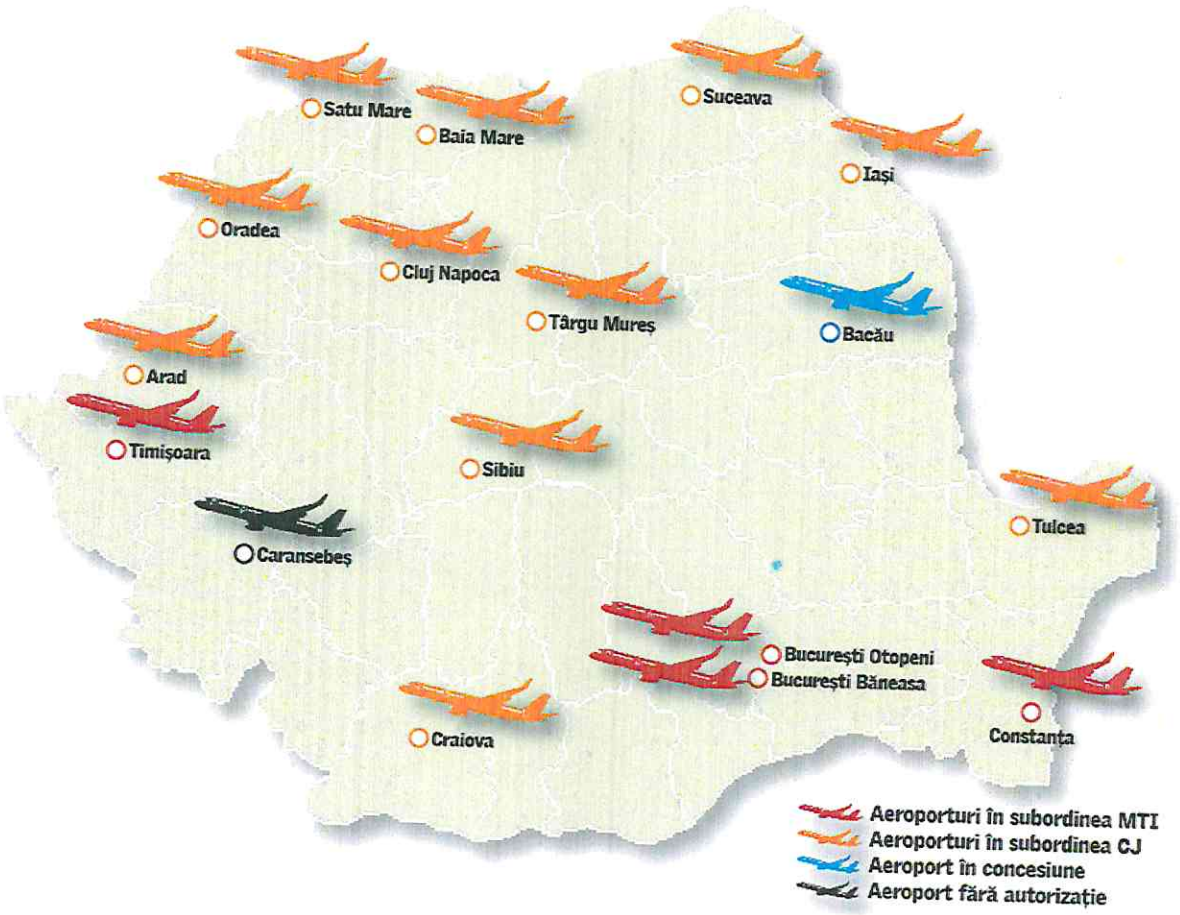
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

		Mangalia		
	Linia 807	Constanta - Navodari - Capu Midia	Neelectrificata simpla (folosita in prezent doar pt transport marfuri)	Constanta

Principalele probleme care afectează căile ferate din regiune sunt legate de condiţiile proaste în care se găsesc elementele rulante din punct de vedere tehnic cât şi a condiţiilor de confort relativ scăzut al vagoanelor de transport persoane.

2.1.6 Starea actuală a transportului aerian

Transportul aerian din România se desfăşoară între marile oraşe, traficul de pasageri fiind redus în comparaţie cu alte ţări din Europa.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

În prezent sunt deschise traficului de pasageri un număr de 16 aeroporturi operationale, dintre care două în capitală, Henri Coandă și Aurel Vlaicu si doua in zona transfrontaliera Romania Bulgaria, Aeroportul international Craiova si Aeroportul international M. Kogalniceanu, Constanta, in acest judet existand si aerodromul Tuzla, cu bune perspective de dezvoltare pentru traficul erian regional.

2.1.6.1 Judetul Dolj

2.1.6.1.1 Introducere

La nivelul județului Dolj, funcționează Aeroportul Internațional Craiova, singurul din regiunea Sud-Vest, parte a rețelei TEN-T globale. Acesta a fost înființat în anii 30 ai secolului trecut și a devenit aeroport internațional în anul 2015. Aeroportul a funcționat doar pentru curse charter după 1994, când cursele regulate spre București au fost suspendate, fiind reactivat după 2007, o dată cu intrarea pe piața locală a operatorilor privați Carpatair, apoi Wizz Air, care și-a stabilit aici o bază operațională în 2014, iar din 2016 compania Ryan Air, cele doua companii efectuand curse regulate spre mai multe destinatii din Europa.

Potrivit sistemului existent de clasificare a aeroporturilor, Aeroportul Craiova este clasificat ca aeroport regional mic, dar datorită localizării sale și a zonei de captare de care dispune, acesta poate avea oportunitatea de a se dezvolta într-un Hub Internațional în viitor. Proiectul de modernizare a Aeroportului Craiova are scopul de a asigura capacitatea infrastructurii și facilităților necesare satisfacerii nivelului crescut al cererii de servicii din anul 2020 și 2025.

Proiectul include:

- Extinderea terminalului de pasageri până în 2020;
- Extinderea terminalului de pasageri până în 2025;
- Extinderea platformei până în 2020;
- Extinderea platformei până în 2025;
- Analiza oportunității de dezvoltare a unui terminal cargo.

2.1.6.1.2 Structura aeroportului

Aeroportul dispune de o pistă de 2500 x 45 m din beton, de o cale de rulare de 380 x 14 m, precum și de o platformă de îmbarcare-debarcare de 75 x 110 m. De asemenea, aeroportul dispune de doua corpuri tehnice, 2 săli de așteptare sosiri/plecări, un centru de emisie și un salon de protocol. Capacitatea actuală a aeroportului este de 600 de pasageri/oră.

Compania Wizz Air oferă în prezent zboruri către 6 rute din 4 țări diferite, respectiv Londra, Milano, Bologna, Roma, Dortmund și Barcelona. La acestea se adaugă zboruri charter către Heraclion și Antalya. Astfel, numărul de pasageri a ajuns, la nivelul anului 2014, la 138.886, de circa 7 ori mai mulți decât în anul 2013. Spre comparație, în anul 2010 au zburat de aeroport doar 24.884 de pasageri, iar în anul 2005 doar 254.

Compania Ryanair are o cursa regulata catre Valencia incepand cu anul 2016.

Date tehnice	
Cod IATA:	CRA
Cod de referință ICAO:	4C
Caracteristici pista decolare/aterizare	Suprafața: 2500 m X 45 m PCN 29 R/A/W/T, asfalt
Caracteristici cale de rulare	Suprafața: 380 m X 18 m PCN 27 R/A/W/T, asfalt
Platforma îmbarcare/debarcare	Suprafața: 75 m /110 m PCN 30 R/A/W/T, asfalt
Coordonate geografice:	Lat:441905,32 N; Long: 0235318,72 E;
Operabilitate aeroport:	Permanent
Temperatura de referință:	25 C
Nivel de tranziție:	900 m
Program de operare:	H 24 (1-2-3-4-5-6-7)
Frecventa TWR:	APP/TWR - 124.3 MHz - COM / VHF
Mijloace navigație:	DVOR/DME 110.2 MHz (CH 39X) ILS CAT I 108,7 MHz
Balizaj şi sistem luminos de apropiere:	2.500 m x 45 m, cat I sistem luminos de apropiere: pe direcția 27, cat I - 720 m

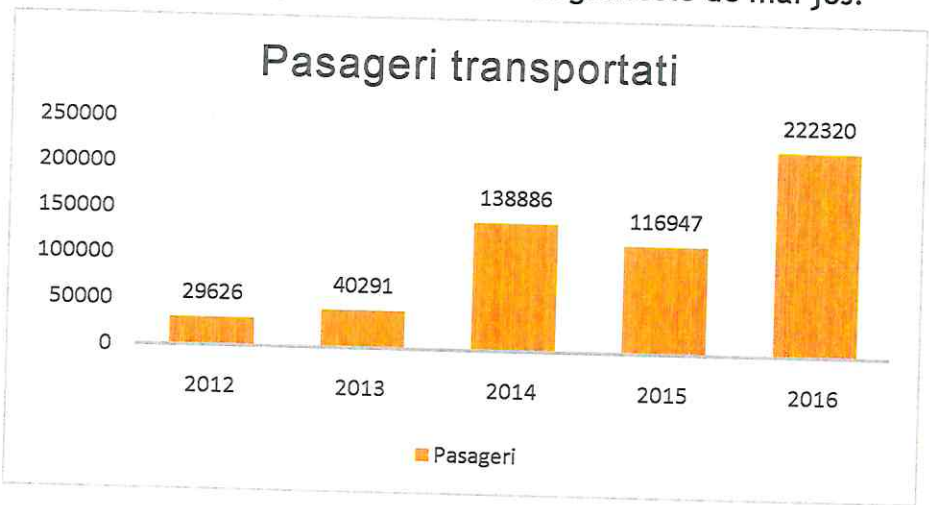
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Echipament pentru asistenţa de handling	GPU 115 V and 28,5V, GPU 115V and 28,5V cu agregat de pornire a motoarelor cu aer sub presiune, 4 scări de pasageri autopropulsate, climatizor aeronave, 1 scara mecanica, 1 banda de bagaje, 1 vidanja, 1 tractor cu remorca, 3 microbuze pentru transport echipaje/pasageri, 3 electrocare cu 6 remorci, 2 ambulante, push-back cu furca pentru aeronave tip Airbus si Boeing

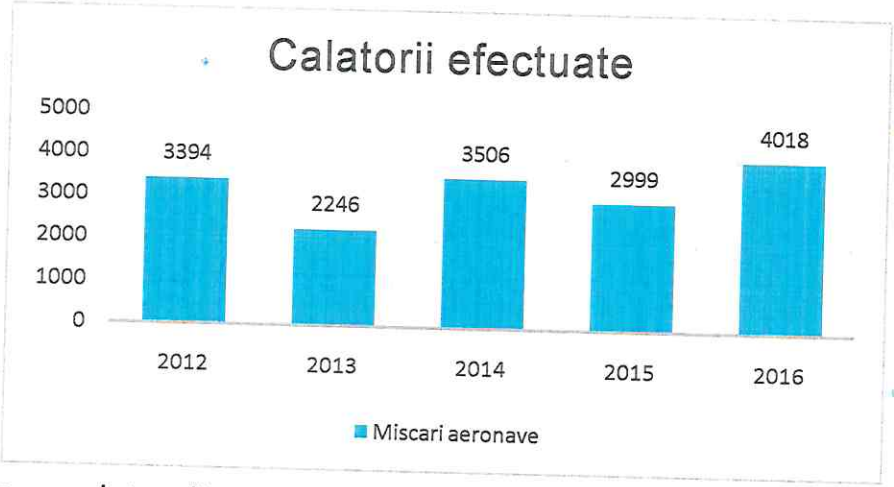
2.1.6.1.3 Starea traficului

În anul 2011 aeroportul a înregistrat un număr de 31.269 de pasageri (19.397 din trafic intern şi 11.872 din trafic internaţional). Dacă programul de modernizare este implementat în totalitate, numărul pasagerilor ar putea atinge cifra de 2.012.088 până în anul 2020 (437.186 din trafic intern şi 1.574.902 din trafic internaţional) şi de 2.555.876 până în anul 2025 (555.340 din trafic intern şi 2.000,536 din trafic internaţional).

Evolutia aeroportului poate fi vazuta si in graficele de mai jos.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Curse regulate dinspre si inspre Aeroportul International Craiova sunt enumerate mai jos:

- Anglia:Londra (Luton),Liverpool
- Italia: Roma (Ciampino), Milano (Bergamo), Bologna, Veneția (Treviso)
- Spania: Barcelona, Madrid, Valencia
- Franta: Paris
- Germania: Koln

2.1.6.2 Judetul Constanta

2.1.6.2.1 Introducere

Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu Constanța este amplasat în partea de N - NV a municipiului Constanța. Aeroportul deține o poziție geo-strategică importantă față de obiectivele economice de interes național și internațional, fiind situat la 26 km de Constanța, la 14 km de Canalul Navigabil Dunare-Marea Neagră și la aproximativ 100 km de Delta Dunării. De asemenea, Aeroportul are conexiuni cu importante căi de transport rutier (drumurile europene E60 și E67), transport feroviar (magistrala de cale ferată București-Feteşti-Constanța).

Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu Constanța prezentă un interes major în crearea unei baze pentru transportul aerian de mărfuri și datorită amplasării poate deveni un aeroport de tranzit către Orient și Asia.

Aeroportul este deschis permanent traficului aerian, pe întreaga perioadă a anului și dispune de următoarele facilități: parcare autovehicule 150 locuri, snack-bar, rent a car, taxi, transport pentru pasageri aeroport-gară, agenție de turism, securizare bagaje, exchange office, ATM, automat de schimb valutar, Internet

wireless gratuit, sonorizare ambientală, telefoane publice, automate cafea și băuturi răcoritoare, cabinet medical non-stop, facilități mama și copilul, facilități persoane cu dizabilități, zonă magazine, companii de curierat.

2.1.6.2.2 Structura aeroportului

Aeroportul posedă o pistă de aterizare și decolare în lungime de peste 3500 de metri și are o capacitate de operare de 6 avioane per oră.

Caracteristicile tehnice ale aeroportului Internațional Mihail Kogălniceanu sunt prezentate in tabelul de mai jos.

Date tehnice	
Cod IATA:	CND
Cod de referință ICAO:	4D
Caracteristici pista decolare/aterizare	Suprafața: 3500 m X 45 m PCN 62 R/D/W/T
Zonă siguranță pistă	105 m E și V Lungime: 112 m , lățime 90 m Nord Lungime: 300 m , lățime 90 m Sud
Caracteristici cale de rulare A	Suprafața: 267 m X 35 m PCN 62 R/D/W/T
Caracteristici cale de rulare B	Suprafața: 364 m X 25 m PCN 62 R/D/W/T
Platforma aeronave	Locuri de parcare: 18 PCN 62 R/D/W/T
Coordonate geografice:	Lat:44°21'11'' N; Long: 028°29'18'' E;
Terminale:	1
Sisteme asistență navigație:	VOR/DME, NDB, ILS Cat. II
Sistem luminos de apropiere	ALS II 7 (8)

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

In ceea ce privește serviciile aeroportuare oferite de Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu ele sunt centralizate catre urmatoarele servicii de baza:

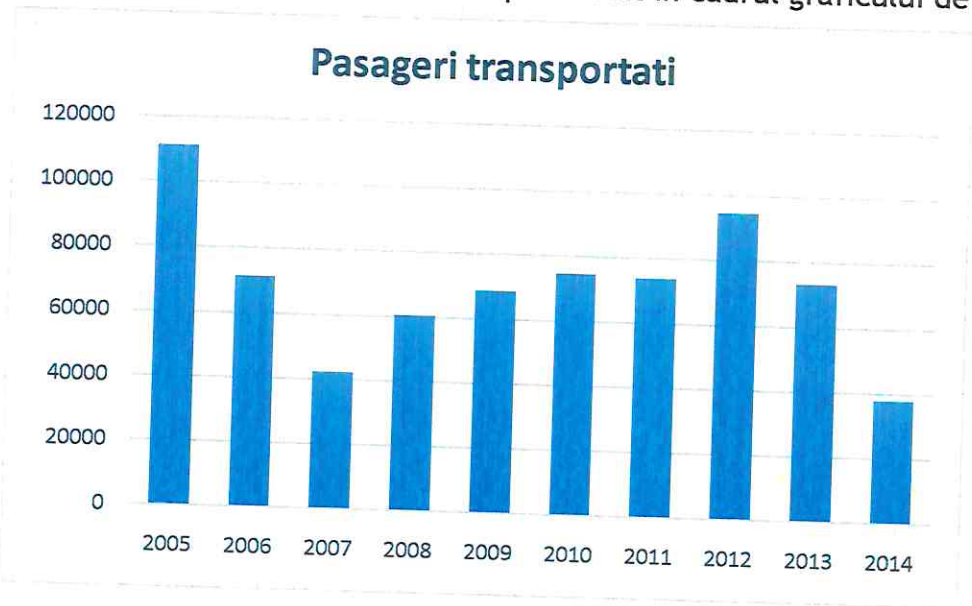
- servicii aeroportuare pentru tranzitul persoanelor, al mărfurilor, servicii poștale și care vizează interesul național public
- servicii de handling
- servicii de fueling
- operarea la sol și staționarea aeronavelor care zboară intern si extern
- aeroportul este utilizat și pentru operațiuni militare

2.1.6.2.3 Starea traficului

În anul 2011 aeroportul a înregistrat un număr de 76.464 pasageri (11.647 din trafic intern și 64.817 din trafic internațional). Dacă programul de modernizare este implementat în totalitate, numărul pasagerilor ar putea ajunge la 234.219 (51.479 din trafic intern și 182.740 din traffic internațional) și la 292.187 până în anul 2025 (64.220 din trafic intern și 227,967 din traffic internațional).

Pe aeroport opereaza doua companii, Wizz Air si Turkish Airlines, cu destinatii catre orase din Romania, Europa si Asia Mica (Istanbul).

Pasagerii transportati in cadrul aeroportului Internațional Mihail Kogălniceanu intre anii 2007 - 2014 este reprezentat in cadrul graficului de mai jos.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.2 Analiza reală, economică și financiară a traficului: transportul de pasageri și mărfuri

2.2.1 Analiza factuala a transportului de pasageri

În tabelul urmator este prezentat numarul de pasageri, respectiv parcursul pasagerilor, raportat la modul de transport utilizat, în transportul interurban și internațional de pasageri. S-au avut în vedere următoarele moduri de transport: feroviar, rutier, pe căi navigabile, aerian și maritim.

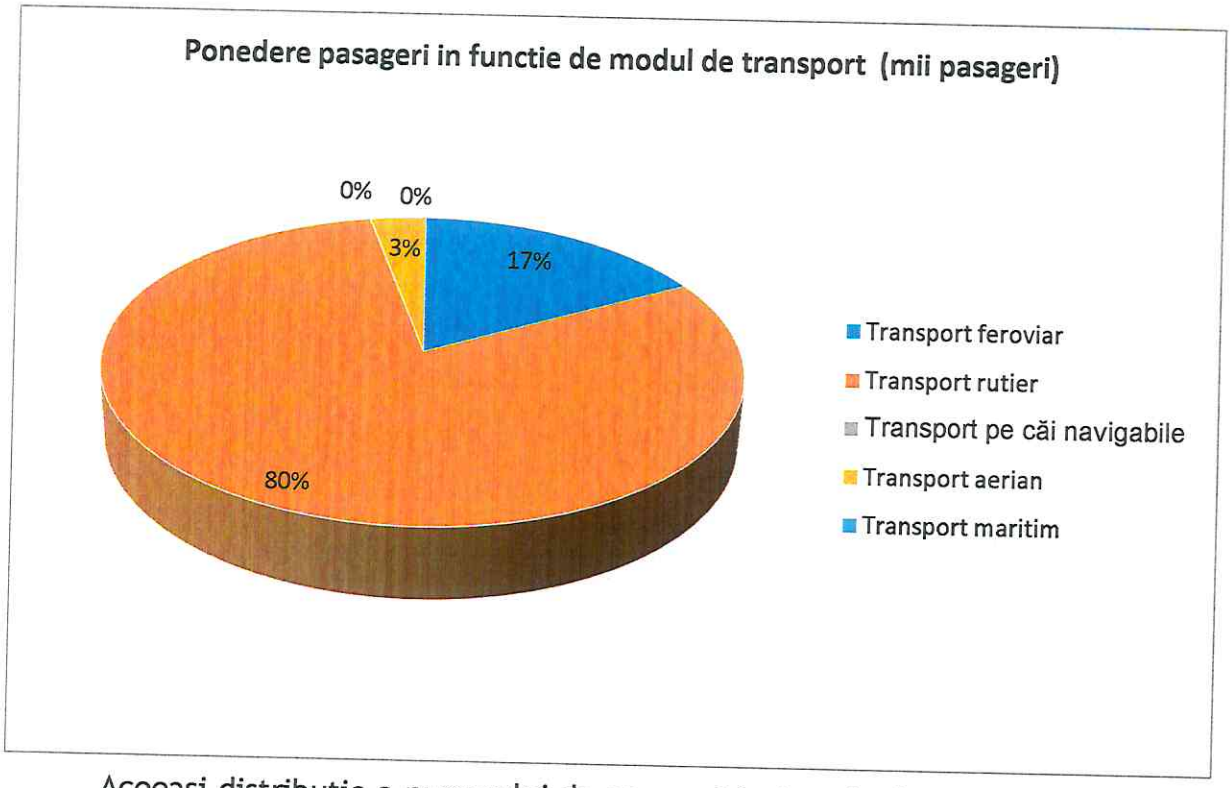
Parcursul pasagerilor este raportat la milioane pasageri - km, iar la transportul de pasageri raportarea se face la mii pasageri.

Tabel - Transportul de pasageri, pe moduri de transport la nivel national

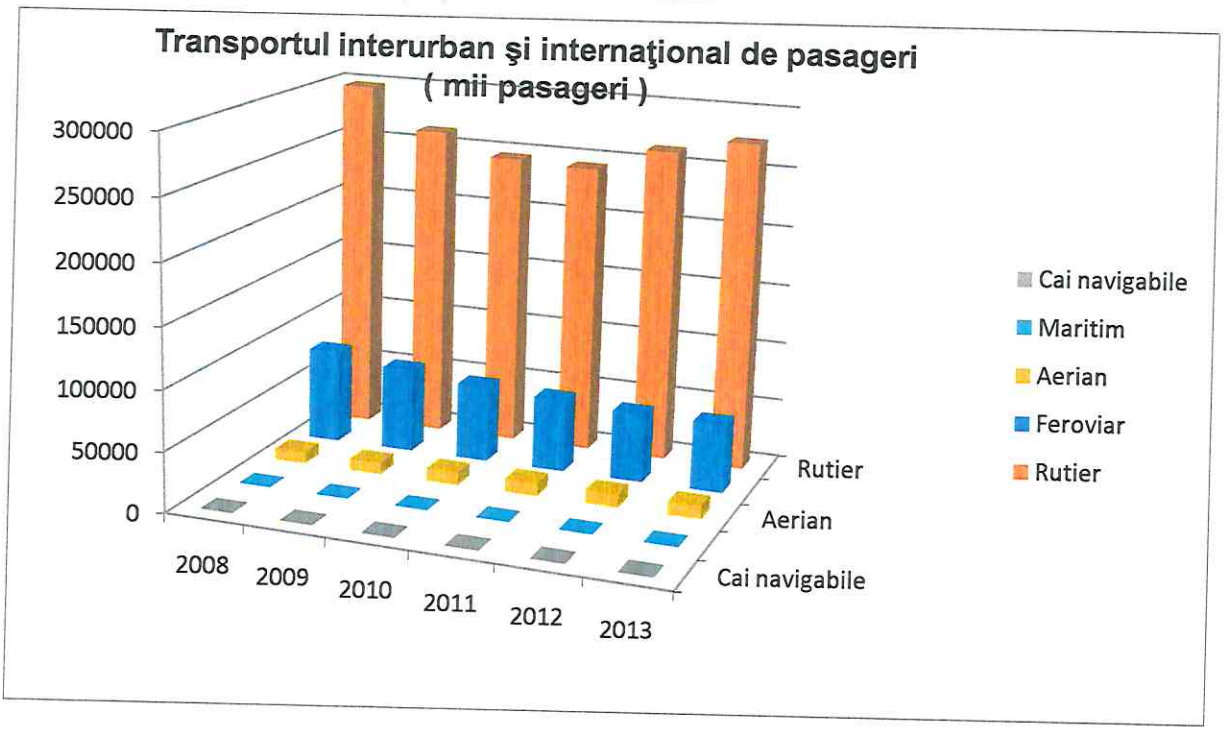
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Transportul interurban și internațional de pasageri (mii pasageri)					
Transport feroviar	78252	70332	64272	61001	57562	57433
Transport rutier	296953	262311	244944	242516	262291	274393
Transport pe căi navigabile interioare	194	161	84	125	119	140
Transport aerian	9077	9093	10128	10783	10728	10706
Transport maritim	38	13	23	27	30	49
	Parcursul pasagerilor Transportul interurban și internațional de pasageri (milioane pasageri-km)					
Transport feroviar	6958	6128	5438	5073	4571	4411
Transport rutier	20194	17108	15812	15529	16901	17082
Transport pe căi navigabile interioare	21	20	15	18	17	17

Ponderea pasagerilor transportati in functie de modul de transport arata ca peste 80% din numarul de pasageri transportati utilizează transportul rutier. Ce-a de-a doua poziție este ocupata de transportul feroviar cu 17%, iar transportul aerian ocupă locul al treilea, cu doar 3% din numarul total de pasageri.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

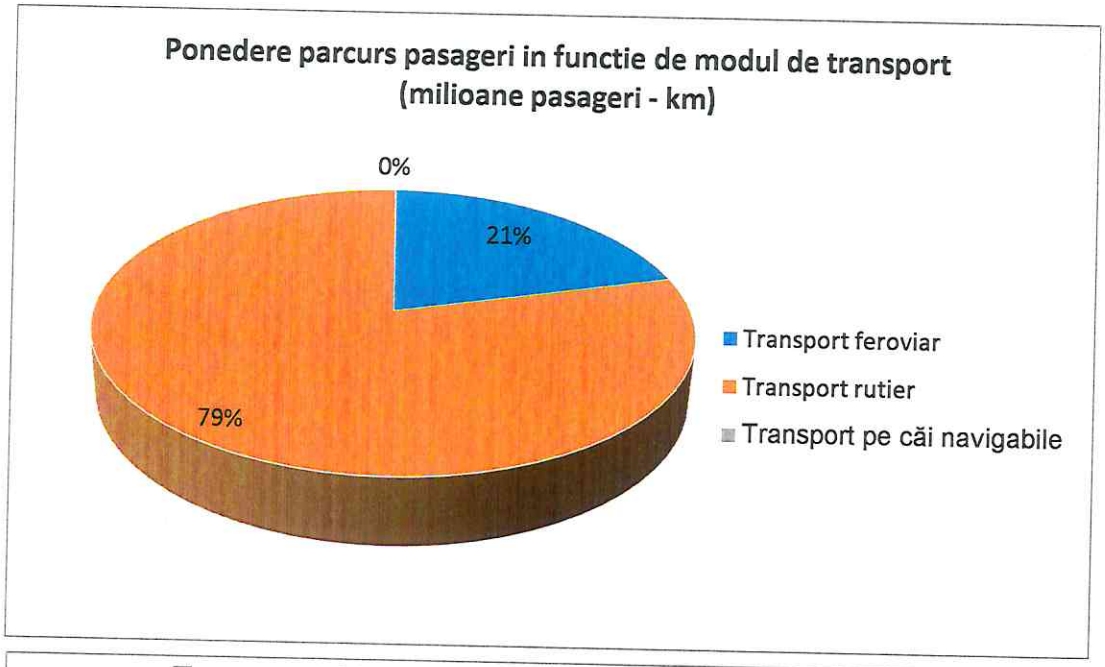


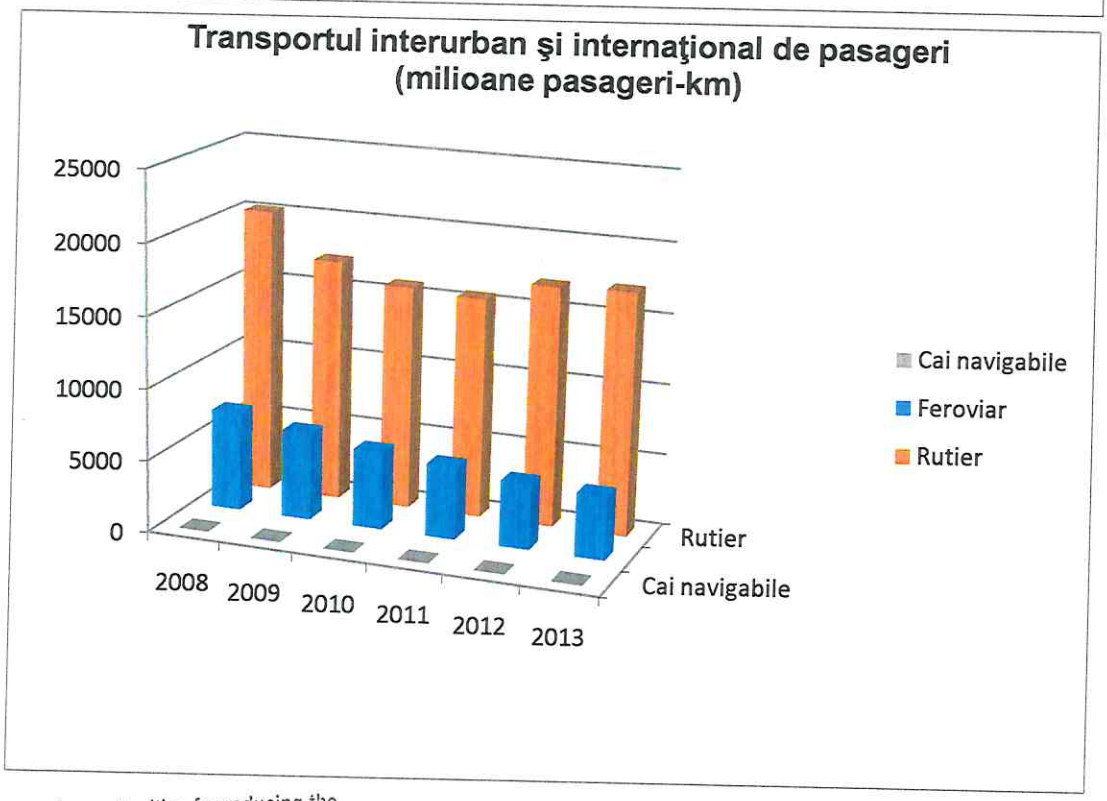
Aceeasi distributie a numarului de pasageri in funcţie de modul de transport se păstrează pentru întreaga perioadă analizată.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Parcursul pasagerilor, raportat la milioane pasageri - km, reliefează o proporţie de 79% a utilizării transportului rutier, urmată de 21 % pentru transportul feroviar.





The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

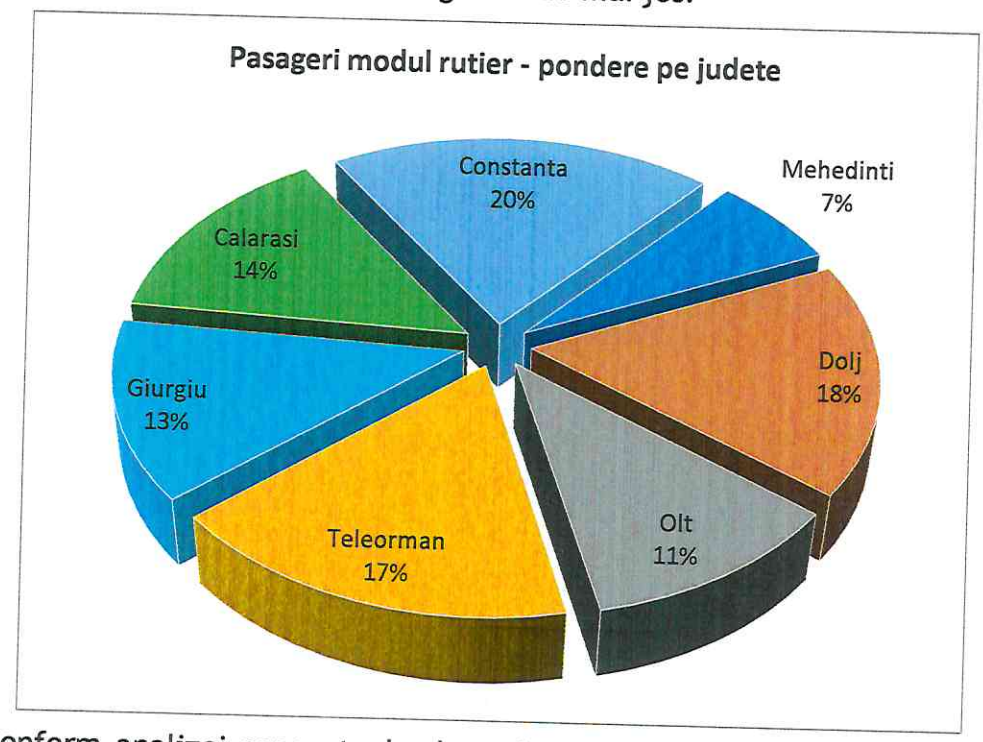
A. Modul de transport rutier

Transportul rutier ocupă primul loc in clasificarea modurilor de transport folosite pentru transportul pasagerilor.

Numărul pasagerilor transportati pe calea rutieră, la nivelul celor 7 judeţe din zona transfrontalieră este dat in tableul de mai jos. De asemenea, s-a realizat şi o analiză a parcursului pasagerilor, prin raportare la mii pasageri-km.

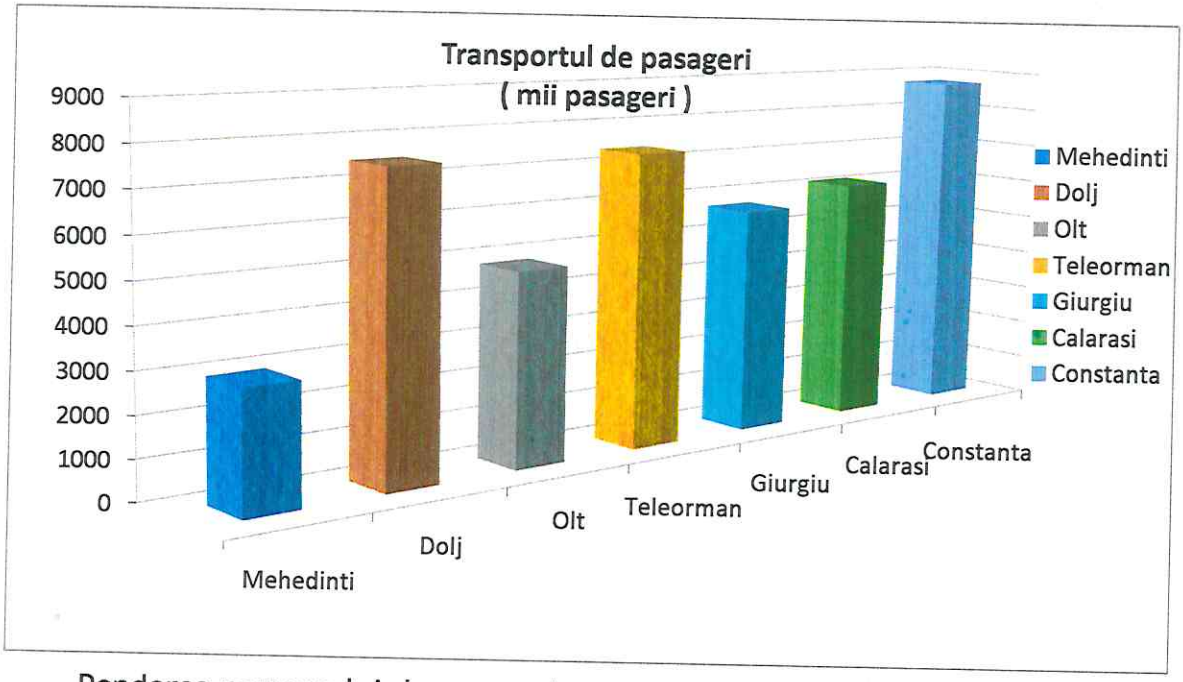
	Mii pasageri	Mii pasageri-km
Mehedinti	2945	162811
Dolj	7472	413054
Olt	4807	265764
Teleorman	7355	290176
Giurgiu	5685	224290
Calarasi	6118	241364
Constanta	8724	628769

Procentual, numărul pasagerilor pe modul de transport rutier, la nivelul fiecărui judeţ este reprezentat în diagrama de mai jos.

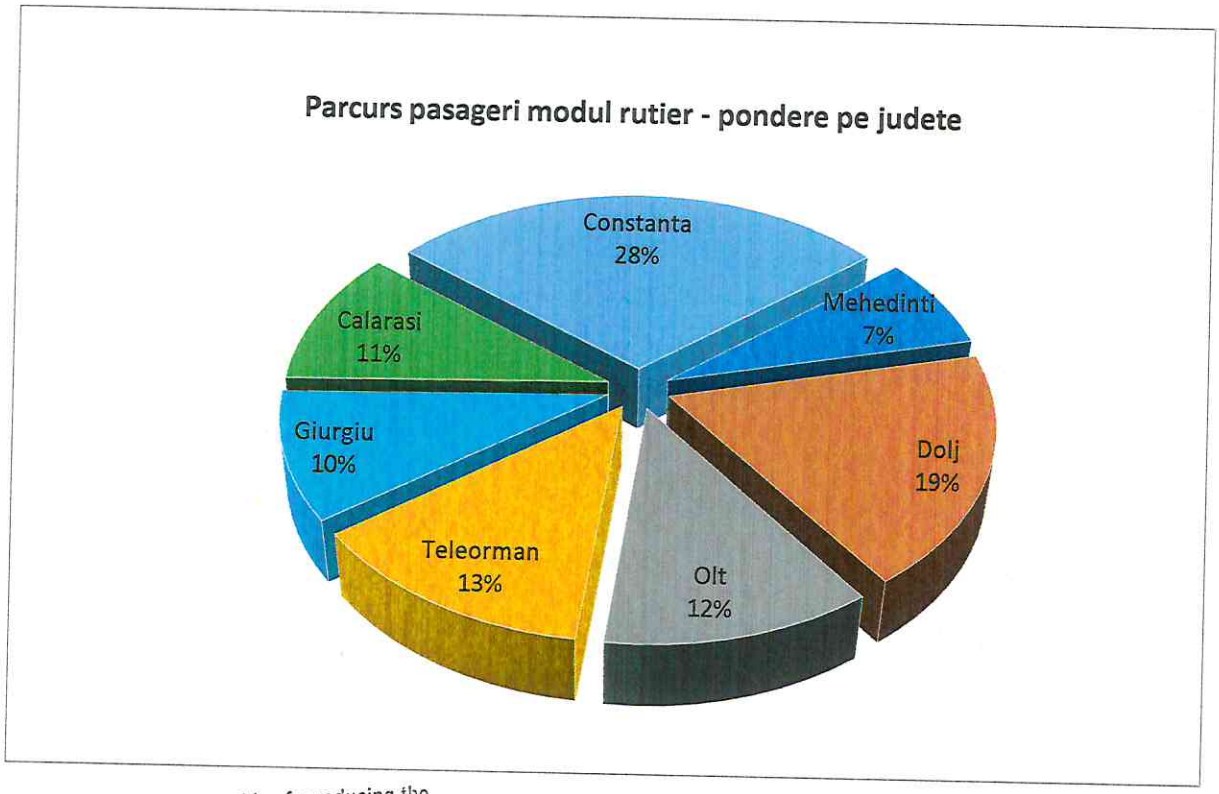


Conform analizei procentuale de mai sus, la nivelul judeţului Constanţa se înregistrează cea mai mare valoare a numărului de pasageri transportaţi (20%), fiind urmat de judeţele Dolj (18%) şi Teleorman (17%).

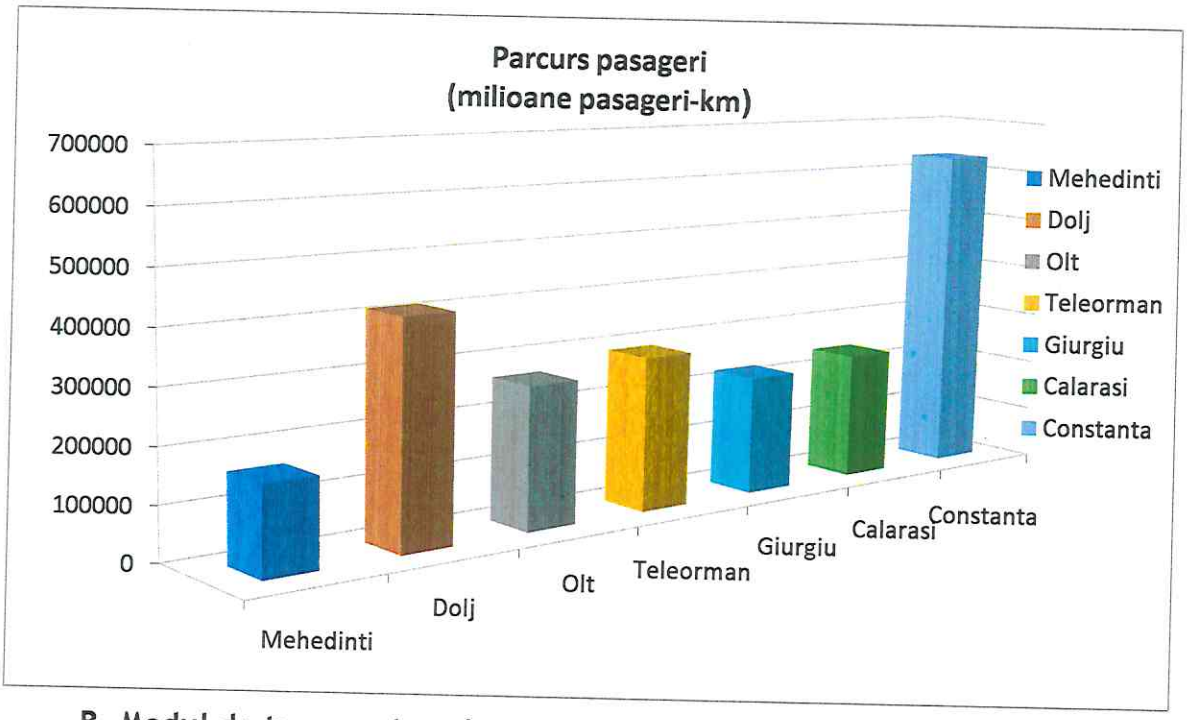
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Ponderea parcursului de pasageri pentru modul de transport rutier, raportat la judeţe, arată că judeţul Constanţa ocupă primul loc, cu peste 28% din numărul total de pasageri - km.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



B. Modul de transport aerian

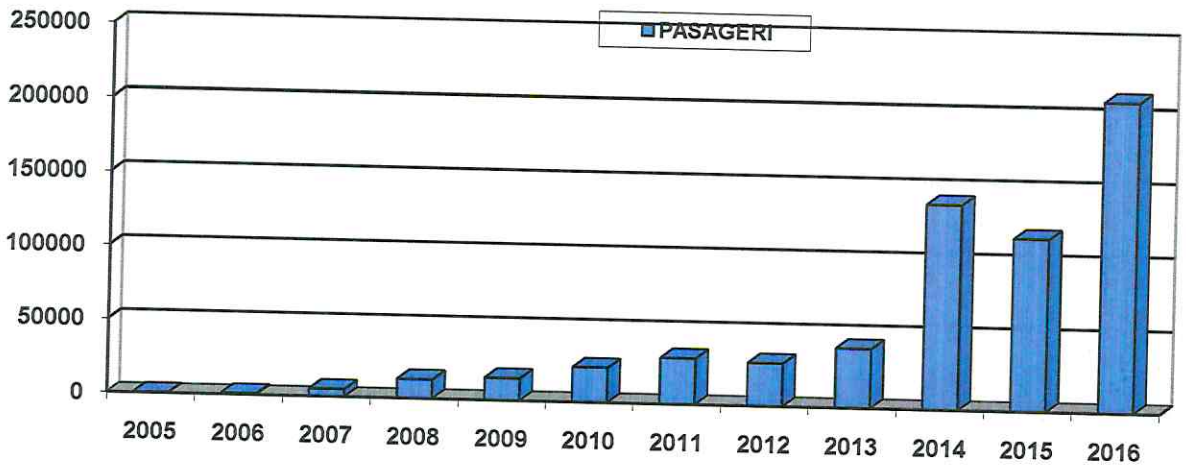
❖ Aeroportul Internaţional Craiova

În anul 2016 aeroportul a înregistrat un număr de 222.332 de pasageri (din trafic intern şi trafic internaţional).

Anul	Numar pasageri
2005	225
2006	765
2007	5133
2008	12988
2009	15130
2010	23629
2011	31269
2012	29232
2013	40291
2014	138886
2015	116947
2016	222332

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Dacă programul de modernizare este implementat în totalitate, numărul pasagerilor ar putea atinge cifra de 2.012.088 până în anul 2020 (437.186 din trafic intern şi 1.574.902 din trafic internaţional) şi de 2.555.876 până în anul 2025 (555.340 din trafic intern şi 2.000,536 din trafic internaţional).

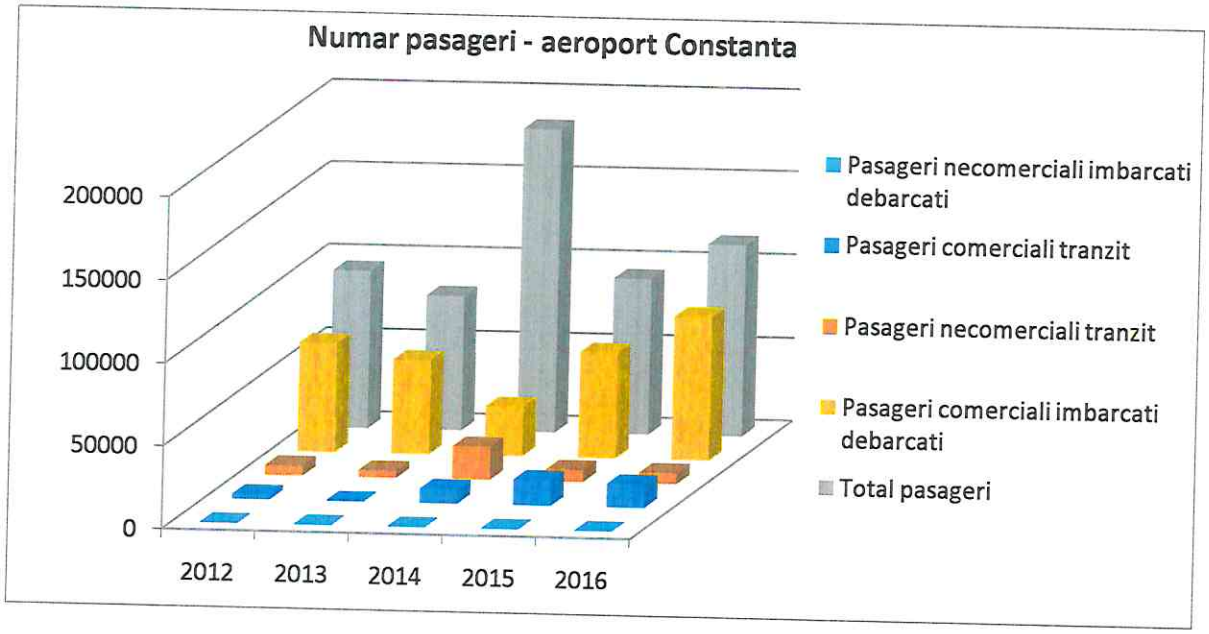


❖ **Aeroportul Internaţional Mihail Kogălniceanu Constanţa**

În anul 2016 aeroportul a înregistrat un număr de 114.823 pasageri (din trafic intern şi trafic internaţional). Dacă programul de modernizare este implementat în totalitate, numărul pasagerilor ar putea ajunge la 234.219 (51.479 din trafic intern şi 182.740 din traffic internaţional) şi la 292.187 până în anul 2025 (64.220 din trafic intern şi 227,967 din traffic internaţional).

Anul	Pasageri comerciali imbarcati debarcati	Pasageri necomerciali imbarcati debarcati	Pasageri comerciali tranzit	Pasageri necomerciali tranzit	Total pasageri
2012	65384	20720	2761	5753	94618
2013	56260	20303	0	4092	80655
2014	29451	124870	8488	19758	182567
2015	63329	7836	15227	6929	93321
2016	85798	8796	13847	6382	114823

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



2.2.2 Analiza factuala a transportului de marfa

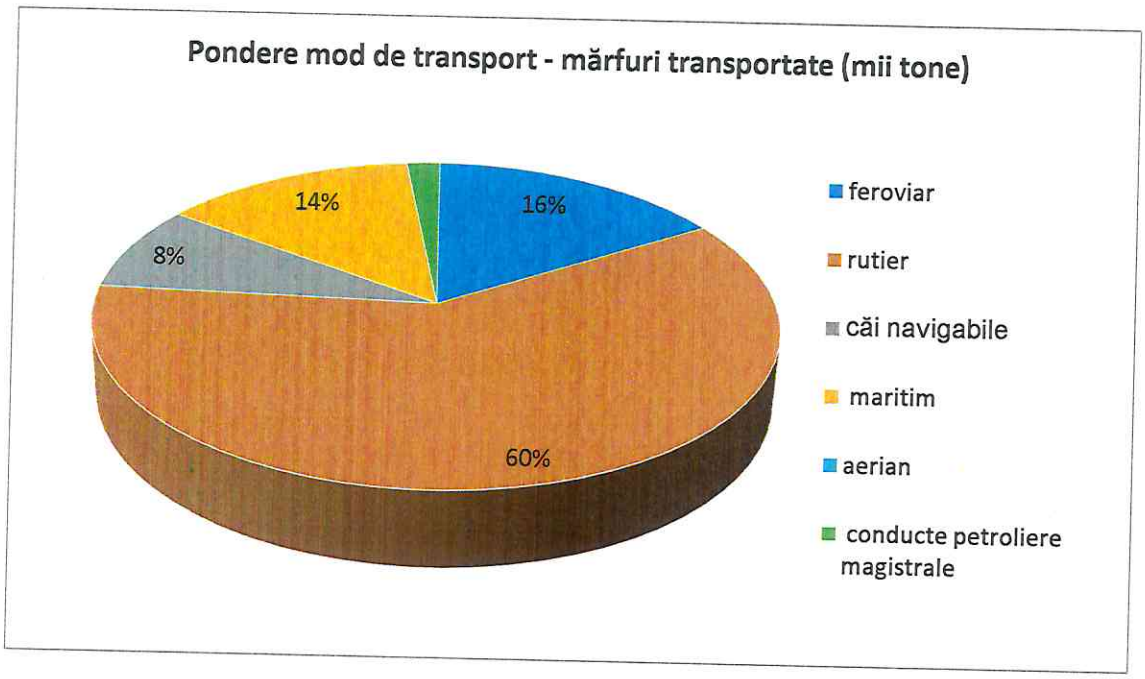
Transportul de mărfuri, pe moduri de transport la nivel national

Cantitatea de mărfuri transportate (mii tone) la nivel național este prezentată în tabelul următor. Principalele mijloace de transport utilizate pentru transportul mărfurilor sunt: rutier, feroviar, pe căi navigabile, maritim, aerian și prin conducte petroliere magistrale. A fost analizat și parcursul mărfurilor (milioane tone - km) raportat la aceleași moduri de transport.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Mărfuri transportate (mii tone)					
Transport feroviar	66711	50596	52932	60723	55755	50348
Transport rutier	364605	293409	174551	183629	188415	191486
Transport pe căi						
căi navigabile	30295	24743	32088	29396	27946	26858
Transport maritim	50449	36021	38118	38883	39454	43552
Transport aerian	27	24	26	27	29	32
Transport prin conducte petroliere magistrale	12390	8520	6551	6020	5771	5625

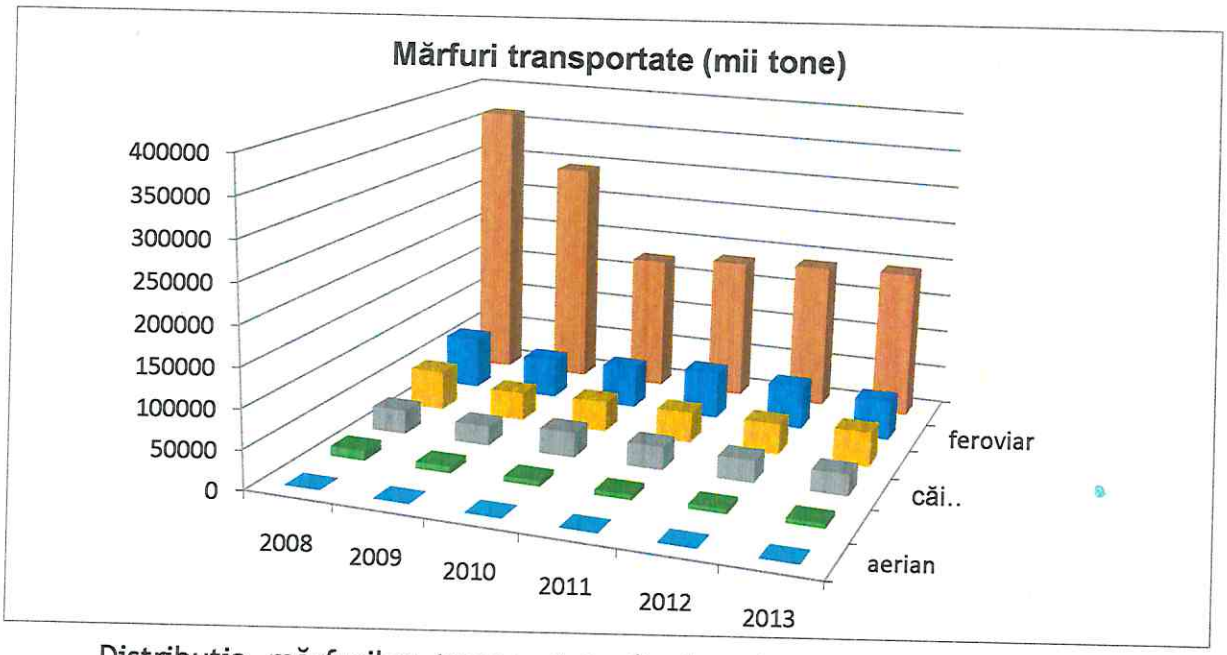
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

	Parcursul mărfurilor (milioane tone-km)					
Transport feroviar	15236	11088	12375	14719	13472	12941
Transport rutier	56377	34265	25883	26347	29662	34026
Transport pe căi navigabile interioare	8687	11765	14317	11409	12520	12242
Transport prin conducte petroliere magistrale	1720	1243	996	879	785	829

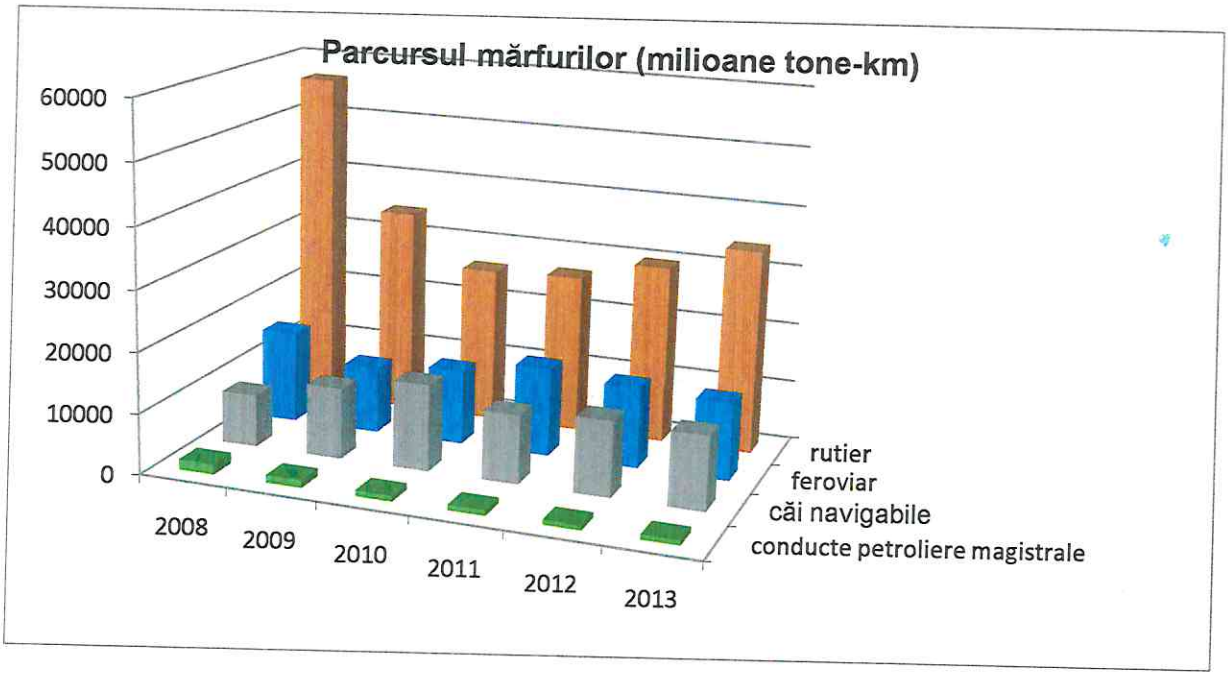


Modul de transport rutier este folosit preponderent, peste 60%, pentru transportul mărfurilor. Pe cale feroviară se transportă aproximativ 16% din totalul mărfurilor, iar 14% se transportă pe calea maritimă.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Distribuţia mărfurilor transportate în funcţie de modul de transport se păstrează şi la analiza parcursului mărfurilor, unde cel mai ridicat parcurs (milioane tone - km) se înregistrează pe calea rutieră, urmată de transportul feroviar.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

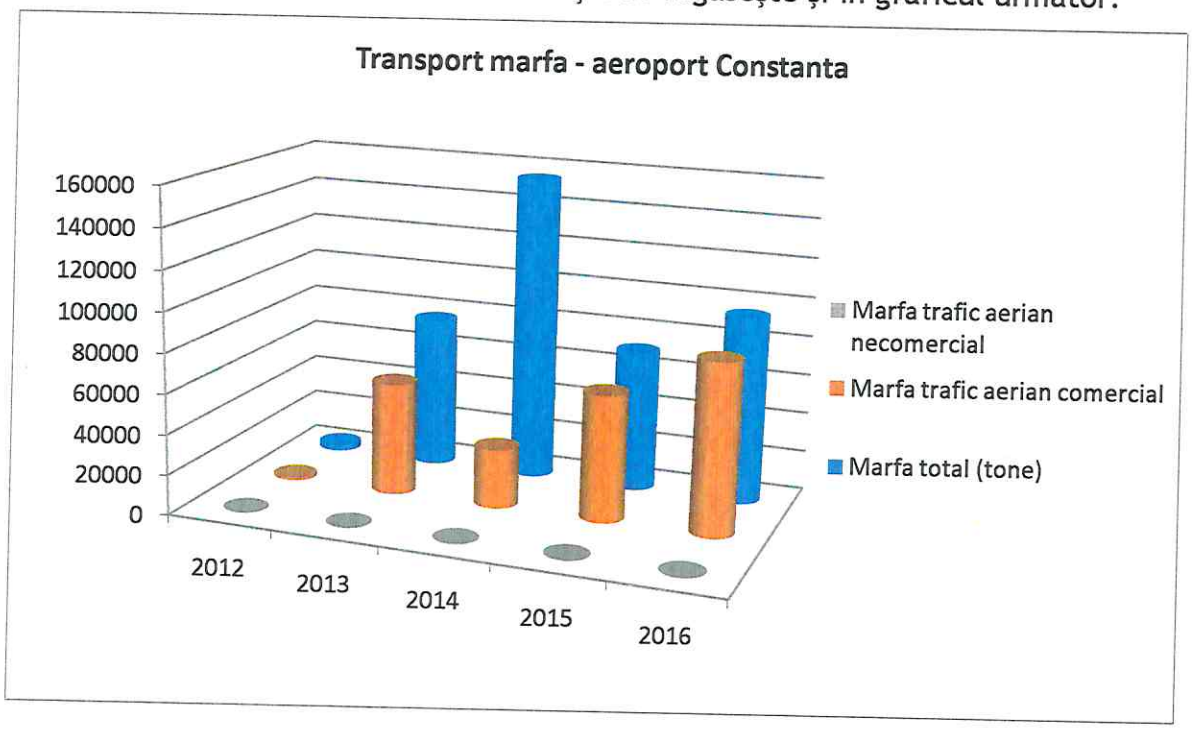
Modul de transprt aerian

In cazul modului de transport aerian, trebuie mentionat faptul ca Aeroportul Internaţional Craiova nu desfăşoară activitate de transport marfă.

În anul 2016, pe Aeroportul Internaţional Mihail Kogălniceanu Constanţa s-au transportat peste 94500 tone de mărfuri. În tabelul următor este prezentată evoluţia transportului de marfă în perioada 2012 - 2016.

Anul	Marfa trafic aerian comercial (tone)	Marfa trafic aerian necomercial (tone)	Marfa total (tone)
2012	1105	1760	2865
2013	56260	20303	76563
2014	29451	124870	154321
2015	63329	7836	71165
2016	85798	8796	94594

Cantitatea maximă de mărfuri transportate de pe Aeroportul Internaţional Mihail Kogălniceanu Constanţa a fost înregistrată în anul 2014 (154000 tone). În anul 2015 a avut loc o scădere cu peste 50%, iar anul 2016 arată o creştere de până la aproape 95000 tone. Această distribuţie se regăseşte şi în graficul următor.



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.2.3 Analiza financiara si economica a transportului

Activitatile desfasurate de oameni pot fi grupate in patru categorii, conform cu evolutia societatii umane:

(1) sectorul primar - agricultura;

(2) sectorul secundar - industria;

(3) sectorul tertiar - serviciile;

(4) sectorul cuaternar - divertisment si recreere.

Raportul dintre dezvoltarea acestor sectoare tine direct de gradul de dezvoltare economica a societatii in ansamblul ei. Este interesant de analizat acest raport din doua puncte de vedere: al numarului de persoane angajate in fiecare sector si al ponderii ocupate de fiecare sector in formarea produsului intern brut (PIB).

- **Aspecte economice ale transportului**

Pentru a clarifica impactul transportului asupra economiei, se urmaresc câteva direcții importante și în strânsă corelație unele cu altele: dezvoltarea economică, producția de bunuri materiale, distribuirea lor și influența asupra prețurilor.

Dintre elementele de baza care sunt necesare pentru o creștere economică fundamentală se amintesc trei dintre cele mai importante: sistemul de transport, o sursă convenabilă de energie și un sistem eficace de comunicații. Întrucât dezvoltarea economică înseamnă o producție pe scară largă precum și distribuirea acesteia în teritoriu, operații care nu sunt posibile fără un transport eficace și relativ ieftin, se poate trage concluzia că transportul se afla la temelia activității economice.

În zonele globului unde transportul este primitiv, populațiile se află la nivelul unei economii de subzistență. Ele depind de resursele de hrană, imbracaminte si alte bunuri necesare traiului, furnizate de zonele învecinate, care produc doar pentru consumul local, schimbul de bunuri fiind total întamplator. În perioada premergatoare folosirii puterii mecanice s-a constatat că dezvoltarea economică a fost posibilă acolo unde marfurile au putut să circule:

- în emisfera nordică, în zonele învecinate cu marea, unde configurația țărmurilor asigura, adaposturi naturale pentru nave (porturi), iar cursurile de apa erau navigabile spre interiorul continentului;

- în zona euro-asiatică aflată pe vechiul "drum al mătăsii", unde folosind transportul pe camile s-a putut dezvolta economia de schimb.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Transportul are un loc fundamental în procesul de producție, care constă în schimbarea amplasării bunurilor materiale în spatiu și timp (aprovizionarea cu materii prime), dar și aducerea forței de muncă de la domiciliu la sediul organizației productive. Clasicii științei economice au enunțat doua noțiuni care pot crea valoare și evident un anumit gen de utilitate și anume:

- utilitate de loc sau crearea de valoare prin schimbarea amplasarii în spatiu a unui obiect;

- utilitatea de timp care presupune deplasarea obiectului în timp real.

Transportul contribuie decisiv la :

- stimularea specializării regionale;
- amplasarea activităților productive
- stabilirea costurilor producției.

Producția pe scară mare trebuie să fie acompaniată de o distribuție de masă a produselor pe piețele de desfacere (la locul unde produsul este dorit și la timpul cand este dorit).

În aceasta ordine de idei se poate conluziona că transportul:

- asigură mijloacele de distribuire a produselor pe piață;
- favorizeaza promovarea pe piata a prețurilor mici;
- determina valoarea (de întrebuințare) a terenurilor.

Cum transporturile se desfașoară în societate, influența lor asupra acesteia este inevitabilă.

Sistemul de transport acționează agresiv asupra mediului pe doua planuri: prin amplasare și funcțional:

a) efectele amplăsarii: prezența infrastructurilor duce la stricarea echilibrelor ecologice ale unor zone;

b) efectele funcționarii: se traduc prin poluarea mediului înconjurator: a aerului (v. normele euro 3, euro 4, euro 5, euro 6), a solului, a apelor, polarea sonora. Aceste efecte fiind ireversibile se lupta pentru limitarea actiunii lor;

c) efectele aglomerației care se manifestă: pe strazile oraselor, pe arterele interurbane, în spațiul aerian;

Influența asupra societății îmbraca mai multe aspecte:

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

a) determina caracterul vecinatatilor (zone urbane de locuit, invatamant, productie etc.);

b) determina caracterul oraselor (port, nod de comunicatie, industrial, turistic etc.);

c) determina zonele defavorizate (departe de facilitatile de transport);

d) definesc simboluri de stare (posesia unui autoturism luxos atesta succesul in afaceri).

În continuare vom prezenta analiza financiara si economica a transportului transfrontalier Romania - Bulgaria care trebuie sa fie axata pe cele doua tipuri principale de transport, de persoane si de marfuri, fiecare dintre ele urmand sa fie analizat din punct de vedere al cailor de transport: fluvial, terestru (rutier sau feroviar) si aerian.

De la bun inceput trebuie mentionat ca principala problema in ceea ce priveste transportul transfrontalier Romania - Bulgaria este reprezentata de existenta a doar doua puncte rutiere de trecere a frontierei, podurile Calafat-Vidin si Giurgiu-Ruse.

Infrastructura de transport este o componentă-cheie pentru creșterea economică. Creșterea economică și a productivității dintr-o anumită regiune este strâns legată de infrastructura de transport, întrucât sistemele de transport generează o productivitate mai ridicată prin costuri logistice mai reduse, eficientizarea stocurilor și accesul mai ușor la piețele de aprovizionare și de muncă. Pe scurt, accesibilitatea și conectivitatea reprezintă vectori cheie pentru creșterea competitivității economice. O mobilitate crescută reprezintă, la rândul ei, un rezultat-cheie al investițiilor, deoarece transporturile asigură factori multiplicatori cu efect pozitiv în creșterea economică și a productivității, se arată în raportul EY - Transport Corridors.

FMI subliniază impactul semnificativ al investițiilor publice, precum cele din infrastructura de transporturi, asupra PIB-ului. Simulările FMI efectuate pentru economii avansate indică faptul că o creștere a investițiilor publice echivalentă cu 1% din PIB duce la o creștere a PIB-ului cu aproximativ 0,4% în același an, creșterea graduală stabilizându-se la 1,5% la patru ani după creșterea investiției publice (FMI, World Economic Outlook: Legacies, Clouds, Uncertainties, octombrie 2014).

UE va investi masiv în coridoarele de transport transfrontaliere în următorii ani. Comisia Europeană (CE) sugerează că ar fi nevoie de circa 1.500 miliarde Euro pentru infrastructura de transport transfrontalier până în anul 2030, ceea ce implică un ritm anual de investiții de aproximativ 100 miliarde Euro.

Plecând de la aceste date, Uniunea Europeană a convenit asupra unui pachet generos de sprijin pentru proiectele de dezvoltare a rețelelor trans-europene de

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

infrastructură. Parlamentul European şi Consiliul European au fost de acord să aloce 33,3 miliarde Euro din bugetul UE pentru programul Connecting Europe Facility (CEF), ca parte a Cadrului Financiar Multianual pentru perioada 2014-2020. CEF va finanţa proiecte care acoperă "verigile lipsă" din reţeaua de infrastructură a Europei, transporturile primind cea mai mare cotă din aceste alocări de fonduri, respectiv 26,3 miliarde Euro.

În acelaşi timp, UE şi Banca Europeană de Investiţii (BEI) au anunţat disponibilitatea sumei de 21 miliarde Euro pentru sprijinirea unor investiţii de 315 miliarde Euro în proiecte de infrastructură în perioada 2015-2017, aproape 30% din această sumă fiind alocată proiectelor de transport. Proiectele care vor primi suport prioritar din partea UE sunt acelea care rezolvă problemele gâtuirilor de trafic sau cele privind verigile lipsă din coridoarele de transport transfrontalier, sistemele inteligente de transport şi sistemele de transport urban.

In ceea ce priveste Romania, cei 5 paşi necesari pentru a dezvolta proiecte de infrastructură pentru coridoarele care traversează tara noastra sunt:

1 Asigurarea unor parteneriate public-privat şi public-public eficiente

Guvernul României are prilejul să atragă soluţii alternative de finanţare pentru dezvoltarea infrastructurii, însă trebuie să existe un profil adecvat de risc/profit şi un flux considerabil de proiecte de infrastructură, astfel încât să poată aloca în mod adecvat resursele umane şi să poată genera nivelul necesar de încredere în acest sector, cunoscut pentru timpii îndelungaţi de transpunere a proiectelor în realitate. În plus, pentru a stimula competitivitatea faţă de alte instrumente de creditare şi pentru a atrage astfel de investiţii, Guvernul trebuie să crească nivelul de transparenţă, să standardizeze procesele şi să clarifice partea privind reglementarea şi politicile. Cum proiectele de infrastructură de tip PPP presupun o relaţie pe termen lung între Guvern şi sectorul privat, acesta din urmă trebuie să dobândească încredere în mediul, legislativ, politic şi de achiziţii în care investeşte.

Lipsa unui cadru clar şi stabil de politici transfrontaliere reprezintă un alt prag major pentru investiţii eficiente în infrastructura de transport. În Europa, fragmentarea reglementărilor naţionale şi lipsa de transpunere a directivelor UE în legislaţiile naţionale determină o creştere a complexităţii proiectelor şi o reducere a transparenţei pentru investitorii care încearcă să evalueze riscurile asociate unor asemenea proiecte. Este nevoie de un grad mai mare de armonizare în aplicarea legislaţiei UE.

Condiţiile restrictive de creditare indică o nevoie de regândire a structurilor financiare pentru proiectele de infrastructură de mari dimensiuni. În Europa, multe bănci s-au retras de pe piaţa împrumuturilor pe termen lung. În acelaşi timp, fondurile de pensii, companiile de asigurări de viaţă şi fondurile suverane caută

active pe termen lung care să se potrivească cu cerințele de investiții pe termen lung. Se estimează că acești investitori instituționali dispun de active de circa 14.000 de miliarde Euro în Europa, doar un mic procent dintre acestea fiind orientate către investițiile în infrastructură. Un număr de tranzacții a fost structurat în așa fel încât acestea să emită creanțe către fondurile de pensii și companiile de asigurări, atât prin emisiuni publice, cât și prin plasamente private. Programul UE Project Bonds Credit Enhancement a fost deja implementat cu succes în cadrul mai multor proiecte.

2 Asigurarea și implementarea cadrelor de finanțare

Înainte de orice altceva, existența unor piețe deschise și competitive este critică pentru asigurarea implicării sectorului privat și, în același timp, pentru optimizarea investițiilor în modalitățile sau structurile de transport dorite. Mai mult, partenerii privați sau cei transfrontalieri au nevoie de flexibilitate în definirea obiectivelor pentru recalibrarea proiectelor de infrastructură de transport, pe baza estimărilor legate de previziuni globale și specifice.

Modalitățile inovatoare de finanțare, care combină structuri private și publice de finanțare conferă mai multă eficiență proiectelor. În ceea ce privește structurarea financiară, garanțiile legate de venituri și implementarea unui management al riscului reprezintă chestiuni critice, care trebuie rezolvate. Ele permit guvernelor să efectueze sau să amâne cheltuieli cu infrastructura de transport public în mod eficient. Modelele utilitare eficient reglementate oferă un exemplu specializat de parteneriat public-privat atractiv pentru o gamă largă de investitori instituționali.

Aceste modele reprezintă o categorie cunoscută de investiții pe piețele de capital și au un rol clar în portofoliile de investiții, în special dată fiind capacitatea lor de a genera venituri din primul an, fără aplicarea îndelungatului calendar de achiziții asociat unor astfel de parteneriate. În al treilea rând, creditele guvernamentale atent structurate pot oferi o reducere a costurilor de capital, în același timp sprijinind parteneriatele finanțate de utilizatori.

3 Adresarea prioritară a riscului

Perioada de timp care precede luarea deciziei de investiție oferă o fereastră limitată de oportunitate pentru influențarea rezultatelor comerciale ale unui proiect și, în ultimă instanță, a succesului său pe termen lung. Este dovedit că acțiunile întreprinse înainte de efectuarea investiției reduc gradul de escaladare a costurilor și protejează nivelurile estimate de amortizare a investiției pe măsură ce proiectul avansează.

Este nevoie de o analiză de senzitivitate pentru a înțelege care sunt riscurile asociate și cum se pot evita. O astfel de analiză ar trebui să se axeze pe cheltuielile de capital, costurile operaționale, ratele de amortizare și tipurile de

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

cerințe ce pot apărea în timp, precum și pe ratele de actualizare aplicate fluxurilor de costuri și de beneficii ale proiectului. Finanțiștii se uită și la astfel de puncte sensibile atunci când evaluează riscurile inerente asociate proiectului și determină costurile financiare ale acestuia.

4 Aplicarea unor parametri clar definiți pe proiect

Planul de investiții trebuie să includă instrucțiuni privind costurile și parametri de evaluare clar definiți pentru a asigura transparența așteptărilor și rezultatelor proiectului. Pentru o evaluare eficientă a costurilor înregistrate pe parcursul construcției și a întregii perioade de exploatare, estimările trebuie să facă o distincție clară între diferitele categorii de cost: construcție, mentenanță, operațiuni și renovare. Acesta este un fundament-cheie pentru termenii acordului dintre părțile implicate pe întreg parcursul proiectului și pentru alegerea unui proiect public-privat care optimizează rezultatele publice.

În ceea ce privește evaluarea, aplicarea unei metodologii realiste și robuste de evaluare este importantă pentru a estima beneficiile potențiale și pentru a aborda proiectele în ordinea importanței. Acest lucru presupune folosirea unor rate de actualizare și a unor estimări de inflație flexibile și realiste. Programele din UK și din Franța oferă exemple de bună practică în acest caz, folosind rate de actualizare cuprinse între 3% și 6%. În cele din urmă, politica de preț aplicată pe durata implementării modelului este un considerent important. Aceasta poate reduce distorsionarea valorilor reale ale fluxurilor de numerar viitoare, folosind rate nominale și prezumția prețurilor fixe.

5 Înțelegerea impactului mai larg al investiției

Investițiile majore publice și private în infrastructura de transport pot avea un impact pozitiv substanțial asupra valorii terenurilor adiacente. Proximitatea față de un coridor sau nod de infrastructură poate aduce beneficii importante proprietarilor din zonă. Capitalizarea acestor beneficii reprezintă un mecanism de finanțare foarte bun pentru investițiile în coridoarele de transport. Acestea includ de regulă o taxă specială aplicată proprietarilor dintr-o zonă geografică determinată, care au un beneficiu direct din investiția în infrastructura de transport.

Ca și concluzie, Andrei Benghea-Mălăieș, Director Executiv Performance Improvement, EY România conchide: "Analiza modelelor de bună practică pe care EY România a derulat-o arată câțiva pași clari pe care guvernele trebuie să îi urmeze pentru a cataliza investițiile private și transfrontaliere în infrastructura de transport:

- În primul rând, stabilește cadrul optim de operare. Nimic nu se va întâmpla fără un program bine ordonat și realist al proiectelor de infrastructură

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

fezabile, însoţit de măsurile complementare care nu au legătură cu infrastructură.

- În al doilea rând, este nevoie de un plan clar de integritate a proiectului. Realizat la început, acesta încurajează încrederea stakeholder-ilor externi.
- În al treilea rând, defineşte regulile care guvernează finanţarea şi livrarea proiectului. Prea multe proiecte de infrastructură eşuează încă datorită slabei pregătiri sau a incapacităţii de a anticipa anumite riscuri.
- În al patrulea rând, restructurează mecanismele de finanţare. Scala şi volumul investiţiei care sunt deseori implicate în proiectele de transport transfrontaliere necesită o structură financiară realistă şi echilibrată pentru a face din proiect unul în care se poate investi. (sursa EY Romania)

În cele ce urmează, vom prezenta situaţia reală a transportului transfrontalier Romania - Bulgaria din punct de vedere al cailor de transport: fluvial, terestru (rutier sau feroviar) si aerian specificând indicatorii economico-financiari care stau la baza unei analize pertinente:

1. Transportul fluvial

Reţeaua fluvială este compusă din fluviul Dunărea, douăsprezece porturi fluviale româneşti: Orşova, Drobeta Turnu Severin, Calafat, Bechet, Corabia, Turnu Măgurele, Zimnicea, Giugiu, Oltenița, 9 Călăraşi, Ostrov, Cernavodă, şi zece porturi bulgăreşti: Vidin, Bregovo, Lom, Kozloduy, Nikopol, Belene, Svishtov, Ruse, Tutrakan, Silistra.

Creşterea gradului de complexitate a activităţii economico-financiare în domeniul activităţii de transport naval, în contextul diversificării metodelor, mijloacelor şi mecanismelor de dirijare, reglare, prognoză şi control al funcţionării pieţelor interne şi externe, are implicaţii profunde în procesul de conducere, adoptarea deciziilor economice fundamentându-se din ce în ce mai pregnant pe coordonatele analizei ştiinţifice a realităţilor economico-financiare.

Soluţiile privind adoptarea deciziei optime, pot fi emise în urma studiului concret, real şi ştiinţific fundamentat asupra întregului complex de factori şi cauze care determină şi influenţează economic activitatea de transport naval. În acest sens o importanţă majoră pentru sectorul economic al acestei întreprinderi, îl prezintă analiza unor indicatori economico-financiari specifici (tone marfa transportate, parcursul marfurilor, capacitatea de transport medie zilnica a navelor de marfuri in exploatare, coeficientul de utilizare a capacitatii parcursului de marfuri, procentul timpului de mers al navelor de marfuri, productivitatea pe tona a navelor de marfuri).

Referindu-ne la acesti indicatori economic-financiar specifici, trebuie supuse atentiei urmatoarele aspecte care ar impune studii economice aparte, in sensul

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

determinarii interdependentelor functionale si de conjunctura dintre elementele interne si externe ale companiilor de shipping:

- Veniturile brute, calculate per tona de marfuri transportate, respective navlul in valuta, sunt diferite de la o grupa la alta, astfel incat structura marfurilor transportate in conditiile aceleiasi relatii de transport poate conduce la rezultate diferite. Un nivel superior de navlu vor avea marfurile industrializate fata de materiile prime sau marfurile care presupun conditii speciale de transport fata de marfurile generale
- Acelasi fel de marfa transportat cu tipuri de nave diferite determina si un volum al veniturilor variat, ceea ce modifica venitul brut pe tona transportata
- Navlul difera chiar in conditiile aceleiasi categorii de marfa si tip de nava, in functie de felul transportului (de linie sau special) si in functie de contractele incheiate, respectiv de clauzele contractuale acceptate
- Variațiile navlurilor (determinate de ,,curenții'' de mărfuri, concurență, conflagrații politice în anumite zone geografice, ritmul construcțiilor de nave, interese interstatale, etc.) sunt fenomene foarte des întâlnite, cu efecte directe asupra veniturilor, care fac să alterneze perioadele de „boom" cu cele de regres. Masa venitului poate fi influențată de factori de exploatare, printre care menționăm: congestionarea porturilor de încărcare descărcare, timp nefavorabil, greve în porturi străine, avarii la nave, schimbarea porturilor de bunkeraj
- închirierea unor nave pentru o perioadă de timp determinată și schimbarea condițiilor de comparare a veniturilor brute în raportul de schimb valutar, în condiții de fluctuație continuă a cursului de schimb valutar, determină efecte pozitive sau negative exprimate la intern prin pierderi sau venituri din diferențe de curs valutar
- Incheierea unor contracte pe o perioadă îndelungată de timp, pentru transportul unor mărfuri poate influența pozitiv prin menținerea unor venituri uniforme per tona de mărfuri transportate dar poate influența și defavorabil în cazul scăderii generale a prețurilor practicate pe piața internațională, compania devenind astfel dependentă de piața navlurilor și implicit de conjunctura economică a pieței în anumite segmente de rută sau marfă.

2. Transportul terestru (rutier si feroviar)

Rețeaua rutieră transfrontaliera Romania-Bulgaria, însuma la sfârșitul anului 2014, 13160 km, din care 2977 km drumuri naționale în zona românească, și 5932 km în partea bulgară, din care aproape jumătate (2279 km) de categoria întâi (drumuri de importanță națională). Comparativ cu Bulgaria, indicatorul lungime de drumuri are valoare dublă în România, în schimb ponderea drumurilor naționale

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

este foarte asemănătoare (2977 km față de 2279 km). Rețeaua feroviară are în zona studiată din România lungimea de 1828 km, din care doar 593 km sunt electrificați, iar Bulgaria are 1147 km de cale ferată, din care mai mult de jumătate sunt electrificați (786 km), cele două țări fiind comparabile din acest punct de vedere.

Infrastructura rutieră și feroviară din zona transfrontalieră este dezvoltată inegal în România și Bulgaria, cele șapte județe românești având o densitate a drumurilor și a căilor ferate aproape dublă față de cele nouă districte bulgărești. Deși densitatea drumurilor este relativ scăzută, în ambele țări, în ultimii cinci ani analizați (rețeaua de drumuri publice nu a înregistrat creșteri importante, mai ales în privința celor de importanță europeană și națională.

Nici infrastructura feroviară din ambele țări nu a înregistrat nici o modificare sau completare esențială. Dintr-un anumit punct de vedere această situație este firească și se datorează faptului că structura rețelei de căi ferate este constituită deja de aproape un secol și nu necesită extindere, ci modernizare (linii cu viteză sporită, dublare, electrificare).

În cadrul teritoriului românesc se remarcă jud. Constanța, Olt și Mehedinți, cu o densitate a rețelei rutiere peste media națională, la antipod situându-se jud. Teleorman și Călărași; în schimb, rețeaua feroviară înregistrează o medie superioară celei pe țară în jud. Călărași, ca și în Teleorman, suplinind, într-un fel, slaba dezvoltare a rețelei rutiere. La polul opus se situează jud. Mehedinți, cu o densitate deosebit de mică a rețelei de căi ferate. Jud. Olt se prezintă cel mai bine în privința infrastructurii rețelei terestre de transport. Din analiza calitativă a infrastructurii rutiere și feroviare, precum și a serviciilor de transport din ambele țări, reiese că acestea se află la partea inferioară a clasamentului european, deși transportul terestru deține cea mai mare pondere atât în România, cât și în Bulgaria.

În medie, creșterea absolută a transportului feroviar de marfă pe teritoriul UE a cunoscut niveluri scăzute începând cu anul 2000. În termeni relativi, ponderea transportului feroviar de marfă a scăzut în favoarea transportului rutier. Tendința medie ascunde diferențe semnificative între statele membre. Tendințele naționale depind de o serie de factori, inclusiv gradul de extindere al rețelelor de căi ferate, proporția traficului internațional în traficul total și nivelul concurenței din partea altor modalități de transport (de exemplu, căi navigabile interioare). Ponderea mărfii transportate pe cale rutieră și feroviară variază semnificativ în funcție de tipul de bunuri transportate. Transportul de mărfuri grele în vrac (cum ar fi cărbunele) este realizat predominant pe căi ferate, în timp ce bunuri mai ușoare și/sau mai perisabile sunt transportate pe șosele.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Pentru analiza financiara si economica a transporturilor rutiere se folosesc o serie de indicatori economici generali, precum : cifra de afaceri, profitul, pragul de rentabilitate, lichiditate, venitul pe investitie etc.

Analiza economica financiara, care se face pentru o anumita perioada de timp scoate in evidenta cauzele care au condus la eventuale neimpliniri si masurile care se impun pentru utilizarea rationala a mijloacelor de transport, optimizarea timpilor de deplasare, stationare la incarcare-descarcare, imobilizare prin revizii si reparatii.

Cea mai generala clasificare a indicatorilor tehnico-economici se poate face in indicatori de exploatare si indicatori economici.

Indicatorii de exploatare sunt: coeficientul de utilizare a parcului auto, coeficientul de stare tehnica a parcului auto, coeficientul de utilizare a timpului zilei de lucru, coeficientul de utilizare a parcursului, parcursul mediu zilnic, distanta medie de transport, cantitatea de marfa transportata, numarul de calatori transportati, volumul total al transportului de marfuri, coeficientul de utilizare a tonajului, coeficientul de utilizare a locurilor, coeficientul de de utilizare a capacitatii de transport, viteza medie tehnica, viteza medie de exploatare.

Indicatorii economici sunt: prestatia orara specifica, productivitatea, costul unitar pentru marfa si pentru calatori, rentabilitatea.

Între cazurile extreme reprezentate de bunurile care sunt transportate aproape întotdeauna pe căi ferate și cele transportate cel mai probabil pe șosea, alegerea modului de transport este influențată de o serie de factori de nivel micro. Deciziile luate de către expeditori (factori de decizie-cheie în acest proces) depind de experiența anterioară, de tipul de bunuri transportate, de caracteristicile transportatorului și de cerințele de distanță și de timp. În plus, și unii factori generali și structurali contribuie la schimbările pe termen lung în ponderea modală. Aceștia includ relația dintre creșterea economică și transportul de marfă, transportul rutier fiind în general mai receptiv la schimbările în ciclul economic decât cel feroviar.

Schimbările în procesul de producție industrial și fragmentarea logisticii au afectat de manieră negativă transportul feroviar de marfă; pe de altă parte, noi forme de transport intermodal reprezintă pentru transportul feroviar un segment de piață în creștere rapidă. Referitor la preferințele expeditorilor, studiile de caz naționale indică importanța considerentelor legate de costuri în anumite țări, în care transportul feroviar de marfă este considerat ca fiind prea costisitor (Franța, Italia). Mai pe larg, necesitatea unei infrastructuri feroviare de înaltă calitate și cu conexiuni mai bune este demonstrată de toate studiile de caz, cu accent pe blocaje (Germania), capacitate (Italia, Franța) și fiabilitate (Spania, Polonia).

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Diverse studii au evaluat transferul potențial dinspre transportul rutier spre cel feroviar sau spre serviciile intermodale; estimările transferului se situează între 1 și 14 puncte procentuale. Literatura de specialitate indică și pragul minim de 200-300 km, pornind de la care transportul feroviar devine deosebit de competitiv, iar potențialul unui transfer modal este mai mare. Un obiectiv general realist privind ponderea transportului feroviar de mărfuri în UE ar putea fi, pe termen mediu, în jur de 20% din volumul transportului intern total, măsurat în tone-km.

3. Transportul aerian

Transporturile aeriene sunt o componenta importanta a transporturilor internationale. Ele acopera o arie de comert in care aeronavele sunt angajate pentru a transporta pasageri, marfuri si posta. Companiile de transport aerian opereaza servicii pe rute aeriene locale, regionale si internationale. Ele constituie cea mai dinamica de modalitate de transport.

Traficul international de marfuri s-a dublat la fiecare 5 ani. Astazi au aparut linii aeriene specializate in transportul de marfuri. La acestea au contribuit in primul rand operativitatea si rapiditatea derularii expeditiei, dar si reducerea in mod constant a pretului de transport, confortabilitatea primirii si expedierii marfurilor, siguranta si nu in ultimul rand cooperarea existenta intre companiile aeriene, ceea ce simplifica foarte mult activitatea beneficiarilor de transport.

Aceste facilități au fost posibile de realizat ca urmare a dezvoltării bazei tehnicomateriale. În întreaga lume, transportul pasagerilor și a mărfurilor în traficul internațional se desfășoară numai cu permisiunea autorităților din statul respectiv. Fiecare stat a stabilit reguli proprii ceea ce a complicat foarte mult activitatea de transport internațional pe calea aerului. Chiar în prezent, după semnarea, elaborarea și adoptarea unui mare număr de convenții multilaterale, traficul aerian nu se desfășoară uniform, dar se derulează normal având la bază și unele înțelegeri bilaterale. De asemenea, pentru a se putea acorda servicii de calitate în domeniul transporturilor în trafic aerian s-a adoptat cooperarea internațională între companiile de navigație. Astfel cooperarea îmbracă forme diferite de contracte care permit asigurarea și acordarea de servicii prompte și sigure.

In ceea ce priveste transportul transfrontalier aerian Romania-Bulgaria, putem spune ca nu exista linii directe intre aeroporturile existente in zona transfrontaliera, singurele trasee aeriene directe fiind cele de pe linia Bucuresti-Sofia.

Dezvoltarea expeditiilor si transporturilor interne si internationale de marfuri depinde de evolutia unor factori determinanti la nivel mondial si national. Putem clasifica acesti factori in exogeni si endogeni.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Factorii exogeni sunt : cresterea economica mondiala, fenomenul geopolitic, pretul petrolului, protectia mediului inconjurator, contributia noilor tehnici de comunicatie, iar factorii endogeni sunt: evolutia tehnica, politica de liberalizare a transportului aerian, aglomerarea spatiului aerian, concurenta celorlalte modalitati de transport.

2.3 Impactul transportului asupra mediului prin moduri de transport (evaluarea impactului asupra mediului)

2.3.1 Baza legala

Cooperarea transfrontalieră între cele două regiuni va trebui să consolideze sinergiile potenţiale între protecţia mediului şi dezvoltare. Furnizarea serviciilor în domeniul mediului, cum ar fi alimentarea cu apă, managementul apelor şi al deşeurilor, managementul resurselor naturale, decontaminarea pământului pentru a-l pregăti pentru noi activităţi economice şi protecţia împotriva anumitor riscuri de mediu, toate acestea vor avea prioritate în acest context.

Marea biodiversitate a zonei de graniţă presupune existenţa a numeroase resurse exploatabile, în special pământ arabil şi păşuni, păduri, resurse minerale şi apă.

Nivelul relativ scăzut de dezvoltare al zonei a lăsat mediul în condiţii relativ bune, deşi a suferit datorită poluării aerului, solului şi a apei.

Cea mai mare provocare de dezvoltare a zonei o reprezintă nevoia de a atinge un echilibru rezonabil între dezvoltarea socio-economică, conservarea deosebitei moşteniri naturale şi culturale existente şi îndeplinirea cerinţelor UE în domeniul mediului.

Management resurselor naturale, biodiversitatea şi protecţia naturii reprezintă axe prioritare din cadrul politicilor naţionale ale Bulgariei şi României. Ambele ţări au adoptat cadrul legislativ relevant. În aria Programului, există numeroase parcuri naturale şi monumente naturale, unele menţionate în lista Moştenirea Mondială (World Heritage) a UNESCO (vezi tabelul 12, Anexa 2), şi alte zone nedeclarate încă ca protejate natural. În plus au fost identificate anumite zone mici, de la 1 la 50 hectare, zone unde fenomene naturale specifice, precum cascadele, peşterile, ca şi habitatele rare cu specii pe cale de dispariţie au nevoie de protecţie.

Media de vârstă a pădurilor din zona de graniţă este de peste 50 de ani iar copacii cu frunză mare predomină, reprezentând un procent de 68%. Pădurea protejează plantele şi animalele aflate pe cale de dispariţie. Deşi pădurea s-a diminuat datorită secetelor, poluării aerului şi despăduririlor, procentul arborilor bolnavi poate fi uşor comparabil cu cel din alte ţări.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Este important de subliniat că reţelei existente de zone protejate, reţea ce va încorpora o mare parte din reţeaua Natura 2000, îi lipseşte infrastructura necesară unui management eficient.

La ora actuală, datorită presiunii economice şi a lipsei managementului resurselor, ariile protejate sunt supuse la o presiune accentuată datorită exploatatorilor ilegali, turismului necontrolat, dezvoltării construcţiilor şi braconajului, ceea ce conduce la pierderi irecuperabile ale biodiversităţii în zona Programului.

Toate zonele protejate, inclusiv viitoarele zone Natura 2000, în cazul în care nu vor exista măsuri adecvate, planificate şi implementate, privind încurajarea proprietarilor privaţi de a încorpora conservarea biodiversităţii în activităţile legate de utilizarea pământului, vor trebui să facă faţă provocărilor majore legate de managementul privind conservarea şi menţinerea unui status adecvat al nivelului de conservare.

În perioada 1999-2004 Programul Phare CBC a sprijinit implementarea diferitelor proiecte ce sau axat pe promovarea dezvoltării durabile şi pe conservarea biodiversităţii (ex. Pregătirea unui plan comun de management şi procurarea de echipamente pentru reîmpădurire pentru pădurile din Dobrogea).

Întreprinderea măsurilor de prevenire a riscurilor prin îmbunătăţirea managementului resurselor naturale, prin cercetarea specializată, şi prin politici publice inovative de management , va avea o importanţă sporită în cadrul cooperării regiunilor de graniţă din România şi Bulgaria.

2.3.2 Avantajele şi dezavantajele diferitelor moduri de transport

Transporturile constituie fundamentul unei economii, deoarece, in lipsa unor reţele de transport viabile, funcţionarea corespunzătoare a pieţei interne nu este posibilă. Investiţiile în infrastructurile de transport stimulează creşterea economică, creează bogăţie, favorizează comerţul, accesibilitatea geografică şi mobilitatea indivizilor. Evoluţia de ansamblu a societăţii a demonstrat că eliminarea din contextul natural activităţilor umane, deci şi cea specifică transporturilor, poate deveni periculoasă, deopotrivă pentru calitatea vieţii cat şi pentru factorii de mediu. Dezvoltarea sistemului de transport reprezinta o necesitate a satisfacerii nevoilor tot mai accentuate de mobilitate a mărfurilor şi călătorilor, aparand astfel moduri de transport din ce în ce mai sofisticate atât tehnic, cât şi infrastuctural.

Din analiza comparativa a mijloacelor de transport bazata pe valoarea indicelui agregat plaseaza transportul aerian si prin conducte, în acest caz, pe primele locuri, fapt ce poate fi infirmat de anumite conditii restrictive generale sau particulare specifice fiecarui tip de transport. Din acest motiv este necesara

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

cunoasterea detaliata a avantajelor si dezavantajelor utilizarii oricarui tip de transport.

➢ **Transportul auto** a cunoscut o evolutie ascendenta, atat ca pondere, in volumul total al transporturilor (auto, feroviar, fluvial, maritim si prin conducte) cat si din punctul de vedere al volumului acestor, datorita **avantajelor** incontestabile:

- mobilitate superioara tuturor celorlalte moduri de transport;
- adaptabilitate rapida la orice conditii de teren (drumuri neamenajate etc), fara a necesita investitii deosebite pentru punerea in functiune;
- flexibilitate si posibilitatea de a ajunge în regiuni mai puțin accesibile cu alte mijloace de transport;
- capacitatea de a completa celelalte moduri de transport (fluvial, naval, maritim care nu pot realiza singure intregul lant de transport si au nevoie de interventia transportului auto pentru transportarea marfii de la locul de productie la prima statie de incarcare si de la ultima statie de descarcare la destinatia finala;
- calitatea de a reprezenta singurul mod de transport care poate sa realizeze fara colaborarea cu alte moduri de transport, intreg procesul de transport de la locul de producere a marfii, la locul de descarcare; in acest sens binecunoscuta expresie "transport din poarta in poarta" este deja invechita in schemele logistice moderne vorbindu-se din ce in ce mai mult despre transportul de la locul de productie (linie de fabricatie, utilaj, instalatie, plantatie) la locul de desfacere finala (magazin, linie de asamblare, locuinta cumparatorului, piata etc) transport care nu poate fi realizat decat cu mijloace auto;
- asigurarea calitatii marfurilor perisabile datorita eliminarii manipularilor suplimentare in timpul transportului;

Printre **dezavantaje** se pot enumera:

- nivel ridicat de emisii poluante (CO, NOx, SO2, NH3, etc.) care au efecte negative asupra sănătății,
- poluarea chimică și fonică care contribuie la scăderea calității vieții,
- consum mare de energie,
- număr mare de accidente de circulație care se soldează cu pierderi de vieți omenești (în unele cazuri) si creare de ambuteiaje,
- infrastructura rutieră costisitoare, ușor degradabilă și greu de întreținut.
- practicarea unor tarife, in general flexibile la cererile de prestatii, datorita unei structuri data a parcului de autovehicule care nu poate fi reinnoit si diversificat, decat in conditii de eficienta economica.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- **Transportul feroviar** este una dintre cele mai utilizate modalităţi de transport, ocupând în traficul mondial locul II din punctul de vedere al volumului de mărfuri transportate pe glob.

Ca **avantaje** ale transportului feroviar se pot aminti:

- oferă siguranţă mai mare comparativ cu alte mijloace de transport,
- generează o poluare a mediului mai scăzută, cantitatea de emisii poluante ale aerului fiind doar de 10% faţă de celelalte moduri de transport;
- eficienţa energetică: consumul de energie pe unitate transportată este de 6 ori mai mic decât în transportul rutier şi de 3 ori mai mic decât în cel naval,
- pret redus: transportul de mărfuri este mai ieftin şi oferă posibilitatea transportului unei cantităţi mai mari,
- oferă acces tuturor persoanelor, nu doar posesorilor de autoturisme, către majoritatea localităţilor dintr-o ţară, conform unui grafic prestabilit,
- un număr mai redus de accidente pe pasager-km şi respectiv tonă-km faţă de celelalte moduri de transport.
- mareşte ocuparea forţei de muncă:
- Prin comparaţie cu transportul aerian şi transportul rutier, transportul feroviar este mai uşor şi mai ieftin, dar are si câteva dezavantaje:
- sursă de poluare fonică (zgomot de rulare, zgomot de locomotivă, zgomot de frânare),
- probleme de confort si accesibilitate redusa la o serie de localităţi
- eficienţă energetică scăzută a trenurilor de mare viteză (cu cât viteza este mai mare cu atât consumul de energie este mai mare)
- necorespunzător pentru transportul pe distante scurte.

Oricare ar fi dezavantajele transportului feroviar a fost, este şi va fi întotdeauna cele mai sigur şi cel mai bun mijloc pentru transportul de mărfuri.

- **Transportul naval**

Pozitionarea României la tarmul Marii Negre si de-a lungul Dunarii au creat perspective dezvoltarii transportului naval (pe rauri si mare). Transporturile maritime si fluviale sunt modalitati mult mai ieftine fata de cele feroviare, aeriene sau auto, ca urmare a cheltuielilor pentru investitii mult mai reduse, în vederea dezvoltarii infrastructurii.

Productia de bunuri si servicii este amenintata de o serie de fenomene naturale (cutremure, inundatii, alunecari de teren, grindina, seceta) dar si de activitatea premeditata sau inconstienta a oamenilor (incendii, furturi, greve, conflicte militare). In vederea compensarii financiare a pierderilor cauzate de producerea unui anumit risc, se fac asigurari ale marfurilor de catre beneficiari sau transportatori .

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Datorita celor doua componente: fluvial si maritim, se prezinta, in continuare, calitatile si riscurile fiecarui dintre ele.

Avantajele transportului fluvial constau in:

- posibilitatea de a realiza şi facilita legături ieftine între diverse regiuni,
- are un caracter prioritar în ceea ce priveşte transportul de mărfuri voluminoase la distanţe mari în interiorul continentelor,
- mai puţin poluante,
- asigura tarife reduse;
- crearea de baraje de acumulare pentru hidrocentrale;
- dezvoltarea irigatiilor.

Ca **dezavantaje** se amintesc:

- poluarea chimică a apelor datorată unor accidente,
- durata de parcurs este de 3-5 ori mai mare decât transportul rutier,
- atragerea unor investiţii financiare mai reduse în vederea dezvoltării acestui sector comparativ cu altele,
- rol minor în transportul pasagerilor din cauza vitezelor reduse,
- este neeconomic pentru zonele mai îndepartate de bazinul fluvial, datorita transbordarilor costisitoare;
- poate deveni impracticabil în perioadele de seceta sau înghet;
- este mai lent.

Printre **avantajele** transportului maritim se amintesc:

- asigură legătura între diverse regiuni ale Globului (unde nu există altă posibilitate de comunicare),
- importante în transportul de mărfuri,
- masă şi volum mare ale produselor transportate la un preţ redus (cost minim).

Dezavantajele acestui tip de transport constau in:

- poluarea apelor datorate unor activităţi de reparare a navelor, operaţiuni de curăţare a navelor, deversării de produse petroliere,
- timp mare de transport (de aceea se evită transportul unor produse perisabile).

➢ **Transportul aerian**

Rapiditatea este atributul esenţial al transportului aerian. Pentru pasageri, evoluţia aeronavelor a adus posibilitatea de a călători mult mai repede, dar şi în condiţii de confort şi de servicii net superioare.

Avantaje:

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

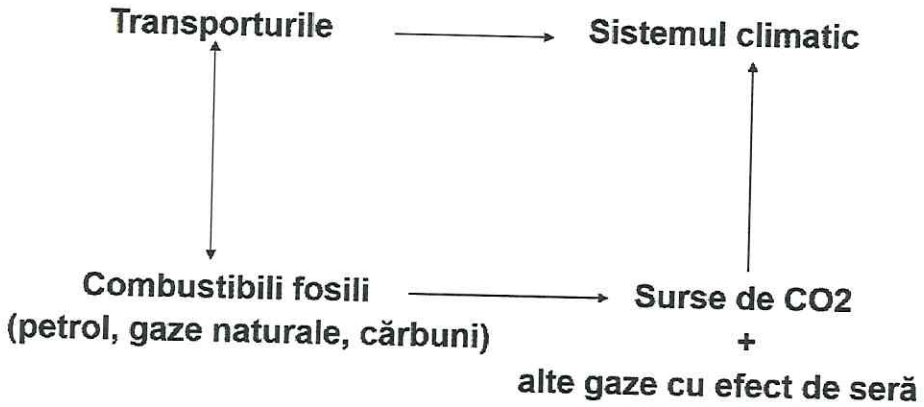
- cele mai rapide,
- confort sporit,
- favorizează legătura cu exteriorul a unor regiuni lipsite de alte mijloace de transport,
- adaptabilitatea la diferite genuri de transport fara a necesita modificari majore ale avioanelor;

Printre **dezavantajele** transportului aerian se enumera:

- costisitor,
- produce numeroase efecte asupra mediului, atât la nivel local, prin poluare fonică şi a aerului, cât şi la nivel mondial, prin contribuţia la schimbările climatice prin arderea unor cantităţi foarte mari de combustibil fosil şi emisia de gaze cu efect de seră şi alţi poluanţi,
- capacitate de transport mica;
- consumuri mari de combustibili superiori.

2.3.3 Factorii de impact asupra mediului şi, mai ales, rolul oamenilor, care afectează mediul în ceea ce priveşte poluarea prin diferite moduri de transport

In diagrama urmatoare se prezinta sintetic impactul modurilor de transport, datorata utilizarii combustibililor folsili, care afecteaza sistemului climatic .



Se considera ca si zgomotul, vibraţiile, poluarea aerului, poluarea apei, poluarea solului sunt tot consecinte ale activitatii de transport cu impact asupra mediului.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

La nivelul Uniunii Europene circa 28% din emisiile de gaze cu efect de seră sunt datorate transporturilor şi 84% dintre aceste revin transportului rutier, cu menţiunea că 10% provin din traficul rutier urban.

Transportul rutier de marfă a cunoscut o creştere masivă din cauză că nu sunt plătite costurile activităţii sale (externalităţi),

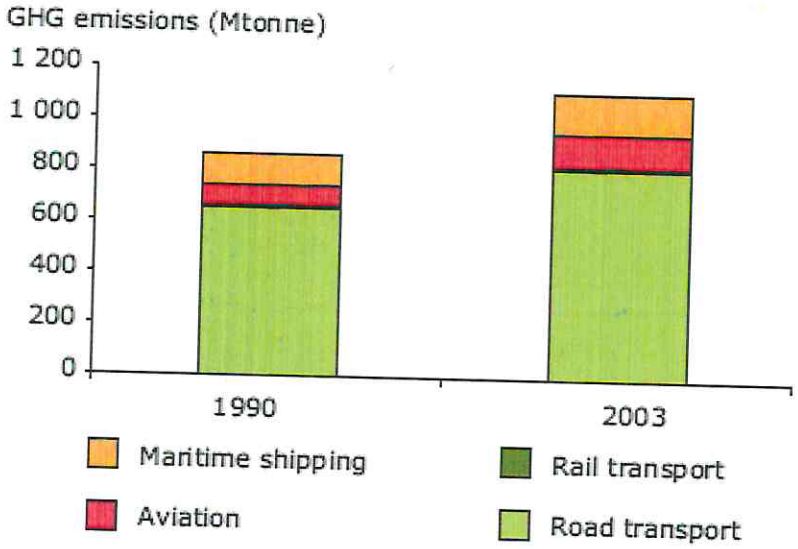
- creşterea emisiilor de substanţe poluante şi gaze cu efect de seră,
- poluarea fonică,
- creşterea numărului de accidente şi a victimelor acestora,
- costuri mai mari pentru întreţinerea şi reparaţiile infrastructurii rutiere.

Transportul maritim prin prisma a două aspecte:

- securitatea vaselor mari maritime şi oceanice,
- performanţele tehnice ale motoarelor vaselor.

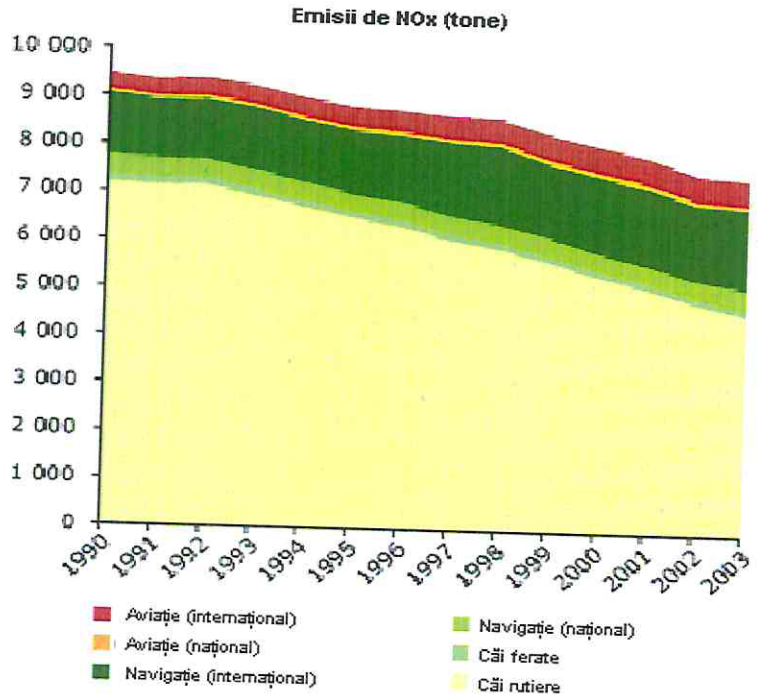
Transportul aerian are impact asupra mediului prin: poluarea aerului, poluare fonică.

Tipurile de transport care emit cantităţile cele mai mari de GES sunt date in figura urmatoare.

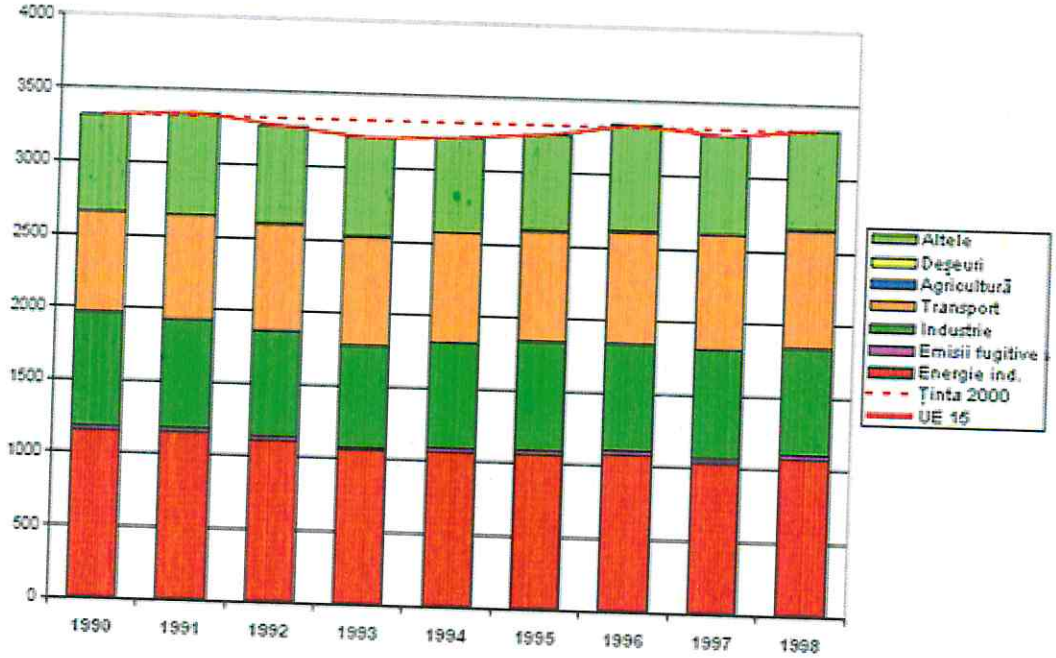


Cele mai mari emisii de NOx sunt cauzate de transportul rutier (59%); cu menţiunea că acest sector face şi cele mai multe progrese emisiile de NOx au o viaţă lungă, rămânând în atmosferă 150 de ani; autoturismele şi autovehiculele grele, în special cele de transport marfă sunt responsabile pentru cele mai mari emisii de NOx, ca in figura de mai jos.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



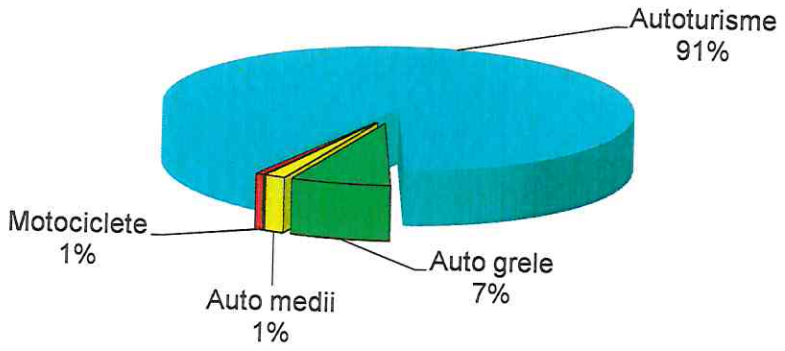
Dependența transporturilor rutiere de combustibilii fosili - principalele surse de CO2 (26%) în UE, prognozele considerand acest sector ca responsabil pentru 30% din emisiile UE. Transportul aerian este responsabil cu peste 12% din emisiile de CO2 din sectorul transport;



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Transportul rutier reprezintă principala sursă a emisiilor de CO (circa 90%) iar cele mai importante categorii de autovehicule asupra cărora este necesar a se interveni sub o formă sau alta, în vederea reducerii poluării, sunt autoturismele și autovehiculele grele în special cele de transport marfă.

Contributia la emisia CO



Alte emisii de gaze cu efect de seră:

- emisiile de SOx sunt cauzate de transporturile maritime;
- emisiile de SOx au crescut de 50% la nivelul anilor 1990 până la 78 % la nivelului anilor 2004, cauză a trecerii sulfului de la un combustibil la altul;
- emisiile de substanțe acidifiante din transport au crescut cu 30% până la 40% între 1990 și 2004 (excluzând transportul aerian și cel maritim);

Astfel, se constata ca emisiile de gaze cu efect de seră (GES) au înregistrat o creștere sensibila în ultimul deceniu.

Înlocuirea transportului rutier cu un alt mod de transport ar conduce la reducerea locală a poluării atmosferice, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și de gaze care formează apoi ploile acide, depozite toxice în aer care apoi, prin depunere pe sol, afectează lanțul alimentar. În unele cazuri se reduce și poluarea sonoră.

În acest context al evoluției, intermodalitatea transporturilor conduce la o utilizare eficientă a modurilor care au rezerve de capacitate (feroviar, căi navigabile interioare și transport maritim) cu efecte benefice asupra emisiilor poluante si asupra mediului.

2.3.4 Impactul asupra mediului in procesul de transport

Calitatea apei din lacuri, concentrația ridicată de azot și fosfor sugerează un trend spre o eutroficare ridicată în lacurile monitorizate din aria programului.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Managementul defectuos al nutrienţilor din Bazinul Dunării a condus la grave probleme ecologice, incluzând deteriorarea resurselor de apă subterană, a râurilor, a lacurilor şi a Mării Negre.

Navigaţia exercită o mare presiune asupra Dunării; aceasta afectează morfologia albiei şi prezintă riscuri de poluare accidentală. Între anii 1983-2003, 455 de accidente de nave s-au întâmplat pe Dunăre, 30 dintre ele având ca rezultat poluarea gravă a apei.

Calitatea apei Mării Negre depinde considerabil de calitatea apei Dunării. Având în vedere toate sursele de poluare (Dunărea şi alte ţărmuri cu surse de poluare) marea majoritate a poluanţilor sunt aduşi de Dunăre: 99.5% dintre nutrienţi, 99% din N şi 91.8% din P-PO4.

Fluxul dominant N-S ai curenţilor maritimi favorizează răspândirea poluanţilor din Dunăre în apele de coastă din aria programului.

Programele Phare CBC au sprijinit implementarea câtorva proiecte, dintre care trebuie menţionat cel axat pe monitorizarea Coastei Mării Negre şi pe îmbunătăţirea schimbului de informaţii ca răspuns la problemele comune identificate.

2.3.5 Consumul diferit de resurse prin diferite moduri de transport

2.3.5.1. Conceptul costurilor în transporturi

Transporturile contribuie semnificativ la creşterea economică şi permit accesul la o piaţă globală. Din nefericire, majoritatea modurilor de transport nu afectează societatea doar într-un mod pozitiv, ci generează şi efecte secundare. Vehiculele rutiere, de exemplu, contribuie la congestionarea traficului, în special în aglomerările urbane, trenurile şi aeronavele conduc la creşterea nivelului de zgomot ambiental iar navele la poluarea aerului şi/sau a apelor în caz de accidente. Astfel de efecte secundare dau naştere unor costuri diferite ale resurselor care pot fi exprimate în multiple costuri: costurile timpului de întârziere, costurile de sănătate cauzate de poluarea aerului, pierderile de productivitate din cauza vieţii pierdute în accidente rutiere, costurile de reducere datorate impactului transportului asupra climei etc.

Atunci când efectele secundare ale unei anumite activităţi impun un cost asupra societăţii, economiştii vorbesc despre un astfel de cost ca un cost extern. Spre deosebire de avantaje, costurile externe ale transportului nu sunt, în general, suportate de utilizatorii de transport şi, prin urmare, nu sunt luaţi în considerare atunci când iau o decizie de transport.

Internalizarea acestor costuri presupune ca astfel de efecte să facă parte din procesul de luare a deciziilor al transportatorilor. Acest lucru se poate realiza direct prin reglementări, adică prin măsuri de comandă şi de control sau indirect

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

prin furnizarea de stimulente adresate transportatorilor (de exemplu, reducerea taxelor și a impozitelor în funcție de clasele de poluare etc.). Internalizarea costurilor externe prin utilizarea instrumentelor de piață este considerată, în general, o modalitate eficientă de limitare a efectelor secundare negative ale transportului.

Pentru a defini corect costurile externe, este important să se facă distincția între:

- *costurile sociale* care reflectă toate costurile generate de furnizarea și utilizarea infrastructurii de transport, precum costurile de uzură ale infrastructurii, costurile de capital, costurile de congestionare, costurile accidentelor, cheltuieli de protecția mediului;
- *costuri private* (sau costuri interne ale firmei) suportate direct de transportator, cum ar fi uzura și costul energiei pentru utilizarea vehiculelor, costurile de regie, tarifele și taxele de transport precum și impozitele aferente.

Costurile externe se referă la diferența dintre costurile sociale și costurile private. Dar pentru a produce valori cantitative, definiția trebuie să fie mai precisă. Pe baza teoriei privind bunăstarea economică, utilizatorii de transport ar trebui să plătească toate costurile sociale marginale care apar din cauza unei activități de transport. Având în vedere costurile marginale private (cum ar fi costurile de uzură ale vehiculului și costurile personale pentru conducătorul auto), tarifele optime pentru infrastructură ar trebui să reflecte costurile externe marginale ale utilizării unei infrastructuri. Aceste costuri includ costurile de uzură pentru utilizarea infrastructurii, costurile de congestionare, costurile accidentelor și costurile de mediu.

2.3.5.2. Domeniul de aplicare a costurilor externe și nivelul de externalizare

Tabelul următor oferă o prezentare generală a costurilor externe.

Tabel - Componentele costului extern și nivelul de externalizare

Componenta costurilor	Costuri private și sociale	Partea externă în general	Diferențele dintre modurile de transport
Costuri de infrastructură limitată (costurile de congestionare	Toate costurile pentru utilizatori și societate (timp, fiabilitate, funcționare,	Costurile suplimentare impuse tuturor celorlalți utilizatori și	Pentru transportul neregulat (sectorul rutier), componenta costului extern este diferența dintre costul marginal și costul mediu bazat pe o

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

și de deficit)	activități economice pierdute) cauzate de densitatea mare a traficului.	societăți care depășesc costurile suplimentare proprii.	funcție a costului congestionării. Pentru serviciile de transport programate (feroviar, aerian), componenta costului extern reprezintă diferența dintre disponibilitatea de a plăti pentru sloturile de acces insuficiente și tariful existent pentru sloturile de acces.
Costuri de accidente	Toate costurile directe și indirecte ale unui accident (costuri materiale, costuri medicale, pierderi de producție, suferință și durere cauzate de decese).	O parte din costurile sociale care nu sunt considerate în anticiparea riscului propriu și colectiv și care nu sunt acoperite de asigurări (terțe părți).	Există o dezbatere privind nivelul de anticipare a riscului colectiv în transportul individual; sunt costurile unui accident provocat de sine, o problemă de anticipare individuală a riscului (adecvată) sau o chestiune colectivă? În plus, există diferite niveluri de răspundere între sistemele de asigurări private (transportul rutier particular) și sistemele de asigurări pentru operatorii de transport (feroviar, aerian, pe apă).
Costuri de mediu	Toate prejudiciile cauzate de daunele aduse mediului (costuri de sănătate, daune materiale, daunele biosferei, riscuri pe termen lung).	O parte din costurile sociale care nu sunt considerate.	În funcție de legislație, nivelul taxelor de mediu sau responsabilitatea de a realiza măsuri de reducere a poluării, diferă între modurile de transport.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Pentru a defini nivelul extern al acestor componente de cost, trebuie luate în considerare următoarele argumente.

- Părțile din costurile de congestie sunt "plătite" de costurile de așteptare și întârziere ale utilizatorilor; alte elemente ale acestor costuri, și anume cele impuse altor utilizatori, nu există. Măsurarea părții externe trebuie să ia în considerare dinamica congestiei. Întrucât costurile marginale sunt costuri mai mari decât cele medii cu creșterea congestiei, diferența dintre aceste două niveluri este considerată elementul costului extern, deoarece costurile medii sunt plătite de utilizator. În cadrul practicii existente, accentul se pune direct pe partea externă.
- Părțile din costurile de accidente sunt plătite de asigurarea terților, alte părți sunt "plătite" de victimă care au cauzat accidentul (fie prin asigurarea proprie, fie prin suferința necompensată etc.). Astfel, este foarte important să se ia în considerare volumul total al taxelor de asigurare aferente sectorului de transport și daunele plătite în afara sistemului de asigurări (denumit și "auto-asigurare"). În cadrul practicii existente de estimare a costurilor, accentul se pune direct pe partea externă. Pentru translatarea părții externe în măsuri de internalizare trebuie luate în considerare sistemele naționale de răspundere.
- Părți ale costurilor de mediu ar putea fi văzute ca fiind deja "plătite", cum ar fi impozitele pe energie sau taxele de mediu (de exemplu, costurile legate de zgomot pe aeroporturi).

În acest context, se poate adăuga că costurile accidentelor, costurile de congestie și costurile de mediu diferă semnificativ în ceea ce privește părțile societății afectate: în timp ce costurile de accidente externe sunt, în mod obișnuit, impuse indivizilor ușor identificabili (victimele unui accident și familiile acestora) costurile de congestie sunt impuse colectiv utilizatorilor de transport prinși într-un blocaj de trafic sau unei aglomerări. Acest lucru este valabil și mai mult pentru externalitățile de mediu care sunt impuse societății în general (chiar și asupra diferitelor generații). Mai ales faptul că costurile de accidente sunt impuse persoanelor fizice ușor de identificat pot solicita recomandarea unei abordări mai personalizate (individuală) a internalizării.

În plus, având în vedere optimizarea tarifării infrastructurii, este important să se sublinieze diferența dintre costurile externe medii și cele marginale. După cum s-a menționat mai sus, teoria economică sugerează că costurile sociale marginale ar trebui să fie baza unei taxări eficiente, deoarece ar conduce la un echilibru optim din punct de vedere social. Cu toate acestea, suma tarifelor bazate

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

pe prețurile marginale ale costurilor sociale nu corespunde neapărat costurilor totale impuse de utilizatori societății.

2.3.5.3 Metodologii de bune practici

2.3.5.3.1 Abordări de evaluare

Preferințele individuale reprezintă cel mai important indicator pentru evaluarea costurilor impuse societății (externalități). Soluția preferată este estimarea costurilor de avarie. Pentru unele externalități, cum ar fi riscurile pe termen lung, trebuie luate în considerare și preferințele colective. Pentru a evalua preferințele individuale, sunt relevante următoarele abordări:

- disponibilitatea de a plăti (DP) pentru o îmbunătățire;
- disponibilitatea de a accepta (DA) o compensație pentru nerealizare.

Pot fi utilizate mai multe metode pentru a aproxima direct costurile resurselor care pot fi măsurate prin prețul de piață al unui anumit efect (pierderi, compensații). Pentru a obține costurile reale, impozitele și subvențiile trebuie extrase utilizând costurile factorilor. În cazul în care costurile resurselor nu sunt disponibile, trebuie să se construiască situații ipotetice de piață. Pot fi utilizate câteva metode, însă toate au puncte forte și puncte slabe. De ex., metoda de *preferință declarată* (PD) folosește o abordare de evaluare contingentă și care măsoară direct DP, dar depinde foarte mult de designul sondajului și de nivelul informațiilor. În plus, suferă de faptul că implică numai cheltuieli ipotetice. De asemenea, sunt viabile și metode indirecte cum ar fi *preferințele revelate* (PR); de exemplu, prețurile hedonice în care diferențele de preț ale locuințelor pot fi utilizate pentru estimarea costurilor de zgomot). Pentru unele costuri de mediu (de exemplu, cele relevante pentru riscurile pe termen lung și pierderile de habitate), sunt necesare abordări mai diferențiate, deoarece abordarea preferențială declarată este utilă numai pentru evaluarea valorilor-cheie individuale, cum ar fi valoarea unei vieți umane.

O abordare majoră recomandată pentru evaluarea impactului asupra mediului este abordarea pe calea impactului (cum este metoda utilizată de metoda ExternE special concepută pentru poluarea aerului). Această abordare urmează funcția doză-răspuns luând în considerare mai multe modele de impact asupra sănătății umane și naturii. Uneori, lipsa unor informații (sau o mare incertitudine) privind funcția de răspuns la doză determină necesitatea combinării acestei abordări cu o abordare standard a prețurilor, ca o alternativă pentru estimarea modelului nivelului daunelor. În acest caz, ca o a doua abordare optimă, se poate folosi abordarea costurilor de evitare (costul pentru a evita un anumit nivel de poluare).

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.3.5.3.2 Proceduri: estimarea de sus în jos și de jos în sus

Estimarea costurilor marginale se bazează, de obicei, pe abordări de jos în sus ținând seama de condițiile specifice de trafic și se referă la studii de caz. Ele sunt mai precise și cu potențial de diferențiere. Pe de altă parte, abordările de estimare sunt costisitoare și dificil de însumat (de exemplu, cele pentru a defini cifrele medii reprezentative pentru grupurile tipice de transport sau mediile naționale).

În mod alternativ, se aplică abordări de sus în jos utilizând date medii naționale. Astfel de abordări sunt mai reprezentative la nivel general, permițând, de asemenea, o comparație între moduri. Pe de altă parte, funcția de cost trebuie simplificată, iar alocarea costurilor pentru situațiile de trafic specifice, iar diferențierea pentru categoriile de vehicule este destul de dificilă.

Literatura existentă privind prețurile eficiente recomandă, în principal, o abordare de jos în sus ca urmare a metodologiei privind calea de impact. În practică, totuși, se poate observa un amestec de abordări de jos în sus și de sus în jos (cu date reprezentative). Cea mai importantă este definirea clusterelor adecvate cu niveluri similare ale costurilor (cum ar fi nivelurile de poluare a aerului, caracteristicile traficului și densitatea populației).

Tabelul următor prezintă diferența dintre costul marginal (jos în sus) și costul mediu (de sus în jos).

Tabel -Relația dintre costurile marginale și medii și legăturile cu internalizarea

Componentă de cost	Diferența dintre costurile marginale și medii	Aplicarea practică și diferențierea propusă
Costurile infrastructurii limitate	În zonele congestionate, costurile marginale sunt peste costurile medii. Diferența este relevantă pentru definirea costurilor externe.	Estimarea costului marginal pe baza curbelor de viteză pentru clusterele de trafic specific. Abordările de sus în jos nu sunt fezabile.
Costurile de accidente	Costurile marginale diferă individual (pentru traficul neregulat). Este posibilă gruparea utilizatorilor de infrastructură în funcție de riscul accidentelor (și, în mod obișnuit, aplicată	Diferențiere (grup de utilizatori) în conformitate cu schemele aplicate de companiile de asigurări.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

	de companiile de asigurări). Astfel, costurile medii și marginale pot fi presupuse a fi similare în fiecare grup.	
Costurile de poluare a aerului și sănătatea umană și deteriorarea clădirilor / materialelor	Funcție liniară de răspuns: costuri marginale similare costurilor medii.	Costuri marginale (medii) pe tip de vehicul (clasa EURO) și pe grupuri de trafic și populație (urbană, interurbană).
Zgomot	Reducerea impactului unui vehicul suplimentar cu creșterea zgomotului de fond datorită scalei logaritmice. Costuri marginale sub costurile medii.	Costuri marginale (medii) pe grupuri de trafic și populație (urban, interurban).
Schimbările climatice	Funcție complexă a costurilor. Ca o simplificare: costurile daunelor marginale sunt similare costurilor medii (dacă nu sunt incluse riscuri majore). Pentru costurile de evitare, costurile marginale sunt mai mari decât costurile medii.	Costuri marginale (medii) pe tip de vehicul și / sau combustibil.
Natura și peisajul	Costurile marginale sunt semnificativ mai mici decât costurile medii.	Costuri variabile medii (sau marginal) per tip de infrastructură.

2.3.5.4. Asemănări și diferențe între modurile de transport

Studiile existente privind costurile externe s-au referit, în principal, la transportul rutier. Dovezile arată că transportul rutier are de departe cea mai mare pondere în totalul costurilor externe ale transportului. Pentru a acoperi toate modurile de transport și pentru a transfera (dacă este cazul) cunoștințele existente privind estimarea costurilor externe de la un mod la altul, trebuie luate în considerare unele asemănări și diferențe între moduri.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Tabelul următor oferă o prezentare generală.

Tabel - Cele mai importante diferențe dintre modurile de transport

Componenta costului	Modul de transport			
	Rutier	Feroviar	Aerian	Pe apa
Costurile infrastructurii limitate	Transportul individual cauzează congestionarea colectivă, concentrată pe blocaje și timpi de vârf.	Transportul programat cauzează deficiențe și întârzieri (deficite operative).		Dacă nu există alocare în porturi / canale, congestia este individuală.
Costurile de accidente	Nivelul de externalizare depinde de tratamentul accidentelor individuale induse (riscul individual sau colectiv) asigurarea acoperă despăgubirea victimelor (excluzând valoarea vieții).	Diferența dintre șofer (operator) și victime. Asigurarea acoperă o parte din despăgubirea victimelor (excluzând valoarea vieții).		
Costurile de poluare a aerului	Legătură strânsă între densitatea populației și costurile de daune.	Trebuie distinsă utilizarea motorinei și a electricității.	Trebuie luat în considerare impactul poluării atmosferice la mare înălțime.	Este greu de estimat nivelul poluanților atmosferici din zonele portuare.
Zgomot	Legătură strânsă dintre densitatea populației și costurile de daune	Zgomotul feroviar este de obicei considerate mai puțin enervante	Zgomotul aeroportului este mult mai complex decât alte moduri (în funcție de	Nici o problemă majoră

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

		decât alte moduri (avantaj mod feroviar). Dar acest lucru depinde de timpul zilei și de frecvența trenurilor.	mișcări și zgomot, nivelul maxim și ora din zi).	
Schimbările climatice	Toate emisiile de gaze cu efect de seră relevante.	Toate emisiile de gaze cu efect de seră relevante, având în vedere utilizarea de motorină și producția de energie electrică.	Toate emisiile de gaze cu efect de seră relevante (Impactul poluării aerului la altitudini mari trebuie luat în considerare).	Toate emisiile de gaze cu efect de seră relevante.
Natură și peisaj	Diferențierea între rețeaua rutieră existentă și extinderea autostrăzilor.	Diferențierea rețelei existente și extinderea rețelei de mare viteză.	Nu există probleme majore.	Relevant pentru noile căi navigabile interioare (canale). Costurile externe ale accidentelor individuale pot fi extrem de ridicate (de exemplu scurgeri de petrol).

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.3.6 Impactul in zonele protejate

Creşterea populaţiei pe ţărmul Mării Negre, împreună cu interferenţa aflată în continuă creştere în zona de coastă, a dus la intensificarea eroziunii ţărmului. Vântul şi valurile sunt principalele cauze ale eroziunii la Coasta Mării Negre, zonă ce nu are aproape deloc maree.

S-a stabilit că de peste 30 de ani, 61.700 m de plaje (44,3%) vor fi erodate, ceea ce înseamnă o rată medie de 0,385 m/an4. S-a stabilit faptul că ţărmul mării se confruntă cu o eroziune extinsă la 60-80% din lungime. Linia ţărmului a înaintat spre interior cu 180-300 metri, în timp ce în unele sectoare a ajuns la 400 de metri. În acele sectoare unde lăţimea coastei este mai mică, în timpul furtunilor mari, marea acoperă aproape complet ţărmul, lucru ce duce la pătrunderea apelor marine în lacurile din lungul coastei.

În acest fel, ecosistemul specific al acestor lacuri este afectat.

Printre problemele cel mai des întâlnite în aria programului se numără alunecările de teren apărute în zonele înalte ale teraselor şi dealurilor, precum şi pierderea valorii economice a terenului.

Procesul de eroziune ce afectează plajele din zona de graniţă a crescut recent în intensitate şi ca o consecinţă a schimbărilor climatice globale, ceea ce determină creşterea nivelului mării. Lucrările hidrotehnice realizate în trecut pe Dunăre şi principalii săi afluenţi cauzează, de asemenea, eroziunea ţărmului Mării Negre, ceea ce conduce la o continuă descreştere a cantităţii de nisip adus de apă în mare. Evoluţia mării a condus deja la o eroziune totală a câtorva zone de plaje.

Zonele de coastă au importanţă strategică pentru Uniunea Europeană şi de asemenea pentru statele membre partenere în program. Aceste zone reprezintă o sursă de numeroase materiale brute şi, de asemenea, destinaţia principală pentru vacanţele de vară în ambele ţări. Exploatarea lor în continuă creştere le-a făcut vulnerabile, aşa cum s-a întâmplat şi în restul Europei, fapt ce a deteminat adoptarea de către Uniunea Europeană a unei recomandări către statele membre privind implementarea Managementului Integrat al Zonelor de coastă.

2.3.7 Măsuri de reducere a impactului negativ al transportului asupra mediului

Diversitatea mediului în aria programului este relativ bună, dar este vulnerabilă la poluarea artificială şi la dezastrele naturale. Inundaţiile, despăduririle, poluarea aerului, terenul agricol, Dunărea şi canalele navigabile din zonă reprezintă principalele ameninţări ale mediului înconjurător.

Eroziunea ţărmului Mării Negre este, de asemenea, o problemă importantă. Nevoia irigării intense a solului poate conduce la creşterea nivelelor de poluare, mai ales atunci când apa provine din râurile poluate precum Oltul şi Argeşul.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Irigarea excesivă poate cauza ridicarea nivelului apelor subterane, şi creşterea concentraţiei de sare. Folosirea pesticidelor în agricultură nu pare să fie o problemă majoră de mediu, în prezent; totuşi, eliminarea reziduurilor animale din apele subterane constituie o problemă importantă.

Marea varietate şi bogăţie a ecosistemului din aria programului creează oportunităţi pentru dezvoltarea viitoare. Cooperarea între structurile instituţionale din zona de graniţă (de exemplu: agenţiile pentru protecţia mediului, administraţiile ariilor protejate), stabilirea unor arii comune protejate, precum şi dezvoltarea unor planuri comune de management în vederea protejării biodiversităţii vor contribui la dezvoltarea strategică şi pe termen lung a ariei Programului.

Problemele de mediu vor fi printre cele mai importante priorităţi de dezvoltare a turismului în regiune.

Inundaţiile recente din România au dezvăluit punctele slabe ale administraţiilor naţionale şi locale atât în ceea ce priveşte tehnicile de prevenire a inundaţiilor, cât şi în ceea ce priveşte capacitatea de răspuns după inundaţii.

În ciuda măsurilor naţionale întreprinse şi a proiectelor dezvoltate până în prezent, investiţiile sunt încă necesare pentru protejarea aşezărilor din aria programului, ce sunt expuse inundaţiilor naturale Cooperarea organismelor instituţionale existente în vederea armonizării activităţilor în domeniul prevenirii/reducerii riscurilor de inundaţie, continuarea lucrărilor de prevenire a inundaţiilor, crearea şi/sau armonizarea sistemului de avertizare a prognozării inundaţilor, precum şi crearea unei structuri comune de urgenţă, situaţii neprevăzute, ce necesită reacţie/intervenţie rapidă (de exemplu: inundaţii, foc, accidente de transport etc.) va caracteriza în principalactivităţile viitoare. Poate cel mai important rol pe care îl va juca calitatea mediului din zona de graniţă în următorul deceniu este acela de a contura imaginea regiunii ca un loc propice traiului, muncii şi turismului.

Mediul este un element valoros pentru creşterea identităţii regionale, care ar trebui să fie utilizat pentru atragerea investiţiilor locale şi externe, şi pentru a sprijini formarea unui mediu atractiv de afaceri. Moştenirea naturală specifică remarcabilă a ariei programului trebuie analizată din două puncte de vedere. Trebuie protejată şi menţinută, exploatată şi, ulterior, îmbunătăţită, ca un mediu durabil de trai şi, în acelaşi timp, trebuie privită ca un factor favorabil dezvoltării afacerilor în zonă.

În scopul de a conserva caracteristicile unice ale mediului natural, trebuie lansate strategiile comune pe termen lung de protecţia a mediului, strategii ce vizează conservarea şi exploatarea resurselor naturale, prevenirea dezastrelor naturale şi tehnologice, precum şi adaptarea la schimbările climatice.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.3.8 Concluzii și recomandări pentru reducerea impactului negativ asupra mediului

Regiunea Dunării este un mare bazin hidrologic și coridor ecologic, care necesită o abordare regională a conservării naturii, a amenajării teritoriului și a administrării apelor. Poluarea nu ține cont de granițele naționale. Este necesară o gestionare durabilă a apelor, cu un efort comun de a reduce poluarea cauzată de substanțe organice, de nutrienți și de substanțe periculoase.

De asemenea, trebuie luat în calcul și impactul ecologic al legăturilor de transport, al construcțiilor turistice sau al noilor instalații de producere a energiei. Prea frecvent au loc inundații mari, secete și incidente de poluare industrială. Locuitorii regiunii trebuie protejați împotriva evenimentelor dezastruoase - cum sunt inundațiile și accidentele industriale cu impacturi negative semnificative în plan transnațional - prin implementarea comună a unor măsuri preventive și de gestionare a dezastrelor.

Acțiunile izolate nu fac decât să mute problema și să pună în dificultate regiunile învecinate. Frecvența crescută a secetelor constituie și ea o problemă, ca și adaptarea la schimbările climatice. Prevenirea, pregătirea și intervenția eficace necesită un grad ridicat de cooperare și de partajare a informațiilor.

Pierderea habitatelor naturale exercită presiuni asupra faunei și a florei, afectând calitatea sănătății mediului în ansamblu.

Fragmentarea ecosistemelor, intensificarea utilizării terenurilor și expansiunea urbană reprezintă și ele presiuni majore. Problemele majore care afectează ecosistemul dunării pot fi clasificate după cum urmează:

- substanțe nutritive în exces (în special azot și fosfor)
- urme de substanțe organice ce rezultă din din ape reziduale netratate sau slab tratate modificări la cursurile râurilor (alterări hidromorfologice) și efectul său asupra transportului de sedimente
- contaminarea cu substanțe periculoase (inclusiv metale grele, petrol si toxine microbiologice)
- poluarea accidentală din situri contaminate sau de eliminare a deșeurilor, precum și din navigație.

2.4 Analiza sigurantei in transporturi

2.4.1 Conditiile curente

2.4.1.1 Introducere

Prin accident de circulație rutieră se înțelege orice eveniment produs din culpă, în care este angajat cel puțin un vehicul în mișcare, care s-a produs sau își are originea pe un drum public și s-a soldat cu decesul ori rănirea uneia sau mai

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

multor persoane ori cel puţin un vehicul a fost avariat sau a provocat pagube materiale.

Un accident de trafic mai poate fi privit ca o defecţiune ce apare în sistemul drum - maşină - conducător când se efectuează una sau mai multe manevre necesare desfăşurării călătoriei fără pericol şi când aceste manevre se efectuează necorespunzător datorită unor factori cauzali ce vor fi descoperiţi la locul accidentului.

Accidentele pot fi soldate cu victime şi sunt grupate în funcţie de vătămările produse în accidente „grave" - evenimentele rutiere în urma cărora a rezultat decesul sau rănirea gravă a uneia ori a mai multor persoane, sau „uşoare" - evenimentele rutiere în urma cărora a rezultat rănirea uşoară a uneia sau mai multor persoane sau accidente soldate numai cu pagube materiale - evenimentele rutiere în care unul sau mai multe vehicule implicate au fost avariate ori au provocat numai pagube materiale.

Siguranţa circulaţiei trebuie înţeleasă în accepţiunea largă a cuvântului, adică în sensul funcţionării neîntrerupte şi în perfecte condiţii a tuturor mijloacelor, instalaţiilor şi a echipamentelor de transport, evitând în totalitate accidentarea călătorilor şi personalului, distrugerea mărfurilor transportate, avarierea sau distrugerea mijloacelor, instalaţiilor şi echipamentelor de transport.

Având în vedere complexitatea sistemelor de transport, continua mişcare a mijloacelor de transport, necesitatea funcţionării acestora în toate condiţiile atmosferice (ceaţă, temperaturi scăzute, ninsori abundente pentru transportul terestru de suprafaţa), probabilitatea producerii evenimentelor cu urmări defavorabile, este cu mult mai mare decât în alte ramuri ale vieţii economice. Urmările acestor evenimente pot fi deosebit de grave: pierderi de vieţi omeneşti, pierderi de mijloace şi mărfuri, distrugerea sau deteriorarea unor instalaţii şi echipamente în anumite puncte cheie (poduri, tuneluri, acces în porturi).

Siguranţa rutieră este o sintagmă complexă care presupune o colaborare şi o coordonare optimă între mai mulţi factori implicaţi direct sau indirect pentru a asigura condiţii de siguranţă tuturor utilizatorilor drumurilor publice în cadrul unui sistem naţional de transport. În interiorul acestui sistem sarcinile fiecărei componente trebuie să fie foarte clar definite şi reglementate astfel încât întregul sistem să funcţioneze corect.

Dezvoltarea reţelei de drumuri pentru obţinerea unei creşteri a capacităţii de trafic este costisitoare şi de durată. Devine astfel fezabilă introducerea unor sisteme de management inteligente de trafic, ce ar permite creşterea fluenţei traficului, reducerea poluării, a consumurilor de combustibil şi nu în ultimul rând creşterea siguranţei în trafic.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Având în vedere amploarea, noutatea şi rapiditatea cu care se succed situaţiile şi fenomenele cu care ne confruntăm în prezent nu se poate elimina în totalitate, neprevăzutul, dar se pot diminua efectele negative. Planificarea, ca fundament al procesului managerial, identifică, conturează şi stabileşte ce urmează să se facă, orientând eforturile viitoare.

În acest sens, anual se elaborează *„Planul unic de supraveghere, dirijare şi control al circulaţiei"*, plan ce cuprinde ansamblul de măsuri necesare pentru îmbunătăţirea situaţiei operative, rezultat în urma analizei activităţilor executate în perioadele anterioare. Documentul asigură cadrul general de desfăşurare a activităţii în acest domeniu, în funcţie de o serie de factori cu o mai mare stabilitate pe parcursul anului, între aceştia figurând:

- lungimea, importanţa şi structura reţelei de drumuri şi străzi;
- nivelul şi structura parcului auto şi a participanţilor la trafic;
- cadrul legislativ existent;
- materialul uman şi dotarea tehnică de care se dispune.

În scopul adaptării corespunzătoare a activităţilor, factorii decizionali au nevoie de concluziile desprinse din analiza unui complex de elemente, cum ar fi:

- natura şi amploarea manifestărilor ce urmează să aibă loc;
- natura şi volumul perturbărilor, potenţial estimate, a fi produse în trafic cu aceste ocazii;
- măsurile întreprinse în alte situaţii deosebite, pentru asigurarea desfăşurării în condiţii optime a circulaţiei;
- activităţile specifice desfăşurate în sezonul estival respectiv pentru menţinerea viabilităţii drumurilor în sezonul rece;
- eficienţa măsurilor luate cu ocazia unor manifestări similare

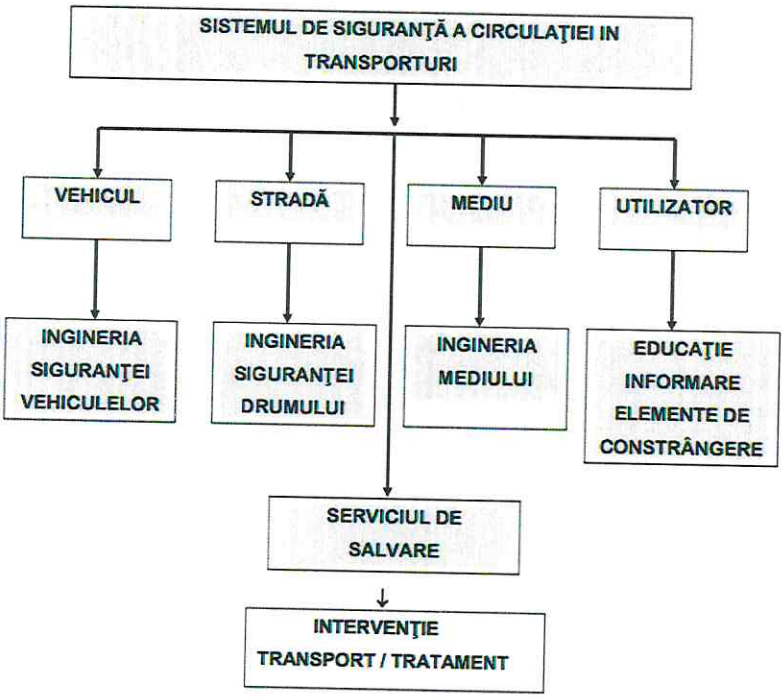
2.4.1.2 Factori implicaţi în sistemul de siguranţă

Securitatea rutieră urmăreşte sesizarea, cunoaşterea şi modelarea factorilor care concură la evitarea producerii accidentelor de circulaţie rutieră sau, în extremis, la diminuarea consecinţelor acestor accidente .

Deoarece, la buna desfăşurare a circulaţiei rutiere concură toţi factorii componenţi ai sistemului - autovehicul, calea rutieră, conducătorul auto, bicicliştii, pietonii - cunoaşterea şi modelarea acestor factori prin prisma securităţii rutiere se rezolvă de către uzinele producătoare şi unităţile de reparaţii şi întreţinere ale autovehiculelor, întreprinderile constructoare şi cele de întreţinere ale drumurilor, instituţiile şi factorii răspunzători de pregătirea conducătorilor auto, factorii cu

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

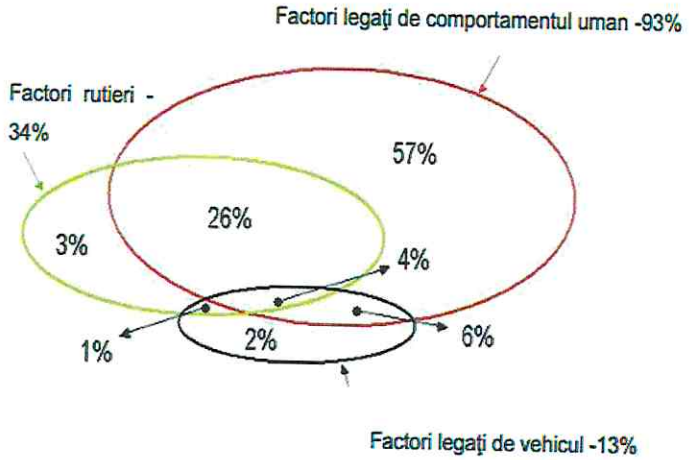
atribuţii pe linia educaţiei rutiere, precum şi organele de stat care răspund de coordonarea şi controlul circulaţiei rutiere.



Factorii implicaţi în crearea premisei unui accident sunt: calea rutieră, starea vehiculului, factorul uman şi mediul. Primii doi factori depind de calitatea proiectelor şi întreţinerea acestora. Factorul uman face legătura între primele două componente în contextul traficului.

Diagrama de mai jos ilustrează legătura între secţiunile individuale ale sistemului de siguranţă rutieră, rolul drumului şi mai ales interacţiunea sa cu factorul uman.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Cauza necesară şi suficientă pentru producerea unui accident este o combinaţie de factori simultani şi secvenţiali care, fiecare în parte, este necesar dar nu şi suficient.

Condiţiile în care se produce un accident se deduc cu dificultate şi este practic imposibil de afirmat că deducţiile sunt complete sau exacte. Cauza unui accident este o combinaţie a cel puţin un factor operaţional şi unul condiţional pe lângă numeroşi factori legaţi de fiecare unitate de trafic (drum, conducător auto, maşină, pieton).

Principalele cauze ale accidentelor de circulaţie datorate conducătorilor auto sunt următoarele:

- excesul de viteză
- efectuarea greşită a manevrelor de depăşire
- nerespectarea normelor privind acordarea priorităţii
- consumul de alcool
- neverificarea stării tehnice
- starea de oboseală a conducătorului auto

Factorii care concură la producerea accidentelor rutiere se pot grupa în două mari categorii:

- factori externi
- factori interni

Din categoria factorilor externi fac parte starea tehnică a autovehiculului, starea căii rutiere, condiţiile meteorologice şi de vizibilitate.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Eficacitatea unui sistem rutier - ca factor extern care concură la producerea accidentelor rutiere - se poate aprecia în funcţie de următorii parametri:

- intensitatea circulaţiei
- viteza medie de circulaţie
- numărul de evenimente de circulaţie

Statisticile arată că peste 50% din accidente se produc în puncte singulare ale reţelei rutiere, adică la intersecţii, în curbe, la pasaje de nivel. Aceleaşi statistici indică o reducere de circa 60% din numărul de accidente rutiere la circulaţia pe autostrăzi, cu caracteristici geometrice largi, fără accese necontrolate şi de riscul apariţiei unui pieton pe neaşteptate este foarte mic.

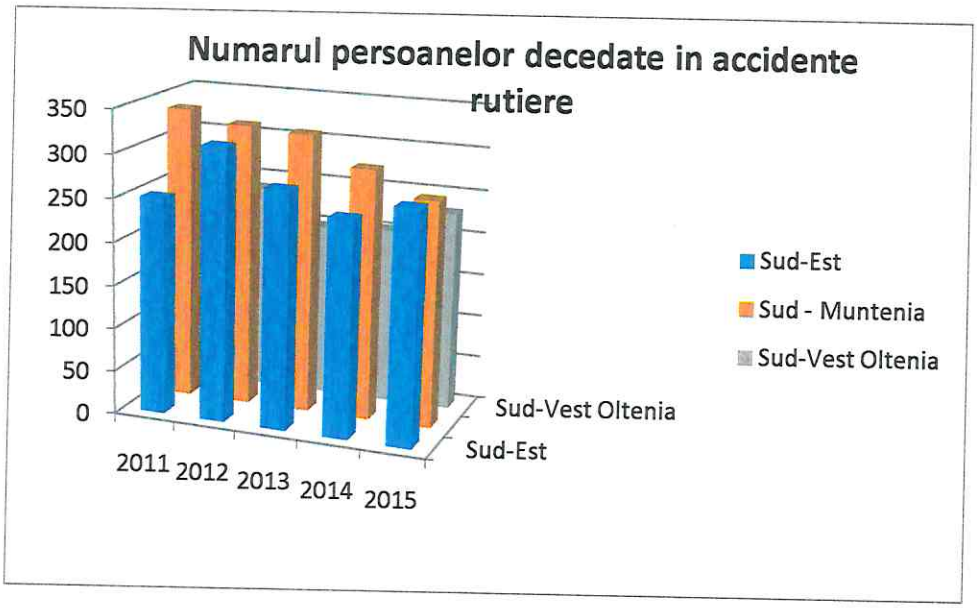
Factorii interni sunt reprezentaţi de materialul uman, producerea accidentelor de circulaţie fiind nemijlocit legată de capacitatea de conducere a persoanelor aflate la volanul autovehiculelor în procentul cel mai ridicat peste 90%.

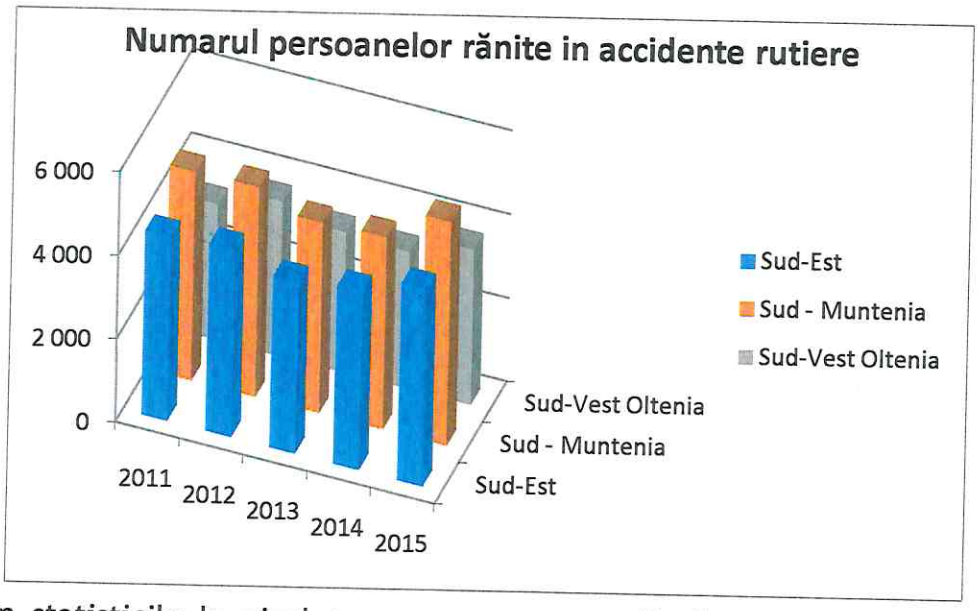
Totalitatea factorilor perturbatori ai capacităţii de conducere auto constituie, de fapt, elemente favorizante ale producerii accidentelor rutiere. Dintre acestea o amprentă hotărâtoare asupra limitelor fiziologice şi psihice ale conducătorului auto îşi pun : oboseala, alcoolul şi medicamentele.

Într-o ierarhie a accidentelor raportate la modul de transport, transportul rutier deţine ponderea cea mai mare. Din datele Eurostat extrase pentru cele trei regiuni adiacente regiunii de graniţă, se observă că în regiunea Sud Muntenia au fost cele mai multe accidente cu victime decedate, iar în regiunea Oltenia au fost cele mai puţine. Aceeaşi proporţie se menţine şi în ceea ce priveşte numărul persoanelor rănite în accidente de circulaţie rutieră.

În figurile următoare este reprezentată grafic dinamica numărului de accidente în transportul feroviar, între anii 2006-2015, pentru regiunile Sud Muntenia, Sud Est, Sud Vest Oltenia.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

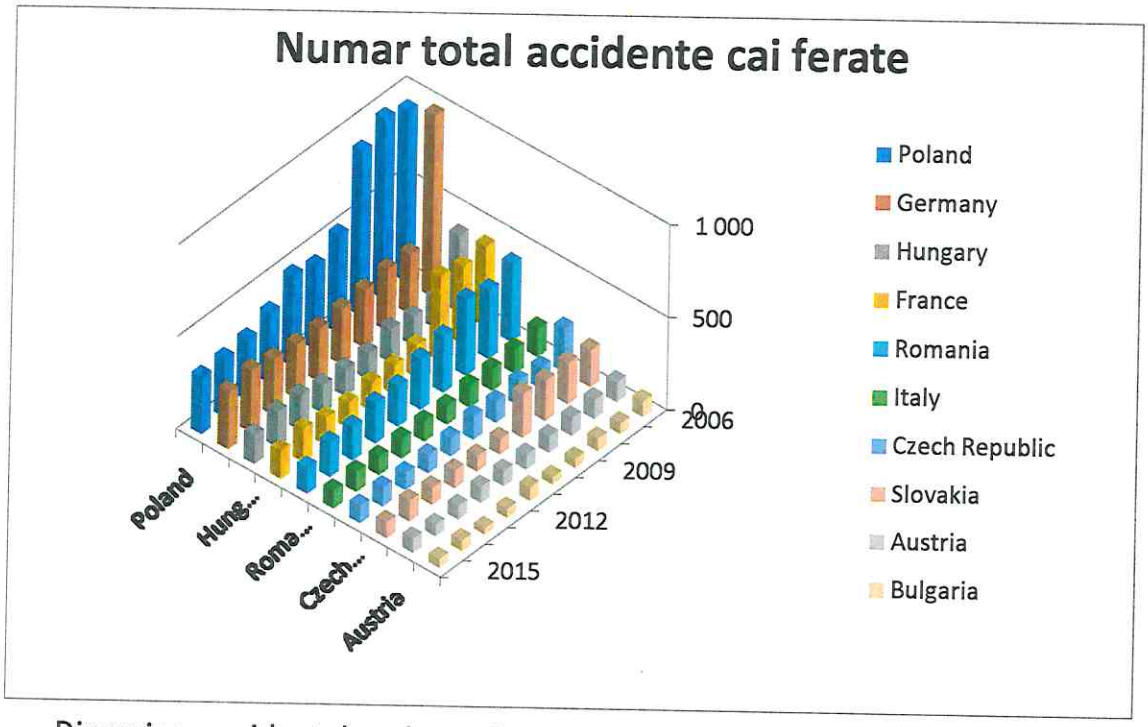




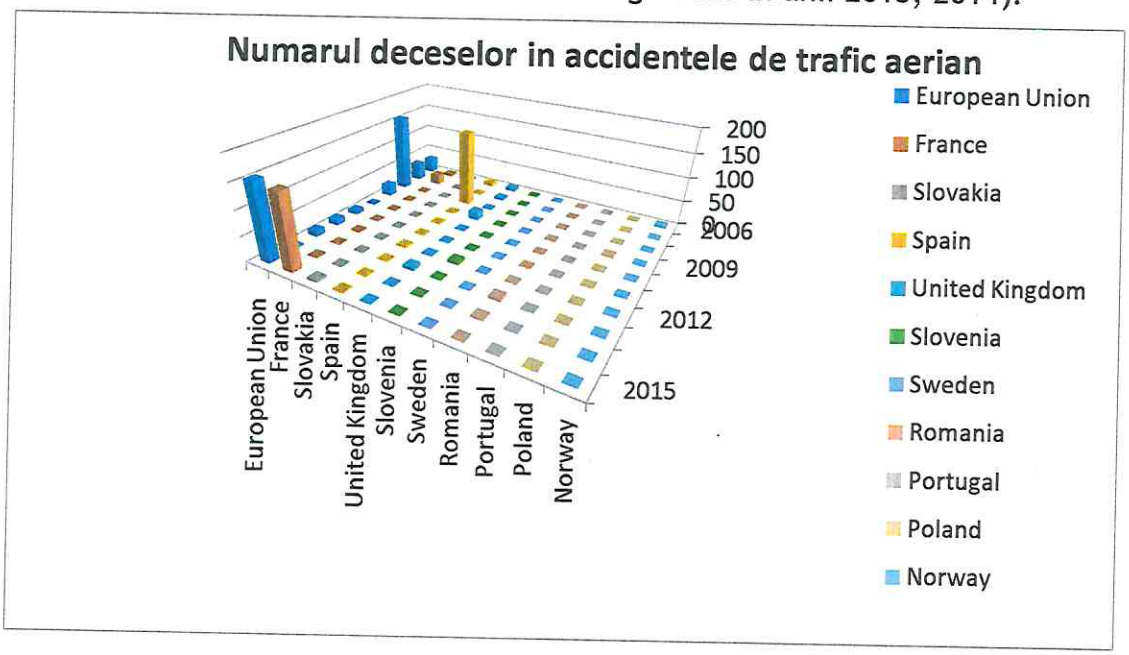
Din statisticile la nivel european, se constată că Romania se plasează pe locul 5 între țările Europei ca număr de accidente aferente transportului feroviar, în ciuda volumului mai mic de pasageri și mărfuri transportat. Evoluția numărului de accidente are aceeași tendință ca și în celelalte țări europene, remarcându-se o scădere permanentă între anii 2006-2015.

În figura următoare este reprezentată grafic dinamica numărului de accidente în transportul feroviar, între anii 2006-2015, pentru țările Uniunii Europene cu numărul cel mai mare de accidente.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Dinamica accidentelor de trafic aerian arată un număr redus de decese la nivelul Uniunii Europene, România înregistrând un număr foarte mic de decese în perioada 2006-2015 (un total de 7 decese înregistrate în anii 2013, 2014).



The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

2.4.2 Motive pentru evidenţierea situaţiilor de urgenţă pe moduri de transport

Planul de analiză şi acoperire a riscurilor (PAAR) cuprinde riscurile potenţiale identificate la nivelul unităţilor administrativ teritoriale, măsurile, acţiunile şi resursele necesare pentru managementul riscurilor. In acelasi timp scopul PAAR este acela de a asigura cunoaşterea, de către toţi factorii implicaţi, a sarcinilor şi atribuţiilor ce le revin premergător, pe timpul şi după apariţia unei situaţii de urgenţă, de crearea unui cadru unitar şi coerent de acţiune pentru prevenirea şi gestionarea riscurilor generatoare de situaţii de urgenţă şi de a asigura un răspuns optim în caz de urgenţă, adecvat fiecărui tip de risc identificat (transport auto, feroviar, naval/fluvial sau aerian).

Ca si obiective generale PAAR (realizate de către fiecare primărie / municipalitate în parte) cuprinde următoarele puncte cheie:

- asigurarea prevenirii riscurilor generatoare de situaţii de urgenţă, prin evitarea manifestării acestora, reducerea frecvenţei de producere ori limitarea consecinţelor lor, în baza concluziilor rezultate în urma identificării şi evaluării tipurilor de risc, conform schemei cu riscurile teritoriale / zonale administrate de fiecare primărie / municipalitate în parte;
- amplasarea şi dimensionarea unităţilor operative şi a celorlalte forţe destinate asigurării funcţiilor de sprijin privind prevenirea şi gestionarea situaţiilor de urgenţă;
- stabilirea concepţiei de intervenţie în situaţii de urgenţă şi elaborarea planurilor operative;
- alocarea şi optimizarea forţelor şi mijloacelor necesare prevenirii şi gestionării situaţiilor de urgenţă.

❖ Analiza şi acoperirea riscurilor

Responsabilităţile privind analiza şi acoperirea riscurilor revin tuturor factorilor care, potrivit legii, au atribuţii ori asigură funcţii de sprijin privind prevenirea şi gestionarea situaţiilor de urgenţă în profil teritorial. În acest sens PAAR se întocmeşte de Comitetul Judeţean pentru Situaţii de Urgenţă, respectiv de comitetele locale pentru situaţii de urgenţă şi se aprobă de consiliul judeţean, respectiv de consiliile locale, corespunzător unităţilor administrativ-teritoriale pe care le reprezintă.

Acest plan se actualizează la fiecare început de an sau ori de câte ori apar alte riscuri decât cele analizate sau modificări în organizarea structurilor care, potrivit legii, au atribuţii ori asigură funcţii de sprijin privind prevenirea şi gestionarea situaţiilor de urgenţă în profil teritorial. Astfel pentru sprijinirea

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

activităţii de analiză şi acoperire a riscurilor, Consiliul Judeţean şi consiliile locale pot comanda specialiştilor în domeniu elaborarea de studii, prognoze şi alte materiale de specialitate.

Operatorii economici, instituţiile publice, organizaţiile neguvernamentale şi alte structuri din unitatea administrativ-teritorială au obligaţia de a pune la dispoziţie comitetelor pentru situaţii de urgenţă toate documentele, datele şi informaţiile solicitate în vederea întocmirii planului de analiză şi acoperire a riscurilor.

❖ Acte normative de referinţă

Pentru elaborarea planului de analiză şi acoperire a riscurilor trebuie avute în vedere anumite documente cadru, legi, OUG-uri, HG-uri, etc. Astfel amintim următoarele cele mai importante normative de referinţă pe baza cărora se vor evidenţia planurile de analiză şi acoperire a riscurilor:

- Legea nr. 481/2004 privind protecţia civilă, modificată şi completată cu Legea nr. 212/2006 şi cu OUG nr. 70/2009;
- OUG n r. 2 1/2004 privind Sistemul Naţional de Management al Situaţiilor de Urgenţă modificată şi completată cu Legea nr. 15/2005 şi cu OUG nr. 1/2014 cu modificările şi completările ulterioare;
- HG nr. 1490/2004 pentru aprobarea Regulamentului de organizare şi funcţionare şi a organigramei Inspectoratului General pentru Situaţii de Urgenţă, modificată şi completată de: HG nr. 1514/2005, HG nr. 1648/2006, HG nr. 1249/2008, HG nr. 1446/2009 şi de HG nr. 1163/2010;
- HG nr.1492/2004 privind principiile de organizare, funcţionarea şi atribuţiile serviciilor de urgenţă profesioniste - rectificată în data de 31.05. 2011;
- HG nr. 2288/2004 pentru aprobarea repartizării principalelor funcţii de sprijin pe care le asigură ministerele, celelalte organe centrale şi organizaţiile neguvernamentale privind prevenirea şi gestionarea situaţiilor de urgenţă;
- OMAI nr. 886/2005 pentru aprobarea Normelor tehnice privind Sistemul naţional integrat de înştiinţare, avertizare şi alarmare a populaţiei;
- HG nr. 1286/2004 privind aprobarea Planului general de măsuri preventive pentru evitarea şi reducerea efectelor inundaţiilor;
- Ordinul comun nr. 1995/1160/2005 al Ministerului Transporturilor, Construcţiilor şi Turismului şi al Ministerului Administraţiei şi Internelor, pentru aprobarea Regulamentului privind prevenirea şi gestionarea situaţiilor de urgenţă specifice riscului la cutremure şi/sau alunecări de teren;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- OMAI nr. 735/2005 privind evidența, gestionarea, depozitarea și distribuirea ajutoarelor interne și internaționale destinate populației în situații de urgență;
- HG nr. 1579/2005 pentru aprobarea Statutului personalului voluntar din serviciile de urgență voluntare;
- OMAI nr. 1134/2006 pentru aprobarea Regulamentului privind planificarea, pregătirea, organizarea, desfășurarea și conducerea acțiunilor de intervenție ale serviciilor de urgență profesioniste modificată și completată de OMIRA nr. 519/2008;
- OMAI nr. 1184/2006 pentru aprobarea Normelor privind organizarea și asigurarea activității de evacuare în situații de urgență;
- Legea nr. 307/2006 privind apărarea împotriva incendiilor - cu modificările și completările ulterioare;
- OMAI nr. 1494/2006 pentru aprobarea normelor tehnice privind organizarea și funcționarea taberelor pentru sinistrați în situații de urgență;
- OMAI nr. 1259/2006 pentru aprobarea Normelor privind organizarea și asigurarea activității de înștiințare, avertizare, prealarmare și alarmare în situații de protecție civilă;
- OMAI nr. 132/2007 pentru aprobarea Metodologiei de elaborare a Planului de analiză și acoperire a riscurilor și a Structurii-cadru a Planului de analiză și acoperire a riscurilor;
- O.M.M.P. nr. 1422/O.M.A.I. 192/2012 - Regulament privind gestionarea situațiilor de urgență generate de inundații, fenomene meteorologice periculoase, accidente de construcții hidrotehnice, poluări accidentale pe cursuri de apă și poluări marine în zona costieră;
- HG nr. 94/2014 privind organizarea, funcționarea și componența Comitetului Național pentru Situații Speciale de Urgență, modificată și completată cu HG 1151/2014;

2.4.3 Situații de urgență regionale pe tipuri de transport

2.4.3.1 Structura teritorială

Comitetele și centrele operative pentru situații de urgență sunt organisme și structuri abilitate în managementul situațiilor de urgență, care, potrivit legii, se constituie pe niveluri sau domenii de competență și fac parte din Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență. În același timp putem evidenția că la regiunilor și a județelor avem:

- Comitetele pentru situații de urgență:

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- Comitetul Naţional pentru Situaţii Speciale de Urgenţă;
- Comitetele pentru situaţii de urgenţă, constituite la ministere şi la alte instituţii publice centrale, denumite în continuare comitete ministeriale;
- Comitetul Municipiului Bucureşti pentru Situaţii de Urgenţă;
- Comitetele locale pentru situaţii de urgenţă, la nivelul sectoarelor.

- Centrele operative pentru situaţii de urgenţă:
  - Centre operative cu activitate permanentă la nivelul ministerelor şi al instituţiilor publice centrale;
  - Centre operative cu activitate temporară la celelalte ministere şi instituţii publice centrale cu atribuţii de prevenire şi gestionare a situaţiilor de urgenţă.

Centrele operative cu activitate permanentă sunt structuri tehnico-operative de specialitate, care se constituie în cadrul aparatului propriu al unor ministere şi instituţii publice centrale cu atribuţii şi funcţii de sprijin complexe în prevenirea şi gestionarea situaţiilor de urgenţă şi îndeplinesc funcţiile prevăzute privind Sistemul Naţional de Management al Situaţiilor de Urgenţă, în vederea îndeplinirii permanente a funcţiilor de monitorizare, evaluare, înştiinţare, pre-alarmare, alertare şi coordonare tehnică operaţională a intervenţiilor în situaţii de urgenţă, în domeniile de competenţă ale ministerelor şi instituţiilor publice centrale respective.

Centrele operative cu activitate temporară sunt structuri tehnico-administrative înfiinţate în scopul îndeplinirii funcţiilor specifice pe durata stării de alertă, în cazul situaţiilor de urgenţă, precum şi pe timpul unor exerciţii, aplicaţii şi antrenamente pentru pregătirea răspunsului în astfel de situaţii.

2.4.3.2 Riscuri generatoare de situaţii de urgenţă

A. Fenomene Meteorologice Periculoase

Fenomenele meteorologice periculoase sunt deja de notorietate pentru ultimii ani, caracteristicile principale situându-se între intensitatea deosebită a lor şi modul atipic de manifestare faţă de caracteristicile geo-climatice ale zonei geografice în care se află ţara noastră, fără a neglija efectele secundare pe care acestea le-au avut (inundaţii, recolte distruse, distrugeri ale căilor de comunicaţii rutiere şi feroviare)

În zona transfrontalieră RO-BG, se pot evidenţia următoarele fenomene meteorologice periculoase :

- Înzăpeziri

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- Furtuni - fenomenul se produce cu precădere în zonele de podiş, iar vara grindina cade cu precădere în zonele de câmpie. Furtunile şi vijeliile afectează suprafaţa împădurită din zonele muntoase, iar grindina afectează culturile de cereale şi livezile de măr , păr, prun şi cireş.

- Îngheţuri timpurii - fenomene meteorologice foarte periculoase care se produc primăvara pe întreg teritoriul studiat.

- Depuneri de gheaţă - chiciură pe conductorii de înaltă tensiune se produce iarna, primăvara timpurie şi toamna târziu. Acest fenomen se produce în general în toată regiunea şi afectează magistralele de înaltă tensiune şi calea ferată electrică. Coroborat cu vântul puternic produce ruperea conductorilor şi întreruperea alimentării cu energie electrică.

- Tornade - fenomene meteorologice foarte periculoase care se manifestă prin vânt foarte puternic ce acţionează pe un areal redus, sub formă de vârtej de aer. Vântul se roteşte în atmosferă pe o axă verticală, fiind în corelaţie cu mişcările de convecţie a aerului însoţit de nori negri de furtună. Tromba vârtejului de aer se înalţă de la suprafaţa pământului până la nivelul norilor.

- Blocajele de gheaţă - reprezintă unul dintre cele mai periculoase fenomene meteorologice, cu o arie largă de manifestare, în special în perioada ianuarie - februarie.

B. Incendii de pădure

Pădurea a ocupat şi ocupă mari spaţii în aria transfrontalieră RO-BG. Pentru identificarea riscului de incendiu in fondul forestier este necesar a fi utilizate câteva noţiuni specifice:

- RMA - risc mediu anual
- RMD - risc mediu diurn (zilnic)

RMA este factorul de baza in calcularea riscului de incendiu şi se traduce prin probabilitatea in % ca o suprafaţă de pădure să fie incendiata intr-un an. (Ex.: RMA = 1% înseamnă ca o suprafaţa data - parcela, unitate de producere sau o pădure să fie incendiata la 100 ani sau o unitate din acestea din 100 să ardă o data pe an).

RMD se traduce prin aceeaşi posibilitate, dar luata într-o zi data la nivelul unei parcele sau subparcele şi depinde de condiţiile meteorologice estimate în fiecare zi. Este util la nivelul sectorului de intervenţie a unei unităţi de lupta în vederea declanşării alertei preventive şi punerii mijloacelor de intervenţie proporţionale cu gradul de periculozitate.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

C. Fenomene distructive de origine geologică

Caracteristica generală a cutremurelor din România, este aceea că, în general, sunt cutremure de adâncime medie, cel mai adesea cu epicentrul în zona de curbură a Carpaților, la confluența plăcii geologice est-europene și respectiv a stratului sub-geologic Moerian și Inter-Alpin.

Profunzimea medie a epicentrelor se situează la 100-150 km adâncime, cu magnitudinea de până la M = 7 pe scara Richter, intensități de până la VII - VIII pe scara M.S.K. (Medvedev - Spoheuer - Karnik).

Datele statistice arată că periodicitatea cutremurelor de mare amploare în Vrancea, este de circa 100 de ani, cu circa 3 perioade de activitate seismică intensă.

D. Alunecări de teren

Reprezintă o deplasare a rocilor care formează versanții unor munți sau dealuri, pantele unor lucrări de hidroameliorații sau a altor lucrări de îmbunătățiri funciare.

În evaluarea riscului alunecărilor de teren se urmăresc următoarele:

- Caracteristici generale: prezintă mai multe forme de manifestare sau pot apare ca efecte secundare ale altor tipuri de dezastre (cutremur, fenomene meteorologice periculoase, erupții vulcanice, etc.), fiind considerat cel mai răspândit fenomen geologic.
- Predictibilitate: după frecvența de apariție, extinderea fenomenului și consecințele generate de acesta, pot fi estimate zonele de risc, prin studiul zonei geografice.
- Factori de vulnerabilitate: clădiri construite pe versanții dealurilor și munților, drumuri și linii de comunicații în zone muntoase, clădiri cu fundații slabe, conducte aeriene sau îngropate.
- Efecte: distrugeri materiale, blocarea drumurilor, distrugerea liniilor de comunicație sau a cursurilor de apă, reducerea producției agricole sau forestiere; pierderi umane.
- Măsuri de reducere a riscului: realizarea hărților cu zone de risc, realizarea unei legislații în domeniu, asigurarea bunurilor și persoanelor.
- Măsuri de pregătire specifice: educarea comunității posibil a fi efectuată, realizarea unui și stem de monitorizare, înștiințare și evacuare.
- Măsuri post-dezastru: căutare-salvare, asistență medicală, adăpostirea de urgență a persoanelor sinistrat.
- Instrumente de evaluare a impactului: echipe de experți.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

E. Riscuri tehnologice

Conform H.G.804/2007, sunt stabilite măsurile pentru controlul activităţilor care prezintă pericole de accidente majore în care sunt implicate substanţe periculoase, în scopul prevenirii acestor categorii de accidente şi al limitării consecinţelor lor asupra securităţii şi sănătăţii populaţiei, precum şi asupra calităţii mediului.

F. Riscuri biologice

Pentru riscurile apariţiei unor epizootii majore, Autoritatea Naţională Sanitară Veterinară şi pentru Siguranţa Alimentelor (ANSVSA) elaborează anual Programul acţiunilor de supraveghere, prevenire şi control al bolilor la animale, al celor transmisibile de la animale la om, protecţia animalelor şi protecţia mediului, acest program a fost aprobat prin Ordinul Preşedintelui ANSVSA.

Acţiunile de supraveghere sanitară veterinară pentru bolile majore sunt obligatorii şi se realizează monitorizarea documentelor, inspecţia şi examenul clinic al animalelor domestice şi sălbatice receptive şi prin supraveghere serologică de probe de sânge la Laboratorul Sanitar Veterinar şi pentru Siguranţa Alimentelor LSVSA şi Institutul pentru Diagnostic şi Sănătate Animală.

2.4.4 Măsuri pentru siguranţa transportului

2.4.4.1 Contextul international

Exista mai multe ameninţări privind securitatea transporturilor, care afectează fiecare mijloc de transport într-o anumită măsură, cum sunt: furtul de marfa, contrabanda cu droguri, cu substanţe psihotrope şi chimice în traficul internaţional, emigranţi ilegali şi transfugi, atacul armat, sabotajul şi terorismul.

2.4.4.2 Factori de siguranţă şi securitate

Creşterea ameninţărilor teroriste si noile reglementari apărute solicita ca toate organizaţiile, fie ele autorităţi sau companii private, sa isi regândească poziţia cu privire la securitatea in lanţul de distribuţie. Modul de abordare curent furnizează soluţii punctuale, singulare la problemele de securitate din lanţul logistic insa nu adopta o politica de securizare a întregului lanţ de transport.

Aceasta abordare are ca rezultat costuri ridicate, întreruperi in procesul lanţului logistic si o influenta slaba asupra calităţii securităţii. Tehnologia informatica si cooperarea corespunzătoare in cadrul lanţului de distribuţie va integra securitatea in procesul de afaceri si va conduce la noi oportunităţi. Securitatea si performanta unui lanţ de distribuţie reprezintă doua aspecte care se imbina si se completează una pe cealaltă. Particularizând la Europa, creşterile masive de trafic înregistrate in interiorul Uniunii Europene in ultimii ani, a condus

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

la adoptarea unei politici europene de transport, formulata in „Cartea Alba a transportului 2001- Timpul deciziei".

Este preconizat ca traficul in interiorul Uniunii Europene sa creasca cu 70% pana in anul 2020. In statele noi membre ale UE creşterea va fi chiar mai mare, cu pana la 95 % in aceeaşi perioada de timp. Sistemul de transport existent in momentul de fata in UE nu va putea face fata acestor creşteri previzionale de trafic, de aceea a devenit esenţiala dezvoltarea unor sisteme alternative de transport, in vederea eliminării blocajelor care vor dauna economiei Uniunii Europene. Transportul intermodal furnizează o soluţie prin combinarea diferitelor moduri de transport pentru o singura călătorie si prin utilizarea cea mai eficienta a infrastructurii disponibile, cu costuri generale reduse ale societăţii. In momentul de fata, pe plan internaţional lumea traversează o situaţie fără precedent, fiind profund marcata de acţiunile iraţionale ale unor forte ce promovează terorismul ca mijloc de divizare a comunităţii internaţionale si de slăbire a stabilităţii mondiale in general. Caracterul global al luptei împotriva terorismului a devenit componenta necesara, dar neaşteptata si cel mai puţin dorita a fenomenului globalizarii, constituind deja un imperativ de lupta si atitudine al tuturor statelor.

2.4.4.3 Politici de transport si securitate

In urma atacurilor teroriste din 11 septembrie 2001 si a altor atacuri teroriste produse, atenţia internaţionala s-a îndreptat către vulnerabilitatea sectorului de transport in fata atentatelor si acţiunilor teroriste. Astfel, eforturile organismelor specializate internaţionale s-au îndreptat către asigurarea de norme si reglementari care sa asigure un cadru de securitate crescut in special in aeroporturi si porturi.

După evenimentele de la 11 septembrie 2001, s-au luat in considerare riscurile care pot apărea ca urmare a actelor de terorism si s-a stabilit necesitatea tratării acestei probleme intr-o forma cat mai elaborata si pe baza experienţei colective a comunităţilor implicate in activitatea de transport, in vederea elaborării si adoptării cu prioritate a unui instrument juridic internaţional. Au fost făcute recomandări referitoare la unele masuri pentru sporirea securităţii navelor, facilitaţilor portuare, unităţilor mobile de foraj marin aflate la locul de activitate si platformelor fixe si plutitoare, precum si recomandări pe termen scurt, si acţiunile viitoare care prevăd cooperarea tehnica, cooperarea cu Organizaţia Internaţionala a Vămilor, cu Organizaţia Internaţionala a Muncii. De asemenea s-au făcut precizări cu privire la modul de adoptare a amendamentelor viitoare la capitolul XI.

Prevederile Codului ISPS, stabilesc un set de masuri obligatorii pentru navele care efectuează voiaje internaţionale, precum si pentru autorităţile portuare, destinat sa conducă la creşterea nivelului de ave si facilitaţi portuare si sa reducă cat mai mult cu putinţa riscul unui atac terorist, fie asupra navelor maritime, fie

asupra facilitaţilor portuare sau, in cazul cel mai nefericit, al atacurilor teroriste asupra navelor care operează la terminalele portuare Prevederile Codului ISPS se refera la cele doua laturi ale activităţii, cea de la bordul navelor maritime si cea din porturi. Aceste prevederi presupun si conduc in primul rând la evaluarea factorului de risc privind un atac terorist.

Drept consecinţa, masurile ce trebuie avute in vedere se vor diferenţia corespunzător in funcţie de nivelul de securitate aplicabil, dictat de factorul de risc evaluat si definit. Un alt aspect care este introdus prin acest cod este acela ca implementarea lui se refera la realizarea unui sistem de management al securităţii care, in conformitate cu procedurile generale, se evaluează si certifica pe baza de audit extern. Totodată, având in vedere importanta asigurării securităţii, precum si necesitatea tratării acestui aspect cu responsabilitate, atât la bordul navei, la nivelul companiilor de navigaţie cat si in porturi, vor fi nominalizate persoane responsabile cu securitatea ale căror sarcini sunt definite in cadrul Codului. Prin acest Cod sunt stabilite sarcinile si responsabilităţile care revin Guvernelor statelor contractante, companiilor de navigaţie si navelor, precum si autorităţilor portuare.

Conform prevederilor inscrise in Cod, Guvernul fiecărui stat contractant stabileşte gradele de securitate la nivelul cărora trebuie organizate sistemele de management al securităţii si transmite toate informaţiile pertinente legate de sistemele de securitate, Secretarului General al Organizaţiei Maritime Internaţionale, care urmează sa le aducă la cunoştinţa celorlalte Guverne contractante. Toate companiile de navigaţie precum si navele acestora, fie ca sunt in proprietate, fie ca sunt operate de acestea in baza unor contracte corespunzătoare, trebuie sa dovedească ca au organizat un sistem de management al securităţii care sa corespunda cu cerinţele înscrise in Cod, precum si gradului de securitate stabilit si sa facă dovada conformităţii prin certificate eliberate in numele Guvernul statului in care isi desfăşoară activitatea. Operatorii facilitaţilor portuare, aşa cum sunt ele definite in Codul ISPS sunt obligaţi sa-si organizeze propriile sisteme de management al securităţii pentru facilitatea portuara in care isi desfăşoară activitatea, pe baza unor planuri de securitate realizate in care respecta cerinţele inscrise in Cod.

In conformitate cu hotărârile adoptate, prevederile Codului internaţional pentru securitatea navei si a facilitaţii portuare devin cerinţe ale Convenţiei internaţionale pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare - SOLAS 1974 - si pe cale de consecinţa sunt obligatorii începând cu data intrării lor in vigoare. Având in vedere riscurile enorme cauzate de creşterea fenomenului terorismului, termenul de intrare in vigoare a fost stabilit in iulie 2004. începând cu aceasta data, nici o nava de pasageri, unitate de foraj marin sân nava de mărfuri având tonajul brut mai mare de 500 nu mai este admisa sa opereze in porturi daca nu are un „Certificat internaţional de securitate a navei" eliberat in numele Guvernului statului de pavilion.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

De asemenea, tot începând cu aceeaşi data, fiecare facilitate portuara, trebuie sa aibă un atestat denumit „Declaraţia de conformitate a unei facilitaţi portuare", eliberat in numele guvernului statului in care este situata facilitatea.

2.5 Revizuirea legislaţiei naţionale şi a legislaţiei Uniunii în materie de transport

2.5.1 Revizuirea şi analiza legislaţiei aplicabile privind transportul

În urma lărgirii şi a aderării României la UE in 2007, s-a pus problema armonizării legislaţiei noastre cu cea comunitară în toate domeniile, pentru că miza o constituia nu numai aderarea ca atare, ci şi faptul că UE trebuia să rămână eficientă funcţional şi instituţional, un spaţiul de coeziune economică şi socială, cu obligaţia de a reduce decalajele existente în toate planurile, inclusiv în cel al reglementărilor juridice. Libera circulaţie a persoanelor, bunurilor, serviciilor, capitalurilor este o realitate ce a impus promovarea unor politici comune pentru dezvoltarea pe diverse planuri şi o integrare cât mai eficientă. În acest context, politica comună a transporturilor promovată de Uniunea Europeană a condus, în mod inevitabil, la modificări legislative în acest domeniu şi pentru România. Tratatul de la Maastricht a adus modificări, pe materii, tratatelor constitutive ale Comunităţilor Europene. Astfel, Partea a doua (Fundamentele Comunităţii) şi Partea a treia (Politicile Comunităţii) au fost regrupate într-o singură parte, Partea a treia, numită Politicile Comunităţii.

Libertăţi fundamentale în domeniu.

În acest context, s-a stabilit piaţa comună comunitară, denumită piaţă internă, şi care a fost definită ca un spaţiu fără frontiere interne, ce trebuie să funcţioneze în aceleaşi condiţii ca o piaţă naţională. Cu acest prilej, s-au stabilit dispoziţiile legale referitoare la cele patru libertăţi fundamentale:

a) libera circulaţie a mărfurilor;

b) libera circulaţie a persoanelor;

c) libera circulaţie a capitalurilor;

d) libera circulaţie a serviciilor.

Specificitate.

Transporturile, deşi aveau natura unei prestări de servicii, nu au fost incluse la capitolul libera circulaţie a serviciilor, ci au beneficiat de reglementări distincte de cele ale serviciilor.

2.5.1.1 Legistlatia Europeana

2.5.1.1.1 Tratarea distinctă a reglementărilor privind transportul

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Este vorba despre Tratatul care aduce noi completări şi modificări celor trei tratate încheiate iniţial - Tratatul de la Paris din 1951, Tratatul de la Roma din 1957 şi EURATOM din 1957 - ocazie cu care se stabileşte denumirea de Comunitate Europeană şi, mai târziu, după punerea în aplicare a Tratatului, de Uniune Europeană. Tratatul de la Maastricht a intrat în vigoare în 1993 şi a fost semnat în Olanda de miniştrii de externe ai celor douăsprezece state europene: Belgia, Danemarca, Germania, Grecia, Franţa, Spania, Italia, Luxemburg, Irlanda, Olanda, Portugalia şi Regatul Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord. Această libertate se referă la realizarea unei uniuni vamale pentru toate tipurile de mărfuri, interzicerea între statele membre a taxelor vamale asupra importurilor şi exporturilor sau a altor taxe având acelaşi efect; de asemenea, adoptarea unui tarif vamal comun în relaţiile cu ţările terţe.

Libertatea de circulaţie presupune înlăturarea oricărei discriminări bazate pe naţionalitate între lucrătorii statelor membre în privinţa remunerării, angajării, condiţiilor de muncă.

Libera circulaţie a capitalurilor presupune nevoia efectuării de investiţii fără restricţii pe piaţa comunitară, cu scopul promovării unei dezvoltări armonioase şi echilibrate a activităţilor economice în Comunitate, o creştere economică durabilă şi neinflaţionistă şi promovarea unor măsuri menite să promoveze nu numai investiţiile directe, ci şi alte modalităţi şi reguli care să stimuleze dezvoltarea acestei pieţe.

Libera circulaţie a serviciilor îşi are resortul în necesitatea unei repartizări optime a factorilor de producţie la nivelul Comunităţii, mobilitatea acestora conducând la exercitarea activităţilor productive şi comerciale în cele mai favorabile medii sociale, economice şi comerciale. Introducere în dreptul transporturilor constă tocmai în natura complexă a activităţii de transport şi a impactului deosebit pe care acest sector îl are asupra economiei unui stat membru UE.

De asemenea, doctrina evidenţiază faptul că transporturile reclamă o abordare distinctă în cadrul politicilor comune comunitare şi datorită trăsăturilor caracteristice ale acestora. Astfel, transporturile sunt:

a) dependente de infrastructură, fapt ce reclamă intervenţie publică în domeniu;

b) dependente de evoluţiile celorlalte ramuri economice.

Ţinând seama de faptul că transportul maritim şi cel aerian beneficiază de reglementări internaţionale, domeniile vizate cu precădere sunt cele ale transporturilor rutiere, feroviare şi fluviale.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Regulile generale ce stau la baza politicii comune pentru statele membre ale Uniunii Europene în ceea ce priveşte transportul sunt asigurate prin Tratatul Comunităţii Europene, titlul V, art. 70-803 .

În 2001, Uniunea Europeană a elaborat Cartea albă în domeniul transporturilor, ce cuprinde un set de măsuri de bază care avea ca obiective: deschiderea pieţei pentru transporturile internaţionale de mărfuri, revitalizarea transportului feroviar şi funcţionarea unei reţele feroviare separate pentru transporturile de mărfuri, modernizarea transportului rutier, reechilibrarea modurilor de transport, dezvoltarea reţelelor transeuropene de transport, crearea spaţiului feroviar european integrat etc.

2.5.1.1.2 Obiectivele şi politica UE în domeniul transporturilor

Politica referitoare la transporturi trebuie să îndeplinească în primul rând obiectivele prevăzute de Tratat , aşa cum sunt enumerate în cadrul „Bazei legale" şi care se referă, în linii mari, la completarea pieţei interne. Totodată, politica de transporturi a primit o nouă orientare: realizarea unui sistem „viabil prin flexibilitate". Aceasta presupune organizarea transporturilor în aşa mod încât să se optimizeze consumurile de energie, condiţiile şi timpii de transport, ceea ce implică, în schimb, asumarea costurilor infrastructurii la nivel comunitar. Se va ajunge astfel la următoarele rezultate: se va elimina distorsionarea concurenţei dintre diferitele tipuri de transport, distorsionare provocată de transferarea costurilor în mod greşit către transportatori; se vor promova transporturile combinate; interoperabilitatea .

Transporturile reprezintă unul dintre elementele esenţiale pentru Piaţa Unică, deoarece ele contribuie la concretizarea a două dintre obiectivele fundamentale ale acesteia: libera circulaţie a persoanelor şi libera circulaţie a bunurilor.

Politica Comună a Transporturilor a necesitat mult timp pentru a se contura, primele progrese semnificative fiind înregistrate abia după 1985. Aceasta se explică printr-un număr de factori, în special: diferenţele importante din structura acestei activităţi de la un stat la altul şi de la un tip de transport la altul; existenţa monopolurilor de stat; structurilor tradiţionale ale pieţei; disparitatea regulilor fiscale, administrative şi comerciale; încrederea generală în politicile naţionale cu orientare modală; o multitudine de reguli tehnice diferite, adesea incompatibile. Crearea Pieţei Interne a serviciilor de transport s-a bazat pe măsuri de liberalizare şi de armonizare. Astfel, Politica Comună a Transporturilor a eliminat progresiv din fiecare tip de transport obstacolele artificiale ridicate între Statele Membre, eliminând distorsiunile tehnice, fiscale şi sociale ale liberei concurenţe şi

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

permiţând operatorilor comunitari să furnizeze, fără discriminare, servicii într-un alt stat membru decât cel în care îşi au sediul.

În cadrul liberalizării pieţei comunitare, Politica Comună a Transporturilor a garantat condiţii de funcţionare armonioase, definind regulile care trebuie respectate de către transportator- Tratatul de la Roma, Titlul IV - Transporturile, art. 74: „În ceea ce priveşte domeniul reglementat de prezentul titlu, statele membre urmăresc obiectivele tratatului în cadrul unei politici comune în domeniul transporturilor".

Tratatul de la Roma, Titlul IV - Transporturile, art. 80: „(1) Aplicarea impusă de un stat membru, la transporturile executate în interiorul Comunităţii, a unor tarife şi condiţii care presupun orice element de susţinere sau protecţie în interesul uneia sau mai multor întreprinderi sau ramuri industriale speciale, este interzisă începând cu cea de-a doua etapă, cu excepţia cazului în care aceasta este autorizată de Comisie. (2) Comisia, din proprie iniţiativă sau la cererea unui stat membru, examinează tarifele şi condiţiile men- ţionate în alin. (1), având în vedere, în special, pe de o parte, cerinţele unei politici economice regionale corespunzătoare, nevoile regiunilor subdezvoltate, precum şi problemele regiunilor grav afectate de conjuncturi politice şi, pe de altă parte, efectele acestor tarife şi condiţii asupra concurenţei între diferitele moduri de transport. După consultarea oricărui stat membru în cauză, Comisia adoptă deciziile necesare. (3) Interdicţia menţionată în alin. (1) nu vizează tarifele concurenţiale".

Deşi complexitatea sectorului transporturilor şi diferenţele importante între structurile şi politicile naţionale au făcut necesară recurgerea, în domeniile cele mai sensibile, la perioade tranzitorii şi la scutiri temporare, cadrul juridic al Pieţei Interne a transporturilor este instituit, iar regulile comunitare au fost transpuse într-un mod satisfăcător în legislaţiile naţionale. Eficacitatea sistemului comunitar astfel creat nu va deveni evidentă decât treptat. Domeniile care prezintă probleme încă de la început pot fi identificate, ca şi cele care progresează într-un mod armonios, iar întocmirea unor reguli trebuie să meargă în paralel cu implementarea lor efectivă de către autorităţile chemate să exercite un nivel satisfăcător de control .

Reglementări adoptate la nivelul Uniunii Europene. Tipuri de norme.

Edictate cu scopul de a asigura o reglementare uniformă a activităţilor de transport de la nivelul UE, normele juridice adoptate la nivelul UE sunt înglobate în două categorii de norme: cele din dreptul primar, respectiv tratatele care stau la baza constituirii UE, şi dreptul secundar, respectiv actele normative adoptate de organele de conducere ale UE (cum sunt regulamentele).

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Activitatea de transport, prin natura sa, presupune deplasare în spaţiu, iar această deplasare, fie că priveşte bunurile sau persoanele, excede, de multe ori, teritoriul unui singur stat.

Elementele de extraneitate ce intervin în activitatea de transport ce se desfăşoară cu depăşirea graniţelor unui stat sau a mai multor state au justificat nevoia de reglementare juridică la nivel internaţional, reglementare ce se concretizează prin convenţii, acorduri, protocoale la care şi România este parte, pe care le-a ratificat sau la care a aderat.

Uzanţele.

Potrivit dispoziţiilor legale, art. 1 alin. (6) C. civ., prin uzanţe se înţelege obiceiul (cutuma) şi uzurile profesionale şi ele sunt recunoscute ca izvor de drept doar dacă sunt conforme ordinii publice şi bunelor moravuri .

Cutuma este o regulă de conduită născută din practica socială, folosită vreme îndelungată şi respectată ca o normă juridică obligatorie. Uzurile profesionale sunt reguli de conduită statornicite în exercitarea unei anumite profesii, care sunt respectate ca şi când ar fi stabilite prin norme legale.

În ceea ce priveşte aplicarea, potrivit reglementărilor legale, există două situaţii posibile: în materiile reglementate prin lege, uzanţele se aplică numai în măsura în care legea trimite în mod expres la acestea şi uzanţele se aplică în cazurile neprevăzute de lege, Tratatul de la Roma, Titlul IV - Transporturile, art. 79: „În cazul transportului în interiorul Comunităţii trebuie eliminate, cel târziu până la încheierea celei de-a doua etape, discriminările care constau în aplicarea de către un transportator, pentru aceleaşi mărfuri şi pe aceleaşi rute de transport, a unor tarife şi condiţii de transport diferite în funcţie de ţara de origine sau de destinaţia produselor transportate". De exemplu, în materia contractului de transport, art. 1.958 C. civ., în privinţa domeniului de aplicare, în alin. (1), prevede: „Dispoziţiile prezentului capitol se aplică tuturor modurilor de transport, în măsura în care nu se dispune altfel prin legi speciale sau nu sunt aplicabile practici statornicite între părţi ori uzanţe" sau art. 2069 34 Dreptul transporturilor. Contracte de transport de bunuri adică în acele situaţii în care nu există niciun tip de reglementare juridică, nici la nivel de normă specială, nici generală 1 . De regulă, dovada existenţei şi a conţinutului uzanţelor cade în sarcina părţii care este interesată să le invoce.

Principiile generale ale dreptului. Din perspectivă juridică, cuvântul „principiu" echivalează, potrivit doctrinei, cu noţiunea de „idee de bază", iar principiile generale ale dreptului au fost definite ca „acele idei conducătoare ale conţinutului tuturor normelor juridice" sau „se constituie în spiritul ideii de justiţie şi... exprimă elementele de conţinut cele mai importante ale dreptului..." . Principiile generale ale dreptului sunt considerate, aşa cum am mai menţionat, în

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Codul civil, în art. 1 alin. (1) ca izvoare ale dreptului, iar alin. (2) al aceluiaşi articol stabileşte ierarhia aplicării lor în concurs cu alte izvoare sau, altfel spus, „condiţiile" în care se aplică: să nu existe o normă specială sau o normă generală aplicabile; să nu existe uzanţe aplicabile; să nu existe posibilitatea de a aplica prin analogie o lege.

2.5.1.2 Legislatia Romana

2.5.1.2.1 Introducere

Dreptul transporturilor reprezintă un ansamblu de reglementări referitoare la activitatea de transport şi activităţile conexe acesteia, organizată de transportatori, cu vehicule corespunzătoare, pentru a deplasa, pe baze contractuale şi în condiţii legale, persoane şi/sau bunuri.

Dacă referitor la obiectul de reglementare juridică al dreptului transporturilor am stabilit că este reprezentat de relaţiile sociale ce se nasc cu ocazia organizării transportului şi activităţilor conexe acestuia, domeniul reglementării juridice trebuie fixat prin raportare la obiect, dar fără a fi confundat cu acesta. Astfel, potrivit doctrinei , „nu putem crea confuzii între obiectul de reglementare juridică ce îl constituie întotdeauna relaţiile sociale avute în vedere de norma de drept şi domeniul reglementării juridice, adică ansamblul problemelor de drept avute în vedere de legiuitor în momentul reglementării juridice". Astfel, în materia dreptului transporturilor, ansamblul problemelor de drept avute în vedere de legiuitor, adică domeniul acestei ramuri de drept, vizează:

- Activitatea de transport;
- Activităţile conexe transportului;
- Operatorii de transport;
- Operatorii activităţilor conexe;
- Autorităţile publice şi rolul lor în domeniul transporturilor;
- Contractele ce se încheie pentru toate categoriile de transport;
- Drepturile şi obligaţiile participanţilor la activitatea de transport.

În cadrul dreptului transporturilor, fiecare categorie de transport are particularităţile sale, determinate de caracterul mijlocului de transport sau al căii de transport utilizate. Cu toate acestea, există principii comune ce guvernează întreaga activitate de transport, indiferent de specificul sau categoria sa. Dat fiind faptul că transportul are o funcţie esenţială în dezvoltarea economică a unei ţări şi ţinând seamă de utilitatea transportului, în general, principiile care guvernează această materie trebuie să fie un real suport pentru dezvoltarea acestui domeniu, iar legiuitorul „va căuta, prin principiile ce le va statornici în această materie, să asigure avântul acestei industrii, să o încurajeze, iar nu să o obstrucţioneze,

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

impunând cărăuşului operaţiuni prea oneroase, inechitabile şi incompatibile cu rolul său" .

Prioritatea protecţiei vieţii umane şi a mediului. Astfel, un prim principiu este instituit prin O.G. nr. 19/1997 şi el se referă la faptul că: în toate raporturile generate de activitatea de transport, protecţia vieţii umane şi a mediului este prioritară .

Libera circulaţie a persoanelor şi mărfurilor. O altă categorie de principii care guvernează dreptul transporturilor este preluată din prevederile Constituţiei României. Astfel, asigurarea dreptului la libera circulaţie a persoanelor şi a mărfurilor este prevăzută în art. 20 din Constituţie. De asemenea, aplicarea cu prioritate, în raport cu norma internă, a dispoziţiilor convenţiilor şi acordurilor la care România este parte este un principiu prevăzut de Constituţia României.

Alte principii. Potrivit art. 4 din O.G. nr. 19/1997, dezvoltarea sistemului naţional de transport se realizează cu respectarea următoarelor cerinţe: a) promovarea programelor naţionale de realizare a unei dezvoltări durabile a economiei naţionale1 ; b) nevoile de apărare ale ţării; c) asigurarea unui nivel ridicat de siguranţă a traficului; d) eficienţa economică; e) asigurarea condiţiilor de conservare şi de protejare a mediului; f) utilizarea raţională a energiei; g) respectarea convenţiilor şi acordurilor internaţionale la care România este parte.

Totodată, statul îşi asumă o serie de obligaţii esenţiale pentru activitatea de transport, ce au valoare de principiu pentru ansamblul transporturilor, ca obligaţiile: a) de a sprijini dezvoltarea şi funcţionarea transportului public; b) de a garanta libera iniţiativă şi autonomia transporturilor; c) de a asigura condiţiile unei concurenţe loiale între modurile de transport şi între diferitele categorii de transportatori.

2.5.1.2.2 Obiectivele principale ale sistemului naţional de transport

Prevederile din O.G. nr. 19/1997 sunt cele care asigură cadrul general de organizare şi funcţionare al transporturilor şi stabilesc, prin art. 3, principalele obiective ale sistemului naţional de transport.

Menţionarea obiectivelor sistemului naţional de transport alături de principii este justificată, pe de o parte, de necesitatea unei evoluţii concordante între dezvoltarea transporturilor şi dezvoltarea economică în general - dezvoltarea unei economii de piaţă funcţionale -, iar, pe de altă parte, de faptul că, odată atinse, unele din aceste obiective pot deveni principii care să guverneze activitatea de transport din România.

Astfel, principalele obiective ale sistemului naţional de transport sunt considerate a fi: a) realizarea conectării tuturor localităţilor la reţeaua naţională de transport; b) asigurarea dreptului la libera circulaţie a cetăţenilor; c) asigurarea

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

liberei circulaţii a bunurilor; d) asigurarea efectuării transporturilor care privesc siguranţa naţională; e) asigurarea racordării lui la sistemele internaţionale de transport; f) participarea la dezvoltarea economică şi socială a ţării. Transportul, considerat de interes general, trebuie să fie guvernat de reguli care să ofere condiţii nediscriminatorii de acces pentru toţi expeditorii, respectiv călătorii.

Statul român are responsabilitatea aplicării principiilor şi prevederilor legale. Responsabilitatea aplicării principiilor şi asigurării normelor şi prevederilor necesare pentru fiecare tip de transport revine statului român, conform O.G. nr. 19/1997.

Ministerul Transporturilor este organul specializat al administraţiei publice centrale şi singurul care poate lua deciziile din acest domeniu. Principiile organizării şi executării transporturilor în economia de piaţă sunt legate de funcţiile pe care Ministerul Transporturilor trebuie să le îndeplinească, adică: a) stabilirea politicii pentru organizarea şi dezvoltarea transporturilor la nivel naţional; b) elaborarea strategiei de dezvoltare şi armonizare a activităţilor de transport în cadrul politicii generale a Guvernului; c) îndeplinirea atribuţiilor de autoritate de stat în domeniul transporturilor .

Reglementările din Codul civil român actual reprezintă drept comun pentru contractul de transport, indiferent de modul de transport: rutier, feroviar, naval, aerian.

De altfel, chiar Codul, prin dispoziţiile art. 1.958, stabileşte domeniul său de aplicare: normele sale se vor aplica tuturor modurilor de transport, în măsura în care nu se dispune altfel prin legile speciale sau nu sunt aplicabile practicile statornicite între părţi ori uzanţele.

Transportul cu titlu gratuit, cu excepţia situaţiei în care este efectuat de un transportator care îşi oferă serviciile publicului în cadrul activităţii sale profesionale, nu este supus dispoziţiilor Codului, transportatorul fiind ţinut, în această situaţie, doar de o obligaţie de prudenţă şi diligenţă.

În materia contractului de transport, normele Codului civil (Capitolul VIII - Contractul de transport) sunt grupate pe trei secţiuni: un prim set de norme este alcătuit din dispoziţiile art. 1.955- 1.960 - Secţiunea 1. Dispoziţii generale, al doilea set de norme care dau conţinutul celei de-a doua secţiuni - Secţiunea a 2-a. Contractul de transport de bunuri sunt dispoziţiile art. 1.961-2.001; iar cel de-al treilea set este alcătuit din prevederile art. 2.002-2.008 - Secţiunea a 3-a. Contractul de transport de persoane şi bagaje. Prima secţiune asigură normă generală tuturor contractelor de transport, indiferent de modul de transport şi indiferent că este vorba de transportul de bunuri ori de persoane şi reglementările privesc chestiuni generale: definirea contractului de transport, proba (dovada) contractului, modalităţile de transport, domeniul de aplicare a normelor la care ne

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

referim, aspecte de generalitate privind răspunderea transportatorului și substituirea.

Ca elemente de noutate față de reglementarea anterioară, cea din Codul comercial, remarcăm, la această secțiune, pe lângă o terminologie adaptată vremurilor moderne, atât în privința părților contractului, cât și a înscrisurilor ce-l probează, următoarele aspecte: o noțiune mai cuprinzătoare (în sensul că privește atât contractul de bunuri, cât și pe cel de persoane) și exactă a contractului de transport, definirea transportului succesiv și a celui combinat și instituirea regulii că substituirea este permisă în contractul de transport, în general.

Secțiunea a doua normează contractul de transport de bunuri și, privită în ansamblu, ea reia problematica din reglementarea anterioară, cea a Codului comercial, despre care am precizat anterior că era una ce se ocupa de majoritatea aspectelor juridice pe care le ridică un asemenea contract.

Totuși, textele de lege actuale au plusurile lor incontestabile, concretizate în următoarele: stabilirea prestației caracteristice a contractului de transport prin reglementarea, în mod expres, a obligației de a transporta bunurile; tratarea obligației de a ambala bunurile și stabilirea mecanismului de răspundere pentru situația prejudiciilor cauzate de ambalări necorespunzătoare; o abordare mai în detaliu și cu elemente de noutate față de reglementarea anterioară în materia contraordinului; o reglementare mai aplicată a aspectelor ce țin de răspundere în contractul de transport, cu abordarea inclusiv a aspectelor, nereglementate anterior, ce privesc răspunderea în transportul succesiv și combinat.

Contractul de transport de persoane și bagaje, reprezintă, în ansamblul său, un set de norme cu statut de noutate la nivel de normă generală pentru această materie. Deși există opinii în doctrină că reglementarea este una sumară, neîndestulătore pentru ansamblul aspectelor juridice ridicate de acest tip de transport, este de salutat faptul că actualul Cod prevede norme care stabilesc, chiar și la nivel de principii, un minim de reguli pentru această materie, făcând, astfel, din contractul de transport de persoane și bagaje un contract numit.

2.5.1.2.3 Reglementări cu caracter general

Din sfera normelor cu caracter general fac parte:

- Norme juridice din O.G. nr. 19/1997 privind transporturile, ce asigură cadrul general de organizare și funcționare a transporturilor. Articolul 1 din O.G. nr. 19/1997 arată, practic, importanța acestei reglementări cu caracter general: prin ea se stabilesc normele generale aplicabile modurilor de transport rutier, feroviar, naval și aerian din cadrul sistemului național de transport, precum și atribuțiile și răspunderile autorităților competente de reglementare, coordonare, control, inspecție și supraveghere cu privire la activitățile de transport și la

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

mijloacele de transport, asigurând, în acest fel, cadrul general aplicabil tuturor actelor normative specifice modurilor de transport şi activităţilor conexe acestora;

- Norme juridice cuprinse în Codul civil, contractul de transport prin dispoziţiile art. 1955-2008 şi de contractul de expediţie de bunuri prin prevederile art. 2.064-2.071;

- Norme juridice din Codul comercial referitoare la contractul maritim de mărfuri şi călători. Codul comercial român reglementa detaliat contractul de transport terestru de lucruri (prin art. 413-441) şi contractul maritim de mărfuri şi călători (prin art. 557-600). În comparaţie cu perioada anterioară intrării în vigoare a actualului Cod civil, când raporturile civile şi raporturile comerciale aveau reglementări distincte, în prezent există o reglementare unică, cea a Codului civil, care guvernează raporturile dintre profesionişti, precum şi raporturile dintre aceştia şi orice alt subiect de drept civil. De altfel, domeniul de aplicare al normelor Codului civil în materia contractului de transport şi, totodată, caracterul de normă generală, sunt stabilite chiar în art. 1958, alin. (1) C. civ. care prevede că dispoziţiile la care facem referire se aplică tuturor modurilor de transport, în măsura în care nu se dispune altfel prin legi speciale sau nu sunt aplicabile practici statornicite între părţi ori uzanţe. Dat fiind faptul că în Codul comercial contractul de transport beneficia de o reglementare exhaustivă, în actuala reglementare juridică, cea asigurată de Codul civil, în această materie sunt reluate în mare parte vechile reglementări. Totuşi, se observă că schimbările vizează introducerea unor noi concepte, unele opţiuni diferite faţă de reglementarea anterioară, reglementări mai ample ale anumitor aspecte legate de contractul de transport şi modificări terminologice pentru anumite aspecte juridice ce ţin de această materie. Cu toate acestea, doctrina remarcă existenţa unele probleme: dreptul maritim nu beneficiază de reglementare în noul Cod civil, pentru că s-a dorit adoptarea unui Cod maritim. Până la adoptarea unui Cod maritim, reglementările generale pentru dreptul maritim sunt asigurate de acea parte neabrogată din Codul comercial, respectiv: Cartea a II-a - Despre comerţul maritim şi despre navigaţie (art. 490 - art. 685), care se vor abroga la data intrării în vigoare a Codului maritim. Doctrina remarcă problemele acestei perioade de tranziţie şi adaptare la noile reglementări, precizând că „este greu de spus cum se va numi după 1 octombrie 2011 această 28 Dreptul transporturilor. Contracte de transport de bunuri parte rămasă vie dintr-un Cod comercial abrogat (adică oficial decedat): Codul comercial, Codul comercial astfel cum a fost păstrat în vigoare de Legea de punere în aplicare a Noului Cod civil sau Codul maritim? Sau ce natură juridică vor avea raporturile juridice rezultate din actele şi faptele generate de aplicarea în continuare a acestei părţi supravieţuitoare din Codul comercial: raporturi comerciale, maritime, civile etc."

- Norme juridice ale O.G. nr. 88/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri, care transpune prevederile Directivei 92/106/EEC

privind stabilirea unor reguli comune pentru unele tipuri de transport combinat de mărfuri între statele membre.

2.5.1.2.4 Reglementări cu caracter special

În ceea ce privește relația dintre normele speciale și cele generale, se vor aplica cu precădere prevederile normelor speciale și, numai în lipsă de prevederi speciale, se aplică cele considerate norme de drept comun, reglementările cu caracter de normă generală. Din sfera reglementărilor cu caracter special, exemplificăm ca norme de drept intern pentru:

a) Transporturile rutiere:

- O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere

- O.G. nr. 88/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri;

- H.G. nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române - A.R.R.;

- Legea nr. 38/2003 privind activitatea în regim de taxi și în regim de închiriere.

b) Transporturile feroviare:

- O.G. nr. 7/2005 privind aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate din România;

- O.U.G. nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române;

- O.G. nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor;

- H.G. nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER.

c) Transporturile maritime și fluviale:

- O.G. nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare;

- Codul comercial: Cartea a II-a - Despre comerțul maritim și despre navigație.

d) Transporturile aeriene:

- O.G. nr. 27/1997 privind Codul aerian, republicată (M. Of. nr. 45 din 26 ianuarie 2001) și modificată prin Ordinul nr. 808/2011 pentru aprobarea Procedurii privind acordarea, suspendarea sau revocarea licenței de operare (M. Of. nr. 748 din 25 octombrie 2011).

2.5.2.1 Transportul rutier

O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, în art. 3 pct. 39, defineşte transport rutier ca fiind deplasarea persoanelor sau, după caz, a mărfurilor ce se realizează cu un autovehicul ori cu un ansamblu de vehicule rutiere, pe un drum deschis circulaţiei publice, chiar dacă vehiculele respective sunt, pe o anumită porţiune a parcursului, transportate la rândul lor pe sau de alte vehicule ori dacă autovehiculele se deplasează fără încărcătură. Transportul presupune, aşadar, o serie de elemente: - deplasarea în spaţiu; - persoanele sau bunurile ce fac obiectul acestei deplasări; - folosirea unui mijloc de transport specific: vehiculul rutier; - realizarea deplasării pe o cale de transport : drum deschis circulaţiei publice.

Potrivit legii, vehicul rutier este un sistem mecanic, destinat circulaţiei pe drumurile publice, cu sau fără mijloace de autopropulsare, şi care se utilizează în mod normal pentru transportul de persoane şi de mărfuri ori pentru efectuarea de servicii sau lucrări. Intră în această categorie:

a) autovehiculele, adică orice vehicul rutier care se deplasează prin propulsie proprie, cu excepţia vehiculelor care circulă pe şine şi a autovehiculelor cu două sau trei roţi;

b) remorcile, respectiv vehicul rutier fără motor, conceput şi construit pentru a fi tractat de un autovehicul;

c) semiremorcile, adică vehicul rutier tractat, conceput pentru a fi cuplat la un tractor sau la o axă de tractare, astfel încât asupra tractorului ori axei de tractare să se exercite o forţă verticală semnificativă;

d) tractoarele, respectiv vehicul rutier care, prin concepţie şi construcţie, este destinat exclusiv sau în principal tractării de remorci/semiremorci sau utilaje.

O.G. nr. 27/2011 stabileşte în mod expres, prin reglementările sale, că transporturile rutiere de mărfuri şi persoane pe teritoriul României, precum şi activităţile conexe acestora se vor desfăşura doar cu respectarea unor principii fundamentale ca: - prioritatea protecţiei vieţii umane şi a mediului.

Principiul este instituit prin O.G. nr. 19/1997, ca normă generală, şi el se referă la faptul că: în toate raporturile generate de activitatea de transport, protecţia vieţii umane şi a mediului este prioritară1 şi este reluat de art. 1 alin. (4) din O.G. nr. 27/2011, ca normă specială în materie: în toate raporturile generate de transportul rutier şi de activităţile conexe acestuia, protecţia vieţii umane şi a mediului înconjurător este prioritară; - principiul liberei concurenţe; - principiul accesului liber şi nediscriminatoriu la piaţa transportului rutier; - principiul respectării drepturilor şi intereselor legitime ale persoanelor fizice şi juridice şi - principiul satisfacerii necesităţilor economiei naţionale şi a nevoilor de apărare ale ţării.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Aceste principii sunt consacrate de art. 135 din Constituţia României. Astfel, economia României este o economie de piaţă, bazată pe libera iniţiativă şi concurenţă, iar statul trebuie să asigure: libertatea comerţului, protecţia concurenţei loiale, crearea cadrului favorabil pentru valorificarea tuturor factorilor de producţie; protejarea intereselor naţionale în activitatea economică, financiară şi valutară; stimularea cercetării ştiinţifice şi tehnologice naţionale, a artei şi protecţia dreptului de autor; exploatarea resurselor naturale, în concordanţă cu interesul naţional; refacerea şi ocrotirea mediului înconjurător, precum şi menţinerea echilibrului ecologic; crearea condiţiilor necesare pentru creşterea calităţii vieţii; aplicarea politicilor de dezvoltare regională în concordanţă cu obiectivele Uniunii Europene.

Ministerul Transporturilor este autoritatea competentă în acest domeniu şi are următoarele atribuţii:

a) elaborează strategiile naţionale de dezvoltare a activităţilor de transport rutier;

b) elaborează reglementări specifice în domeniul transporturilor rutiere şi al activităţilor conexe acestora;

c) elaborează programe de dezvoltare durabilă şi de modernizare a sistemului naţional de transport rutier, de siguranţă şi securitate a transporturilor rutiere şi de protecţie a mediului;

d) asigură condiţiile unui mediu concurenţial normal în activitatea de transport rutier, în corelaţie cu celelalte moduri de transport, şi între operatorii de transport rutier;

e) stabileşte norme obligatorii pentru operatorii de transport rutier, precum şi pentru operatorii de activităţi conexe transportului rutier;

f) asigură controlul respectării reglementărilor specifice domeniului transporturilor rutiere de către operatorii de transport rutier/întreprinderi, precum şi de către ceilalţi utilizatori ai infrastructurii rutiere;

g) asigură dezvoltarea cercetării şi elaborarea de studii de specialitate în domeniul transporturilor rutiere;

h) monitorizează piaţa transporturilor rutiere în scopul constatării apariţiei situaţiilor de criză şi adoptă măsurile necesare acestor situaţii;

i) stabileşte condiţiile tehnice şi metodologia de omologare a vehiculelor rutiere în vederea înmatriculării sau înregistrării acestora;

j) stabileşte condiţiile tehnice şi metodologia pentru efectuarea inspecţiilor tehnice periodice, precum şi a controlului tehnic în trafic al vehiculelor rutiere;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

k) stabileşte condiţiile tehnice şi metodologia de omologare şi certificare a produselor şi materialelor de exploatare utilizate la vehiculele rutiere, în vederea introducerii acestora pe piata.

Legislaţia specială din această materie (O.G. nr. 27/2011) nu defineşte în mod expres contractul de transport de marfă în transportul rutier intern, dar ea rezultă din definirea unor noţiuni ca transport rutier, transport rutier contra cost, document de transport sau operator de transport rutier, noţiuni care beneficiază de reglementări exprese. Aşadar, contractul de transport rutier de marfă în trafic intern este contractul ce se încheie între un operator de transport rutier şi expeditor, prin care operatorul de transport rutier se obligă să efectueze deplasarea mărfurilor cu un autovehicul ori cu un ansamblu de vehicule rutiere, pe un drum deschis circulaţiei publice, contra cost (prin încasarea unui tarif sau a echivalentului în natură ori în servicii), pe un traseu configurat în interiorul frontierelor de stat şi să le predea beneficiarul transportului (destinatarului).

Părţi. Părţile în contractul de transport rutier de mărfuri sunt expeditorul şi operatorul de transport rutier. Transportatorul, denumit operator de transport rutier , este, în accepţiunea legii speciale, întreprinderea care desfăşoară activitatea de transport rutier de mărfuri, activitate ce o desfăşoară contra cost.

Expeditorul este persoana care încheie direct sau prin reprezentant contractul de transport cu transportatorul. Reglementarea actuală nu cuprinde nicio definire, condiţionare sau limitare în privinţa expeditorului: orice persoană fizică sau juridică poate să aibă calitate de expeditor într-un contract de transport rutier de marfă. Beneficiarul contractului este însă destinatarul, deşi nu ia parte la încheierea acestui contract. Destinatarul este considerat, în accepţiunea teoriei generale a contractului de transport, participant la transport, noţiunea de participant fiind una mai largă ce cuprinde în ea atât părţile, cât şi pe destinatar. Destinatarul nu este parte în contractul de transport, este dobânditor de drepturi şi obligaţii ce rezultă din acest contract, cu condiţia de a adera la contractul de transport.

Din reglementările legale, rezultă faptul că forma scrisă a contractului de transport este cerută ca o condiţie ad probationem, contractul de transport rutier de marfă în trafic intern fiind un contract consensual.

Articolul 77 din Ordonanţa Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere prevede că, în această materie, se aplică dispoziţiile Convenţiei referitoare la contractul de transport internaţional de mărfuri pe şosele (CMR) şi contractului de transport intern de mărfuri pe şosele: dispoziţiile art. 2-30 din Convenţia referitoare la contractul de transport internaţional de mărfuri pe şosele (CMR), semnată la Geneva, Elveţia, la 19 mai 1956, la care România a aderat prin Decretul

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

nr. 451/1972 sunt aplicabile transporturilor rutiere naționale contra cost de mărfuri.

Astfel, potrivit art. 4-6 din CMR proba contractului de transport rutier de marfă în trafic intern se face prin documentul de transport, numit scrisoare de transport tip CMR, ce beneficiază de un model legal ce respectă cerințele art. 6 din CMR. Faptul că forma scrisă a contractului de transport este cerută ca o condiție ad probationem rezultă din art. 4 al Convenției CMR care prevede că absența, neregularitatea sau pierderea documentului de transport nu afectează nici existența, nici valabilitatea contractului de transport.

Documentul de transport se întocmește în trei exemplare originale, distribuite astfel: un exemplar se remite expeditorului, al doilea însoțește marfa, iar al treilea se reține de transportator. Dacă marfa de transportat trebuie să fie încărcată în vehicule diferite sau dacă este vorba de tipuri diferite de marfă ori loturi distincte, expeditorul sau transportatorul are dreptul de a solicita întocmirea de documente de transport distincte pentru fiecare vehicul folosit sau pentru fiecare tip de marfă sau lot de mărfuri. Obligația de a completa documentul de transport (modelul legal prevăzut de anexa 6 din Ordinul ministrului transporturilor nr. 980 din 30 noiembrie 2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, stabilite prin O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările aduse de către OMTI nr. 1.640 din 8 noiembrie 2012) revine atât expeditorului, cât și transportatorului. În același sens, art. 5 din Convenția CMR prevede că documentul de transport trebuie semnat de expeditor și de transportator, aceste semnături putând să fie imprimate sau înlocuite prin ștampilele expeditorului și transportatorului, dacă legislația țării în care este întocmit documentul de transport o permite.

Potrivit art. 6 din Convenția CMR, documentul de transport trebuie să conțină următoarele date:

a) locul și data întocmirii sale;

b) numele și adresa expeditorului;

c) numele și adresa transportatorului;

d) locul și data primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberarea acesteia;

e) numele și adresa destinatarului;

f) denumirea curentă a naturii mărfii și felul ambalajului, iar pentru mărfurile periculoase, denumirea lor general recunoscută;

g) numărul coletelor, marcajele speciale și numerele lor;

h) greutatea brută sau cantitatea astfel exprimată a mărfii;

i) cheltuielile aferente transportului (preţ de transport, cheltuieli accesorii, taxe de vamă şi alte cheltuieli survenite de la încheierea contractului şi până la eliberare);

j) instrucţiunile necesare pentru formalităţile de vamă şi altele;

k) indicaţia că transportul este supus regimului stabilit prin prezenta convenţie şi nici unei alte clauze contrare.

Clauze speciale. Dacă este cazul, documentul de transport poate să conţină şi indicaţii ca:

a) interzicerea transbordării;

b) cheltuielile pe care expeditorul le ia asupra sa;

c) totalul sumelor ramburs de perceput la eliberarea mărfii;

d) valoarea declarată a mărfii şi suma care reprezintă interesul special la eliberare;

e) instrucţiunile expeditorului către transportator cu privire la asigurarea mărfii;

f) termenul convenit în care transportul trebuie să fie efectuat;

g) lista documentelor remise transportatorului.

Părţile pot insera în documentul de transport orice altă indicaţie pe care ele o consideră necesară.

Obligaţiile expeditorului. Expeditorul, în contractul de transport rutier de marfă în trafic intern, are ca principale obligaţii:

a) să ambaleze bunurile ce urmează a fi transportate;

b) să întocmească, împreună cu transportatorul, documentul de transport;

c) să predea documentele însoţitoare ale transportului şi să furnizeze informaţiile necesare îndeplinirii diverselor formalităţi legate de bunuri;

d) să predea bunurile ce urmează a fi transportate;

e) să informeze transportatorul în legătură cu caracterul periculos al bunurilor ce urmează a fi transportate;

f) să plătească preţul transportului, dacă îi revine această obligaţie.

Din contractul de transport rutier de marfă în trafic intern rezultă şi o serie de drepturi pentru expeditor, unele cu consacrare legislativă, ca:

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

a) dreptul expeditorului de a solicita verificarea de către transportator a greutăţii brute a mărfii sau a cantităţii acesteia şi, de asemenea, de a verifica conţinutului coletelor;

b) dreptul de a modifica unilateral contractul de transport rutier de marfă sau dreptul de dispoziţie asupra mărfii.

Dreptul expeditorului de a solicita verificarea de către transportator a greutăţii mărfii sau a cantităţii acesteia şi de a verifica conţinutului coletelor. Aşa cum am mai precizat art. 8 al CMR prevede obligativitatea pentru transportator, la primirea mărfurilor spre transport, de a verifica exactitatea menţiunilor din documentul de transport cu privire la numărul de colete, la marcajul şi la numerele lor şi de a verifica starea aparentă a mărfii şi a ambalajului ei. În situaţia în care transportatorul nu are mijloacele necesare de a verifica exactitatea menţiunilor, el trebuie să formuleze rezerve în documentul de transport, rezerve ce trebuie motivate. Rezervele formulate nu-l vor obliga pe expeditor, dacă acesta nu le-a acceptat în mod expres în documentul de transport. În acest context, expeditorul are dreptul de a solicita verificarea de către transportator a greutăţii brute a mărfii sau a cantităţii acesteia.

De asemenea, expeditorul poate solicita şi verificarea conţinutului coletelor. Corelativ dreptului expeditorului, transportatorul poate cere plata cheltuielilor de verificare şi rezultatul acestor verificări se va consemna în documentul de transport specific contractului de transport rutier de marfă în trafic intern. Dreptul de a modifica contractul de transport rutier de marfă în trafic intern. Ca şi în materia teoriei generale a contractului de transport, modificarea contractului de transport rutier de marfă în trafic intern poate să intervină în două situaţii:

1. modificarea contractul de transport rutier de marfă în trafic intern prin dispoziţii ulterioare ale expeditorului sau destinatarului şi

2. modificarea contractul de transport rutier de marfă în trafic intern în cazul intervenirii împiedicării la transport. Modificarea contractul de transport rutier de marfă în trafic intern prin dispoziţii ulterioare ale expeditorului sau destinatarului. Titularul dreptului de a modifica unilateral contractul de transport este expeditorul sau destinatarul. Dreptul trece de la unul la celălalt, fără a exista posibilitatea exercitării lui simultane. Astfel, potrivit reglementărilor legale, respectiv art. 12 şi 13 CMR, expeditorul are drept de dispoziţie asupra mărfii, şi acest drept există până în momentul în care al doilea exemplar al scrisorii de trăsură este remis destinatarului. Dreptul de dispoziţie aparţine şi destinatarului pentru că, după sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare, destinatarul are dreptul de a solicita ca al doilea exemplar al scrisorii de trăsură sa-i fie remis şi ca marfa să-i fie eliberată contra unei dovezi de primire şi, în acest caz, destinatarul este autorizat să pretindă în numele său de la transportator drepturile care rezultă din contractul de transport, deci şi dreptul de dispoziţie asupra mărfurilor. Totuşi,

destinatarul poate dobândi acest drept din chiar momentul întocmirii scrisorii de trăsură, dacă expeditorul face o mențiune în acest sens pe acea scrisoare. Conținutul dreptului. Potrivit art. 12 CMR, expeditorul poate solicita transportatorului:

- oprirea transportului,
- schimbarea locului prevăzut pentru eliberare sau
- eliberarea mărfurilor unui alt destinatar decât cel indicat inițial în documentul de transport.

Expeditorul nu poate da dispoziție ulterioară care să aibă ca efect divizarea transportului.

Obligația expeditorului care dă un contraordin. Expeditorul, potrivit dispozițiilor legale (art. 12 CMR), trebuie să prezinte primul exemplar al scrisorii de trăsura transportatorului și trebuie să despăgubească pe transportator pentru cheltuielile și prejudiciul pe care le-au ocazionat executarea acestor instrucțiuni.

Potrivit art. 14 CMR, în cazul în care, „pentru un motiv oarecare", executarea contractului de transport în condițiile prevăzute inițial în documentul de transport este sau devine imposibilă înainte de sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare, transportatorul este obligat să solicite instrucțiuni persoanei care are dreptul să dispună de marfă.

Din reglementarea legală, rezultă următoarele: - împiedicarea la transport nu are legătură cu culpa transportatorului, ci poate apărea „pentru un motiv oarecare", - împiedicarea la transport poate apărea înainte de începerea transportului sau în cursul executării lui, dar până la sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare; - există obligația transportatorului de a solicita instrucțiuni persoanei care are dreptul să dispună de marfă - expeditorului sau destinatarului, după caz.

Sfera situațiilor de împiedicare la transport este reductibilă la două situații posibile: c) împiedicarea relativă la executarea transportului, caz în care continuarea transportului și ajungerea la destinație sunt posibile, dar cu schimbarea condițiilor stabilite inițial și d) împiedicarea absolută la executarea transportului, caz în care nu există o altă rută de transport sau dacă, din alte motive, continuarea transportului nu mai este posibilă. În caz de împiedicare relativă la transport, transportatorul are obligația să îi ceară instrucțiuni expeditorului/destinatarului și să aștepte un termen rezonabil instrucțiunile acestuia.

Ca situație de excepție, transportatorul poate să procedeze la vânzarea mărfii fără să aștepte instrucțiuni de la persoana care are dreptul să dispună de ea, când: - natura perisabilă a mărfii sau starea ei o justifică sau - cheltuielile pentru

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

păstrare depășesc valoarea mărfii. Suma obținută din vânzare trebuie pusă la dispoziția persoanei care are dreptul de a dispune de marfă, după scăderea cheltuielilor care grevează marfa, iar dacă cheltuielile transportului sunt mai mari decât suma obținută din vânzare, transportatorul are dreptul la diferență.

În privința procedurii, Convenția prevede că se va respecta procedura pentru vânzare dată de legea sau, după caz, de uzanțele locului unde se găsește marfa1 . În această situație, dacă transportatorul nu primește în timp util instrucțiunile de la persoana care are dreptul de a dispune de marfă, el va lua măsurile pe care le consideră ca fiind cele mai bune în interesul persoanei care are dreptul de a dispune de marfa respectivă.

Doctrina remarcă faptul că, prin instrucțiunile date, persoana care are dreptul de a dispune de marfa respectivă (expeditorul sau, după caz, destinatarul) realizează o modificare unilaterală a contractului, iar transportatorul, prin măsurile pe care le ia în situația în care nu primește în timp util instrucțiunile, realizează tot o modificare unilaterală a contractului de transport. Potrivit art. 16 CMR, transportatorul are dreptul la rambursarea cheltuielilor legate de solicitarea de instrucțiuni sau cele determinate de executarea instrucțiunilor primite. Condiția rambursării de către cel care are dreptul de a dispune de marfa respectivă a acestor cheltuieli este ca împiedicarea relativă să nu fie consecința culpei transportatorului. Totodată, transportatorul poate să descarce imediat marfa în contul persoanei care are dreptul să dispună de aceasta, după această descărcare transportul fiind considerat terminat.

Transportatorul își asumă atunci păstrarea mărfii. El poate, totodată, să încredințeze marfa unui terț și, în această situație, nu va fi răspunzător decât de alegerea terțului. În caz de împiedicare absolută, transportatorul va proceda potrivit instrucțiunilor date de expeditor pentru că, potrivit art. 14 CMR, în cazul în care executarea contractului în condițiile prevăzute în scrisoarea de trăsură este sau devine imposibilă înainte de sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare, transportatorul este obligat să solicite instrucțiuni persoanei care are dreptul să dispună de marfa respectivă. În această situație, dacă transportatorul nu primește în timp util instrucțiunile de la persoana care are dreptul de a dispune de marfă, el poate proceda la vânzarea mărfii.

Potrivit art. 16 CMR, transportatorul are dreptul la rambursarea cheltuielilor legate de solicitarea de instrucțiuni sau cele determinate de executarea instrucțiunilor primite, cu condiția ca aceste cheltuieli să nu fie consecința culpei sale. De asemenea, transportatorul poate să descarce marfa în contul persoanei care are dreptul să dispună de aceasta, după această descărcare transportul fiind considerat terminat. Transportatorul își asumă atunci păstrarea mărfii sau poate s-o încredințeze unui terț pentru păstrare.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Transportatorul, în contractul de transport rutier de marfă în trafic intern, potrivit CMR, are ca principale obligaţii:

1. Obligaţia transportatorului de a prelua mărfurile ce urmează a fi transportate;

2. Obligaţia transportatorului de a verifica starea aparentă a mărfurilor şi a ambalajului;

3. Obligaţia transportatorului de completa documentul de transport;

4. Obligaţia transportatorului de a transporta marfa;

5. Obligaţia transportatorului de conservare a bunurilor încredinţate spre transport;

6. Obligaţia transportatorului de a efectua transportul în termenul stabilit;

7. Obligaţia transportatorului de a îndeplini formalităţile vamale şi alte categorii de formalităţi;

8. Obligaţia transportatorului de a preda destinatarului bunurile şi al doilea exemplar al scrisorii de trăsură.

Din contractul de transport rutier de marfă în trafic intern pot rezulta şi o serie de drepturi pentru transportatorul rutier, dar CMR reglementează, direct sau indirect, doar pe cele considerate esenţiale pentru buna desfăşurare a acestui contract.

1. Transportatorul (sau expeditorul) are dreptul de a solicita întocmirea de documente de transport pentru fiecare vehicul folosit sau pentru fiecare fel de marfă ori lot de mărfuri în situaţia în care marfa de transportat trebuie să fie încărcată în vehicule diferite ori dacă este vorba de tipuri de marfă sau de loturi de marfă diferite. Acest drept este prevăzut în mod expres de art. 5 CMR;

2. transportatorul are dreptul, potrivit art. 16 CMR, la rambursarea cheltuielilor legate de solicitarea de instrucţiuni sau cele determinate de executarea instrucţiunilor primite, în caz de împiedicare relativă la transport, pentru că în acest caz transportatorul trebuie să-i solicite instrucţiuni expeditorului/destinatarului şi să aştepte un termen rezonabil instrucţiunile acestuia. Transportatorul poate proceda la vânzarea mărfii, dacă el nu a primit din partea persoanei care are dreptul să dispună de marfă, într-un termen considerat rezonabil, instrucţiunile solicitate. Condiţia rambursării de către cel care are dreptul de a dispune de marfa respectivă a acestor cheltuieli este ca împiedicarea relativă să nu fie consecinţa culpei transportatorului;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

3. transportatorul are dreptul, în orice moment şi în orice loc, să descarce, să distrugă sau ia alte măsuri menite să facă inofensive mărfurile periculoase, a căror natură periculoasă nu i-a fost semnalată de către expeditor prin menţiuni în acest sens în documentul de transport, fără obligaţii de despăgubire faţă de expeditor sau destinatar, expeditorul fiind răspunzător pentru toate cheltuielile şi daunele rezultând din predarea la transport a acestor mărfuri sau pentru transportul lor.

Din contractul de transport rutier de marfă în trafic intern pot rezulta o serie de drepturi şi obligaţii pentru destinatar, dacă destinatarul aderă la contractul de transport. Totuşi, principala obligaţie ce ar putea să rezulte în sarcina sa din acest contract este considerată a fi obligaţia sa de a achita creanţele ce rezultă din scrisoarea de trăsură.

În privinţa drepturilor, dreptul de a modifica contractul de transport rutier de marfă în trafic intern, care este acordat şi destinatarului în calitatea sa de participant la transport, este considerat ca fiind unul dintre drepturile importante ce rezultă din acest contract pentru destinatar. Aşadar, modificarea contractul de transport rutier de marfă în trafic intern se poate face prin dispoziţii ulterioare ale expeditorului sau destinatarului, titular al dreptului de a modifica unilateral contractul de transport fiind expeditorul sau destinatarul.

Potrivit reglementărilor legale, respectiv art. 12 şi 13 CMR, expeditorul are drept de dispoziţie asupra mărfii şi acest drept există până în momentul în care al doilea exemplar al scrisorii de trăsură este remis destinatarului. Dreptul de dispoziţie poate aparţine, însă, şi destinatarului, pentru că, după sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare, destinatarul are dreptul de a cere ca al doilea exemplar al scrisorii de trăsură să-i fie remis şi ca marfa să-i fie eliberată şi, din acest moment, destinatarul este autorizat să pretindă de la transportator drepturile care rezultă din contractul de transport, inclusiv dreptul de dispoziţie asupra mărfurilor. Totuşi, destinatarul poate dobândi acest drept din chiar momentul întocmirii scrisorii de trăsură, dacă expeditorul face o menţiune în acest sens pe acea scrisoare.

2.5.2.2 Transportul naval

2.5.2.2.1 Generalitati

Lato sensu, prin transport maritim se înţeleg atât activităţile desfăşurate de subiectele de drept privat, cât şi de state, tot în calitatea lor de subiecte de drept privat, pentru că raporturile pe care statele le stabilesc între ele, ca titulari de suveranitate în orice domeniu, intră în sfera dreptului internaţional public, care excede sferei dreptului transporturilor.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Stricto sensu. Stricto sensu, sfera transporturilor maritime se reduce la semnificaţia comercială a acestora, adică la folosirea navelor maritime în activităţi cu caracter privat.

Marile companii de transport naval au organizată exploatarea navelor comerciale pe două mari categorii de transport:

a) transport cu nave de linie;

b) transport cu nave tramp.

Navele de linie sunt acele nave care efectuează transporturi după un itinerariu prestabilit, cu un orar fix ce este adus la cunoştinţa publicului şi care se deplasează cu un caracter regulat şi de permanenţă. Mărfurile care se transportă cu navele de linie sunt mărfuri generale, în partide, de regulă, mici, care nu necesită navlosirea unei nave întregi, sau transporturi de partizi mai mari cu mărfuri uscate sau lichide. Navele de linie nu aşteaptă rândul la dană, au prioritate şi beneficiază de taxe portuare mai reduse. Contractul de transport maritim cu periodicitate regulată nu beneficiază, în dreptul nostru, de o reglementare specială, fiindu-i aplicabile normele legale referitoare la conosament - documentul de bază al unor operaţiuni de acest tip - şi normele generale referitoare la contractul de transport.

Dacă operaţiunile de acest tip au un element de extraneitate, li se aplică Convenţia Naţiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, cunoscută ca Regulile de la Hamburg, din 1978. Spre deosebire de navele de linie, navele tramp sunt nave cu caracter neregulat, ele nu se referă la o anumită zonă geografică sau la porturi de expediţii şi de destinaţie cunoscute dinainte, nu au un itinerariu şi un orar precis.

Navele tramp colindă mările în căutare de marfă şi acceptă să efectueze transporturi considerate avantajoase. În general, navele tramp efectuează curse pentru satisfacerea cerinţelor de transport ale unui singur navlositor ce dispune de o partidă de mărfuri în cantităţi mari pentru a ocupa spaţiul de transport oferit de o navă.

Navele tramp efectuează curse pe baza unui contract de navlosire. Atunci când contractul prevede transportul unei încărcături complete sau punerea la dispoziţie a unei nave în acest scop, contractul de navlosire este încorporat într-un document numit „Charter-Party". De regulă, navele tramp încarcă mărfuri generale, în vrac, materii prime etc.. Deosebirile dintre navigaţia de linie şi cea tramp pot fi analizate şi din perspectivă economică. Astfel, există importante deosebiri şi în ceea ce priveşte nivelul de concentrare şi centralizare a capitalului şi gradul de monopolizare a transportului, navigaţia de linie caracterizându-se printr-un grad mai înalt de concentrare şi centralizare a capitalului decât navigaţia tramp.

Navigaţia de linie nu poate fi desfăşurată în orice condiţii şi de orice companie de navigaţie, pentru că ea presupune cheltuieli mari de capital legate de o serie de aspecte ca: asigurarea unei flote de nave moderne, monopolizarea transporturilor pentru asigurarea curselor de linie pentru o anumită zonă geografică, cheltuieli semnificative pentru construire de dane proprii în porturi sau închirierea unor dane deja existente de la organele portuare din zonele geografice respective, construirea de depozite de către companiile de navigaţie, achiziţionarea de utilaje moderne pentru operaţiunile de încărcare-descărcare etc.

Navigaţia tramp însă presupune cheltuieli mult mai mici, ea putând fi practicată de orice companie de navigaţie care dispune de cel puţin o navă. Astfel, armatorii nu sunt în situaţia de a investi sume mari de capital în dezvoltarea porturilor, nefiind legaţi de anumite porturi, nu sunt obligaţi să folosească un număr mare de lucrători sau relaţii costisitoare cu agenţii portuari, datorită condiţiilor diferite de lucru faţă de navigaţia tramp.

Potrivit dispoziţiilor legale în domeniu, art. 23 din O.G. nr. 42/1997, navele au naţionalitatea statului al cărui pavilion sunt autorizate să-l poarte. În ţara noastră, Guvernul României, prin Ministerul Transporturilor, este cel care acordă dreptul de arborare a pavilionului român sau care poate dispune suspendarea sau retragerea acestui drept. Navele care arborează pavilionul român sunt de naţionalitate română şi nu pot naviga sub pavilionul altui stat.

Competenţa legii pavilionului este una foarte amplă, dat fiind faptul că spaţiul navelor este considerat o prelungire a teritoriului naţional al statului în care a fost înmatriculat. Acesta este motivul pentru care legea pavilionului guvernează o categorie atât de vastă de probleme juridice legate de nave. Astfel, regimul navelor şi aeronavelor, privite ca bunuri, este guvernat de lex pavilionis. În acest sens, legea pavilionului are competenţă asupra: - modurilor de dobândire a drepturilor reale asupra navelor; - modurilor de transmitere şi stingere a acestor drepturi; - garanţiilor reale constituite asupra navelor şi regimului lor juridic; - drepturilor de creanţă constituite în legătură cu navele.

Totodată, legea pavilionului guvernează şi regimul bunurilor aflate la bordul navelor şi aeronavelor şi care sunt strâns legate de normala lor exploatare , formele de publicitate solicitate în majoritatea sistemelor de drept referitoare la drepturile constituite asupra navelor. De asemenea, legea pavilionului se aplică ori de câte ori un act se întocmeşte la bordul navei cu privire la forma exterioară a actului, atunci când pentru valabilitatea actului respectiv este necesară intervenţia unei autorităţi publice.

Legea pavilionului guvernează, de regulă, regimul faptelor juridice petrecute la bordul navelor, dar şi delictul produs în marea liberă. Referitor la legea ce se aplică faptelor ce s-au produs la bordul navelor, în cazul în care acestea (navele) se aflau în apele maritime interne, se va distinge în privinţa legii

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

aplicabile după cum a fost afectat sau nu mediul exterior. Dacă a fost afectat mediul extern, se va aplica legea teritoriului prejudiciat ca lex loci delicti commissi, iar dacă mediul exterior nu a fost afectat se va aplica lex pavilionis.

Elementele de identificare ale unei nave sunt considerate a fi : numele sau numărul de înmatriculare, portul de ataş sau portul de localizare al navei, naţionalitatea navei dată de pavilionul pe care are dreptul să-l arboreze, un tonaj propriu şi o clasă de registru proprie.

Numele sau numărul de înmatriculare. Potrivit O.G. nr. 42/1997, fiecare navă autopropulsată ce face parte din categoria I trebuie să aibă un nume care să o distingă de celelalte nave. De asemenea, navele fără propulsie din categoria I, precum şi navele din categoria a II-a, trebuie să poarte un număr de identificare. Numele sau, după caz, numărul atribuit trebuie înscris în evidenţe şi pe corpul navei pe ambele borduri, dar şi în pupa navei şi pe colacii de salvare, plutele, bărcile şi şalupele aparţinând navei. Tot în acest sens, art. 18 prevede că înscrierea navelor în evidenţe se face astfel: navele de naţionalitate română care fac parte din categoria I se înscriu în registre matricole, iar navele de naţionalitate română care fac parte din categoria a II-a se înscriu în registre de evidenţă.

De asemenea, scoaterea din evidenţă a navelor se face prin menţionarea în registru a cauzelor care au determinat-o, cum ar fi pierderea naţionalităţii române, dezmembrarea, pierderea navei în urma unui naufragiu, incendiu, eşuare sau alte împrejurări. În caz de pierdere a naţionalităţii române, transcrierea transmiterii de proprietate nu se poate face decât după predarea la căpitănia portului a certificatului de naţionalitate română şi a celorlalte acte de bord.

Portul de ataş sau portul de localizare a navei este definit ca fiind locul fix, de legătură a navei, unde sunt adunate toate informaţiile referitoare la navă. Ca regulă, o navă comercială figurează în evidenţele unui port de pe teritoriul statului al cărui pavilion îl poartă, iar ca excepţie, navele unei ţări ce nu are litoral pot fi înmatriculate şi în străinătate. Literatura de specialitate aseamănă portul de ataş cu domiciliul persoanei fizice sau sediul persoanei juridice, în sensul că acesta are aceleaşi semnificaţii pentru navă ca domiciliul pentru persoana fizică, respectiv sediul pentru persoana juridică.

Nava are o naţionalitate proprie exprimată prin pavilion, în sensul că naţionalitatea este dată de ţara unde a fost înmatriculată.

Tonajul navei. Tonajul navei reprezintă un element de individualizare a navei care indică dimensiunile acesteia, dar mai ales capacitatea de transport a acesteia.

Clasa de registru este cea care atestă calitatea navei; prin clasificarea acesteia se face dovada stării de securitate a acesteia.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Regimul juridic al mijloacelor de transport este supus unor legi diferite în funcţie de faptul dacă au sau nu pavilion. Astfel: a) navele sunt guvernate de legea pavilionului pe care îl arborează nava respectivă - lex pavilionis; b) pentru mijloacele de transport care nu au pavilion se aplică legea statutului organic al întreprinderii de transport din patrimoniul cărora fac parte vehiculele respective.

Articolul 2.620 C. civ. român prevede: „constituirea, transmiterea sau stingerea drepturilor reale asupra unui mijloc de transport sunt supuse: (a) legii pavilionului pe care îl arborează nava sau legii statului de înmatriculare a aeronavei; (b) legii aplicabile statutului organic al întreprinderii de transport pentru vehiculele feroviare şi rutiere din patrimoniu ei; (c) bunurilor aflate în mod durabil la bord, formându-i dotarea tehnică; (d) creanţelor care au ca obiect cheltuielile efectuate pentru asistenţa tehnică, întreţinerea, repararea sau renovarea mijlocului de transport." Actele şi faptele juridice referitoare la navigaţia civilă sunt supuse, de regulă, legii pavilionului - lex pavilionis.

Potrivit O.G. nr. 42/1997 privind transportul naval, navele ce aparţin persoanelor juridice sau fizice române pot fi transmise în proprietate sau în folosinţă altor persoane juridice sau fizice române sau străine, cu respectarea condiţiilor impuse de lege.

Dobândirea şi transmiterea dreptului de proprietate asupra navelor, precum şi constituirea, transmiterea sau stingerea altor drepturi reale asupra acestora vor trebui să fie transcrise în registre matricole sau de evidenţe, care vor fi ţinute de căpităniile de port şi se va menţiona, totodată, şi pe actul de naţionalitate sau în carnetul de ambarcaţiune al acestea. De asemenea, contractul de construcţie de nave va fi transcris în registrele de nave în construcţie ale căpităniei portului în raza căruia se află şantierul naval.

Totodată, în aceste registre vor fi transcrise şi transmiterile de proprietate, dar şi constituirile sau stingerile de drepturi reale asupra navelor, intervenite până la obţinerea actelor de naţionalitate. Potrivit reglementărilor legale2 , navele nou-construite ori dobândite de la persoane juridice sau fizice străine pot naviga sub pavilion românesc în perioada de la lansarea la apă, respectiv de la intrarea în vigoare a actului de dobândire până la eliberarea actului de naţionalitate, în urma înscrierii în registrul de evidenţă centralizată al Ministerului Transporturilor, cu permis provizoriu de arborare a pavilionului român eliberat de căpitănia portului de plecare - dacă nava se află într-un port românesc - sau de misiunea diplomatică a României - în cazul când locul de plecare al navei este în străinătate.

Oricum, lansarea la apă a navelor nou-construite se poate face numai cu aprobarea căpităniei de port în raza căreia se execută operaţiunea şi după prezentarea de către constructor a autorizaţiei emise în acest scop de către societatea de clasificare care a efectuat supravegherea construcţiei. Navele nou-construite în România, care urmează să fie înmatriculate în alt stat, pot naviga pe

"Investing in the future of people, communities and for reducing the TEN-T network use within the cross-border region Romania-Bulgaria through optimization of the freight and passenger transport and the development of a joint mechanism for support of the intermodal connections."
Project code: 15.1.1.010 www.interregrobg.eu

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

baza documentelor de înmatriculare sau pe baza unui permis provizoriu de arborare a pavilionului, emise de autoritățile competente ale statului respectiv.

2.5.2.2.2 Transportul maritim international

Potrivit Convenției de la Hamburg din 1978, contractul de transport maritim este actul juridic bilateral prin care cărăușul se angajează să deplaseze pe mare de la portul de expediere și până la cel de destinație o încărcătură determinată, în schimbul unei remunerații. Altfel spus, contractul de transport maritim de mărfuri este convenția prin care o parte, numită cărăuș, se obligă față de o altă parte, numită încărcător, ca, în schimbul unei remunerații, numită navlu, să transporte o marfă determinată dintr-un port în altul, pe o rută maritimă stabilită între părți.

Părțile unui contract de transport sunt: cărăușul și expeditorul (numit încărcător). Conform Convenției Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare din 1978, prin cărăuș se înțelege orice persoană prin care sau în numele căreia s-a încheiat cu un încărcător un contract de transport de mărfuri pe mare. Potrivit aceleiași convenții, apare noțiunea de „cărăuș efectiv", care este definit ca fiind orice persoană căreia i s-a încredințat de către cărăuș efectuarea parțială sau în întregime a unui transport de mărfuri. Așadar, în calitate de cărăuș, poate figura atât proprietarul navei, cât și navlositorul acesteia; deci vom distinge între cărăuș în sens generic și cărăușul efectiv. Parte în contractul originar de transport este numai cărăușul în sens generic, pe când cărăușul efectiv acționează ca un subcontractant al celui dintâi2 . Prin „încărcător", potrivit Convenției amintite, se înțelege orice persoană care sau în numele căreia ori din autoritatea căreia s-a încheiat cu cărăușul un contract de transport de mărfuri pe mare (altfel spus, include orice persoană care sau în numele căreia ori din autoritatea căreia mărfurile sunt efectiv predate cărăușului). Destinatarul este persoana definită ca îndreptățită să preia mărfurile în portul de destinație.

Conosamentul - Bill of lading - este documentul care face dovada unui contract de transport pe mare și a preluării sau încărcării mărfurilor de către cărăuș, prin care cărăușul se obligă să livreze mărfurile la destinație contra prezentării acestui document1 . Conosamentul este folosit în traficul maritim din secolul al XIV-lea, la început având funcția de simplă dovadă de primire a încărcăturii la bord, semnată de comandantul navei, ca, mai târziu, să devină un titlu reprezentativ al mărfii ce se transportă.

Conosamentul se eliberează atât în cazul contractului de transport cu navele de linie, cât și în cazul contractului de navlosire. Dacă legea aplicabilă conosamentului este legea română, conosamentul va fi supus Regulilor de la Hamburg. Conosamentul convențional - emis în baza unui contract de navlosire - este supus acestor „reguli" numai dacă deținătorul conosamentului nu are și calitatea de navlositor.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

În acest sens, art. 2 pct. 3 din Convenţia de la Hamburg dispune: „în cazul când se emite un conosament ca urmare a unui contract de navlosire, prevederile Convenţiei se aplică la un astfel de conosament în cazul în care acesta reglementează relaţiile dintre cărăuş şi deţinătorul conosamentului, dacă acesta din urmă nu este şi navlositor."

Conosamentul are valoare de titlu de credit reprezentativ, se redactează în formă scrisă, pe formulare imprimate sau tipizate, în raport cu practica diferitelor companii de navigaţie de linie.

Conosamentul se întocmeşte în patru exemplare originale, potrivit art. 566 C. com.: un exemplar este pentru comandantul navei, altul pentru proprietar sau armator, altul pentru încărcător şi un alt exemplar pentru persoana căreia i se vor preda mărfurile la destinaţie. Toate exemplarele trebuie să aibă acelaşi conţinut, aceeaşi dată şi să indice numărul de exemplare emise şi persoana căreia îi este destinat. Pentru a se preveni eventuale neajunsuri datorate pluralităţii de exemplare originale, în conosamente se obişnuieşte inserarea unei clauze, în sensul că din momentul în care unul din exemplare a fost satisfăcut celelalte îşi pierd valoarea. Emiterea mai multor exemplare originale pentru un conosament este o măsură de prudenţă, menită să protejeze pe posesorul legitim de pierderea sau distrugerea lui. De pe conosament se pot întocmi, fără restricţii, atâtea copii nenegociabile câte sunt necesare părţilor pentru executarea contractului de transport şi a contractului de vânzare-cumpărare a mărfurilor transportate. De regulă, aceste copii poartă menţiunea că nu pot fi transmise şi nu sunt titluri reprezentative ale mărfurilor.

Dată fiind importanţa acestui tip de transport pentru comerţul internaţional, prin convenţii internaţionale au fost adoptate norme uniforme care reglementează regimul juridic al conosamentului şi răspunderea cărăuşului şi expeditorului faţă de terţi, în cazul eliberării unui conosament. Astfel, au fost adoptate următoarele convenţii internaţionale:

- Convenţia internaţională pentru unificarea unor norme de drept privind conosamentul, încheiată la Bruxelles în 1924, cunoscută sub denumirea de „Regulile de la Haga". România a devenit parte la această convenţie în 1937.

- Protocolul de la Bruxelles, din 1968, care a modificat Regulile de la Haga, cunoscut sub denumirea de „Regulile de la Haga-Visby".

- Convenţia privind transportul de mărfuri pe mare, încheiată la Hamburg în 1978, cunoscută sub denumirea de Regulile de la Hamburg. România a ratificat această convenţie în 1981.

Aceste convenţii se aplică numai contractelor de transport de marfă pe mare, constatate prin conosament sau printr-un document similar, cu excluderea contractelor de navlosire fără conosament şi a celor în care posesorul

conosamentului este navlositorul. Cele trei convenţii cuprind prevederi referitoare la conţinutul conosamentului şi la obligaţiile cărăuşului, reglementând, în special, răspunderea cărăuşului pentru avarierea sau pierderea mărfii şi cazurile de limitare şi exonerare de răspundere.

Potrivit art. 18 din Convenţia de la Hamburg din 1978, „dacă un cărăuş emite un document, altul decât conosamentul, pentru a face dovada primirii mărfurilor spre a fi transportate, acest document face dovada până la proba contrară a încheierii contractului de transport maritim şi a preluării de către cărăuş a mărfurilor, aşa cum sunt descrise în acest document".

Cu excepţia funcţiei de titlu reprezentativ al mărfurilor transportate, acest document înlocuitor îndeplineşte toate celelalte funcţii ale conosamentului. Este exclusă deci posibilitatea de transmitere, documentul nefiind unul negociabil. În practică, este folosită ca înlocuitor al conosamentului scrisoarea de trăsură maritimă - sea way bill. Delivery order - documentul rezultat din fragmentarea conosamentului iniţial în scopul vânzării mărfurilor la mai mulţi destinatari - poate fi considerat, de asemenea, un document înlocuitor al conosamentului iniţial, fiind şi un document negociabil dacă este semnat de comandantul navei sau de către un reprezentant al cărăuşului.

2.5.2.2.3 Contractul de navlosire

Contractul de navlosire este contractul prin care armatorul se angajează ca, în schimbul unei anumite sume, denumite navlu, să pună la dispoziţia navlositorului o navă în bună stare de navigabilitate şi să o menţină în această stare până la data expirării contractului .

Părţile în contractul de navlosire sunt armatorul (navlosant) şi navlositorul. Armatorul (owner), în sensul legii, este „persoana care armează nava, desemnează pe comandant şi alege echipajul, îi procură materialele, combustibilul şi proviziile necesare şi o dotează cu tot ce este necesar navigaţiei şi explorării navei şi, eventual, o exploatează el însuşi; organizează expediţia maritimă şi răspunde la executarea contractului de navlosire, precum şi de anumite culpe ale navlositorului, chiar dacă adevăratul cărăuş este altă persoană". Calitatea de armator o poate avea proprietarul navei sau chiriaşul ori navlositorul ei.

Dispozitiile legale in materie impun obligativitatea formei scrise a contractului. Aceste prevederi cu character general, aplicabile oricărui tip de contract de navlosire, precizează elementele ce dau conţinutul acestui contract, şi anume: numele, naţionalitatea şi capacitatea navei, precizarea dacă „închirierea" are ca obiect întreaga navă sau numai o parte a acesteia, identificarea navlosantului şi a navlositorului, precum şi a comandantului navei prin nume şi prenume şi, în final, cuantumul navlului. Părţile reglementează navlosirea printr-un contract numit charter-party. Formularele de charter-party sunt, în prezent,

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

standardizate, ele conținând atât clauze tipărite, cât și spații albe. Spațiile albe sunt, de regulă, completate de părți, în funcție de caracteristicile specifice ale fiecărei acțiuni.

Contractul de navlosire obligă nu numai la ceea ce este expres prevăzut în el, dar și la ceea ce echitatea, obiceiul sau legea impun. În acest sens, art. 1.170 C. civ. român prevede: convențiile trebuie executate cu bună-credință.

Clauzele implicite ale contractului de navlosire sunt acele clauze care, deși nu sunt prevăzute în mod expres în contract, în lipsă de stipulație contrară, sunt considerate ca fiind obișnuite acestui tip de contract. Acestea sunt:

a) „Buna stare de navigabilitate a navei". Armatorul are obligația de a garanta buna stare de navigabilitate a navei pe întreaga perioadă a contractului de navlosire;

b) „Abaterea de la drum să nu fie nejustificată". Abaterea de la drum nu trebuie să intervină decât în cazuri de necesitate: evitarea pericolelor ce ar amenința viața persoanelor aflate la bord, încercarea salvării altor nave aflate în pericol etc.;

c) „Nezădărnicirea scopului economic, comercial". Armatorul urmărește să câștige navlul, navlositorul are la rândul său un scop precis: marfa să ajungă nevătămată și în timp util spre a fi valorificată;

d) „Încărcătorul nu are dreptul de a îmbarca mărfuri periculoase fără aprobarea armatorului". Încărcătorul are obligația de a face cunoscut armatorului sau comandantului navei natura periculoasă a mărfurilor pe care le încarcă;

e) „Grija în executarea contractului de transport".

Specificitatea contractului de navlosire în raport cu contractul de transport maritim

Specificitate. Contractul de navlosire și contractul de transport maritim sunt entități juridice distincte, cu toate că, în privința aspectului economic, au o finalitate comună, aceea de deplasare a unor persoane sau mărfuri pe mare.

O primă deosebire rezultă chiar din obiectul material: contractul de transport are ca obiect material marfa încredințată cărăușului, cu scopul de a fi dusă la destinație și eliberată destinatarului, în vreme ce navlosirea se referă la navă.

De asemenea, părțile acestor contracte sunt deosebite: în contractul de transport, părțile sunt cărăușul maritim și călătorii/expeditorii mărfurilor, iar la

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

navlosire, armatorul (navlosantul) şi navlositorul. Tot deosebit este şi înscrisul probator al raporturilor dintre părţi: la contractul de transport maritim înscrisul probator este conosamentul, şi nu contractul de navlosire.

La contractul de navlosire, armatorul nu ia în primire marfa, obligaţiile sale fiind de diligenţă, la contractul de transport cărăuşul are o obligaţie de rezultat, obligaţia de a livra destinatarului marfa primită spre transport. În contractul de transport, cărăuşul exercită o profesie, la contractul de navlosire, calitatea de profesionist a armatorului nu e o condiţie esenţială. În cazul contractului de transport, cărăuşul se obligă a transporta o marfă determinată, porturile fiind denumite prin contract. În cazul contractului de navlosire, marfa e determinată în mod generic, iar portul de încărcare şi descărcare poate fi desemnat ulterior. În cazul contractului de navlosire, obligaţiile părţilor sunt reglementate de norme juridice dispozitive, cele imperative fiind o excepţie. În cazul contractului de transport, obligaţiile părţilor sunt reglementate îndeosebi prin norme imperative, mai ales când e vorba de ocrotirea interesului încărcătorului şi destinatarului mărfurilor.

Executarea transporturilor are loc în schimbul unei remuneraţii, numite navlu. Atât în contractele cu nave de linie, cât şi în contractele de navlosire, navlul este prevăzut prin inserarea unor clauze-tip în contract.

Cuantumul navlurilor diferă în funcţie de raportul cerere-ofertă şi în funcţie de convenţia dintre părţi. La navele tramp, elementele care determină navlul sunt: a) distanţa de parcurs, viteza de transport, clasificarea navelor, normele de încărcare, regimul de lucru în port; b) gradul de înzestrare al navei cu mijloace proprii de încărcare şi descărcare, nivelul taxelor portuare şi al altor taxe pe care urmează să le plătească armatorul, prezenţa navei la o dată fixă pentru încărcare, sub rezerva plăţii de penalităţi pentru întârziere.

Navalul global reprezintă suma plătită pe întreaga capacitate a navei, indiferent de marfa încărcată sau de volumul acesteia.

Clauze. În stabilirea navlurilor, în practică, se obişnuieşte să se prevadă cine suportă cheltuielile ocazionate de încărcare sau descărcare, prin precizarea următoarelor clauze1 : a) clauze free in and out, când navlositorul suportă cheltuielile pentru încărcare şi descărcare; b) clauze free in and out stowed, când navlositorul suportă pe lângă cheltuielile pentru încărcare şi descărcare şi cheltuielile de stivuire; c) clauze free in, când navlositorul suportă cheltuielile cu încărcarea, iar armatorul, cheltuielile ocazionate de descărcare; d) clauze gross terms, când armatorul suportă cheltuielile de încărcare şi descărcare.

Neîncărcarea navei cu întreaga cantitate de marfă prevăzută, dacă nu este din culpa companiei de navigaţie, nu duce la diminuarea navlului prevăzut, dar se scad cheltuielile cu încărcarea/descărcarea mărfurilor care nu au mai fost

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

încărcate. Încărcarea unei cantităţi mai mari de marfă decât cea prevăzută atrage obligarea navlositorului la plata navlului şi pentru plusul de marfă încărcată.

Renunţarea la călătorie şi la încărcătura făcută prin declaraţie de către navlositor duce la reducerea navlului la 50% din cel convenit. Dacă nu declară renunţarea, navlositorul plăteşte navlul întreg. Când contractul este încheiat pe o călătorie dus-întors, navlul se plăteşte în întregime, chiar dacă la întoarcere nava nu a fost încărcată complet, iar dacă nava suferă întârzieri din cauza navlositorului, acesta va plăti şi despăgubiri. În cazul în care armatorul prezintă la încărcare o altă navă cu o altă capacitate decât cea convenită (de exemplu, mai mică), armatorul va plăti despăgubiri navlositorului.

Retragerea mărfurilor de la transport după începerea călătoriei nu influenţează cuantumul navlului, care va fi plătit în întregime, inclusiv cheltuielile de încărcare şi descărcare. În transportul cu nave de linie, navlul se stabileşte în mod unilateral de către marile companii de transport, ţinând cont de raportul dintre cerere şi ofertă.

Staliile reprezintă timpul cât nava stă la dispoziţia navlositorului pentru operaţiunile de încărcare sau descărcare. Se stabilesc numai în cadrul contractelor de charter-party (nu şi la transportul de linie). În ceea ce priveşte modul de calcul al staliilor, interesele părţilor sunt, de regulă, diferite: armatorul (navlosantul) are tendinţa de a scurta cât mai mult durata operaţiunilor de încărcare-descărcare, iar navlositorul urmăreşte să prelungească această perioadă.

Condiţii. Pentru a se rezolva aceste puncte de vedere într-un mod echitabil, trebuie să se ţină seama de anumite condiţii ce trebuie întrunite cumulativ :

a) nava să fi sosit în portul şi la locul de încărcare/descărcare prevăzut în contract;

b) nava să fie pregătită de operare sub aspect fizic şi juridic, adică să fie pusă la dispoziţia navlositorului cu toate magaziile pregătite pentru primirea mărfurilor, dar şi să aibă toate documentele cerute de legile locale pentru a fi gata de încărcare;

c) să se facă o comunicare navlositorului sau agenţilor săi, în numele comandantului navei, anunţându-i-se că poate începe efectuarea operaţiunilor - notice of readiness;

d) acceptarea scrisă a notificării de către navlositor sau de către agenţii săi, prin însuşi exemplarul ce urmează să fie înapoiat navei respective.

Contrastaliile se stabilesc ca o anumită sumă pentru fiecare zi de întârziere. Nu reprezintă o modificare a navlului, ci reprezintă o despăgubire pentru armator plătită de către navlositor pentru imobilizarea navei peste timpul de stalii. Aşadar, această noţiune semnifică nu numai o despăgubire, ci şi timpul de depăşire a

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

zilelor de stalii. După expirarea timpului de contrastalii, dacă operațiunile de încărcare sau descărcare nu s-au încheiat, navlositorul poate adopta următoarele soluții:

a) să dispună rămânerea navei la încărcare și să intre în supercontrastalii;

b) să dispună plecarea navei în cursă, navlul plătindu-se în întregime și chiar eventuale despăgubiri.

Supercontrastaliile. În cazul în care nava intră în supercontrastalii, navlositorul sau persoana pentru care acesta a navlosit nava este obligat să plătească armatorului damages for detention. În această situație, armatorul are dreptul să solicite nu numai acoperirea cheltuielilor efective pe care le-a impus imobilizarea navei, dar și recuperarea sumelor pe care le-ar fi obținut dacă ar fi plecat în cursă, a prejudiciilor pe care le-a adus altor persoane prin întârzierea plecării în cursă, a prejudiciilor morale aduse companiei sale etc. Supercontrastaliile sunt, de regulă, mai mari cu 50% decât contrastaliile.

Despatch money . Se poate întâmpla ca nava să fie încărcată/descărcată înainte de expirarea timpului de stalii. Acest timp economisit se numește despatch, iar despatch money reprezintă suma pe care armatorul o plătește navlositorului pentru timpul economisit, dacă în contract există o clauză în acest sens. În situația în care nu există prevederi contractuale în acest sens, se plătește conform uzanțelor internaționale.

Documente utilizate pentru calculul staliilor, contrastaliilor și despatch money

Foaia timpului de stalii. Documentul de bază utilizat pentru calculul timpului de stalii și a contrastaliilor în practică este cunoscut sub denumirea de „time-sheet" - foaia timpului de stalii. Cuprinsul acestui document este format din evidența cronologică a timpului de staționare a navei în port și a timpului aferent efectuării operațiunilor de încărcare, respectiv de descărcare. Un astfel de document menționează, de regulă: numele navei, data sosirii navei în port, data și ora înmânării notice-ului de către comandantul navei sau de către agentul său, data și ora acceptării notice-ului de către navlositor, de către primitorii mărfurilor sau agenții acestora, data și ora începerii operațiunilor de încărcare sau de descărcare, momentul începerii timpului de curgere al staliilor, timpul de staționare a navei în port, timpul de stalii. Întocmirea acestui document se face după încheierea operațiunilor de încărcare/descărcare, pentru că numai atunci există toate datele și, pentru a putea fi considerat document probatoriu, el trebuie semnat de comandanții navei și navlositor sau de către agenții acestora.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Pentru întocmirea unui astfel de document trebuie cunoscute foarte bine clauzele contractului de transport referitoare la modul de calcul al staliilor. De asemenea, pentru întocmirea time-sheet-ului este necesar și un alt document care se ocupă de istoricul operațiunilor - statement of facts. Acesta se întocmește de agentul navei, împreună cu comandantul, pe baza jurnalului de bord. Documentul menționează și: denumirea navei, data și ora sosirii în port, momentul terminării formalităților portuare, momentul acostării navei la dana de operații, data și ora înmânării notice-ului și a acceptării acestuia de către încărcător, istoricul derulării operațiunilor de încărcare/descărcare, evenimentele care au influențat aceste operațiuni, alte detalii utile în legătură cu calculul staliilor. Pe baza istoricului operațiunilor, care cuprinde toate datele despre navă de când a intrat în port și până la părăsirea acestuia, se încheie, în final, time-sheet-ul.

2.5.2.3 Transportul feroviar

Transportul feroviar reprezintă, potrivit O.U.G. nr. 12/1998, orice deplasare de persoane, mărfuri și bunuri efectuată de operatorii de transport feroviar pe infrastructura C.F.R. și cu vehicule feroviare. Operatorii de transport feroviar. Operatorii de transport feroviar sunt persoane juridice autorizate, potrivit legii, să desfășoare ca obiect de activitate prestarea de servicii de transport pe calea ferată. Operațiunile de transport feroviar. Operațiunile de transport feroviar sunt considerate operațiunile și serviciile adiacente sau conexe transportului feroviar. Serviciile conexe transportului. Serviciile conexe transportului reprezintă acele activități ce se desfășoară în legătură directă cu transportul sau în timpul transportului, iar serviciile adiacente transportului sunt activitățile ce au ca obiect asigurarea desfășurării în siguranță a transportului.

Transportul feroviar public sau în interes propriu. Reprezintă un sector strategic și de interes național și se efectuează numai pe bază de contract de transport, de către persoane juridice autorizate, ce-și oferă serviciile lor, în condiții nediscriminatorii, tuturor terților interesați. Contractul de transport de acest tip este supus reglementărilor Codului comercial, normelor Regulamentului de transport pe căile ferate din România, precum și acordurilor ori convențiilor internaționale la care România este parte .

Transportul feroviar în interes propriu este transportul efectuat în interesul activităților proprii, cu mijloace de transport deținute în proprietate sau închiriate. Ambele tipuri de transport feroviar, atât cel public, cât și cel în interes propriu, sunt efectuate de operatori de transport feroviar, persoane juridice române, ce dețin licență pentru efectuarea serviciilor de transport public sau în interes propriu pe căile ferate, licență ce se acordă de Ministerul Transporturilor .

Serviciul de transport internațional de marfă reprezintă, potrivit reglementărilor în vigoare, serviciul de transport în cadrul căruia trenul trece cel puțin o dată frontiera de stat; trenul putând fi compus și/sau descompus și

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

diferitele părţi care îl compun pot proveni şi pot avea destinaţii diferite, cu condiţia ca toate vagoanele să treacă cel puţin o frontieră.

Ministerul Transporturilor, Construcţiilor şi Turismului este autoritatea de stat în domeniul transporturilor feroviare şi este cea care asigură dezvoltarea şi siguranţa transporturilor feroviare. Ministerul Transporturilor are, potrivit reglementărilor în vigoare, următoarele atribuţii în domeniul transporturilor feroviare:

- elaborează strategiile de dezvoltare a activităţilor de transport feroviar;

- elaborează şi supune aprobării Guvernului programele de dezvoltare şi de modernizare a infrastructurii feroviare deschise accesului public;

- asigură, în condiţii identice, tuturor operatorilor feroviari acces egal şi nediscriminatoriu pe infrastructura feroviară publică, conform reglementărilor interne, precum şi acordurilor şi convenţiilor internaţionale la care România este parte;

- asigură beneficiarilor de transport feroviar dreptul de a apela la un operator de transport licenţiat şi liber ales;

- sprijină dezvoltarea şi funcţionarea transportului feroviar public;

- asigură condiţiile unui mediu concurenţial normal în transportul feroviar, precum şi între acesta şi alte moduri de transport;

- asigură efectuarea transporturilor militare, a transporturilor speciale şi a transporturilor de intervenţie în caz de calamităţi naturale sau în alte situaţii deosebite;

- asigură dezvoltarea cercetării în transportul feroviar, în corelare cu programele naţionale de cercetare;

- elaborează politica economică în domeniul transportului feroviar;

- elaborează politici pentru dezvoltarea transporturilor multimodale şi a transportului combinat;

- elaborează politici de dezvoltare echilibrată a transportului feroviar cu alte moduri de transport;

- asigură gestionarea proprietăţii publice şi private a statului din domeniul transportului feroviar;

- asigură gestionarea resurselor financiare alocate prin bugetul de stat;

- avizează tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare publice şi le supune spre aprobare Guvernului;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- clasifică infrastructura de transport feroviar în conformitate cu standardele naţionale şi internaţionale;

- stabileşte regulile de acces pe infrastructura căilor ferate române pentru operatorii feroviari;

- este depozitarul normelor, metodologiilor, prescripţiilor şi instrucţiunilor cu specific feroviar, care se aplică în domeniul transporturilor feroviare;

- emite normative privind construcţia şi protecţia căii ferate.

Reglementarea juridică specială a contractului de transport feroviar este asigurată de prevederile Regulamentului de transport pe căile ferate din România , aprobat prin O.G. nr. 7/2005, ordonanţă ce oferă reglementarea cu caracter tehnic şi juridic pentru acest tip de transport. Tot la această categorie, dar oferind texte legale ce stabilesc principiile generale ale activităţii de transport feroviar şi ale organizării şi funcţionării operatorului naţional de transport feroviar se încadrează şi O.U.G. nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate şi reorganizarea S.N.C.F.R .

Reglementarea generală sau dreptul comun în materia contractului de transport de mărfuri pe calea ferată în trafic intern este similar cu cel al contractului comercial de transport: O.G. nr. 19/1997 privind transporturile, ce asigură cadrul general de organizare şi funcţionare a transporturilor şi principiile generale - valabile şi pentru transporturile feroviare, norme juridice din Codul civil referitoare la contractul de transport de bunuri.

Expeditorul este acea persoană care prezintă cererea de a contracta staţiei de cale ferată, cerere materializată printr-un înscris tipizat - numit scrisoare de trăsură.

Cărăuşul este operatorul de transport feroviar ce deţine autorizaţie legală pentru acest tip de activitate şi care a dobândit dreptul de acces şi circulaţie pe C.F.R. în baza unui contract încheiat cu Compania Naţională C.F.R.. În acest sens, O.G. nr. 19/1997 privind transporturile a consacrat principiul conform căruia activitatea de transport în general, inclusiv cea de transport feroviar, poate să fie realizată de orice operator de transport care deţine licenţă acordată pentru această activitate de ministerul de resort. Calea ferată, în calitatea sa de cărăuş aflat în stare de ofertă permanentă de servicii faţă de public, este obligată să încheie în formă scrisă contractul de transport la cererea expeditorului.

Destinatarul nu participă la încheierea contractului de transport. Cu toate acestea, el poate deveni titular de drepturi şi obligaţii ca: dreptul de a primi marfa transportată, dreptul la acţiune împotriva cărăuşului pentru întârziere, pentru pierdere sau avariere a bunurilor transportate, obligaţia de a plăti tariful pentru

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

transport. Aceste drepturi şi obligaţii ale destinatarului sunt însă condiţionate de aderarea la contractul de transport .

La acest tip de contract, transportatorul are obligaţia legală de a încheia contract de transport cu orice persoană care-l solicită în acest sens, dar numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiţii: expeditorul se supune normelor din Regulament şi tarifelor de transport, transportul este posibil cu personalul şi mijloacele de transport pe care le deţine şi transportul nu este împiedicat de împrejurări pe care calea ferată nu le putea evita şi care nu depind de ea pentru a fi înlăturate . Este de precizat că Regulamentul distinge, din această perspectivă, între: mărfuri ce pot fi primite la transport în orice condiţii - aceasta reprezentând regula -, mărfuri admise la transport în anumite condiţii şi mărfuri excluse de la transport .

Iniţiativa de a încheia contractul de transport feroviar este a expeditorului, care se adresează căii ferate care, fiind un transportator profesionist, se află în stare de ofertă permanentă de servicii faţă de public. Expeditorul depune la agenţia de marfă C.F.R. o comandă scrisă, cu minimum 5 zile înainte de începerea operaţiunilor de încărcare a mărfii, solicitând prin aceasta punerea la dispoziţie a mijloacelor de transport. Comanda făcută de expeditor trebuie să conţină următoarele elemente: data şi locul unde va avea loc încărcarea, staţia de destinaţie a expediţiei, tipul mijloacelor de transport solicitate1 , rechizitele necesare, felul mărfii care va fi încărcată, cantitatea şi modul de prezentare la transport, trenul cerut pentru expediere.

De asemenea, odată cu comanda, expeditorul trebuie să depună în contul C.F.R. şi o garanţie care se stabileşte în funcţie de tariful de transport ce trebuie plătit în situaţia în care se încheie contractul de transport. După încheierea contractului, garanţia se va restitui. Dacă, însă, clientul renunţă la încărcarea vagoanelor înainte de încheierea contractului de transport, garanţia depusă se face venit al căii ferate. Dacă, din culpa clientului, în termen de 6 ore, nu s-a început încărcarea mijloacelor de transport puse la dispoziţia sa, legea prezumă că acesta a renunţat tacit la încărcare şi, în acest caz, garanţia depusă se va transforma tot în venit al căii ferate.

Pentru clienţii cu care calea ferată are relaţii de afaceri îndelungate, cu un anume istoric, se încheie convenţii-cadru de încărcare/descărcare, pentru a se stabili de comun acord modalităţile în care se comandă mijloacele de transport pentru încărcare, locul de încărcare sau descărcare, modul de primire şi de predare a mărfurilor şi mijloacelor de transport goale sau încărcate, programarea încărcărilor, modul de decontare a tarifelor şi alte condiţii care trebuie îndeplinite de părţi pentru a se finaliza cu încheierea contractului de transport. Pentru aceşti clienţi, adică cei cu care a încheiat convenţii-cadru, calea ferată nu mai pretinde depunerea garanţiei cerute de Regulament ca în cazul comenzilor celorlalţi clienţi.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Comanda unui client, urmată de acceptarea ei de către operatorul de transport feroviar, dar şi convenţia-cadru încheiată de calea ferată cu clienţii permanenţi reprezintă, din punctul de vedere al naturii juridice, un antecontract. Prin acest antecontract, părţile îşi asumă anumite obligaţii de a face, specifice pregătirii încheierii unui contract de transport, precum şi obligaţia de a încheia în viitor unul sau mai multe contracte de transport feroviar. Antecontractul nu se poate confunda cu contractul de transport; el este un contract cu reglementare distinctă, cu un obiect propriu, are un conţinut specific şi sancţiuni specifice în cazul neîndeplinirii obligaţiilor asumate de părţi.

Potrivit prevederilor regulamentului feroviar, există două obligaţii principale în sarcina părţilor antecontractului: obligaţia clientului de a preda expediţia către calea ferată în termenul stabilit, pentru a se încărca mijloacele de transport, şi obligaţia căii ferate de a pune la dispoziţia clientului mijloacele de transport stabilite.

Efecte ale obligaţiilor asumate în antecontract. În cazul în care expediţia nu a plecat cu trenul convenit din culpa expeditorului, expeditorul va plăti un tarif orar de utilizare pentru mijloacele de transport ce alcătuiesc expediţia, pe toată perioada imobilizării lor, adică până în momentul în care expediţia poate fi îndrumată cu următorul tren. Dacă expediţia nu a plecat cu trenul convenit din culpa căii ferate, nu se va mai percepe tariful orar de utilizare a mijlocului de transport pe perioada imobilizării lui.

Totodată, dacă expeditorul a prezentat scrisori de trăsură cu altă destinaţie decât cea din comandă, va plăti tariful orar de utilizare pentru mijloacele de transport încărcate care aşteaptă alt tren pentru îndrumare pe toată perioada imobilizării lor. În cazul în care expediţia nu a plecat cu trenul convenit din vina căii ferate şi, din această cauză, se depăşeşte termenul contractului de transport, clientul are dreptul la despă- gubirile prevăzute de Regulamentul C.F.R. pentru cazurile de întârziere al transportului.

Contractul de transport se încheie în momentul în care staţia de expediţie, primind marfa care face obiectul contractului şi scrisoarea de trăsură, completată şi semnată de expeditor, aplică ştampila cu data primirii pe exemplarele scrisorii de trăsură. Contractul de transport feroviar este, aşadar, un contract real, iar contractele reale sunt acele contracte pentru a căror validitate este necesar, pe lângă acordul de voinţă al părţilor, şi predarea lucrului.

Denumirea contractului de transport de mărfuri pe calea ferată este scrisoare de trăsură. Contractul de transport pe calea ferată se întocmeşte, de regulă, în formă scrisă, prin completarea unui formular tipizat al cărui conţinut este stabilit de lege, fiind astfel obligatoriu pentru părţi. Exemplarele scrisorii de trăsură sunt în număr de cinci, distribuite astfel: trei exemplare rămân în posesia căii ferate şi celelalte exemplare revin expeditorului şi, respectiv, destinatarului.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Exemplarele din documentul de transport ce rămân la calea ferată sunt distribuite astfel: „copia", adică un exemplar ce poartă această denumire, rămâne la stația de expediție; un alt exemplar, denumit „aviz și adeverință de primire" însoțește marfa pe tot parcursul transportului și se va păstra la stația de destinație; iar al treilea exemplar revine cărăușului, este considerat și numit „exemplarul de serviciu" și însoțește marfa pe parcursul executării contractului. Celelalte două exemplare poartă denumirea de „unicatul scrisorii de trăsură" - exemplarul predat destinatarului împreună cu marfa - și „duplicatul scrisorii de trăsură" - exemplarul reținut de expeditor .

Scrisoarea de trăsură cuprinde două tipuri de men- țiuni: mențiuni obligatorii și mențiuni facultative. Scrisoarea de trăsură trebuie să cuprindă următoarele mențiuni din categoria celor „obligatorii":

a) data întocmirii scrisorii de trăsură;

b) numele și adresa expeditorului;

c) numele și adresa destinatarului;

d) denumirea stațiilor de expediție și destinație;

e) numărul și seria sigiliilor aplicate;

f) denumirea mărfii predate la transport;

g) enumerarea detaliată a documentelor anexate la scrisoarea de trăsură: documente fitosanitare, vamale, sanitar-veterniare;

h) numărul de identificare al mijlocului de transport;

i) determinarea cantității de marfă a expediției exprimată în funcție de natura acesteia: greutate, volum, bucăți;

j) mențiunea de francare .

Aceste mențiuni fiind obligatorii, lipsa oricăreia dintre ele îl îndreptățește pe cărăuș să refuze încheierea contractului de transport. Dacă însă scrisoarea de trăsură a fost primită fără toate mențiunile „obligatorii", contractul de transport se consideră, totuși, valabil încheiat . Mențiunile facultative se referă, în principal, la indicațiile date de către expeditor destinatarului și, de regulă, nu privesc pe cărăuș, mai puțin în situația în care plata este transmisă .

Scrisoarea de trăsură face dovada existenței contractului de transport feroviar de mărfuri la care se referă. Este o dovadă juris et de iure . Totodată, documentul de transport probează și încărcarea mărfurilor de către expeditor, aceasta fiind o probă juris tantum . Această valoare probantă este dezvoltată și de doctrină : „scrisoarea de trăsură este documentul probator al contractului de transport și al cuprinsului lui, făcând dovada completă între părți asupra condițiilor

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

contractului; acest document fiind considerat drept actul constitutiv al contractului de transport, judecătorii, în reglementarea raporturilor juridice dintre părţi şi soluţionarea litigiilor rezultate din executarea contractului de transport, se conduc după cele declarate în scrisoarea de trăsură."

Regula în dreptul comun Potrivit art. 1.270 C. civ., contractul valabil încheiat are putere de lege între părţile contractante. Forţa obligatorie a contractului derivă din „puterea de lege" pe care însăşi legea o recunoaşte contractului în raporturile dintre părţi. Regula irevocabilităţii contractelor exprimă ideea că un contract nu poate fi revocat decât prin acordul părţilor. Aceasta este regula, subliniată prin dispoziţiile art. 1.270 alin. (2) C. civ.: contractul se modifică sau încetează numai prin acordul părţilor ori din cauze autorizate de lege . Aşadar, regula este că un contract nu poate fi revocat decât prin acordul părţilor, iar excepţia constă în faptul că un contract poate fi desfăcut prin voinţa unei singure părţi, dar numai pentru cauze autorizate de lege .

Contractul de transport feroviar de mărfuri poate fi modificat de expeditor şi, în mod excepţional, de destinatar. Există şi o situaţie asimilabilă cu o modificare a contractului de transport feroviar de mărfuri, făcută de calea ferată: cazul în care se iveşte o împiedicare la transport şi calea ferată are posibilitatea să hotărască dacă este preferabil, din punctul de vedere al expeditorului, să transporte din oficiu marfa, modificând itinerarul sau dacă este indicat, în interesul expeditorului, să-i ceară instrucţiuni, comunicându-i informaţiile utile de care dispune. Modificarea contractului de transport de către expeditor . Articolul 77 din Regulamentul C.F.R. prevede că expeditorul poate să modifice contractul de transport cu îndeplinirea următoarele condiţii: dispoziţia să fie dată printr-o declaraţie în forma solicitată de calea ferată, declaraţia să fie reprodusă şi semnată de expeditor pe duplicatul scrisorii de trăsură ce trebuie prezentat căii ferate, expediţia să nu fi fost eliberată destinatarului , dispoziţiile expeditorului să nu solicite divizarea expediţiei. Aceste dispoziţii ale expeditorului care solicită modificarea contractului de transport trebuie să fie transmise prin intermediul staţiei de predare a mărfurilor. Având drept justificare protejarea cărăuşului, a intereselor sale, se derogă şi în acest caz de la principiul simetriei prin modalitatea prestabilită prin care se poate solicita modificarea de către expeditor. Nerespectarea condiţiilor de formă solicitate pentru modificarea contractului de transport de către expeditor are ca sancţiune nulitatea modificării. Operatorul de transport feroviar trebuie să solicite de la expeditor prezentarea duplicatului scrisorii de trăsură pentru a putea da curs dispoziţiilor acestuia. Dacă nu face această solicitare, va răspunde faţă de client de paguba ce poate rezulta din această cauză, potenţiala despăgubire neputând să depăşească despăgubirea prevăzută în caz de pierdere a mărfii.

În acest caz, trebuie precizat că transportatorul feroviar nu are dreptul să accepte decât acele modificări prevăzute de Regulament, iar dreptul expeditorului

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

de a modifica contractul de transport se stinge în cazul în care expediţia a fost eliberată destinatarului.

Modificarea contractului de transport de către destinatar. Regulamentul de transport pe calea ferată face distincţie între cazul în care transportul circulă numai pe reţeaua unei căi ferate şi situaţia în care transportul circulă pe reţeaua mai multor căi ferate. Pentru prima situaţie, adică în cazul în care expediţia predată cărăuşului de expeditor circulă numai pe reţeaua unei căi ferate, dreptul de a dispune asupra expediţiei poate aparţine destinatarului, din momentul încheierii contractului de transport, numai dacă pe scrisoarea de trăsură este făcută o menţiune în acest sens de către expeditor. În acest caz, destinatarul are aceleaşi drepturi în privinţa modificării contractul de transport ca şi cele ale expeditorului. În situaţia în care transportul circulă pe reţeaua mai multor căi ferate, destinatarul poate, prin dispoziţii ulterioare, să modifice contractul de transport, dacă sunt îndeplinite următoarele condiţii: expeditorul nu a luat în sarcina sa tarifele aferente transportului pe calea ferată de destinaţie şi expeditorul nu a făcut în scrisoarea de trăsură menţiunea „destinatar neautorizat să dea dispoziţii ulterioare". Oricum, dispoziţiile destinatarului nu sunt executorii decât după intrarea expediţiei pe reţeaua căii ferate de destinaţie. Dreptul destinatarului de a modifica contractul de transport se stinge în următoarele situaţii: destinatarul a ridicat scrisoarea de trăsură, a acceptat marfa, a solicitat cărăuşului eliberarea expediţiei ori plata despăgubirilor, a indicat o persoană şi aceasta a ridicat scrisoarea de trăsură ori a valorificat drepturile destinatarului.

Obligativitatea executării modificărilor. Operatorul de transport feroviar este obligat să execute dispoziţiile expeditorului sau, după caz, destinatarului, dar nu în toate cazurile. Există şi situaţii în care aceste dispoziţii ulterioare nu mai pot fi executate de către transportator: a) situaţia în care executarea nu mai este posibilă datorită momentului în care sosesc dispoziţiile la staţia care trebuie să le execute; b) executarea perturbă serviciul normal al exploatării3 ; c) executarea este contrară actelor normative în vigoare; d) valoarea mărfii, atunci când se pune problema schimbării staţiei de destinaţie, nu acoperă tarifele care vor greva marfa la sosirea la noua staţie, mai puţin în situaţiile în care aceste tarife se plătesc imediat sau plata lor se garantează imediat; f) plata prestaţiei de transport se face printr-un terţ şi acesta nu şi-a dat acceptul în scris.

Posibilitatea de modificare a contractului de transport din iniţiativa căii ferate. În cazul în care se iveşte o împiedicare la transport , adică o împrejurare care face imposibilă începerea ori continuarea, temporar sau definitiv, a transportului pe itinerarul stabilit, calea ferată hotărăşte dacă este preferabil, din punct de vedere al expeditorului, să transporte din oficiu marfa, modificând ruta, sau dacă este indicat, în interesul expeditorului, să-i ceară instrucţiuni, comunicându-i informaţiile utile de care dispune. În cazul în care împiedicarea la transport intervine după ce destinatarul a modificat contractul de transport, calea

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

ferată trebuie să înştiinţeze despre această situaţie destinatarul, iar dispoziţiile legale aplicabile în cazul expeditorului sunt valabile şi pentru destinatar.

Drepturile şi obligaţii prealabile încheierii contractului feroviar de transport de mărfuri. Aceste drepturi şi obligaţii ale părţilor se nasc fie din comanda clientului, fie din convenţia-cadru a părţilor, practic, din antecontract. Principalele obligaţii din această etapă sunt: avizarea expeditorului , predarea mărfii la transport şi verificarea expediţiei de calea ferată.

Drepturi şi obligaţii ale părţilor după încheierea contractului de transport. În privinţa executării contractului de transport pe calea ferată, trei principale aspecte sunt considerate emblematice pentru acest tip de contract: plata tarifului de transport, obligaţia de transport a bunurilor într-un anumit termen şi obligaţia de eliberare a mărfii către destinatar.

Operaţiunile de încărcare şi descărcare. Expeditorul şi cărăuşul sunt cei care stabilesc de comun acord în sarcina cui vor cădea operaţiunile de încărcare, respectiv descărcare a mărfurilor.

Dacă nu există o convenţie în acest sens, aceste operaţiuni se efectuează astfel: încărcarea şi descărcarea revin operatorului de transport pentru colete şi pentru vagoanele complete şi unităţile de transport intermodal, operaţiunile de încărcare revin expeditorului şi cele de descărcare, destinatarului. Oricum, cu excepţia cazului în care încărcarea se realizează de transportator, cel care va răspunde de pagubele produse de o încărcare defectuoasă este expeditorul, indiferent dacă el a încărcat marfa direct sau a fost încărcată de o altă persoană în numele său.

Obligaţia de plată a tarifului de transport. Principala obligaţie a beneficiarului transportului este aceea de a plăti tarifele şi taxele transportatorului. Preţul prestaţiei de transport se va stabili conform tarifului căii ferate valabil în momentul încheierii contractului de transport. Tarifele practicate de calea ferată sunt aduse la cunoştinţa publicului prin publicarea lor în Buletinul Comercial al C.F.R. Ministerul Transporturilor stabileşte Tariful unic de încărcare a mărfurilor în clase tarifare. Tariful de transport se aplică separat pentru fiecare expediţie şi plata către calea ferată a tarifelor de transport se face de către expeditor cu ocazia încheierii contractului de transport . Tarifele de transport şi taxele accesorii pot fi plătite de: expeditor, dacă nu există o convenţie contrară între expeditor şi calea ferată, ori de către destinatar, odată cu eliberarea mărfii, sau de către expeditor sau destinatar, prin facturare periodică, atunci când între calea ferată şi client există o convenţie de plată centralizată a tarifelor de transport.

Obligaţia de transport a bunurilor într-un anumit termen. Una din obligaţiile principale ale căii ferate este aceea de a executa transportul în termenul stabilit

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

de Regulamentul C.F.R., care prevede obligaţia cărăuşului de a parcurge un anumit număr de kilometri într-un interval de timp fixat. Termenele contractului de transport se stabilesc pentru expediţii: de vagoane complete; de vagoane cu mărfuri perisabile; de coletărie; de mesagerie. Termenele contractului de transport pentru vagoane complete sunt următoarele: - termenul de expediere de 24 de ore - se acordă o singură dată şi este necesar pentru pregătirea efectuării transportului; - termenul propriu-zis de transport - pentru fiecare fracţiune indivizibilă de 400 km, termenul este de 48 de ore; - termenul suplimentar, de 24 de ore, acordat o singură dată, pentru trecerea de pe liniile principale pe liniile secundare sau mai înguste şi invers; - termenele suplimentare stabilite prin normele uniforme. Calea ferată poate stabili şi alte termene ale contractului de transport prin normele uniforme privind transporturile. Termenele contractului de transport se calculează prin însumarea termenelor de expediere, de transport şi suplimentar. Termenul de executare a contractului de transport pentru expediţii de vagoane complete sau coletărie începe să curgă de la ora 24 a zilei în care marfa a fost primită spre transport şi s-a întocmit scrisoarea de trăsură.

Totodată, termenul contractului de transport pentru mărfuri perisabile sau vietăţi începe să curgă de la ora convenită între expeditor şi calea ferată în momentul încheierii contractului. Termenul contractului de transport pentru expediţiile de mesagerie însumează termenul de expediere de 24 de ore şi termenul de transport propriu-zis, care este de 24 de ore pentru fiecare fracţiune indivizibilă de 400 km.

Termenul de executare a contractului de transport poate fi modificat, în sensul prelungirii sau suspendării lui, în situaţii în care nu pot fi imputate căii ferate. Termenul contractului de transport se prelungeşte de drept, cu excepţia unei culpe imputabile căii ferate, cu durata staţionării necesare pentru: verificarea expediţiei din care rezultă diferenţe faţă de menţiunile făcute de expeditor în scrisoarea de trăsură; îndeplinirea formalităţilor cerute de organele vamale sau de alte autorităţi administrative; modificarea contractului de transport; tratamente speciale ce trebuie acordate mărfii; transbordarea sau refacerea unei încărcături efectuate defectuos de către expeditor; circulaţia cu feribot pe mare sau pe căi navigabile interioare sau circulaţia cu mijloace rutiere, dacă nu există legătură feroviară etc. Cauza şi durata prelungirii termenelor contractului de transport trebuie să fie men- ţionată de calea ferată în scrisoarea de trăsură.

Termenul contractului de transport se suspendă de drept sâmbăta, duminica şi în zilele de sărbători legale, în cazul în care calea ferată nu lucrează în zilele respective, cu condiţia să fie făcut public acest fapt. Când termenul contractului de transport trebuie să ia sfârşit după ora de terminare a programului staţiei de destinaţie, expirarea acestui termen se amână până la trecerea a două ore de la ora când se reîncepe programul staţiei. În cadrul termenului contractului de transport, expediţia trebuie să sosească în staţia de destinaţie şi să fie avizată

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

destinatarului. Pentru expedițiile care nu pot ajunge în stația de destinație pentru că liniile de descărcare ale destinatarului sunt inaccesibile din vina lui, termenul de executare a contractului de transport se încheie odată cu avizarea destinatarului asupra opririi acestor transporturi în parcurs. În această situație, mijloacele de transport stau la dispoziția clientului, iar acesta plătește tarife orare de utilizare a mijloacelor de transport .

Obligația de eliberare a mărfii către destinatar. După efectuarea transportului, calea ferată are obligația să avizeze pe destinatar despre sosirea la destinație și punerea la dispoziție a expedițiilor pentru descărcare, prin afișare în stația de destinație. Calea ferată are obligația să remită destinatarului un exemplar al scrisorii de trăsură și să elibereze marfa în stația de destinație contra semnăturii de primire. Destinatarul are dreptul, după sosirea mărfii în stația de destinație, să solicite căii ferate să-i remită scrisoarea de trăsură și să-i elibereze marfa. Destinatarul are nu numai dreptul de a primi marfa transportată, ci și obligația de a plăti tarifele de transport și accesorii și orice alte cheltuieli pe care expeditorul nu le-a luat în sarcina sa, chiar dacă o parte din mărfurile menționate în scrisoarea de trăsură lipsesc la eliberare .

Dispozițiile Regulamentului C.F.R. însumează o serie de principii ce guvernează instituția răspunderii cărăușului . Astfel, potrivit acestor dispoziții:

- calea ferată răspunde pentru paguba care rezultă din pierderea totală sau parțială, precum și din avarierea mărfii produsă între momentul primirii ei la transport și momentul eliberării ei către destinatar;

- calea ferată răspunde, totodată, pentru paguba care rezultă din depășirea termenului de executare a contractului de transport;

- în detrimentul căii ferate operează, de asemenea, o prezumție legală relativă a culpei căii ferate în cazul producerii unui prejudiciu;

- răspunderea transportatorului este limitată sub aspectul întinderii sale, în sensul că el este obligat să despăgubească pe beneficiarul transportului doar pentru paguba efectivă, nu și pentru beneficiul nerealizat. Așadar, calea ferată care a primit marfa la transport împreună cu scrisoarea de trăsură răspunde, potrivit Regulamentului, de executarea transportului și de integritatea mărfurilor pe tot parcursul, de la primirea mărfurilor până la eliberarea lor în mâinile destinatarului. Totodată, în Regulamentul de transport este reglementată și o răspundere a cărăușului pentru fapta altuia.

Se consideră o pierdere a mărfii cazul în care, din culpa cărăușului, marfa nu a fost eliberată sau pusă la dispoziția destinatarului așa cum a fost predată ea de către expeditor, sub aspect cantitativ și calitativ. Din prevederile Regulamentului C.F.R., cel îndreptățit poate, fără a face alte dovezi, să considere marfa ca fiind

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

pierdută dacă ea nu a fost eliberată destinatarului sau ţinută la dispoziţia sa în 30 de zile după împlinirea termenelor contractului de transport.

Pentru pierderea totală sau parţială a mărfii încredinţate spre transport, transportatorul trebuie să plătească o despăgubire ce se calculează după preţul din factura care însoţeşte transportul, fără alte daune-interese. Dacă nu se prezintă nicio factură, despăgubirea se calculează după preţul curent al mărfii, iar dacă lipseşte şi acesta, după preţul mărfurilor de aceeaşi natură şi calitate, la locul şi data la care marfa a fost primită la transport. În afară de plata despăgubirilor, calea ferată trebuie să restituie tariful de transport, taxele vamale şi celelalte sume plătite de client cu ocazia transportului mărfii pierdute . Dacă marfa este găsită în curs de un an de la plata despăgubirii, cel îndreptăţit poate cere în scris să fie înştiinţat fără întârziere, chiar dacă a primit despăgubiri pentru marfa pierdută. În termen de 30 de zile de la primirea înştiinţării, cel îndreptăţit poate pretinde să-i fie eliberată la una din staţiile din parcurs marfa pierdută. Calea ferată are, totuşi, dreptul de a dispune de marfa care a fost prezumată ca fiind pierdută, fie prin utilizarea ei în interes propriu, fie prin valorificarea ei prin licitaţie, atunci când beneficiarul transportului nu a formulat cerere de restituire, în situaţia în care aceasta s-ar găsi în termen de un an sau când, după primirea înştiinţării cărăuşului privind găsirea mărfii pierdute, clientul, în termenul de 30 de zile prevăzut de Regulament, nu a dat instrucţiuni cărăuşului pentru predarea mărfii regăsite sau când marfa este regăsită după mai mult de un an de la data primirii despăgubirii.

Pentru avarierea mărfii, calea ferată trebuie să plătească o despăgubire echivalentă cu avaria respectivă, fără alte daune-interese.

Despăgubirea se calculează aplicând, la valoarea mărfii, procentul de avariere constatat. Acesta se stabileşte prin proces-verbal de constatare a avariei, încheiat de părţi sau este determinat de un expert desemnat de cărăuş şi reprezentantul expeditorului sau destinatarului ori de către instanţa de judecată la cererea celui îndreptăţit. Mai mult, peste plata despăgubirii datorate, cărăuşul trebuie să restituie o parte din tariful încasat, care va fi proporţional cu procentul de avariere a mărfii. Despăgubirea la care poate fi obligat cărăuşul pentru avarierea mărfii nu poate depăşi următoarele limite: dacă marfa este avariată total, despăgubirea nu poate depăşi suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere totală a mărfii; dacă numai o parte din marfă este avariată, despăgubirea nu poate depăşi suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere a părţii avariate. Răspunderea căii ferate pentru nerespectarea termenului de executare al contractului de transport Dezvoltare.

În caz de depăşire a termenului de executare a contractului de transport, calea ferată este obligată să plătească pentru fiecare zi de întârziere 2% din tariful de transport, fără ca suma totală să depăşească jumătate din tariful de transport.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

În cazul în care se face dovada că, din cauza întârzierii, a rezultat un prejudiciu la marfa transportată, cărăuşul va plăti o despăgubire, care nu poate depăşi tariful de transport, calculată după regulile aplicabile în caz de avariere a mărfii. În cazul pierderii totale a mărfii, nu se pot acorda despăgubiri pentru întârzieri, ci numai despăgubiri pentru pierderea mărfii, iar în cazul pierderii parţiale a mărfii, nu se acordă despăgubiri pentru partea pierdută din marfă, ci numai pentru partea ajunsă la destinaţie. Dacă marfa este avariată, despăgubirea pentru avarierea mărfii se cumulează cu despăgubirea pentru depăşirea termenului contractului de transport, dar despăgubirile cumulate nu pot fi superioare celei care s-ar datora în caz de pierdere totală a mărfii.

Pentru transporturile combinate, numai depăşirea termenului total de executare a contractului de transport atrage răspunderea cărăuşului pentru efectuarea cu întârziere a transportului, iar despăgubirile vor fi suportate de cărăuşul vinovat de întârziere. Obţinerea despăgubirilor pentru executarea cu întârziere a contractului de transport este condiţionată de depunerea unei reclamaţii administrative, în termen de 60 de zile, calculat de la data primirii mărfii de la cărăuş, altfel dreptul la acţiune în justiţie împotriva cărăuşului se stinge .

Calea ferată nu răspunde pentru pierderea sau avarierea mărfii primite spre transport şi pentru depăşirea termenului de executare a contractului de transport în cazul în care prejudiciul s-a produs din cauze precum: cauze străine şi riscuri speciale inerente transportului de mărfuri pe calea ferată. Din categoria cauzelor străine fac parte: culpa expeditorului sau destinatarului; viciul propriu al mărfii; împrejurări pe care calea ferată nu le putea evita şi ale căror urmări nu le putea înlătura . Proba că pierderea, scăderea în greutate ori, după caz, avarierea se datorează unei cauze străine trebuie făcută de calea ferată. Riscurile speciale caracteristice transportului de mărfuri pe calea ferată se pot datora unor cauze ca, de exemplu: cauzelor naturale inerente transportului în vehicule deschise; lipsei sau defectuozităţii ambalajului pentru mărfurile care prin natura lor sunt expuse la pierderi din masă sau avarii, dacă nu sunt ambalate sau sunt necorespunzător ambalate; operaţiilor de încărcare efectuate de expeditor sau de descărcare efectuate de destinatar; încărcării defectuoase, în cazul când această încărcare a fost efectuată de expeditor; îndeplinirii necorespunzătoare de către expeditor, destinatar, comisionar vamal sau alt mandatar a formalităţilor cerute de organele vamale sau de alte autorităţi administrative; naturii anumitor mărfuri expuse, din cauze inerente însăşi acestei naturi, la pierderea totală sau parţială şi la avariere; faptului că expeditorul nu a completat corect scrisoarea de trăsură; însoţitorul expediţiei nu a luat măsurile necesare pentru asigurarea integrităţii mărfurilor transportate; riscurilor specifice transportului de animale vii sau păsări vii. În cazul în care un colet sau un mijloc de transport închis ajunge la destinaţie fără urme de violare, adică cu sigiliile intacte, lipsurile cantitative sunt puse pe seama

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

expeditorului. Când calea ferată, ţinând seama de condiţiile în care a avut loc transportul, stabileşte că pierderea sau avarierea ar putea rezulta din unul sau mai multe dintre riscurile speciale prevăzute de Regulament, se naşte prezumţia că paguba rezultă în realitate din aceste riscuri. Această prezumţie nu este aplicabilă dacă există o lipsă cantitativă mare sau o pierdere de colet. Fiind vorba de o prezumţie relativă, cel îndreptăţit are dreptul de a dovedi că paguba, în întregime sau în parte, nu a avut drept cauză unul dintre aceste riscuri. Există însă şi o categorie de mărfuri care, datorită naturii lor , pierd spontan din greutate, fără vreo cauză exterioară aparentă şi, după efectuarea transportului, apar diferenţe de cantitate sau volum faţă de greutatea stabilită în staţia de expediţie. Din acest motiv, legiuitorul comercial a stabilit categoriile de mărfuri care pot suferi asemenea pierderi şi procentele maxime de pierderi în limita cărora nu se angajează răspunderea căraşului. Procentele de pierderi din greutate datorate naturii mărfii se aplică la greutatea mărfii menţionată în documentele de transport. Dacă există o lipsă cantitativă mai mare decât pierderile normale, prejudiciul va fi pus în sarcina expeditorului sau căraşului, după cum coletul sau mijlocul de transport a sosit la destinaţie cu sau fără urme de violare. Pierderile naturale din greutate pentru unele mărfuri se au în vedere doar în raporturile cu căraşul, nu şi în raporturile dintre expeditor şi destinatar .

Căile de valorificare a pretenţiilor faţă de căraş presupun parcurgerea obligatorie a două etape procedurale: reclamaţia administrativă adresată căii ferate competente şi acţiunea în justiţie . Exercitarea acţiunii împotriva căraşului este precedată, în mod obligatoriu, de formularea unei reclamaţii administrative, neîndeplinirea acestei proceduri prealabile conducând, potrivit dispoziţiilor Regulamentului, la respingerea acţiunii contra căraşului ca fiind inadmisibilă.

2.5.2.4 Transportul aerian

Transporturile aeriene sunt supuse, în privinţa aspectelor ce ţin de activităţile aeronautice civile desfăşurate de către persoanele fizice sau juridice în spaţiul aerian naţional, domeniului de aplicare al O.G. nr. 29/1997 privind Codul aerian.

De altfel, activitatea aeronautică civilă pe teritoriul şi în spaţiul aerian român beneficiază de reglementare juridică: prin acest Cod aerian, prin actele normative interne din domeniu, precum şi prin prevederile Convenţiei privind aviaţia civilă internaţională, semnată la Chicago ori ale altor convenţii şi acorduri internaţionale la care România este parte, România având suveranitate deplină şi exclusivă asupra spaţiului aerian naţional, care face obiectul proprietăţii publice.

Ordonanţa Guvernului nr. 29/1997, privind Codul aerian, cuprinde în reglementările sale norme juridice ce privesc aspecte generale referitoare la spaţiul aerian naţional şi regimul său juridic, realizând astfel un cadru general legal pentru desfăşurarea transporturilor aeriene.

Aspectele reglementate vizează: administrarea aviației civile în România, regimul juridic al traficului aerian, legea ce guvernează raporturile juridice de la bordul aeronavei civile, naționalitatea și drepturile asupra aeronavelor civile, aerodromurile civile, personalul aeronautic civil, operațiuni aeriene civile etc., adică norme ce țin mai mult de sfera dreptului public decât de cel privat. Dacă ne referim însă la dreptul privat și la legislația aplicabilă contractelor de transport aeriene, sediul materiei este reprezentat de Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28 mai 1999, convenție ce se aplică transporturilor internaționale de persoane, bagaje sau mărfuri, efectuate cu o aeronavă, contra plată și, de asemenea, transporturilor gratuite efectuate cu aeronave de către o întreprindere de transport aerian. Această Convenție a fost ratificată de România prin O.G. nr. 107/2000 și aprobată prin Legea nr. 14/20011.

Transportul aerian este acel transport ce presupune deplasarea de mărfuri sau de persoane pe calea aerului, cu ajutorul unei aeronave și utilizând infrastructura de transport aerian.

Potrivit Codului aerian, aeronava este aparatul care se poate menține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului, iar infrastructura de transport aerian are în componența sa aeronave, aeroporturi și sisteme de control și siguranță a traficului aerian.

De asemenea, anumite aspecte ale regimului juridic al spațiului aerian național sunt integrate și ele în infrastructura de transport aerian. Activitățile aeronautice civile sunt reprezentate de totalitatea activităților legate de proiectarea, construcția, atestarea, reparația, întreținerea și operarea aeronavelor civile, a aerodromurilor și a altor obiective de infrastructura aeronauticii civile, de dirijarea și controlul traficului aerian, de informarea aeronautică și meteorologică a operatorilor aerieni, de pregătirea și perfecționarea personalului aeronautic civil, precum și a activităților aeronautice civile conexe acestora, iar activități aeronautice civile conexe reprezintă totalitatea serviciilor care contribuie direct la asigurarea desfășurării activităților aeronautice civile.

2.5.2.4.1 Cadrul instituțional

Potrivit art. 4 din O.G. nr. 29/1997, administrarea aviației civile din România este realizată de Ministerul Transporturilor, ce are următoarele atribuții în acest domeniu:

a) elaborează strategia de dezvoltare a aviației civile, în conformitate cu politica economică a Guvernului și cu planurile de dezvoltare a transporturilor;

b) emite, în conformitate cu strategia de dezvoltare, precum și cu reglementările și recomandările organizațiilor internaționale de aviație civilă la care România este parte contractantă, reglementări specifice care stau la baza

desfășurării serviciilor de transport aerian și a exploatării infrastructurii aferente, precum și a celorlalte activități aeronautice civile;

c) reprezintă Guvernul, în domeniul aviației civile, în organismele internaționale specifice și în relațiile bilaterale cu alte state;

d) asigură administrarea proprietății publice a statului din domeniul aviației civile;

e) emite reglementări obligatorii de autorizare și de licențiere a agenților aeronautici și a operatorilor civili pentru efectuarea activităților aeronautice civile, eliberează, prelungește valabilitatea, validează, echivalează, suspendă și retrage documentele de autorizare și/sau de licențiere a agenților aeronautici și a operatorilor civili;

f) emite reglementări aeronautice obligatorii privind siguranța traficului în transporturile aeriene și supraveghează respectarea acestora;

g) emite reglementări aeronautice obligatorii pentru efectuarea transporturilor aeriene de mărfuri periculoase;

h) asigură reglementarea și organizarea circulației aeronavelor civile în spațiul aerian național, în colaborare cu organele specializate ale Ministerului Apărării Naționale;

i) coordonează sistemul de securitate în domeniul aviației civile;

j) anchetează incidentele și accidentele din domeniul aviației civile;

k) organizează și exercită activitățile de registru, de inspecție și de control în aviația civilă;

l) asigură certificarea tehnicii de aviație civilă;

m) emite reglementări aeronautice obligatorii privind atestarea, certificarea, licențierea și brevetarea personalului aeronautic civil, organizează examene și emite atestate, certificate, licențe și brevete pentru această categorie de personal;

n) gestionează frecvențele de telecomunicații alocate aviației civile;

o) asigură organizarea și funcționarea serviciilor civile de navigație aeriană în spațiul aerian al României, aprobă survolarea teritoriului național al României, precum și decolarea și aterizarea aeronavelor civile de pe și pe aeroporturile situate pe teritoriul României, în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice specifice;

p) autorizează efectuarea de lucrări în zonele de siguranță și de protecție a infrastructurilor de transport aerian civil;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

r) asigură, împreună cu organele specializate ale ministerelor abilitate prin lege, asistența operațiunilor de căutare și de salvare a aeronavelor civile implicate în accidente;

s) emite reglementări pentru uniformizarea definițiilor și a abrevierilor utilizate în aviația civilă, în conformitate cu legislația internațională;

t) autorizează funcționarea aerodromurilor civile;

u) organizează activitatea pentru constituirea fondului propriu de date statistice din domeniul aviației civile;

v) aprobă tarifele de utilizare a infrastructurilor de transport aerian de interes public național;

x) asigură cadrul legislativ și reglementările necesare pentru dezvoltarea unui mediu concurențial normal în domeniul transporturilor aeriene;

y) aprobă tarifele de examinare a personalului aeronautic civil în vederea obținerii atestatelor, certificatelor, brevetelor și licențelor;

z) aprobă tarifele percepute de către societățile comerciale, instituțiile publice și organismele tehnice specializate, ca urmare a prestării activităților pentru care le-au fost delegate competențe în conformitate cu prevederile prezentei legi.

De asemenea, Ministerul Transporturilor asigură, direct sau prin delegare de competență, unor organisme tehnice specializate, instituții publice sau, după caz, societăți comerciale autorizate, elaborarea și punerea în aplicare a reglementărilor aeronautice corespunzătoare, pregătirea și perfecționarea profesională, precum și atestarea personalului aeronautic civil, certificarea tehnicii de aviație civilă, înmatricularea aeronavelor civile, inspecția și controlul acestora, controlul, inspecția, supravegherea și autorizarea agenților aeronautici civili, dirijarea și controlul traficului aerian în spațiul aerian național, protecția navigației aeriene, anchetarea incidentelor și a accidentelor de aviație civilă, precum și controlul tehnic și inspecția de siguranță a zborului și de securitate aeronautică pentru transportul aerian .

2.5.2.4.2 Trafic international

Legislația specială din această materie (Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28 mai 1999, ratificată de România prin O.G. nr. 107/2000 și aprobată prin Legea nr. 14/2001) nu definește în mod expres contractul de transport de marfă pe căile aeriene în trafic internațional.

Totuși, din ansamblul reglementărilor sale, rezultă că acest contract de transport este un contract ce se încheie între transportator și expeditor, prin care

transportul aerian se obligă să efectueze deplasarea de mărfuri pe calea aerului, cu ajutorul unei aeronave şi utilizând infrastructura de transport aerian, de regulă, contra cost. Un astfel de transport are caracter internaţional dacă punctul de plecare şi punctul de destinaţie, indiferent dacă există sau nu o întrerupere a transportului sau o transbordare, sunt situate fie pe teritoriul a două state părţi ale Convenţiei, fie pe teritoriul unui singur stat parte, dar în acest caz există o escală stabilită pe teritoriul altui stat, chiar dacă acel stat nu este un stat parte al Convenţiei.

Părţile în contractul de transport de mărfuri pe căile aeriene în trafic internaţional sunt expeditorul şi transportatorul. Noţiunea de transportator primeşte în transportul aerian nuanţări specifice. Astfel, în Cap. 5, art. 39-40 al Convenţiei de la Montreal, reglementarea legală face o bifurcare în funcţie de asumarea obligaţiilor ce rezultă din acest contract între transportatorul contractual şi transportatorul de fapt. Transportatorul contractual este transportatorul care încheie un contract de transport cu un expeditor sau cu o persoană care acţionează în numele expeditorului. Transportatorul de fapt este transportatorul, altul decât transportatorul contractual, care, în baza unei autorizări date de acesta, realizează întregul transport sau o parte a acestuia, nefiind, în ceea ce priveşte respectiva parte, un transportator succesiv .

Convenţia instituie o prezumţie relativă că există această autorizare, iar răspunderea transportatorului contractual şi a transportatorului de fapt este angajată, în cazul primului, pentru întregul transport prevăzut în contract, şi, în cazul celui de-a doilea, numai pentru transportul pe care îl realizează efectiv.

Expeditorul este persoana care încheie direct sau prin reprezentant contractul de transport cu transportatorul contractual. Reglementarea actuală nu cuprinde nicio condiţionare sau limitare în privinţa expeditorului: orice persoană fizică sau juridică poate să aibă calitate de expeditor într-un contract de acest tip.

Beneficiarul contractului este însă destinatarul, deşi nu ia parte la încheierea acestui contract. Destinatarul este considerat, în accepţiunea teoriei generale a contractului de transport, participant la transport, noţiunea de participant fiind una mai largă ce cuprinde în ea atât părţile, cât şi pe destinatar, care nu este parte în contractul de transport, este dobânditor de drepturi şi obligaţii ce rezultă din acest contract, cu condiţia de a adera la contractul de transport.

Potrivit Convenţiei, art. 13 şi 14, poziţia juridică a destinatarului primeşte o consacrare legală explicită:

- cu excepţia situaţiei în care expeditorul şi-a exercitat dreptul său, destinatarul are dreptul de a solicita transportatorului, la sosirea mărfii la locul de

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

destinaţie, să îi predea marfa după suportarea costurilor datorate şi îndeplinirea condiţiilor de transport;

- în afară de cazul în care este altfel convenit, transportatorul are obligaţia de a-l înştiinţa pe destinatar imediat ce a sosit marfa;

- dacă transportatorul recunoaşte pierderea mărfii sau dacă marfa nu a sosit la expirarea unui termen de 7 zile de la data la care ar fi trebuit să sosească, destinatarul este îndreptăţit să exercite împotriva transportatorului drepturile care decurg din contractul de transport;

- expeditorul şi destinatarul îşi exercită toate drepturile acordate, fiecare în nume propriu, indiferent dacă acţionează în propriul interes sau în interesul altuia, cu condiţia îndeplinirii obligaţiilor impuse prin contractul de transport etc.

Note de specificitate ale contractului de transport de marfă pe căile aeriene în trafic internaţional există, însă, în privinţa consimţământului, transportatorul aerian beneficiind, potrivit art. 27 din Convenţia de la Montreal, de o libertate de a încheia contracte, limitată doar de prevederile acesteia, în sensul de a nu stabili, în cazul încheierii de contracte de transport, condiţii contrare celor prevăzute de Convenţie. Astfel:

- nicio prevedere a Convenţiei nu poate împiedica transportatorul să refuze încheierea unui contract de transport; - nicio prevedere a Convenţiei nu poate împiedica transportatorul să renunţe la orice mijloc de apărare pe care îl are la dispoziţie conform Convenţiei;

- transportatorul nu poate să stabilească condiţii care contravin prevederilor Convenţiei. Altfel spus, părţile pot da actului juridic încheiat ce conţinut doresc, cu condiţia ca acel conţinut să nu contravină prevederilor Convenţiei.

Din reglementările legale, rezultă faptul că forma scrisă a contractului de transport de marfă pe căile aeriene în trafic international este cerută ca o condiţie ad probationem, contractul de transport rutier de marfă în trafic intern fiind un contract consensual.

Conform art. 4 din Convenţia de la Montreal, documentul de transport specific transportului aerian de mărfuri se numeşte scrisoare de transport aerian. Există şi posibilitatea de se utiliza şi alt mijloc prin care să se realizeze înregistrarea informaţiilor cu privire la transportul care se va realiza şi care să înlocuiască eliberarea unei scrisori de transport aerian. Dacă se folosesc alte asemenea mijloace, transportatorul va elibera expeditorului, la solicitarea acestuia, o chitanţă de primire a mărfii, care să permită identificarea expediţiei şi accesul la informaţiile conţinute în înregistrarile realizate prin aceste alte mijloace. Art. 11 din Convenţia de la Montreal prevede, în acest sens, că scrisoarea de transport aerian sau chitanţa de primire a mărfii constituie, până la proba

contrară, dovezi ale încheierii contractului, ale acceptării mărfii şi ale îndeplinirii condiţiilor de transport menţionate în acestea.

Documentul de transport se întocmeşte în trei exemplare originale, distribuite astfel:

- primul exemplar poartă menţiunea „pentru transportator" şi este semnat de expeditor;

- al doilea exemplar conţine menţiunea „pentru destinatar" şi este semnat de expeditor şi transportator;

- al treilea exemplar este semnat de transportator şi este înmânat de acesta expeditorului, după acceptarea mărfii.

Obligaţia de a întocmi documentul de transport revine expeditorului, iar dacă, la solicitarea expeditorului, transportatorul întocmeşte el scrisoarea de transport aerian, se naşte prezumţia relativă că transportatorul a acţionat în numele expeditorului.

Potrivit art. 5 din Convenţia de la Montreal în conţinutul scrisorii de transport aerian sau al chitanţei de primire a mărfii se vor trece menţiuni ca:

a) indicarea punctelor de plecare şi de destinaţie;

b) dacă punctele de plecare şi de destinaţie sunt situate pe teritoriul unui singur stat parte şi dacă unul sau mai multe puncte de escală sunt situate pe teritoriul unui alt stat, indicarea a cel puţin unuia dintre aceste puncte de escală şi

c) indicarea greutăţii expediţiei.

Nerespectarea prevederilor legale referitoare la conţinut nu afectează existenţa sau valabilitatea contractului de transport. Expeditorul va răspunde de corectitudinea informaţiilor şi a declaraţiilor referitoare la mărfurile înscrise de el sau în numele lui în scrisoarea de transport aerian, în sensul că expeditorul îşi va asuma responsabilitatea faţă de transportator pentru orice daună suferită de acesta sau de orice altă persoană faţă de care transportatorul este răspunzător, dacă dauna s-a datorat neregulilor, inexactităţii sau caracterului incomplet al informaţiilor şi declaraţiilor furnizate de expeditor ori în numele acestuia. La rândul său, transportatorul răspunde faţă de expeditor pentru orice daună suferită de acesta sau faţă de orice altă persoană faţă de care expeditorul este răspunzător, datorată neregulilor, inexactităţii sau caracterului incomplet al informaţiilor şi declaraţiilor înscrise de transportator sau în numele acestuia în chitanţa de primire a mărfii sau de datele înregistrate în alte mijloace.

Pentru angajarea răspunderii contractuale a transportatorului, condiţia esenţială o reprezintă existenţa contractului de transport. De asemenea, contractul de transport trebuie să întrunească, cumulativ, următoarele condiţii:

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

prejudiciu nu este definită, motiv pentru care paguba va fi definită şi acordată în funcţie de legea care guvernează contractul respectiv - lex contractus.

Prejudiciul se calculează în raport cu alte criterii decât cele de limitare a lui, în următoarele cazuri, expres prevăzute de Convenţia de la Montreal:

- situaţia în care, în documentul de transport, expeditorul a declarat o anumită valoare a mărfii. Astfel, art. 22 din Convenţia de la Montreal permite, în acest sens, ca expeditorul să poată face o declaraţie specială privind interesul în livrarea la destinaţie şi să plătească o sumă suplimentară, dacă este necesar, caz în care transportatorul va răspunde pentru plata unei sume care nu o va depăşi pe cea declarată ;

- art. 25 din Convenţia de la Montreal permite ca transportatorul să poată trece în contractul de transport limite de răspundere mai mari decât cele prevăzute de Convenţie sau să nu treacă nicio limită de răspundere.

sArticolul 19 din Convenţia de la Montreal reglementează întârzierea la transport. Potrivit acestuia, transportatorul răspunde pentru dauna survenită din cauza întârzierii în transportul aerian de pasageri, bagaje sau mărfuri. Răspunderea transportatorului nu este angajată dacă transportatorul dovedeşte că el, prepuşii sau mandatarii săi au luat toate măsurile care se impun pentru a evita dauna sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri. În contractul de transport aerian, potrivit art. 22 din Convenţia de la Montreal, în cazul întârzierii predării bunurilor, dauna se calculează după aceleaşi reguli ca şi în cazul pierderii lor.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

3 Analiza stării conexiunilor intermodale în regiunea transfrontalieră România-Bulgaria, precum și un studiu și cele mai bune practici pentru dezvoltarea durabilă a transportului intermodal în domeniul rețelelor TEN-T

3.1 Revizuirea dezvoltării rețelei TEN-T și specificarea poziției regiunii transfrontaliere în cadrul acesteia

Lungimea totală a drumurilor în zona de cooperare este de 16.511 km incluzând drumurile județene și comunale. Densitatea totală a drumurilor publice este de 22,95-km/100 km2, ceea ce este foarte puțin, comparativ cu media EU25 de 110-km/100 km2. Densitatea drumurilor de-a lungul Dunării este mult inferioară nivelurilor naționale.

Sunt construite doar câteva autostrăzi/drumuri expres cu caracter fragmentar și niciunul nu are legătură directă către principalele rețele de transport din UE. Investițiile recente în construirea autostrăzii București-Constanța, finanțată de BEI, ISPA și de Guvernul României, au efecte favorabile în fluidizarea traficului către Marea Neagră pe partea românească a granița.

Rețelele secundare și terțiare sunt subdezvoltate pe tot parcursul zonei și întreținute precar, fiind considerate cu risc mare de accidente. În plus, anumite drumuri sunt expuse la inundații, mai ales acelea de pe partea românească a Dunării. Multe drumuri au o capacitate insuficientă, ceea ce conduce la congestionare și, în consecință, , la timpi de călătorie, costuri de funcționare a vehiculelor, accidente și prejudicii ale mediului înconjurător crescute.

Drumurile principale au fost întreținute și reconstruite în ultima perioadă (câteva Programe de Reabilitare a Drumurilor Naționale finanțate de diverse Bănci) și oferă un acces corespunzător la principalele orașe din zonă. Programele de reabilitare națională au avut un impact clar asupra îmbunătățirii rețelei de drumuri din zona Programului.

Un exemplu îl reprezintă extinderea la patru benzi de circulație a unor secțiuni ale drumului național de la București la Giurgiu. Infrastructura rutieră locală a fost îmbunătățită semnificativ intre anii 1999-2004. Abordarea s-a concentrat pe reabilitarea drumurilor care creșteau fluența către punctele de trecere a granița, în mod coordonat și complementar în cele două părți ale granița.

În timp ce marea majoritate a așezărilor mari sunt ușor accesibile din drumurile principale, multe din așezările rurale mici sunt caracterizate de o accesibilitate redusă. De asemenea, serviciile private de transport rutier de mărfuri și pasageri sunt disponibile numai în principalele localități urbane, și nu în zonele cu pronunțat caracter rural.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Drumurile existente şi serviciile de transport public atât pentru pasageri cât şi pentru mărfuri sunt insuficiente pentru a genera acea „reţea" de conexiuni necesare pentru o activitate economică transfrontalieră deplin funcţională.

Densitatea liniilor de cale ferată în funcţiune este de aproximativ 46.1 km la 1000 de km pătraţi în România şi 38.9 km la 1000 km pătraţi în Bulgaria, fiind sub media ţarilor UE (65 km/1000 km pătraţi).

Statisticile naţionale disponibile publicului larg nu conţin date specifice privind densitatea liniilor de cale ferată în funcţiune la nivelul regiunii transfrontaliere, dar cifrele ar fi semnificativ mai mici. Reţelele naţionale oferă legături între principalele oraşe ale unităţilor administrative de-a lungul graniţei şi oraşul reşedinţă al fiecărui judeţ.

Anumite secţiuni au fost deja îmbunătăţite cu finanţare europeana. În prezent, principalele conexiuni de cale ferată între România şi Bulgaria traversează fluviul Dunărea pe podul Giurgiu-Ruse si Calafat-Vidin.

Lipsa resurselor financiare în ultima decadă a dus la reducerea drastică a cheltuielilor pentru întreţinerea infrastructurii şi înlocuirea materialului rulant (depăşit şi insuficient calitativ şi cantitativ), astfel afectând transportul feroviar din punct de vedere calitativ şi al siguranţei pe tot cuprinsul zonei transfrontaliere (situându-l, astfel, sub standardele UE).

Datorită stării semnificative de uzură a reţelelor de cale ferată şi a structurilor asociate, viteza maximă de circulaţie este supusă restricţiilor drastice, iar numărul de restricţii de viteză a crescut în ultimii ani. Aceasta a condus la limitarea oportunităţilor de dezvoltare a afacerilor şi în special pentru cooperarea transfrontalieră în cadrul ariei Programului.

Axa prioritară TEN-T nr. 22 - Axa de cale ferată Atena - Sofia - Budapesta - Viena - Praga - Nuremberg/Dresda, ce traversează zona transfrontalieră, va oferi o oportunitate de conectare printr-o axă feroviară majoră între sud-estul Europei (şi Grecia) şi centrul teritoriului UE.

Această linie de cale ferată formează „coloana vertebrală" a reţelei de transport feroviar din Europa de Est, legând porturile din Atena (Pireu), Salonic şi Constanţa de centrul Uniunii Europene extinse.

Podul peste Dunăre Vidin - Calafat este un pod foarte important pentru aria transfrontalieră şi pentru această axă. Cei 280 km de secţiune de cale ferata Sofia - Vidin sunt electrificaţi, dar două treimi din aceştia sunt cu cale ferată simplă, iar vitezele sunt sub 100 km/h.

Lucrări de modernizare pe calea ferată Calafat - Craiova sunt, de asemenea, necesare.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

3.1.1 Prezentare generală a TEN-T în regiunea transfrontalieră

„Coridoarele rețelei centrale" au fost introduse pentru a facilita punerea în aplicare coordonată a rețelei centrale. Acestea reunesc resurse publice și private și concentrează sprijinul UE din partea CEF, în special pentru:

- eliminarea blocajelor,
- construirea conexiunilor transfrontaliere lipsă și
- să promoveze integrarea modală și interoperabilitatea.

De asemenea, au drept scop:

- integrarea (ca măsură modală în curs de desfășurare, aceste coridoare trebuie să fie integrate în TEN-T multi-modal) coridoarelor de transport feroviar,
- promovarea de combustibil curat și alte soluții inovatoare de transport,
- aplicații telematice avansate pentru utilizarea eficientă a infrastructurii,
- integrarea zonelor urbane în TEN-T,
- sporirea siguranței

Nouă coridoare ale rețelei centrale sunt identificate în anexa la Regulamentul CEF, incluzând o listă de proiecte identificate în prealabil pentru o posibilă finanțare UE în perioada 2014 - 2020, pe baza valorii adăugate a acestora pentru dezvoltarea TEN-T și statutului lor de maturitate.

În ceea ce privește rețelele TEN-T Centrală și TEN-T Extinsă, acest sub-criteriu reflectă faptul că atât politicile de transport din România cât și cele din UE au rolul de a îmbunătăți calitatea celor mai importante rute de pe teritoriul României. În plus, rutele selectate pentru Rețeaua TEN-T Centrală au făcut obiectul unor memorandumuri semnate de România și Comisia Europeană. Includerea criteriului privind Rețeaua Națională recunoaște faptul că rețeaua TEN-T nu este comprehensivă în totalitate din punct de vedere geografic și că pot exista multe orașe mari sau medii care sunt conectate doar prin intermediul drumurilor naționale și liniilor ferate considerate „centrale" sau „de bază".

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

3.1.2 Hub-uri și conexiuni intermodale existente

Transportul multimodal este una dintre cele mai simple modalități de reducere a emisiilor provenite din transporturi prin transferarea fie parțială sau în totalitate a călătoriilor de la modul rutier la moduri de transport mai sustenabile, cum ar fi transportul feroviar sau pe apă. Există, de asemenea, o eficiență mai mare și reduceri de costuri, prin mărirea vitezelor de manevrare, reducerea costurilor de manevrare și îmbunătățirea securității.

În prezent, România are un nivel redus de containerizare a mărfurilor ce sunt transportate pe calea ferată (mai puțin de 5%), în comparație cu alte țări europene, inclusiv Bulgaria. Dacă România intenționează să îndeplinească recomandările europene privind mutarea traficului de mărfuri pe moduri sustenabile, până în anul 2030, atunci este nevoie de intervenții pentru încurajarea acestui mod de transport.

În lipsa investițiilor în calea ferată, creșterea viitoare de transport de containere va proveni din dezvoltarea transportului rutier.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

In prezent singura platforma multimodala functionala din zona eligibila transfrontaliera Romania Bulgaria este cea a portului Constanta.

Portul Constanța de la Marea Neagră este gazda celui mai mare port de containere din Marea Neagră și este situat strategic la gura Canalului Dunăre-Marea Neagră, care alimentează mărfuri spre centrul Europei Centrale și de Est. În 2007 în Portul Constanta sau operat 1,41 milioane TEU (Twenty-foot equivalent unit), înainte de criza economică, contribuind la volume care au fost reduse la mai mult de jumătate, la doar 557,000 TEU în 2010. Această tendință de scădere s-a inversat ușor prin creșterea volumelor la 663,000 în 2011, care reprezintă în continuare doar 47% din volumele din 2007.

Portul Constanța reacționează la concurență și caută mai multe parteneriate. In ultimii ani, portul a semnat un protocol de cooperare în domeniul infrastructurii de transport și de port maritim, de exemplu, cu portul de Jebel Ali din Dubai. Acordul de cooperare a fost inițiat de către DP World, care operează în cele două porturi. Se speră că acest acord va duce la o creștere a fluxurilor de marfă între cele două porturi, cu facilitati care să sprijine inițiativele oricărui operator de a stabili linii de transport între cele două porturi.

Începând cu anul 2005 în Portul Constanța s-au operat următoarele tonaje, dupa cum se observa in tabelul urmator.

Tabel - Evoluția traficului de containere în portul Constanța

Anul	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Containere (numar)	493.214	672.443	912.509	894.876	375.293	353.711	414.096
Containere (TEU)	768.099	1.037.077	1.411.414	1.380.935	594.299	556.694	662.796

Autostrada A2 include un nou acces direct în port, prin intermediul unui nod rutier. Se estimează că acest lucru va reduce timpul de călătorie cu 30 minute și posibil să facă transportul rutier un mod mai atractiv. Acest lucru ar putea permite modului de transport rutier să obțină o cotă de piață mai mare.

Dunărea și alte căi navigabile artificiale reprezintă o parte importantă a infrastructurii din România și din Europa. În prezent, există, de asemenea, fluxuri interne pe distanțe lungi, de exemplu, există un flux semnificativ de transport minereu de fier de barje din sud-vestul României la Galați, care se desfășoară pe o distanță de 800km. Ar putea exista un potențial de creștere a fluxurilor interne multimodale cu condiția realizării unei infrastructure de terminale și servicii fiabile și rentabile.

În prezent numărul de containere care se deplasează pe Dunăre este relativ mic, la aproximativ 2% din numărul de containere operate la Constanta, dar există un potențial de creștere.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Containerele pot fi operate în majoritatea porturilor fluviale, folosind o macara tradițională, dar acest lucru nu este foarte rapid sau eficient. În Portul Giurgiu se manevrează unele containere care apoi pot merge spre nord pe cale rutieră sau feroviară.

Tabel - Total TEU-uri pe Fluviul Dunărea

	2008	2009	2010
TEU-uri	10.753	8.550	10.057
Tone	106.919	80.344	106.783
Media Tone per TEU	9.9	9.4	10.8

Se poate observa că numărul de TEU-uri precum și numărul de tone transportate a scăzut în 2009, fapt care coincide cu criza economică din Europa. Tonajul din 2010 a revenit la un nivel similar celui observat în 2008.Cel mai mare transportator de TEU-uri pe Dunăre din România este Transcanal, care în 2010 a operat 77% din TEU-uri și 75% din tonele asociate.

CFR Marfă are 14 terminale multimodale active (doar doua in zona transfrontaliera, Craiova si Constanta) care le aparțin (12 sunt inactive). In zona transfrontaliera RO-BG activitatea tinzand spre zero, deoarece terminalul de la Craiova nu este active (trei macarale care nu functioneaza, una in conservare), iar terminalul Constanta a fost inchis (fara macarale, trei au fost mutate).

Nr.	Terminal	Macarale	Stadiu curent
1	Craiova	3 macarale care nu functioneaza (1 in conservare)	Nu este activ in prezent
2	Constanta	Fara macarale, 3 macarale au fost mutate	Inchis

Societatile DP World, APM, SOCEP și UMEX sunt operatori privați din portul public Constanta. Terminalul de containere DP World Constanța Sud operează în prezent 97% din traficul total de containere din port.

Si în alte porturi din România, situate pe Dunăre, se operează în prezent containere, desi nu prin intermediului unor terminale specializate. Acestea sunt Galați, Tulcea, Brăila, Giurgiu, Călărași, Oltenița, Corabia, Drobeta Turnu-Severin, Calafat și Orșova.

Deși transportul de containere pe calea navigabilă este probabil să rămână un procent relativ mic de transport naval total de marfă, în prezent se estimează o creștere a volumului în jur de 1%, în proporție cu piața. Doar în jur de 2% din containerele care sunt operate în Portul Constanta sunt transportate cu barja pe căile navigabile interne și acest lucru se compară cu porturi precum Rotterdam și

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Antwerp, unde volumele semnificative, de aproximativ 35% sunt transportate pe barjă.

Containerele încărcate operate de CFR Marfă reprezintă 87% din totalul de tone de containere transportate de CFR Marfă și arată că acestea sunt consolidate pe anumite coridoare-cheie, care sunt zonele centrale și de est a Romaniei, cu produse transportate la Constanta pentru export.

Există un dezechilibru clar în ceea ce privește fluxul de containere încărcate transportate pe calea ferată, existând mai multe containere încărcate cu produse finite care merg la export decât cele cu bunuri pentru import. Acest lucru necesită transportul containerelor goale în interiorul țării spre fabricile cheie.

In prezent containerele transportate pe cale ferată, sunt utilizate mai degrabă pentru exporturile industriale decât importul de bunuri de larg consum. Acest lucru implică faptul că logistica pe cale ferată nu oferă (încă) servicii competitive pentru produsele de consum de valoare mai mare sau pentru produsele de larg consum și că există o oportunitate de a încărca containere în ambele sensuri (de la și spre Constanța) pentru creșterea eficienței.

Tabel - Traficul de containere în anul de bază (TEU-uri pe zi)

Cod	Tip de marfă	Transport naval	Transport feroviar	Transport rutier
0	Produse agricole	0	0	0
1	Produse alimentare	0	12	62
2	Combustibili minerali solizi	0	0	0
3	Țiței	0	0	0
4	Minereuri, deșeuri metalice	0	0	0
5	Produse din metal	0	69	159
6	Minerale&materiale de construcții	0	0	0
7	Fertilizatori	13	220	16
8	Produse chimice	0	26	60
9	Mașini & utilaje industria grea	0	1	47
10	Produse petroliere	0	21	11
11	Corespondență & colete	0	0	0
12	Produse fabricate	15	228	161
13	Deșeuri domestice & industriale	1	0	15
14	Produse forestiere	2	6	137
15	Animale vii	0	0	0
Total		31	584	669
Proporție		2,4%	45,5%	52,1%

Tabelul anterior prezintă numărul de TEU-uri (unități echivalente a douăzeci de picioare), care au fost transportate în 2011 în România și ce conțineau acestea. Pe cale ferată s-au transportat 45,5% din toate containerele înregistrate între

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

destinațiile interioare. Cele mai mari trei grupe de mărfuri au fost produse fabricate, îngrășăminte și produse din metal. Produsele industriale includ o gamă largă de produse, inclusiv mobilier, PAL și bunuri de larg consum.

Deși cifra de 45,5% din ponderea modală este mare, trebuie să se constate faptul că industria multimodală din România este în prezent sub-dezvoltată: 1,300 TEU-uri pe zi este un volum foarte redus.

In ceea ce priveste fluxul de tone containerizate pe căile ferate din România, în 2011, cel mai mare flux cumulativ este între București și Constanța. În plus, există fluxuri importante care se intersectează la Fetești, cu destinația Constanța. Acest lucru este firesc întrucât Constanta este un important port din România și manevrează 80% din containerele sale. Un flux mai ușor de containere rulează între centrul țării și Constanța.

3.1.3 Evaluarea generală a stării actuale a conexiunilor intermodale existente și a huburilor

Indiferent de tipul de mărfuri, întreaga rețea feroviară din România ar fi mai atractivă pentru transportul multimodal de marfă, ca urmare a întreținerii îmbunătățite, eficienței și costurilor mai mici. Ca atare, orice intervenție care îmbunătățește viteza trenurilor de marfă și reduce costurile de transfer modal (în timp și bani) sunt binevenite, indiferent dacă acestea sunt lucrări de întreținere și reabilitare, îmbunătățirea vitezei pe linie, achiționarea unor noi locomotive și material rulant sau creșterea sarcinii pe osie.

În particular, există necesitatea de a îmbunătăți rutarea trenurilor bloc, pentru reducerea timpilor de parcurs și creșterea competitivității.

Există un potențial semnificativ de îmbunătățire a Coridorului IV Sud care are ca rezultat o creștere semnificativă a cantității de trafic de containere pe calea ferată. În special, imbunatatirea acestui traseu va facilita creșterea traficului de tranzit de-a lungul acestui coridor. În plus nu sunt luate în considerare beneficiile suplimentare care ar veni din îmbunătățirea legăturilor cu anumite porturi-cheie de-a lungul Dunării în sine, inclusiv Drobeta-Turnu-Severin (recomandat pentru construirea unui nou terminal multimodal) și podul de cale ferată de la Calafat-Vidin (și accesul pe care îl oferă la propusul terminalul tri-modal de la Vidin). Încurajarea legăturilor mai bune între Dunăre și rețeaua de cale ferată va permite creșterea cantității de marfă multimodală care ar putea fi transportată și a ratei de penetrare (pe modurile de transport durabile) în zonele de peste Dunăre și Coridorul IV Sud.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Coridorul IV Sud este, probabil, cel mai potrivit pentru a beneficia din plin de îmbunătățirea vitezei pe linie, creșterea greutății pe osie și mai multă infrastructură modernă, materialul rulant și locomotive, care vor crește cantitatea de marfă internațională de operat pe calea ferată, precum și traficul intern care în prezent se desfășoară pe cale rutieră.

Factorii cheie de succes pentru serviciile de transport multimodal sunt următorii:

- Disponibilitatea pentru servicii frecvente, regulate, fiabile și punctuale;
- Orare adaptate la călătoriile de afaceri și transport de bunuri de larg consum;
- Soluții door-to-door flexibile, inclusiv alternative pentru camioane;
- Controlului și managementul unui lanț de aprovizionare sigur door-to-door;
- Manevrare rapidă în terminale pentru a asigura curse eficiente dus-întors pentru companiile de transport (colectare și livrare taxe rutiere) inclusiv accesul eficient la infrastructura rutieră;
- Livrare constantă;
- Servicii multimodale internaționale omogene (interoperabilitate, sincronizare procese între căile ferate și operatori, schimb de date);
- Taxe de acces la infrastructură care să asigure condiții de concurență echitabile între soluțiile multimodale și transportul rutier;
- Prezența unui număr semnificativ de clienți cât mai aproape posibil de terminalele multimodale;
- Disponibilitatea unor terminale eficiente;
- Disponibilitatea unor depouri de containere goale în centre strategice;
- Activități de susținere din partea autorităților;
- Transparență și responsabilitate;
- Conștientizarea pieții cu privire la posibilitățile transportului multimodal;
- Experiență în piața transportului multimodal;
- Prețuri competitive pentru transport complet.

Pentru a furniza o ofertă de transport multimodal competitiv este, de asemenea, necesar ca infrastructură multimodală a țării să poată oferi o rețea globală și de înaltă calitate de terminale care să reflecte și deservi prognoza viitoare a transportului feroviar multimodal de marfă din țară.

Pe lângă lucrările propuse în Portul Constanța pentru facilitarea comerțului de import și export (inclusiv o creștere a capacității terminalelor în următorii zece ani pe măsură ce piata se extinde) Master Planul recomandă, de asemenea, reabilitarea sau construirea mai multor terminale multimodale.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Rețeaua de terminale multimodale propusă in MPGT al Romaniei

MPGT 2016 prevede realizarea unor noi terminale multimodale, printre care un terminal nou la Craiova, prin desfiintarea celui vechi (aflat in conservare) si construirea unui nou terminal cu legături mai bune la reteaua de drumuri, în scopul de a satisface creșterea prognozată din sectorul multimodal.

Exista terminalele tri-modale propuse pe Dunare la Giurgiu și Galați, transportul feroviar fiind în măsură să ofere o rețea extinsă de terminale multimodale legate de liniile rehabilitate promițătoare de servicii de încredere, de transport rapid de marfă - o ofertă competitivă în comparație cu transportul rutier de mărfuri.

Cresterea capacitatii de operare intermodala va fi susținuta în special prin crearea unui terminal multimodal la Craiova, in valoare de 34.250.000 euro, cu un orizont de implementare 2022-2023, si prin modernizarea celui existent la Constanta.

Terminalul Craiova va deservi industia locală de construcții de mașini dar și cererea de consum generată de Craiova, al șaselea oraș ca mărime din România.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Craiova este de asemenea bine poziționată pe rețeaua TEN-T și va beneficia de viitoarele lucrări de modernizare a coridoarelor TEN-T.

Transportul de marfă va putea beneficia de îmbunătățirile aduse rețelei de transport călători pentru a deveni mai competitivă cu transportul rutier și, ca atare, o mare parte din creșterea potențială depinde de reabilitarea rețelei și îmbunătățirea fiabilității, care este prezentată în secțiunea de transport călători. În special, reabilitarea unor coridoare cheie pentru restabilirea completă a vitezei de proiectare și a capacității va duce la eliminarea restricțiilor de viteză, reducând astfel timpul de călătorie și îmbunătățind fiabilitatea, în același timp.

Există unele infrastructuri pentru a promova containerizarea și transportul multimodal, cum ar fi prezența a trei facilități de manevrare a containerelor la Constanta, chiar dacă numai unul dispune de echipamente relativ moderne.

Portul Constanta este situat strategic pentru a putea alimenta cu marfă zonele de influență din Europa Centrală și de Est, dar din cauza infrastructurii multimodale deficiente nu se poate valorifica pe deplin această oportunitate.

3.1.4 Potențial de dezvoltare

În ciuda investițiilor din ultimii ani, blocajele de transport - în special pentru drumuri și feribot - continuă să afecteze zonele periferice ale zonei transfrontaliere în ceea ce privește accesul. Infrastructura de transport transfrontalier și modalitățile de comunicare ce necesită îmbunătățiri urgente reprezintă în continuare o barieră în dezvoltarea rețelelor economice și sociale și a schimburilor transfrontaliere.

Având trei axe prioritare TEN-T (nr. 7, nr. 18 și nr. 22) ce traversează teritoriul, aria Programului deține potențialul de a deveni una dintre cele mai aglomerate zone de transport în cele două țări. Atât Bulgaria cât și România ar putea beneficia de calea navigabilă Est-Vest și în acest sens ambele țări ar trebui să dezvolte orientări comune de lucru pe partea comună a Dunării, și să profite de Programul de Cooperare Transfrontalieră pentru a pregăti o structură adecvată la nivel național în acest sens.

Proiectele de reabilitare trebuie să fie agreate și coordonate de ambele țări și puse în aplicare în același timp. Axa prioritară TEN-T nr.7 - Axa rutieră Igoumenitsa/Patras - Atena - Sofia - Budapesta va aduce îmbunătățiri substanțiale rețelei de drumuri din Europea de sud-est, prin conectarea între ele a principalelor orașe din regiune, precum și prin conectarea porturilor Patras, Igoumenitsa, Atena (Pireu), Salonic și Constanța la inima Uniunii Europene extinse. Axa are două ramuri în regiunea transfrontalieră: una traversează granița la Calafat-Vidin, iar cealaltă leagă Constanța de granița cu Ungaria.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

După finalizarea acestei axe, timpii de călătorie între localitățile din regiunea transfrontalieră și centrul, respectiv sud-estul Europei vor fi mult mai mici, contribuind la dezvoltarea turismului și a schimburilor comerciale.

Axa prioritară nr.22 de transport feroviar TEN-T (Atena - Sofia - Budapesta - Viena - Praga - Nuremberg/Dresden) ce traversează zona Programului va furniza cea de-a treia legătură feroviară peste graniță.

Ambele țări au planificat investiții în dezvoltarea infrastructurii feroviare, inclusiv investiții ce vor îmbunătății calitatea legăturilor feroviare în zona de graniță. Finalizarea rețelei feroviare aferente Axei prioritare TEN-T nr. 22 va îmbunătății conectivitatea între rețelele naționale pe baza standardelor comune (linii electrificate, duble, cu viteză maximă de 160-200 km/h).

La capătul de est, axa are o ramură către portul de la Marea Neagră, Constanța, și o ramură sudică înspre portul de la Dunăre, Calafat. Investiția va fi în principal susținută de Programele Operaționale Sectoriale de Transport din ambele țări. Aceasta va spori viteza, va reduce timpul de călătorie și va face mai atractiv transportul de mărfuri. Zona Programului va fi pusă sub o presiune de mediu considerabilă luând în considerare atât lucrările pentru construirea podului cât și creșterea traficului rutier și feroviar de-a lungul Axei prioritare nr. 22.

Este încă nevoie de creșterea nivelului de accesibilitate și conectivitate în zona de program, mai ales pentru a crea legături între zona de sud și cea de nord a Dunării. Aceste probleme trebuie rezolvate prin eforturi transfrontaliere comune, pentru a susține mobilitatea și integrarea regiunii.

3.2 Bune practici pentru dezvoltarea durabilă a transportului intermodal în cadrul TEN-T

Principalele programe de dezvoltare și modernizare implementate din 2000 s-au concentrat pe lucrările de protecție a malurilor și de control al inundațiilor atât pe sectorul Dunăre - Marea Neagră, cât și pe Canalele Poarta Albă - Midia - Năvodari. România a implementat anumite lucrări în vederea îmbunătățirii navigabilității și a solicitat asistență tehnică de la Uniunea Europeană in perioada preaderarii le UE. De asemenea, România a beneficiat de o serie de lucrări cu finanțare europeana, finalizate in 2009. Lucrările au avut ca scop asigurarea, prin redistribuirea fluxurilor de apă, a unor condiții de navigație sigură și eficientă, cu o adâncime suficientă a apei în cea mai mare parte a anului, precum și eliminarea blocajelor de navigație de pe Dunăre între Călărași și Brăila (în trei puncte critice: Bala/Caragheorghe, Lebăda/Epurașul și Ostruvo Lupu). Folosirea fluviului este fără taxă, datorită statutului său internațional și nu se colectează venituri.

Programele Operaționale Sectoriale de Transport (2007-2013) din România și Bulgaria s-au concentrat pe modernizarea și pe dezvoltarea infrastructurii de transport pe apele interne de-a lungul Dunării (Axa prioritară TEN-T nr. 18),

precum şi pe construirea şi modernizarea serviciilor de sprijin pentru navigaţie, îmbunătăţirea albiei şi malurilor fluviului, dezvoltarea facilităţilor de recepţie portuară pentru deşeurile generate de nave şi a staţiilor de tratare a deşeurilor.

În orice caz, câteva probleme critice au fost ridicate referitor la folosirea Dunării ca arteră principală pentru transportul intern în aria Programului sus mentionat. Fluviul este departe de cele mai multe centre industriale; malurile sale mlăştinoase şi inundaţiile continue împiedică navigaţia în anumite zone; deşi traficul cu barje şi bacuri este important, densitatea variază în funcţie de sezon.

În prezent, traversarea Dunarii ia o perioadă mare de timp şi condiţiile sunt destul de precare. Bacurile existente sunt destinate mai mult traversării cu vehiculele decât traficului pietonal. În plus, se pare că nu prea există conceptul de „servicii" pentru clienţi (persoane sau firme), întrucât nu există program fix pentru bacuri. În plus, traficul este oprit în totalitate în perioade de îngheţ din iarnă. Aceste aspecte reprezintă bariere pentru implementarea eficientă a iniţiativelor de dezvoltare transfrontalieră.

Opţiunile pe termen scurt, cum ar fi introducerea navelor pe pernă de aer, sunt esenţiale pentru îmbunătăţirea timpului de călătorie. Pe termen lung, va fi nevoie de mai multe poduri.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

4 Variante pentru optimizarea utilizării rețelei TEN-T în regiunea transfrontalieră România-Bulgaria prin consolidarea conexiunilor intermodale. Propunerea și selecția variantelor

Această strategie ar trebui să se articuleze în jurul unui abordări tematice și a unei supravegheri mai orientate a fiecărei țări. La baza acestei strategii se află forța instrumentelor de coordonare déjà existente, și anume:

- o abordare tematică, principalul instrument fiind programul Europa 2020 și inițiativele sale emblematice, care necesită luarea de măsuri atât la nivelul UE, cât și la nivelul statelor membre. Abordarea tematică reflectă dimensiunea UE, arată clar interdependența economiilor statelor membre și permite un grad mai mare de selectivitate în alegerea inițiativelor concrete care susțin strategia și contribuie la îndeplinirea principalelor obiective UE și naționale;

- întocmirea unor rapoarte de țară ar contribui la îndeplinirea obiectivelor strategiei Europa 2020, ajutând statele membre să definească și să pună în aplicare strategiile de ieșire din criză, să recapete stabilitatea macroeconomică, să identifice blocajele existente la nivel național, să revină la o creștere economică durabilă și să redobândească sustenabilitatea finanțelor publice. Aceste rapoarte nu vor include numai politica fiscală, ci și aspecte macroeconomice esențiale legate de creștere și competitivitate (dezechilibrele macroeconomice) și vor trebui să asigure o abordare integrată a elaborării și a punerii în aplicare a politicilor, aspect esențial în sprijinirea alegerilor pe care vor trebui să le facă statele membre, având în vedere constrângerile la care sunt supuse din punct de vedere al finanțelor publice. Se va acorda o atenție specială funcționării zonei euro și interdependenței statelor membre.

Ca membrii ai Uniunii Europene pentru România și Bulgaria, rezolvarea problemelor legate de subocupare tinde să devină una foarte importantă în contextul actualei crize economice și a cerințelor stipulate în strategia Europa 2020. Astfel, mai mult ca oricând, politicile adoptate la nivel terotorial, trebuie să permită optimizarea rețelei din regiunea transfrontaliera. Pentru ca politicile adoptate să se dovedească eficiente este nevoie de o analiză complexă atât a principalilor indicatori ce țin de domeniul dezvoltării economice dar și de analize realizate pe baza punctelor de conexiune cu alți indicatori relevanți pentru domenii cum sunt: demografie, execuție bugetară sau incluziune / excluziune socială.

România, deși beneficiază de deschidere la toate tipurile de transport: rutier, fluvial, maritim și aerian, prin lipsa unei strategii de dezvoltare a politicilor de transport în ultimele decenii a cunoscut mai mult un declin decât o dezvoltare.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

De aceea, ţara noastră pentru a se alinia iniţiativei TEN-T trebuie să prioritizeze dezvoltarea infrastructurii feroviare, rutiere, navale, aeriene si intermodale.

4.1 Criterii de dezvoltare a variantelor

Principalele criterii de selectare a terminalelor intermodale sunt următoarele:

- Criteriul eficienţei economice privind nivelul actual şi de perspectivă al cererii de transport de marfă în zona de referinţă,
- Criteriul interconexiunilor optime dintre căile de transport existente sau aflate în imediata vecinătate a terminalului din zona de referinţă,
- Criteriul priorităţii de finanţare a proiectelor privind infrastructura de transport pe axele prioritare/coridoarele pan-europene de transport în conformitate cu politica de transport a Comisiei Europene şi dinamica atragerii de fonduri externe,
- Criteriul minimizării investiţiilor,
- Criteriul zonei de influenţă a terminalului,
- Criteriul oportunităţii de comerţ extern.

Analiza SWOT a sectorului de transport din România, în perspectiva dezvoltării transportului intermodal.

Puncte tari:

• poziţia geo-strategică a României şi potenţialul României în ceea ce priveşte conexiunile de transport intermodal cu ţările învecinate şi Marea Neagră pentru comerţ internaţional,

• creşterea interesului din partea industriei pentru transportul intermodal datorită atenţiei sporite a companiilor pentru protecţia mediului înconjurător,

• forţa de muncă calificată şi costuri scăzute,

• amplasament avantajos pe reţeaua TEN-T cu accesibilitate la ţările învecinate,

• servicii de transport rutier de marfă bine organizate şi competitive,

• reţea feroviară extinsă, accesibilă inclusiv operatorilor privaţi, furnizând servicii locale competitive,

• potenţialul fluviului Dunărea şi al altor căi navigabile interioare pentru transportul de marfă în containere pe distanţe lungi la costuri reduse,

• portul Constanţa, situat pe reţeaua TEN-T, are facilităţi şi capacităţi pentru operarea mărfurilor şi a navelor,

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

• potențialul portului Constanța de extindere a activității portuare intermodale, port de tip hub al întregului bazin al Mării Negre

• avantajele transportului pe căile navigabile interioare în ceea ce privește impactul redus asupra mediului, precum și costurile reduse de dezvoltare și întreținere,

• existența unei rețele de porturi interioare care pot asigura transferul intermodal de mărfuri,

• existența unei rețele de terminale intermodale pe teritoriul României,

• ponderea semnificativă a transportului intermodal (rutier/feroviar) în volumul total al mărfurilor transportate în trafic național,

• potențial de dezvoltare a unor platforme logistice cargo pe aeroporturile situate în zonele cheie identificate pentru construirea terminalelor intermodale cu posibilități de conectare a acestora inclusiv la rețeaua feroviară (București, Timișoara, Constanța).

Puncte slabe:

• lipsa unui Master Plan General pentru Transporturi, care să includă și o strategie pentru transport intermodal,

• calitatea relativ scăzută a infrastructurilor de transport,

• existența volumelor reduse de transport în UTI împiedică organizarea unor servicii frecvente și competitive de transport navetizat,

• investiții insuficiente pentru reabilitatarea/modernizarea infrastructurii naționale de transport feroviar, conducând la restricții de viteză și apariția de puncte periculoase,

• conexiuni rutiere insuficiente cu terminalele intermodale și/sau porturile care să asigure atractivitatea potențialilor beneficiari ai transportului intermodal,

• lipsa subvențiilor în infrastructura terminalelor existente și a conexiunilor aferente acestora,

• costuri ridicate de întreținere pentru materialul rulant specializat existent,

• diminuarea activității de pe piața tradițională de transport de marfă în sectorul feroviar,

• investiții scăzute în modernizarea și întreținerea infrastructurii portuare,

• insuficiența investițiilor în utilaje și echipamente de manipulare a mărfurilor în porturi,

• lipsa adâncimilor optime de navigație pe Dunăre pe toată durata anului,

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

• neutilizarea navelor feribot existente pentru activitatea de transport maritim,

• lipsa unor depozite de containere,

• lipsa informaţiilor privind posibilităţile de transport intermodal în/prin România,

• lipsa contractelor de performanţă încheiate cu administratorul naţional de infrastructură,

• lipsa promovării utilizării transportului intermodal,

• lipsa unor instrumente neadecvate de aplicare a cadrului legal. Oportunităţi:

• politici comunitare favorabile dezvoltării transportului intermodal,

• existenţa surselor de finanţare UE (POS-T sau Programul TEN-T) şi a Strategiei UE pentru regiunea Dunării,

• reducerea impactului negativ al transportului rutier asupra mediului prin utilizarea transportului feroviar şi pe căile navigabile interioare,

Oportunitatea elaborării unei strategii intermodale de transport în România, aşa cum este susţinută în acest document este justificată de următoarele considerente:

• prezentul demers se înscrie în contextul politicilor de reducere a impactului transporturilor asupra mediului şi al fundamentării unei strategii de dezvoltare durabilă, realizând un echilibru între creşterea economică şi protecţia mediului,

• transportul intermodal este considerat o alternativă sigură pentru viitor, întrucât răspunde cel mai bine atât cerinţelor acute privind descongestionarea drumurilor naţionale, cât şi cerinţelor crescânde ale beneficiarilor de transport în ceea ce priveşte gama şi calitatea serviciilor,

• nu se produce o distorsiune a competiţiei dintre principalii actori pe piaţa de transport de marfă din România care să prejudicieze interesul public, aceleaşi reguli aplicându-se nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport,

• transportul intermodal are capacitatea de a contribui la relansarea traficului de marfă în România şi reducerea efectelor crizei economice,

• transportul intermodal are capacitatea de a contribui la conectarea principalelor rute naţionale de transport la axele europene prioritare TEN-T şi anume Axa prioritară nr. 7 - axa autostrăzii Igoumenitsa/Patras-Atena-Sofia-Budapesta-Autostrada Nădlac-Sibiu-Bucureşti/Constanţa, Axa prioritară nr.18 - axa pe căile navigabile interioare Rin/Meuse-Main-Dunăre, Axa prioritară nr. 21

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

(autostrăzi maritime) şi Axa prioritară nr. 22 - axa feroviară Atena-Sofia-Budapesta-Viena-Praga-Nürenberg/Dresda-Curtici-Braşov-Bucureşti/Constanţa, precum şi la respectarea obligaţiilor prevăzute în corduri şi convenţii internaţionale.

De asemenea, realizarea şi implementarea strategiei de transport intermodal în România are o importanţă deosebită din următoarele perspective:

- Creşterea atractivităţii României pentru activităţi comerciale internaţionale prin asigurarea unor facilităţi privind schimbul intermodal de mărfuri;
- Sprijinirea dezvoltării „coridoarelor verzi" de transport logistice şi eficiente;
- Eficientizarea modului de utilizare a infrastructurii existente pentru transportul de marfă prin atragerea fluxurilor de mărfuri dinspre sectorul rutier spre sectoarele feroviar şi naval;
- Îmbunătăţirea cooperării economice la nivel regional, naţional şi internaţional prin crearea unor poli de distribuţie şi schimb de mărfuri între sistemele de transport de mare distanţă şi cele de transport local/regional;
- Soluţionarea problemelor legate de costurile ridicate de transport ale operatorilor economici şi îmbunătăţirea accesului bunurilor româneşti pe pieţele regionale, naţionale şi internaţionale;
- Crearea de noi locuri de muncă la nivel local şi regional.

4.2 Variante pentru hub-uri / conexiuni intermodale

Transportul combinat este un caz particular al transportului intermodal de mărfuri, în care unităţile de încărcătură (autocamionul, remorca, semiremorca cu sau fără autotractor, cutia mobilă sau containerul) se deplasează sau sunt deplasate, după caz, pe drumurile publice, pe parcursul iniţial şi/sau final, iar restul transportului se efectuează pe calea ferată sau pe o cale navigabilă interioară ori pe un parcurs maritime ce depăşeşte 100 km în linie dreaptă.

Parcursul rutier iniţial şi/sau final poate fi:

a) între punctul de încărcare a mărfii şi cea mai apropiată staţie de cale ferată de expediţie adecvată acestui mod de transport, pentru parcursul iniţial, şi între cea mai apropiată staţie de cale ferată de destinaţie adecvată şi punctul de descărcare a mărfii, pentru parcursul final;

b) pe o rază care să nu depăşească 150 km în linie dreaptă de la/până la portul fluvial sau maritim de încărcare sau descărcare.

Transportul combinat poate fi însoţit (RO-LA) sau neînsoţit (containere, cutii mobile, semiremorci).

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Principalele rute feroviare puse la dispoziție spre utilizare de către administratorul național al infrastructurii feroviare în traficul de containere sunt concentrate pe relațiile:

- Curtici - port Constanța (via Predeal),
- Curtici - Giurgiu Nord (via Livezeni),
- Curtici - Giurgiu Nord (via Predeal),
- Stamora Moravița - București Noi,
- Episcopia Bihor - Oradea Est,
- Curtici - București Noi (via Livezeni),
- Giurgiu Nord - București Noi,
- Constanța - Suceava,
- Constanța - Dorneşti.

Principala relație de transport intermodal rămâne Constanța-București, în condițiile în care aproximativ 150.000 TEU sunt descărcate anual în portul Constanța, fiind destinate orașului București.

Se constată că timpul mediu de parcurs al unui container pe vagon depășește timpul de parcurs al containerului încărcat pe mijloace de transport rutier, atât datorită lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare de pe aceste secțiuni cât și datorită întârzierilor în transferul/manipularea/gruparea și expedierea containerelor din terminale.

Amplasarea viitoarelor terminale rezultă din analiza rutelor de tranzit prin România, reprezentând eventualele nevoi interne ce pot fi acoperite în cursul tranzitării teritoriului național:

1. Zona Timişoara - potențial de conectare la Axa prioritară feroviară nr. 22, respectiv Axa prioritară rutieră nr. 7 cu intrare în România prin Curtici/Nădlac, ce permite divizarea încărcăturii pe cele două tipuri de transport (feroviar/ rutier), - potențial de conectare aerian având în vedere facilitățile de conexiune feroviară ale aeroportului internațional Timişoara - Traian Vuia.
2. Zona București (partea de Vest) - conectată la Autostrada A1 (București - Piteşti), pe Axa prioritară nr. 7.
3. Zona Constanța - conectată rutier/feroviar/aerian cu municipiul București, pe secțiunea/tronsonul/ruta București - Constanța, - conexiunea cu portul Constanța - considerat ca poartă de intrare pentru traficul de mărfuri dinspre Europa/Asia.
4. Zona Giurgiu/Oltenița - conectată la rutele feroviare București - Giurgiu și Videle - Giurgiu (coridorul Pan European de transport nr. IX), - conectată la

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

drumul expres Bucureşti - Giurgiu, cu posibilitate de trecere a podului peste Dunăre la Giurgiu - Ruse, - conexiune cu coridorul Pan European de transport nr. VII.

5. Zona Braşov - amplasată în centrul ţării pe Axa prioritară 22 şi pe coridorul Pan-European de transport nr. IV pe secţiunea Bucureşti - Ploieşti - Braşov - Sibiu, - zonă cu grad ridicat de dezvoltare, - propusă pentru extinderea reţelei TEN-T pe secţiunea Craiova - Piteşti - Braşov - Bacău.
6. Zona Suceava - amplasată pe coridorul Pan-European de transport nr. IX pe secţiunea Siret - Suceava - Bacău - Mărăşeşti - Tişiţa, - propusă pentru extinderea reţelei TEN-T pe secţiunea Petea - Satu Mare - Baia Mare - Dej - Suceava - Rădăuţi - Prut, conexiune cu drum expres şi legătură rapidă la Drumul Nordului, - propusă pentru extinderea reţelei TEN-T pe tronsonul Apahida - Dej - Beclean pe Someş - Salva - Vatra Dornei - Suceava, - potenţial de conectare rutier/feroviar/aerian.

Potenţialele locaţii ale terminalelor intermodale după analizarea fluxurilor de tranzit sunt:

1. Conexiune Marea Neagră - Ungaria (prin canalul Dunăre - Marea Neagră):
   • utilizarea celor 3 alternative de transport: ¾ rutier/feroviar (Constanţa - Bucureşti - Nădlac/Curtici); ¾ pe căi navigabile interioare (port Constanţa - canal Dunăre - Marea Neagră - port Giurgiu) combinat cu transport rutier/feroviar pe secţiunea/tronsonul Giurgiu - Bucureşti şi Bucureşti - Timişoara - Arad - Nădlac/Curtici; ¾ pe căi navigabile interioare (port Constanţa - canal Dunăre - Marea Neagră - port Calafat) combinat cu transport rutier/feroviar pe ramura sudică a Coridorului Pan European nr. IV, Calafat - Nădlac/Curtici.
   • utilizarea transportului pe căile navigabile interioare (port Constanţa - canal Dunăre - Marea Neagră: port Giurgiu/Zimnicea/Turnu Măgurele/Calafat - Budapesta). Zonele potenţiale pentru amplasarea unor terminale intermodale pe această rută sunt: Constanţa, Giurgiu/Oltenița/Calafat şi Arad - Timişoara.

2. Conexiune Marea Neagră - Bulgaria - Serbia - Ungaria - Austria (prin canalul Dunăre - Marea Neagră):
   • utilizarea transportului pe căile navigabile interioare (port Constanţa - canalul Dunăre - Marea Neagră - Dunărea (coridorul Pan-European nr. VII) - porturile de pe Dunăre din Bulgaria/Serbia/Ungaria/Austria;
   • port Constanţa - Canal Dunăre - Marea Neagră - Dunăre - port Calafat şi rutier/feroviar pe ramura sudică a Coridorului nr. IV, Calafat - Nădlac/Curtici. Zonele potenţiale pentru amplasarea terminalor intermodale de pe această rută sunt: Constanţa şi Giurgiu/Oltenița, Calafat, Timişoara - Arad.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

3. Conexiune Marea Neagră - Republica Moldova - Ucraina
   - Coridorul Pan-European nr. IV pe secţiunea Constanţa - Bucureşti şi Coridorul Pan-European nr. IX pe tronsonul Bucureşti - Albiţa;
   - Feroviar: Coridorul Pan-European nr. IV şi IX;
   - Căi navigabile interioare: port Constanţa - prin Canal Sulina - port Galaţi. Zonele potenţiale pentru amplasarea terminalor intermodale pe această rută sunt: Constanţa şi Galaţi.

4. Conexiune Republica Moldova - România - Bulgaria
   - Rutier: Coridorul Pan-European nr. IX pe secţiunea Giurgiu - Bucureşti - Albiţa;
   - Feroviar: Coridorul Pan-European nr. IX;
   - Căi navigabile interioare: port Giurgiuleşti (Republica Moldova) - port Galaţi - Dunărea (Axa prioritară nr. 18) - porturi din Bulgaria. Zonele potenţiale pentru amplasarea terminalelor intermodale pe această rută sunt: Giurgiu/Oltenița, Calafat, Galaţi şi Bucureşti.

În concluzie, zonele cheie identificate pe baza analizei rutelor şi a fluxurilor de tranzit pentru construirea şi/sau modernizarea a cel puţin unui terminal intermodal, pe termen scurt, sunt: ¾ zona Timişoara (posibil Recaş), ¾ zona oraşului Bucureşti, ¾ zona Constanţa, ¾ zona bazinului fluvial Giurgiu/Oltenița, ¾ zona Braşov, ¾ zona Suceava.

Suplimentar, se vor realiza studii şi analize privind identificarea unor noi locaţii pentru construirea şi/sau modernizarea de noi terminale, pe termen mediu şi lung, în zonele următoare:

- Calafat - Craiova - Piteşti,
- Turda - Cluj Napoca - Dej - Târgu Mureş,
- Făgăraş - Sfântu Gheorghe,
- Galaţi - Bacău - Iaşi,
- Giurgiu/Oltenița - Bucureşti - Ploieşti.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

5 Locul și rolul părților interesate

5.1 Părțile interesate

Punctul de plecare a acestui studiu este identificarea părților interesate publice sau private pentru dezvoltarea regiunii dunărene.

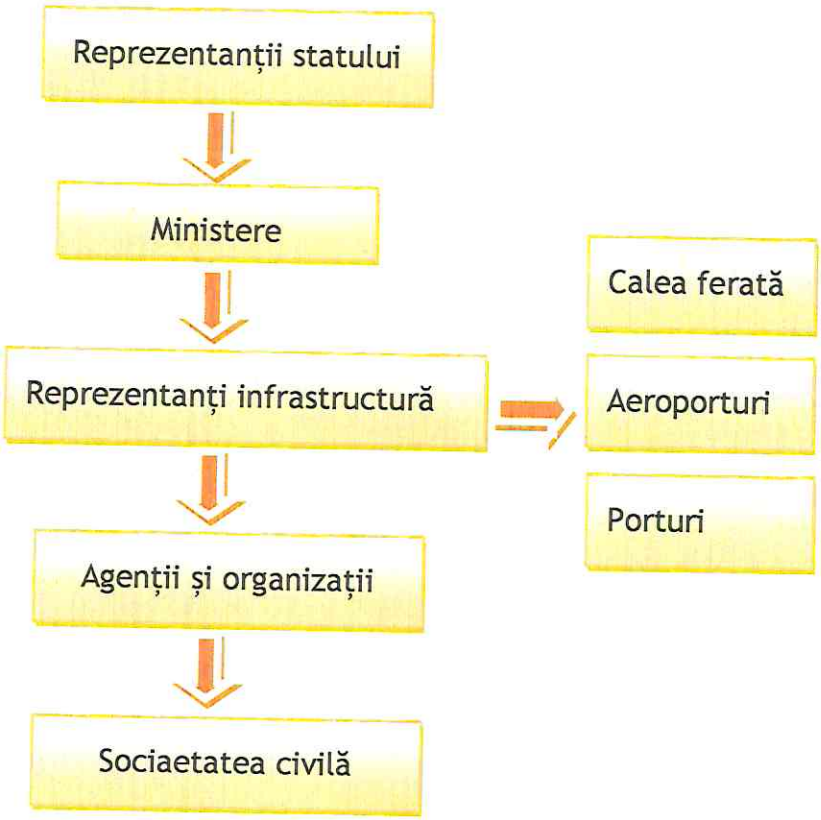
La nivel național părțile interesate sunt reprezentate de Ministerul Afacerilor Externe ce asigură coordonarea inter-institutională și colaborarea între Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Ministerul Fondurilor Europene, Ministerul Transporturilor, Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice, Ministerul Economiei, Ministerul Finanțelor Publice precum si Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale.

La nivel regional părțile interesate în acest proiect sunt reprezentate de consiliile județene din județele riverane Dunării (Consiliul Județean Mehedinți, Consiliul Județean Dolj, Consiliul Județean Olt, Consiliul Județean Teleorman, Consiliul Județean Giurgiu, Consiliul Județean Călărași și Consiliul Județean Constanța). La nivel local părțile interesate sunt reprezentate de consiliile locale și primăriile din orașele din vecinătatea Dunării (Consiliul Local și Primăria din orașul Calafat, Consiliul Local și Primăria din orașul Corabia, Consiliul Local și Primăria din orașul Zimnicea, Consiliul Local și Primăria din orașul Giurgiu, Consiliul Local și Primăria din orașul Oltenița, Consiliul Local și Primăria din orașul Negru Vodă, Consiliul Local și Primăria din orașul Mangalia și Consiliul Local și Primăria din orașul Constanța)

La nivel de asociație CLDR (Asociația „Comunitățile Locale Riverane Dunării") are reprezentativitate națională și europeană și este implicată în Strategia UE pentru Regiunea Dunării (SUERD) în România.

La nivel de agenții Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud-Est și Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud-Vest sunt implicate în atragerea de fonduri pentru dezvolatarea regiunii dunărene.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



5.2 Participarea la selecția celei mai eficiente variante

În România Ministerul Afacerilor Externe asigură coordonarea la nivel național a SUERD prin consolidarea implementării în regiune a politicilor și legislației UE. România este co-inițiator al SUERD, alături de Austria și contribuie la elaborarea și implementarea Strategiei Dunării, alături de toate celelalte state riverane.

Se asigură o coordonare între Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice pentru dezvoltarea economică și socială a macro-regiunii dunărene.

Ministerul Fondurilor Europene, prin Programul Transnațional "Dunărea" 2014-2020, asigură o finanțare pentru proiecte implementate de un parteneriat transnațional extins și care vor avea ca obiectiv îmbunătățirea politicilor publice și a cooperării instituționale (Buget total: 262.989.835,60 euro).

Minsterul Transporturilor asigură o prioritizare a proiectelor ce au drept scop dezvoltarea regiunii dunărene și modernizarea infrastructurii de transport

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

existente. Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice asigură o îmbunătățire a monitorizării apelor din Dunăre, atât pentru fluviu, cât și pentru acviferul cu care acesta face schimb de ape, precum și în aval de utilizatorii principali precum și realizarea unui sistem transfrontalier de gestiune și monitorizare a calității apei în condiții extreme de mediu.

Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale promovează prin politica de calitate a produselor obținute din zona Dunării și asigură un element important pentru creșterea valorii adăugate a produselor agroalimentare, valorificarea zestrei locale, crearea de locuri de muncă și dezvoltarea zonelor rurale. Consiliile județene din regiunile dunărene sunt implicate în mod constant în dezvoltarea regiunii dunărene prin atragerea de proiecte cu fonduri europene și realizarea unor proiecte cu fondurii proprii.

Consiliul Județean Dolj, prin Centrul Județean pentru Protecția Naturii, Turism și Dezvoltare Rurală Durabilă (CJPNTDRD), a demarat o serie de proiecte pentru dezvoltarea turismului de observare a multitudinii speciilor de păsări din ariile protejate de importanță internațională Ramsar Bistreț și Confluența Jiu-Dunăre, zonă considerată Delta Dunării mai mică. Arie naturală de protecție specială avifaunistică Confluența Jiu-Dunăre se desfășoară pe o lungime de circa 55 de kilometri, în bazinul inferior al Jiului, în Lunca Jiului, Câmpia Șegarcei și pe terasele de luncă ale Dunării, dezvoltarea mai amplă și compactă a sitului fiind în zona de confluență Jiu-Dunăre, în Lunca Dunării.

Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud-Est (ADR SE) implementează, în calitate de partener, proiectul Transdanube.Pearls finanțat în cadrul Programului Transnational Dunărea 2014-2020, Prioritatea 3 „O regiune a Dunării mai bine conectată și mai responsabilă din punct de vedere energetic", obiectivul specific 3.1 "Sprijinirea sistemelor de transport ecologice și sigure și a accesibilitatii echilibrate în zonele rurale și urbane", fiind continuarea acțiunilor unui proiect finantat în perioada precedentă de programare, respectiv proiectul Transdanube - „Sustenabilitatea transportului și turismului în regiunea Dunării".

De la înființarea în noiembrie 2014, CLDR asigură următoarele funcții cheie:

- Networking și animare a inițiativelor și formării consorțiilor de proiecte în context național, trans-frontalier și trans-regional;

- Informare, conștientizare și comunicare în favoarea inovării comunităților dunărene și a relansării lor social-economice;

- Exercitarea lobby-ului instituțional adecvat în serviciul stakeholderilor români în raport cu factorii de decizie SUERD de la Bruxelles, Viena și Baden Wurttemberg.

Participarea părților interesate s-a realizat prin întâlniri de lucru online și adoptarea unor decizii comune privind dezvoltarea regiunii dunărene.

5.3 Constatări și recomandări ale părților interesate

Dunărea, cel mai lung râu din Uniunea Europeană, prezintă un imens potențial de dezvoltare economică, culturală și ecologică. Traversand zece țări: Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Serbia, Romania, Croatia, Bulgaria, Moldova si Ucraina, aceasta asigură, prin coridorul trans-european "Rin-Dunare", legatura directă între Marea Nordului și Marea Neagra. În același timp, zona este și un teritoriu recunoscut pentru bio-diversitatea sa. Dezvoltarea regiunii Dunărene va contribuii la îmbunatățirea cooperării interregionale, transfrontaliere și transnaționale, și va crea o platforma de dialog autentică între state pentru a facilita dezvoltarea unor proiecte cu impact național, regional sau local.

Prin încurajarea turismului durabil și structurarea unei viziuni integrate asupra sistemului de transport pe fluviu, macroregiunea Dunarea generează oportunități imediate pentru comunitățile locale riverane.

Comunitățile locale trebuie să se implice pentru reabilitarea porturilor, pentru actualizarea potențialului turistic prin cresterea capacităților turistice care în acest moment sunt insuficiente (infrastructura, locuri de cazare, servicii etc.) și modernizarea infrsatructurii de transport.

Provocările cele mai mari sunt reprezentate de:

- dezvoltarea instituțională;
- cooperarea transfrontalieră;
- resurse insuficiente;
- parteneri/implicarea ONG-urilor;
- protecția mediului;
- identificarea barierelor ce împiedică populația să aibă acces la informații;
- dezvoltarea de instrumente și strategii adaptate la nevoile specifice;
- comunicarea eficientă cu toate părțile interesate;

Recomandări:

- acțiuni de conștientizare la toate nivelurile;
- materiale de informare;
- întâlniri și conferințe;
- realizarea unei zi a Dunării;
- acțiuni de promovare media și web;
- participarea la sesiunile de schimb de experienta si bune practici, inclusiv instruiri in domeniul mobilitatii sustenabile;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- identificarea standardelor nationale in domeniul mobilitatii turistilor si consultarea cu actorii cheie locali, in vederea imbunatatirii acestora;

- dezvoltarea de oferte turistice, pe baza serviciilor existente de mobilitate sustenabila;

- asigurarea diseminarii rezultatelor proiectului, prin actiuni de comunicare si promovare.

Tabel Listă părți implicate

Nume instituție	Funcție	Nume	Prenume
Ministerul Afacerilor Externe	Secretar de stat	Mănoiu	Bogdan
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	Secretar de stat	Chirilă	Virgil Alin
Ministerul Fondurilor Europene	Secretar de stat	Necula	Ciprian Cătălin
Ministerul Transporturilor	Secretar de stat	Titea	Dragoș
Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice	Secretar de stat	Jugănaru	Anne Rose Marie
Ministerul Economiei	Secretar de stat	Vasiliu	Vlad
Ministerul Finanțelor Publice	Secretar de stat	Jiru	Enache
Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale	Secretar de stat	Botănoiu	Dumitru Daniel
Consiliul Județean Mehedinți	Vicepresedinte	Negru	Ionica
Consiliul Județean Dolj	Vicepreședinte Direcția Economică	Bica	Oana Claudia
Consiliul Județean Olt	Vicepreședinte	Delureanu	Virgil

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Consiliul Județean Teleorman	Vicepreședinte	Cocoșilă	Virgiliu
Consiliul Județean Giurgiu	Vicepreședinte	Andronache	Vasile
Consiliul Județean Călărași	Vicepreședinte	Barbu	Valentin
Consiliul Județean Constanța	Vicepreședinte	Learciu	Dumitru Daniel
Primărie Calafat	Viceprimar	Afrenie	Leontin Stefanica
Primărie Corabia	Viceprimar	Vlad	Sorin Gigi
Primărie Zimnicea	Primar	Pârvu	Petre
Primărie Giurgiu	Primar	Barbu	Nicolae
Primărie Oltenița	Primar	Tone	Petre
Primărie Negru Vodă	Primar	Urziceanu	Petre
Primărie Mangalia	Viceprimar	Angelescu	Dragos
Primărie Constanța	Primar	Fagadau	Decebal
Aeroport Craiova	Director general	Dumitru	Ovidiu Mircea
Aeroport Constanța	Director general	Artagea	Bogdan Ionuț
Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia	Director general	Bogheanu	Marilena
Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Est	Director general	Mihailov	Luminița
Asociație CLDR	Președinte	Nadrag	Tudor

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

6 Selectarea celei mai eficiente variante

Deplasarea mărfurilor de la producător la cumpărător cu diferite mijloace de transport, precum si activitatile de turism/deplasari de persoane, contribuie la progresul economico-social, la dezvoltarea relațiilor internaționale.

Importanța și rolul transporturilor de mărfuri si personae pot fi sintetizate după cum urmează:

1) ***Economic:***

- sprijină procesul de producție;
- asigură intrarea materiilor prime în circulație;
- elimină izolarea economică prin creșterea schimburilor internaționale;
- stimulează piața internă și internațională, realizând un echilibru pe piață în ceea ce privește prețurile;
- asigură mobilizarea capacităților de prelucrare;
- stimulează specializarea producției prin stimularea comercializării internaționale;
- prelungesc sau completează procesele de producție.

2) ***Social:***

- stimulează contactele dintre oamenii de afaceri și producători, participarea la manifestări internaționale - târguri, expoziții, simpozioane etc.;
- asigură extinderea turismului;
- contribuie la îmbunătățirea asistenței medicale și întrajutorării în zonele izolate sau calamitate;
- contribuie la dezvoltarea învățământului performant prin schimbul de cadre didactice și mai buna comunicare între aceștia și elevi și studenți.

3) ***Politic:***

- îmbunătățesc relațiile politice dintre state și popoare prin stimularea dezvoltării economico-sociale;
- contribuie la dezvoltarea forțelor de producție și a canalelor de transport pe teritoriul țării și în colaborare internațională;
- sprijină politica de apărare a țării.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Transportul intermodal are şi unele obstacole cum ar fi:

- dificultăţi organizaţionale - lipsa comunicării între parteneri,răspunderi neclare;

- dificultăţi tehnice - lipsa instalaţiilor portuare;

- dificultăţi de infrastructură - diferite mecanisme pe căi ferate;

- dificultăţi operaţionale - probleme legate de informarea serviciilor, neclaritatea operaţiilor apărute în lanţul de transport;

- dificultăţi economice şi financiare - preţuri pentru operaţiile de manipulare şi depozitare a mărfii, organizarea preţurilor între infrastructură şi terminal;

- dificultăţi politice - lipsa legalizării în politica transportului intermodal.

In acest context trebuie analizata oportunitatea dezvoltarii relatiilor bilaterale romano-bulgare in zona transfrontaliera.

La ora actuala, in zona transfrontaliera exista putine schimburi directe de marfuri, deplasarile in scop turistic fiind nesemnificative.

In ciuda deschiderii celui de-al doilea pod peste Dunare, traficul de marfa si turismul nu au avut o crestere semnificativa.

Zona transfrontaliera RO-BG este in cea mai mare parte legata de fluvial Dunarea, care este foarte slab exploatat, atat din punct de vedere economic cat si din punct de vedere touristic.

Cauzele principale sunt slaba dezvoltare a infrastructurii, neimplicarea autoritatilor locale si regionale, lipsa finantarii unor proiecte mari de infrastructura.

O prima solutie pentru imbunatatirea si eficientizarea utilizarii retelei TEN-T din zona transfrontaliera este constructia de doua noi poduri peste Dunare.

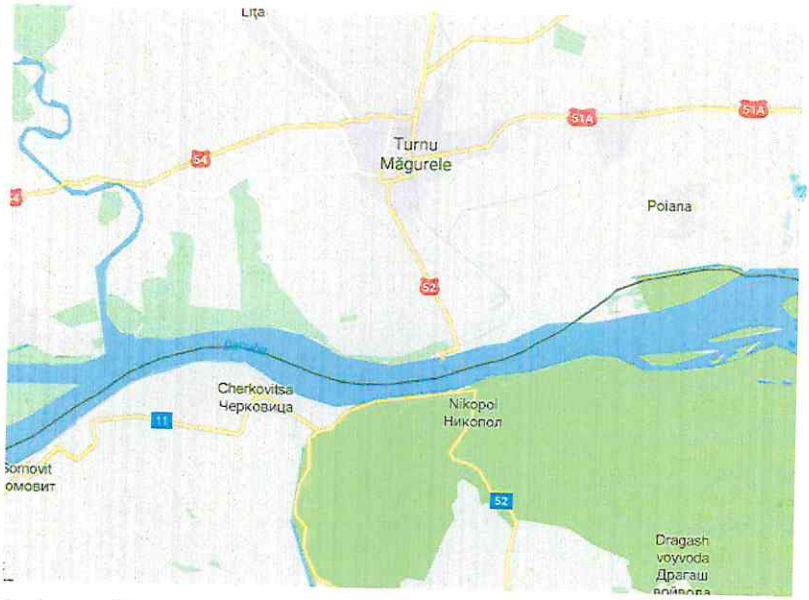
a) Pod peste Dunare la Turnu Magurele si/sau Calarasi

In 2014 Guvernul Romaniei a aprobat semnarea unui memorandum de intelegere cu autoritatile bulgare pentru implementarea studiilor de fezabilitate privin constructia a doua noi poduri peste Dunare, la Calarasi-Silistra si Turnu Magurele-Nicopole.

Constructia unui nou pod peste Dunare este estimate la o suma de cca. 250 milioane de euro.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Constructia unui noul pod peste Dunare la Turnu Magurele are anumite avantaje si dezavantaje.



Ca **avantaje** ar fi:

- Se afla la mijocul distantei intre podurile de la Calafat si Giurgiu, acoperind astfel o zona mare de teritoriu
- Existenta unei cai ferate intre Turnu Magurele si Rosiori de Vede, aflat pe coridorul European Rhin-Dunare
- Pe malul bulgar exista orasul Nicopole(cca. 3900 locuitori), iar la cca. 50 km se afla orasul Pleven (cca. 100.000 locuitori), legat de capital Sofia printr-un drum European E83 si autostrada A2

Printre **dezavantaje** se pot enumera:

- Zona Turnu Magurele/judetul Teleorman este una relativ saraca, cu o slaba dezvoltare industrial, populatia avand o slaba putere de cumparare. Constructia podului ar poutea schimba aceasta stare de lucruri, revitalizand zona din punct de vedere economic
- Infrastructura este intr-o stare proasta, necasitand investitii mari atat in partea de infrastructura rutiera cat si in cea feroviara si portuara.
- Densitatea populatiei in zona este una relative scazuta
- Constructia podului implica costuri foarte mari (cca. 250 milioana euro), fara a mai pune in balanta celelalte investitii (terminal intermodal, refacerea infrastructurii, etc.)

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Constructia unui nou pod peste Dunare la Calarasi-Silistra implica aproximativ aceleasi costuri financiare (cca. 250 milioane euro),

Ca si **avantaje** ale construirii acestui pod ar fi:

- O densitate a populatiei mai mare decat in cazul Turnu Magurele - Silistra, Calarsi avand cca. 100.000 locuitori iar Silistra cca. 35.000
- Distanta mica intre Calarasi si Autostrada Soarelul A2 (aproximativ 25 km)
- Acces direct, prin drumul european E584, catre zona de Nord a Romaniei si catre Republica Moldova si Ucraina
- Se poate asigura un acces mai rapid si mai simplu catre litoralul bulgaresc si catre Asia Mica, in special pentru zona de Nord si Est a Romaniei, Republica Moldova si Ucraina

Printre **dezavantaje** regasim cele enumerate mai inainte la podul Turnu Magurele - Nicopole, adica:

- zona economica nu este foarte dezvoltata, dar totusi mai dezvoltata decat zona Turnu Magurele
- legatura intre Silistra, respective Calarasi si celelalte zone ale Bulgariei, rspectiv Romaniei se face pe drumuri nationale, neexistand drumuri europene care sa treaca prin regiune

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

- distanta intre Silistra si autostrada A2 in Bulgaria este relative mare, 125 km
- investitii relative mari in infrastructura, pe langa investitia mare in constructia podului, de cca. 250 milioana euro.

b) **Terminale intermodale**

O a doua solutie pentru eficientizarea si dezvoltarea relatiilor intre cele doua zone, de o parte si cealalta a Dunarii, este dezvoltarea capacitatii intermodale in cele cinci mari orase situate de-a lungul granitei:

- Calafat, judetul Dolj (18.507 locuitori)
- Corabia, judetul Olt (18.239 locuitori)
- Turnu Magurele, judetul Teleorman (29.974 locuitori)
- Giurgiu (69.051 locuitori), judetul Giurgiu
- Calarasi, judetul Calarasi (77.576 locuitori).

Porturile acestor orase sunt in urma din punct de vedere al investitiilor, al capacitatii de operare, al amenajarilor specifice industriei turismului.

Zona transfrontaliera romano bulgara de-a lungul Dunarii este una in care investitiile se lasa asteptate, situatia economica neffind una prea buna. Dezvoltarea capacitatilor intermodale ale acestor porturi dunarene ar da un nou impuls dezvoltarii regionale, incurajand investitiile in economia locala si cea turistica.

In MPGT al Romaniei este prevazut un centru intermodal national la Craiova, cu un cost estimat la cca. 35 milioane euro, dar si doua centre tri-modale la Calafat/Vidin si Giurgiu/Ruse.

Investitiile in aceste doua centre tri-modale ar fi mult mai reduse decat contructia unor noi poduri peste Dunare, iar faptul ca in aceste locatii exista deja poduri peste Dunare constituie un avantaj major.

Un alt avamntaj ar fi orizontul de asteptare, realizarea unor terminale intermodale fiind mult mai usor de realizat decat constructia unor noi poduri peste Dunare.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

In celelalte trei orase (Corabia, Turnu Magurele, Calarasi) se pot realiza, de asemenea, platforme intermodale, dar orientate in special catre zona de agrement/turism.

Realizarea unor asemenea terminale in cele cinci zone ar da un impuls serios economiei locale, atat din punct de vedere al investitiilor in mediul de afacveri cat si al dezvoltarii turismului local/regional.

6.1 Justificarea selecției de proiectare

În general transportul tri-modal este un caz particular al transportului intermodal de mărfuri în care unitățile de încărcătură (autocamionul, remorca, semiremorca cu sau fără autotractor, cutia mobilă sau containerul) se deplasează sau sunt deplasate, după caz, pe drumurile publice, pe parcursul inițial și/sau final, iar restul transportului se efectuează pe calea ferată sau pe o cale navigabilă interioară ori pe un parcurs maritim. Astfel putem să definim în aria transportului tri-modal trei mari categorii de transport care sunt necesare și obligatorii ca și terminale în aria de acoperire a punctelor de interes:

- Transportul feroviar - în prezent, lungimea simplă a liniilor de cale ferată în exploatare este de 10.784 km, din care 4.002 km linii electrificate. Volumul de mărfuri în containere în trafic combinat pe rețeaua de cale ferată reprezintă, în medie, 4% din volumul total de mărfuri transportate pe calea ferată în perioada 2005-2009.

- Transportul rutier - Transportul rutier de mărfuri se derulează cu precădere pe rețeaua de drumuri naționale, având în vedere numărul limitat de kilometri de autostradă dați în funcțiune până în prezent. În prezent, lungimea rețelei de drumuri publice, ce include autostrăzi, drumuri naționale europene, drumuri naționale principale și secundare, este de 16.499,935 km.

- Transportul pe căile navigabile interioare - În prezent, în Uniunea Europeană, volumul mărfurilor transportate pe căile navigabile interioare este relativ scăzut, reprezentând doar 7% din volumul total al mărfurilor transportate în Europa în comparație cu transportul rutier și feroviar de marfă care reprezintă 78%, respectiv 15% din transportul total de marfă. În timp ce rețelele rutiere și feroviare acoperă și leagă toate țările și regiunile din Europa, rețeaua de căi navigabile interioare este mai puțin densă și are o lungime de aproximativ 28.000 km2.

Amplasarea viitoarelor terminale rezultă din analiza rutelor de tranzit prin România, reprezentând eventualele nevoi interne ce pot fi acoperite în cursul tranzitării teritoriului național. În acest sens au fost prezentate în capitolul precedent mai multe soluții de îmbunătățire a transportului, din punctul de vedere al celor 3 mari categorii (rutier, feroviar și naval/maritim).

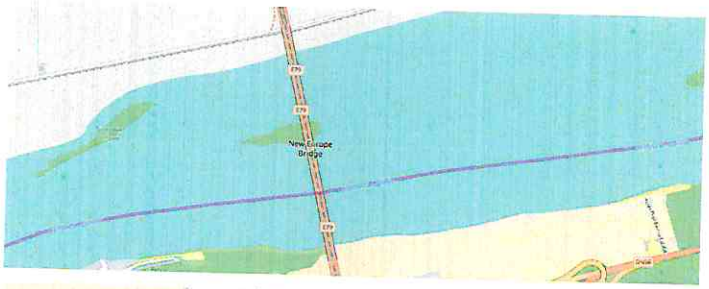
The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

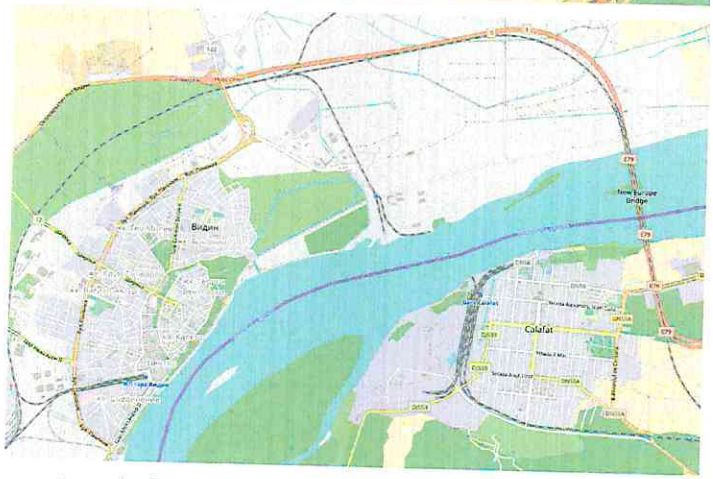
Analizând tendințele de dezvoltare regională și de dezvoltare transfrontalieră RO-BG în ultimii ani s-au identificat ca fiind printre cele mai bune soluții cele două terminale tri-modale la Giurgiu și Calafat.

6.1.1 Terminal tri-modal Calafat

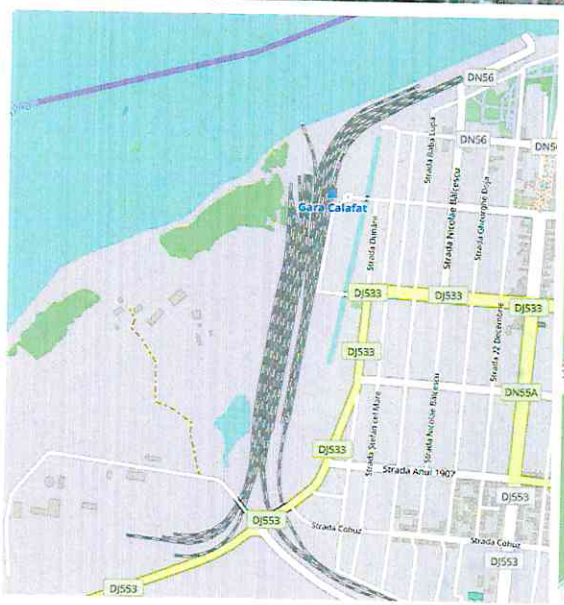
Podul Calafat-Vidin este un pod feroviar și rutier pe Dunăre, care conectează orașele Calafat (România) și Vidin (Bulgaria). Podul este parte a coridorului paneuropean de transport care leagă (puncte terminale) orașul german Dresda de orașul Istanbul din Turcia și orașul Salonic din Grecia

În același timp podul de la Vidin - Calafat are o importanta semnificativa nu numai pentru dezvoltarea in viitor a Coridorului Paneuropean de transport IV, ci si pentru întreaga axa de transport de sud-est al Europei si pentru rețeaua de transport Transeuropeana, prin posibilitățile pe care le reprezintă pentru realizarea unui transport combinat si pentru transferul unui volum de marfă de la rețeaua rutiera la calea ferata.





Conform acestor informații este important de menționat că înainte de construcția podului pentru traficul rutier și traficul feroviar transportul mărfurilor, bunurilor și a persoanelor se realiza cu cele două terminale portuare din Calafat și din Vidin așa cum se observa și din figurile de mai jos. Putem menționa că în acest moment cu toate că spațiile portuare încă mai sunt active transportul de marfă și persoane este extrem de redus.



Putem vedea și din figurile de mai sus că infrastructura existentă poate fi foarte ușor readusă la parametrii optimi de funcționare astfel încât să se poată crea și al treilea terminal de transport și anume terminalul naval.

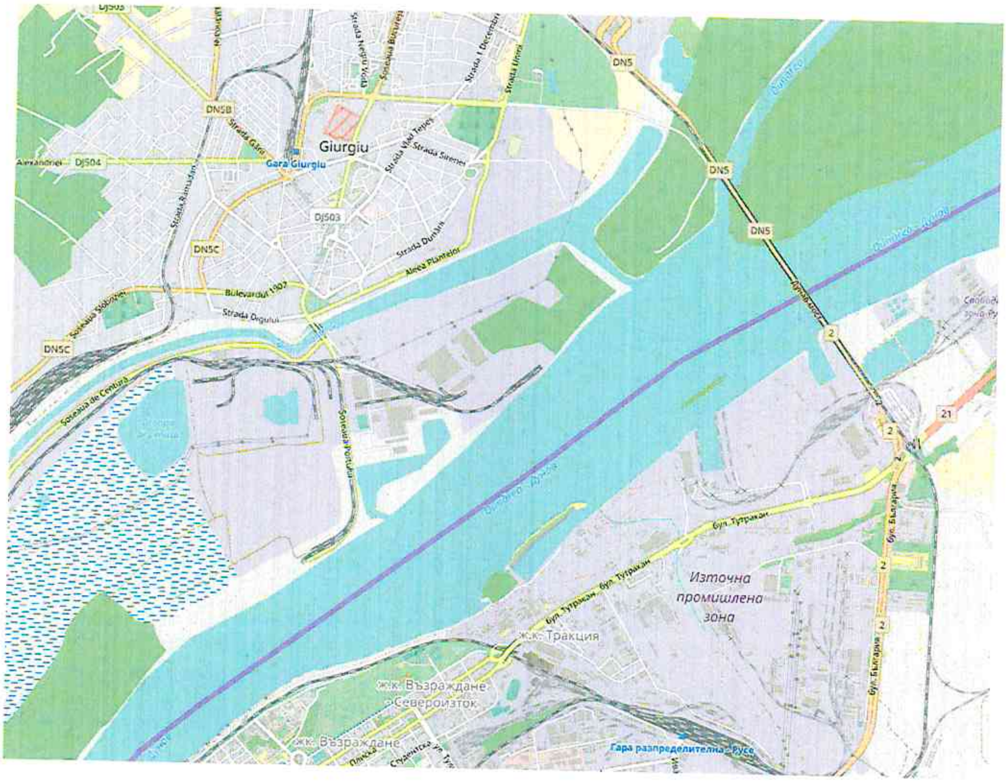
În acest fel zona Calafat - Vidin va putea fi inclusă în categoria de zonă multimodală, mai exact zonă tri-modală cu o importanță majoră în traficul de marfă și pasageri din zonă, având în același timp transport rutier, transport feroviar și transport naval de înaltă calitate.

Se poate evidenția și faptul că terminalul naval poate fi folosit în același timp și ca nod de agrement și punct turistic zonal astfel încât să asigure în zonele proxime transferul pasagerilor către puncte de interes turistic cât și curse de croazieră pe zona fuvială ca terminal intermodal turistic.

6.1.2 Terminal tri-modal Giurgiu

Podul Prieteniei Giurgiu-Ruse este un pod peste fluviul Dunăre, care leagă malul nordic bulgăresc de malul sudic românesc, și respectiv orașele Ruse și Giurgiu. Podul are 2,8 kilometri lungime, și este unul dintre cele două poduri peste

Dunăre, alături de Podul Calafat-Vidin, în sectorul de graniță dintre România și Bulgaria, restul traficului fiind preluat de bacuri. Are atât o punte rutieră cu două benzi, cât și una pentru traficul feroviar, precum și trotuare pentru pietoni. Secțiunea centrală de 85 m lungime poate fi ridicată pentru a permite trecerea navelor mai mari.



Cu toate că podul Giurgiu-Ruse a fost inaugurat 1954, există dezvoltare pe toate cele trei moduri de transport modal, rutier, feroviar și naval, acest lucru putând fi observat și din imaginea de mai sus unde sunt evidenția foarte clar zonele feroviare, navale și rutier cât și zonele industriale de pe ambele maluri ale Dunării.

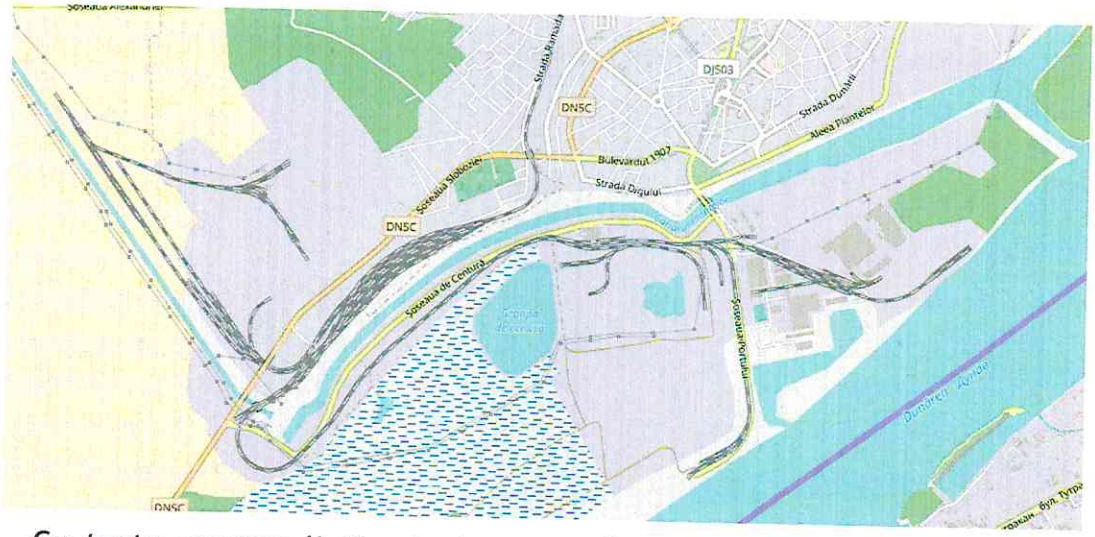
În același timp se poate observa că în realitate conceptul de tri-modal al zonei Giurgiu-Ruse este nu se poate aplica deoarece zona este bine deservită doar de către terminale de transport rutier atât pe marfă cât și pe persoane.

Plecând de la această realitate în partea română a zonei transfrontaliere RO-BG putem observa următoarele puncte tari și slabe în ceea ce privește transformarea în nor tri-modal.

a) Feroviar

Din punct de vedere feroviar se poate observa și din figurile de mai jos că zona Giurgiu este foarte bine deservită de linii de transport feroviar.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union



Cu toate acestea liniile de transport feroviar ale CFR nu sunt active sau utilizabile în ceea mai mare parte, aici putând să punctăm următoarele plusuri și minusuri.

- **Avantaje:**

o Existența terminalelor feroviare pentru triaj marfă

o Existența bazei materiale pentru controlul și gestiunea unui terminal de transport marfă feroviar.

o Existența legăturilor cu zona portuară și cu podul de trecere peste Dunăre

o Existența șantierului naval Giurgiu

o Costuri de punere în funcțiune a terminalului feroviar mult mai mici în comparație cu construcția unui terminal noi

o Existența podului peste Dunăre conferă un avantaj chei în alegerea acestei zone peste alte puncte de interes transfrontaliere.

- **Dezavantaje:**

o Liniile feroviare deteriorate datorită inutilizării îndelungate

o Baza tehnică și materială învechită

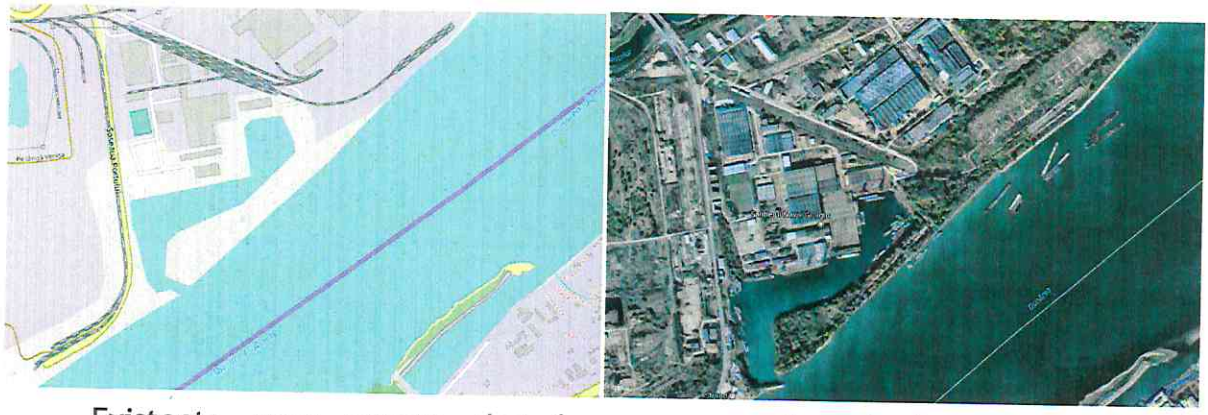
o Costuri considerabile în pentru punerea în funcțiune a infrastructurii feroviare de marfă specifică terminalelor tri-modale

b) Naval

Cu toate că existența podului peste Dunăre datează încă din anul 1954 dezvoltarea terminalelor portuare a avut un rol important în dezvoltarea orașului

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Giurgiu cât și a zonei transfrontaliere așa cum se poate vedea și din figura de mai jos.



Existența unor puncte chei în zona transfrontalieră Giurgiu-Ruse ca Amenajare Port Containere Dunarean Giurgiu care își desfășoară activitatea în portul Giurgiu cât și Șantierul Naval Giurgiu îi conferă acestei zone un bun punct de plecare pentru dezvoltarea terminalului naval într-un punct care să fie inclus în caracteristica de tri-modal a zonei.

În același timp pentru ca terminalul naval să fie complet este necesară o investiție multiplă care să conducă la implementarea următoarelor puncte chei în zonă, puncte care nu sunt încă dezvoltate corespunzător:

- Transportul de pasageri în zona transfrontalieră
- Transportul de marfă local și nu numai tranzit sau punct de ancorare în tranzit
- Punct de transfer în zonele de agrement și către zonele de interes turistic
- Transferul de marfă și călători dinspre și înspre terminalele de transport rutier și feroviar

Cea mai buna solutie este cea cu terminal in Calafat si zona bazinului Giurgiu-Calarasi, cu modernizarea cailor ferate aferente, strazi, porturi, etc.

Pe langa cele doua treminale intermodale de la Calafat si Giurgiu, alte trei platforme turistice/comerciale intermodale ar trebui avute in vedere, cele de la Corabia in judetul Olt, Turnu Magurele (eventual Zimnicea) in judetul Teleorman si Calarasi (eventuial Oltenita) in judetul Calarasi.

Aceste cinci terminale intermodale, pe langa cele de la Constanta si Craiova, pot contribui la dezvoltarea regionala a zonei transfrontaliere, investitiile fiind semnificativ mai mici decat contruirea unor noi poduri peste Dunare, perspectiva ce trebuie avuta din vedere pe termn lung.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

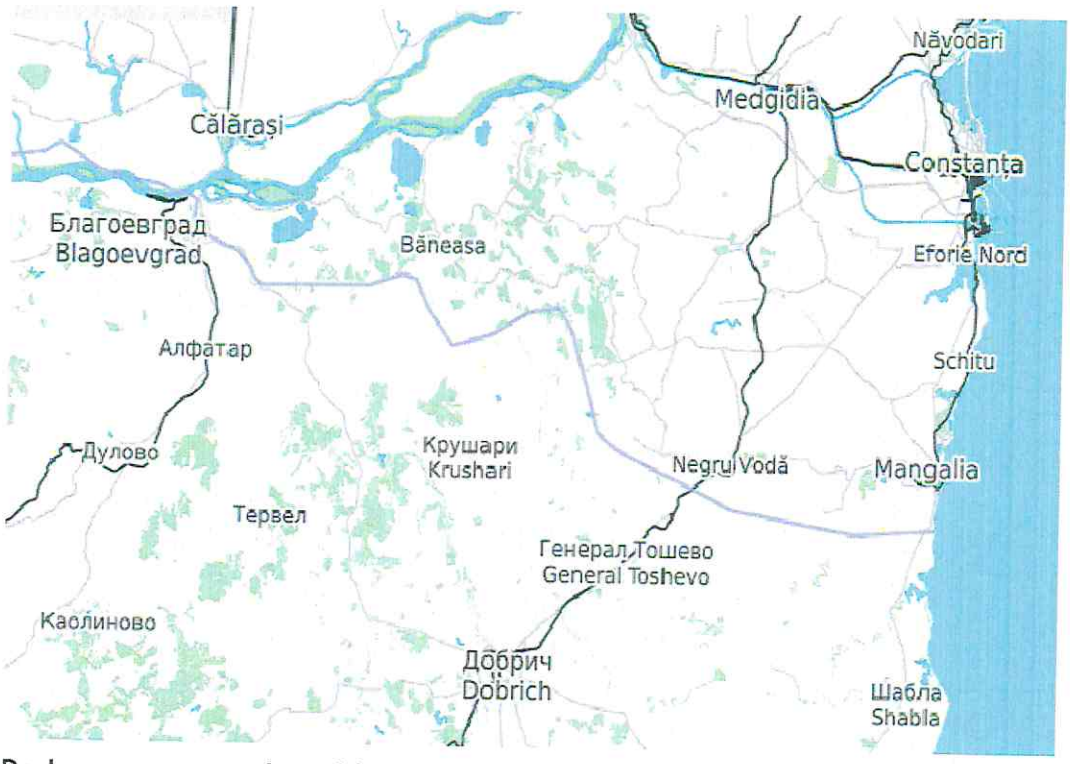
6.2 Tendințe pentru dezvoltarea pe termen lung

Ca si perspective de dezvoltare pe termen lung, trebuie avute in vedere constructia a doua noi poduri peste Dunare, amplasamentul urmand a fi discutat ulterion, posibile locatii fiind Oriahovo-Bechet, Silistra-Călărași, Ruse-Giurgiu și Nikopol-Turnu Măgurele. Costul unui asemenea pod este estimat a fi intre 200 si 270 milioane euro.

Locatia Oriahovo-Bechet are ca principal dezavantaj faptul ca nu are terminal de cale ferata, dar si apropierea de podul de la Calafat.

Celelalte trei locatii au atat terminale de cale ferata cat si infrastructura rutiera, solutia ideal fiind modernizarea podului Ruse-Giurgiu si construirea a doua noi poduri la Nikopol-Turnu Măgurele si Silistra-Călărași.

Se poate avea in vedere si un tunel pe sub Dunare, in zona Oriahovo-Bechet, acesta marind insa costul constructiei cu cca. 70 mil. euro.



Pe langa punerea in evidenta a fluviului Dunarea, prin crearea de terminale intermodale si noi poduri peste Dunare, o importanta deosebita trebui acordata granitei terestre romano-bulgare, in judetul Constanta, prin modernizarea caii ferate Medgidia-Negru Voda si modernizarea/largirea la 4 benzi a drumului european E675 Constanta - Negru Voda - Dobrich si a drumului european E87 Constanta - Vama Veche - Varna.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Aceste modernizari ar impulsiona foarte mult schimburile de turisi intre cele doua tari, dar si o imbunatatire a balantei comerciale intre cele doua regiuni riverane Marii Negre.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

7 Concluzii şi recomandări

Pentru realizarea unor servicii intermodale de calitate, factorii cheie de succes care influenţează realizarea unor servicii intermodale de calitate sunt:

1. Servicii frecvente, fiabile şi în conformitate cu graficul de circulaţie. Realizarea unor servicii frecvente şi fiabile este condiţionată de existenţa unei cantităţi suficiente de mărfuri, precum şi de activitatea de grupare a acestora în zona aferentă unui terminal intermodal, contribuind la dezvoltarea economică şi socială a zonei. Operatorii de transport şi furnizorii de logistică sunt responsabili de îndeplinirea condiţiilor mai susmenţionate.

Creşterea cererii pentru servicii de transport intermodal şi implicit creşterea eficienţei unui terminal intermodal se bazează pe desfăşurarea unor activităţi orientate pe termen scurt şi mediu, care includ:

- activităţi de promovare a serviciilor de transport intermodal prin elaborarea unui e-catalog intermodal,
- organizarea de expoziţii, conferinţe, simpozioane având ca temă serviciile şi transportul intermodal pentru sectorul privat şi public,
- pregătirea şi perfecţionarea profesională a personalului în domeniul gestionării lanţului de aprovizionare/distribuire ca parte integrantă a transportului intermodal,
- atragerea de către companiile de logistică a potenţialilor utilizatori de soluţii de transport intermodal.

2. Orientarea pieţei spre servicii sigure „din poartă în poartă".

Pentru atingerea acestui obiectiv specific sunt necesare următoarele măsuri:

- acordarea de către autorităţiile publice a sprjinului necesar pentru asigurarea accesibilităţii terminalelor intermodale, respectiv amplasării acestora în zone cu acces facil la cât mai multe moduri de transport,
- dezvoltarea terminalelor intermodale în vecinătatea parcurilor industriale,
- realizarea unui lanţ logistic eficient.

3. Costuri totale competitive.

Pentru realizarea unor costuri totale competitive este necesară internalizarea costurilor externe ale tuturor modurilor de transport, având ca efect îmbunătăţirea poziţiei competitive a României.

4. Servicii intermodale unitare, naţionale şi internaţionale.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Dezvoltarea unor servicii intermodale unitare (naționale și internaționale) necesită înlăturarea blocajelor datorate lipsei interoperabilității, a sincronizării proceselor și a schimbului de date între administratorii de infrastructură și operatori.

Serviciile intermodale unitare trebuie să includă acțiuni privind dezvoltarea transportului în România pentru descongestionarea traficului rutier la trecerea munților Carpați pe drumurile publice existente.

5. Prezența beneficiarilor de transport în vecinătatea terminalelor intermodale.

Amplasarea unui terminal intermodal în vecinătatea parcurilor industriale și logistice constituie un factor de succes pentru dezvoltarea transportului intermodal. O măsură de atragere a companiilor cât mai aproape de terminalele intermodale este asigurarea infrastructurii de acces între parcul industrial și cel logistic pe de o parte, cât și între acestea și terminal pe de altă parte. Astfel, poate fi stabilită o „bandă de transport" între parcurile industriale și logistice din vecinătatea terminalului intermodal, care să permită circulația mijloacelor de transport fără ca acestea să fie taxate pe aceste „benzi de transport". Aceste elemente ajută la reducerea costurilor totale ale transportului intermodal.

6. Asigurarea disponibilității unor terminale eficiente.

Dezvoltarea transportului intermodal în România depinde de disponibilitatea unor terminale intermodale eficiente. În prezent, operarea terminalelor aparținând SNTFM „CFR Marfă" SA este realizată de un operator de terminal privat și anume de către SC „CFR TRANSAUTO" SA. Având în vedere experiențele parteneriatului public privat în domeniul dezvoltării transportului intermodal în alte țări din Europa, se recomandă ca operarea terminalelor să fie realizată de operatori economici privați. În cazurile în care autoritatea publică sprijină construirea de terminale intermodale, operarea acestora va putea fi concesionată către companii private. Eficiența terminalelor este influențată de infrastructura de acces la terminale și de activitățile vamale. Prin urmare, infrastructura de acces la un terminal intermodal este considerată ca parte integrantă din terminal și trebuie luată în considerare din perioada planificării etapelor de construire a terminalului intermodal.

Modurile de transport din România au rămas în aceeași poziție relativă de separare în moduri de transport distincte aflate în competiție, ceea ce conduce la existența unui sistem de transport segmentat și neintegrat, fiecare mod de transport căutând să exploateze propriile avantaje în termeni de cost, serviciu, fiabilitate și siguranță. Competiția este distorsionată și prin lipsa de transparență privind costurile asupra societății determinate de fiecare mod de transport în termeni de poluare, zgomot, congestie a traficului, număr de victime în accidente.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Atât timp cât costurile externe nu sunt luate în considerație și nu se reflectă în internalizarea acestora, transportul rutier va fi avantajat.

În transportul combinat feroviar/rutier, costurile totale de transport ale autotrenurilor rutiere (TIR-uri) pe rute feroviare în sistem de tip RO-LA (Rollende Landstrassen) - incluzând tariful de utilizare a infrastructurii, costurile de remorcare și alte costuri, mai ales cu mentenanța vagoanelor specializate RO-LA - depășesc costurile totale de transport a acestora pe drumurile publice. Deși s-a creat cadrul legal privind unele măsuri de încurajare a transportului combinat (reducerea tarifului de utilizare a infrastructurii pentru trenurile în tranzit, scutirea de la plata impozitului pe profit reinvestit în terminalele de transport combinat), neaplicarea acestei legislații a împiedicat atragerea operatorilor de transport rutier de marfă către transportul feroviar.

În ceea ce privește transportul intermodal, piața de transport de marfă este reticentă la acest segment de transport, considerat prea riscant, ceea ce determină ca transportul de marfă să se desfășoare preponderent pe drumurile publice, fiind mai puțin costisitor. Deoarece, pe de o parte, întreținerea infrastructurii feroviare se face preponderent pe baza tarifului de acces perceput operatorilor feroviari, iar pe de altă parte nivelul redus al taxei rutiere de drum (rovinietelor) nu reflectă decât parțial costurile de întreținere a infrastructurii rutiere, s-a creat premiza unor tarife discriminatorii între aceste două moduri de transport.

Dezvoltarea regiunilor transfrontaliere de pe granite romano-bulgara depinde foarte mult de strategiile de implementare a viitoarelor investitii in zona de transport intermodal, atat din punct de vedere commercial cat si din punct de vedere turistic.

Solutia cea mai la indemana pe termen scurt si mediu este creearea/modernizarea de terminale nationale intermodale nationale la Craiova si Constanta, in paralel cu crearea a doua centre tri-modale, la Calafat si Giurgiu. Alte trei platforme intermodale de tip touristic/comercial ar trebui luate in considerare, la Corabia in judetul Olt, Turnu Magurele (eventual Zimnicea) in judetul Teleorman si Calarasi (eventuial Oltenita) in judetul Calarasi.

Turismul local/regional trebuie incurajat prin crearea de noi linii de bac ce traverseaza Dunarea in zonele mentionate anterior, dar si promovarea intensa a frumusetilor naturale ale zonelor riverane luncii Dunarii.

Pe termen lung, trebuie gasite solutii de finantare pentru constructia a doua noi poduri peste dunare, zonele eligibile fiind Oriahovo-Bechet, Silistra-Călărași, Ruse-Giurgiu (eventual modernizare) și Nikopol-Turnu Măgurele.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

Zona de frontiera terestra a granitei, in judetul Constanta, trebuie dezvoltata prin investitii in infrastructura rutiera si feroviara, imbunatatindu-se astfel traficul de marfa si incurajandu-se astfel turismul local in zona Marii Negre.

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

8 Bibliografie

1. Documentul de referinţă al reţelei C.F.R. - Compania Naţională de Căi Ferate „CFR" - S.A., decembrie 2016;
2. Master Plan General de Transport al României-AECOM, Ministerul Transporturilor, 2016;
3. Elaborarea planului de amenajare a teritoriului judetean Olt - Studiu de fundamentare-Retele de transport, Halcrow Romania, 2011;
4. Energy, transport and environment indicators, 2016 edition, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2016;
5. Eurostat Regional Yearbook, 2016 Edition, Belgium, European Union, 2016;
6. Planul de dezvoltare a judeţului Călăraşi pentru perioada 2014-2020 - Consiliul Judeţean Călăraşi, 2014;
7. Planul de analiză şi acoperire a riscurilor al judeţului Constanţa - Secretariatul tehnic permanent al comitetului judeţean pentru situaţii de urgenţă, 2016;
8. Planul de dezvoltare regional Sud-Est 2014-2020, Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud-Est, 2014;
9. Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2014 - 2020, ADR Sud-Vest Oltenia, 2014;
10. Raport de experetiza, domeniul 1 - Dezvoltare economica, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;
11. Raport de experetiza, domeniul 2 - Demografie, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;
12. Raport de experetiza, domeniul 3 - Mediu, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;
13. Raport de experetiza, domeniul 4 - Transporturi, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

14. Raport de experetiza, domeniul 5 - Dezvoltare rurala, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;
15. Raport de activitate CNCF "CFR"-SA, Bucuresti, 2015;
16. Studiu privind dezvoltarea urbană la nivel regional, ADR Sud-Vest Oltenia, 2011;
17. Strategia Europa 2020 - Rezumat, Comunicare a Comisiei Europa 2020, Bruxelles 2010;
18. Strategia de transport intermodal în România 2020 - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, mai 2011;
19. Strategia de dezvoltare a județului Mehedinți pentru perioada 2014-2020 - Consiliul judetean Mehedinti, 2015;
20. Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2014-2020, Consiliul Judetean Dolj, Craiova, 2015;
21. Strategia de dezvoltare a Zonei Metropolitane Constanta, Consiliul judetean Constanta, 2014;
22. Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Teleorman 2010-2020, Consiliul judetean Teleorman, 2010;
23. Strategia de dezvoltare socio-economica a judetului Giurgiu 2014-2020, Consiliul judetean Giurgiu, februarie 2014;
24. Startegia comuna de dezvoltare a infrastructurii rutiere in judetul Teleorman, Consiliul judetean Teleorman, martie 2012;
25. Strategia Nationala pentru dezvoltare regionala 2014-2020, Ministerul Dezvoltarii Regionale si administratiei Publice, Bucuresti, 2013;
26. Studiu privind transportul si mobilitatea in cadrul regiunii Sud-Vest Oltenia, ADR Sud-Vest Oltenia, 2015;
27. Studiu privind Dezvoltarea urbană în Regiunea Sud-Est, situația actuală și oportunități de dezvoltare, Ministerul Dezvoltarii Regionale si administratiei Publice, Bucuresti, 2013;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

28. Studiu privind dezvoltarea urbana in regiunea Sud Muntenia - stadiul actual si scenariul de dezvoltare pentru perioada 2014-2020, Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud Muntenia, 2013;
29. Studiu privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în regiunea sud-muntenia și perspective de dezvoltare, Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud Muntenia, decembrie 2012;
30. Transportul de pasageri si marfuri pe moduri de transport in anul 2015, Institutul National de Statistica, 2015;
31. Transportul pe Dunare. Porturi dunarene in Romania, RIA/PLATINA 2011;
32. http://www.insse.ro/ - pagina Institutului National de Statistica;
33. http://statistici.insse.ro/shop/?lang=ro, Institutul Național de Statistică, TEMPO online;
34. http://www.aeroportcraiova.ro/ - pagina Aeroportul International Craiova;
35. https://www.mk-airport.ro/ - pagina Aeroport International Mihail Kogalniceanu, Constanta;
36. http://www.portofconstantza.com, pagina Port Constanta, Midia si Mangalia;

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union