



MASTER PLANUL GENERAL DE TRANSPORT AL ROMÂNIEI

Autoritățile vor să construiască 1218,8 km de autostrăzi, până în 2026

● 13,25 miliarde de euro - valoarea totală pentru acești km de autostradă

Guvernul a adoptat, în luna septembrie, Hotărârea de Guvern pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României, primul document strategic ce reprezintă cadrul general de dezvoltare și strategia de implementare a proiectelor pentru toate modurile de transport și are ca orizont de timp anul 2030.

Autoritățile spun că, prin adoptarea acestui document, România are o strategie pe termen mediu și lung în ceea ce privește infrastructura sa de transport și este eligibilă pentru accesarea fondurilor structurale și asigurarea continuității finanțării din partea Uniunii Europene.

Oficialii guvernamentali susțin că Master Planul General de Transport al României securizează, practic, construcția a 6796 de km de drum, modernizarea a peste 5000 de km de cale ferată, a 15 aeroporturi și 32 de porturi.

Autoritățile noastre și-au propus ca, până în 2026, țara noastră să construiască 1218,8 kilometri de autostradă, valoarea estimată fiind de 13,25 miliarde de euro, potrivit datelor din Master Planul General de Transport al României. Făcând un calcul simplu, un kilometru de autostradă va costa în jur de 10 milioane de euro.

De asemenea, autoritățile vor să realizeze 1907 km de drumuri expres, cu o valoare estimată de peste 10 miliarde de euro.

Pentru căile ferate, MPGT propune modernizarea a 5094 proiecte de căi ferate cu o valoare totală de circa 14 miliarde de euro.

România are un deficit semnifica-

tiv de infrastructură, în ceea ce privește calitatea sa, potrivit Master Planul General de Transport al României (MPGT), care precizează că, în general, gradul de acoperire a rețelelor de transport este, totuși, satisfăcător.

Țara noastră are un regim inadecvat de întreținere și reparații capitale, în special în ceea ce privește rețeaua feroviară, ceea ce a condus la declinul nivelului de servicii și a fiabilității, contribuind, în special, la reducerea volumelor de pasageri și, într-o măsură mai mică, la reducerea volumelor de marfă, conform MPGT.

Documentul menționează că această situație se datorează în

mare parte sub-finanțării pe parcursul unei perioade mari de timp și este exacerbată de practicile de management și operare care afectează transportul feroviar precum și transportul rutier și naval.

Sectorul transportului feroviar este, însă, cel afectat în cea mai mare măsură.

Siguranța reprezintă o îngrijorare, în special pentru rețeaua rutieră, potrivit MPGT, care afirmă că țara noastră are cele mai defavorabile statistici ale accidentelor din Europa.

De asemenea, disponibilitatea surselor de finanțare reprezintă o constrângere care afectează nu numai investițiile în sectorul de transport din România ci din toate țările europene. Prin urmare, Master Planul nu poate include soluții pentru toate probleme existente și să rămână în același timp un plan de dezvoltare a infrastructurii realist. Așadar Master Planul va include o prioritizare a intervențiilor din sectorul public pe perioada imediat următoare, mai arată documentul.

"Mixul de surse de finanțare este modalitatea cea mai facilă de implementare a proiectelor de infrastructură de transport"

Master Planul General de Transport (MPGT) reprezintă un document strategic de dezvoltare a infrastructurii de transport pentru sectorul rutier, feroviar, naval, aerian și multimodal în acord cu nevoile de dezvoltare ale țării, obiectivele de dezvoltare ale

Uniunii Europene precum și cu obiectivele de dezvoltare economică ale regiunilor.

Autorii MPGT susțin că, în contextul elaborării Master Planului General de Transport, România va avea

un plan de dezvoltare a infrastructurii comprehensiv și bine fundamentat pentru toate modurile principale de transport, pentru perioada de programare 2014-2030: "Ca document strategic, MPGT oferă un program etapizat de intervenții care includ nu doar propuneri de îmbunătățire a infrastructurii de transport, dar și pro-

puneri legate de întreținere, management și operațiuni precum și de siguranță în transport. Master Planul General de Transport oferă, de asemenea, justificarea proiectelor ce vor fi incluse în Programul Operațional Infrastructură Mare (Transport) 2014-2020 pentru finanțare din fonduri structurale precum și pentru proiectele incluse în Facilitatea Mecanismul de Interconectare a Europei (CEF). De asemenea MPGT va oferi baza și pentru proiectele ce vor fi implementate după anul 2020, deși natura precisă a programelor de finanțare după momentul 2020 nu este încă definită.

Master Planul General de Transport nu va reuși să-și îndeplinească obiectivele dacă nu va exista o susținere generală din partea stake-

holderilor pentru programul său de implementare pe termen mediu și lung. Acest lucru se aplică nu doar organizațiilor care sunt responsabile de implementarea proiectelor ci și Guvernelor care se succed precum și Ministerelor cheie, cum ar fi Transport, Fonduri Europene sau Finanțe Publice. Investițiile majore în infrastructura de transport se derulează pe intervale mari de timp, de 6-10 ani, incluzând planificarea acestora precum și execuția propriu-zisă și au o durată de viață economică de 30-50 ani, iar în consecință un angajament politic și instituțional pe termen lung este esențial. În consecință ciclul de viață a unui proiect de infrastructură de transport este

(continuare în pagina 8)

Master Planul va include o prioritizare a intervențiilor din sectorul public pe perioada imediat următoare, mai arată documentul.



Listă proiecte autostrăzi

Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil.Euro)	Lungime (km)	Perioadă de implementare
1	Sibiu - Pitești	1673.57	116.60	2016-2022
2	Comarnic - Brașov	997.75	58.00	2016-2022
3	Tg. Neamț - Iași - Ungheni	1129.70	135.00	2016-2020
4	Nădășelu - Suplacu de Barcău	1002.55	93.30	2016-2018
5	Sibiu - Brașov	816.44	120.00	2016-2020
6	Suplacu de Barcău - Borș (+ Oradea)*	304.43	74.50	2016-2017
7	Craiova - Pitești	899.41	124.30	2017-2020
8	Inel București (A0)	1335.00	102.00	2018-2022
9	Tg. Mureș - Tg. Neamț	2942.57	183.80	2016-2026
10	Ploiești - Comarnic	306.77	51.30	2021-2024
11	Brașov - Bacău	1845.46	160.00	2021-2026

Lista proiecte drumuri expres

Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil.Euro)	Lungime (km)	Perioadă de implementare
1	Modernizare Centura Sud București - 4 benzi	176,00	35,0	2016-2018
2	Ploiești - Buzău	254,80	65,0	2016-2020
3	Bacău - Pașcani	388,95	81,2	2016-2020
4	Focșani - Bacău	428,30	109,3	2016-2020
5	Buzău - Focșani	282,36	72,0	2016-2020
6	Pașcani - Suceava	289,99	60,5	2016-2020
7	București - Craiova	764,40	195,0	2026-2031
8	Suceava - Siret	196,20	41,0	2021-2024
9	Buzău - Brăila	384,16	98,0	2021-2023
10	Legătura A3 - Aeroport Henri Coandă	43,11	9,0	2017-2019
11	Drobeta Tr.Severin - Lugoj	1345,61	142,0	2025-2032
12	Găești - Ploiești	355,61	74,2	2021-2023
13	Craiova - Drobeta Tr.Severin	615,16	104,0	2026-2032
14	Focșani - Galați - Giurgiu-lești	399,84	102,0	2021-2023
15	Suceava - Botoșani	124,54	26,0	2028-2031
16	Bacău - Piatra Neamț	239,12	61,0	2028-2031
17	Constanța - Tulcea - Brăila (+ pod peste Dunăre)	1141,88	187,7	2016-2018 / 2028-2032
18	Turda - Halmeu (+Bistrița, Baia Mare și Petea)	1713,21	320,2	2028-2032
19	Pitești - Brașov	1224,10	124,0	2031-2036

(urmare din pagina 7)

de 40 - 60 ani care include și durata de viață economică destinată utilizării scopului pentru care a fost realizat.

Furnizarea unor servicii de transport de bună calitate nu reprezintă un scop în sine. Un transport eficient este o componentă critică a dezvoltării economice, atât la nivel național cât și la nivel global. Disponibilitatea sistemului de transport afectează tiparele de dezvoltare și poate fi o piedică sau un fac-

tor de influență a dezvoltării economice a fiecărei națiuni. Investițiile în transporturi inter-conectează factorii de producție într-o rețea creată între producători și consumatori, cu scopul de a crea o specializare mai eficientă a producției, de a elimina disparitățile economice la nivel regional și de a furniza mijloace de dezvoltare a economiei".

MPGT a fost elaborat după o metodologie generală care include trei elemente principale:

✓ un element de Politici de Trans-

port care determină obiectivele generale, fondurile disponibile pentru implementarea Master Planului, Evaluarea Strategică de Mediu (ESM) care include și consultările publice;

✓ Procesul de Evaluare, care determină care dintre proiecte sunt selectate, testate și criteriile de includere a acestora în cadrul Master Planului și Strategiei de Implementare;

✓ Instrumentele Analitice pentru testarea și cuantificarea impacturilor proiectelor.

Cele mai importante sunt Modelul Național de Transport (MNT) și Instrumentul de calcul Analiză Cost-Beneficiu (ACB tool).

Proiectele au fost ierarhizate după scenariul ES (performanță economică) și ES+NATURA 2000 (performanță economică și criteriu de mediu) conform căruia fiecare proiect are atribuit o funcție scor, în cadrul căruia sustenabilitatea economică are atribuită o pondere 70%, în timp ce criteriul TEN-T (rețeaua trans-europeană de transport) are o pondere de 30%.

"România deține cel mai mic număr de km de autostradă pe cap de locuitor din Uniunea Europeană"

Întreținerea rețelei rutiere este inadecvată, potrivit MPGT, doar 50% din rețeaua de drumuri naționale fiind întreținută în condiții bune. Această estimare utilizând metoda dezvoltată de Banca Mondială sugerează că întreținerea periodică și cheltuielile cu reparațiile și înlocuirile ar trebui să crească cu 560 milioane euro pe an, iar cele cu reabilitarea și modernizarea cu 650 milioane euro pe an, pentru eliminarea și recuperarea întârzierilor până în anul 2020, conform MPGT.

Master Planul prevede creșterea alocărilor financiare pentru întreținerea și reparațiile rețelei rutiere, ceea ce va conduce la păstrarea rețelei naționale într-o stare tehnică corespunzătoare.

Master Planul include și recomandări privind încheierea contractelor de întreținere ce vor îmbunătăți calitatea întreținerii și vor eficientiza operațiile.

MPGT menționează: "Timpul mari de călătorie conduc la utilizarea ineficientă a resurselor de timp și au impact negativ asupra economiilor naționale și regionale și reduc potențialul activităților comerciale și turistice. România are o suprafață extinsă, cu multe centre regionale, iar competitivitatea economică a acestor centre este afectată negativ de nivelul redus de serviciu oferit de rețeaua rutieră.

Nivelul de serviciu al rețelei rutiere (exprimat prin vitezele medii de circulație)

este în general scăzut. Vitezele medii de circulație sunt de 66 km/h pentru rețeaua de drumuri naționale, cu 34% mai puțin decât ținta de 100 km/h corespunzătoare rețelei TEN-T de bază și secundară. România deține cel mai mic număr de km de autostradă pe cap de locuitor din Uniunea Europeană.

Master Planul prevede propuneri privind extinderea rețelei de autostrăzi ce vor conecta centrele economice din România cu principalii săi parteneri comerciali. Această rețea de autostrăzi va fi complementată de drumuri expres moderne (drumuri cu 2x2 benzi, cu intersecții denivelate) ce vor completa rețeaua de drumuri naționale. De asemenea, pentru a asigura conectivitatea cu principalele coridoare de transport rutiere în Master Planul General de Transport sunt prevăzute ca soluții precum realizarea de drumuri transregio și transeuro".

Master Planul conține și recomandări privind intervenții de eliminare a punctelor negre (138 locații cu cel mai crescut număr de accidente). Aceste proiecte au eficiență economică foarte bună și reprezintă, potrivit MPGT, măsuri imediate de îmbunătățire a gradului de siguranță a pietonilor și vehiculelor, înainte de implementarea investițiilor semnificative cu dezvoltarea rețelei de drumuri rapide din România.

Lungimea rețelei de autostrăzi raportată la statele membre

Țară	Lungimea totală a autostrăzilor (KM)	Densitatea autostrăzilor (km/1000kmp)	Număr de locuitori /km de autostradă
Austria	1,645	20	5115
Belgium	1,763	58	6243
Bulgaria	541	5	14087
Croatia	1,254	22	3698
Czech Rep	751	10	14029
Danmark	1,128	26	4937
Estonia	124	3	10610
Finland	780	2	6869
France	11,465	21	5710
Germany	12,879	36	6348
Greece	2,005	15	5808
Hungary	1,515	16	6587
Iceland	11	0	27660
Italy	6,668	22	9061
Lithuania	309	5	11007
Nederland	2,631	63	6346
Luxembourg	152	59	3109
Norway	392	1	12577
Poland	1,365	4	27979
Portugal	2,988	33	3550
Romania	550	2	36585
Serbia	259	3	28359
Slovakia	419	9	12941
Slovenia	769	38	2618
Spain	14,701	29	3207
Sweden	1,891	4	4950
Switzerland	1,419	34	5486



La aceste două criterii, în funcție de specificul fiecărui proiect se adaugă criteriul de mediu, care este luat în considerare ca un ajutor potrivit căruia proiectele sunt depunctate cu maximum -10% dacă acestea prin realizarea lor afectează situri Natura 2000 și în modul acesta au impact negativ asupra mediului înconjurător, potrivit autorilor MPGT.

Documentul menționează: "De asemenea pentru proiectele (secțiunile) de transport care lipsesc din rețeaua de transport TEN-T Core sau Comprehensive s-a luat în considerare un factor de «missing link» care a fost structurat pe două categorii și anume: pentru rețeaua TEN-T Core factorul de missing link are valoarea de +30 puncte, pentru rețeaua TEN-T Comprehensive factorul de missing link are valoarea de + 15 puncte.

Pentru fiecare proiect s-a întocmit o funcție scor, pe baza căreia proiectele au un punctaj total și sunt incluse la implementare în funcție de ciclul de viață a proiectului, maturitatea acestuia și bugetul disponibil pentru finanțare care provine atât din surse ale bugetului de stat, surse împrumutate sau surse care provin din fonduri structurale. S-a considerat că mixul de surse de finanțare este modalitatea cea mai facilă de implementare a proiectelor de infrastructură de transport atât în perioada de programare 2014-2020 cât și în perioada de programare 2020-2030".

Situație de criză pentru sistemul feroviar național

Sistemul feroviar din România se află într-o situație de criză, potrivit MPGT, care precizează că sunt necesari mai mulți pași pentru sectorul feroviar, dintre care se pot men-

ționa:

- ✓ Reforme semnificative privind structura sistemului feroviar precum și a Contractelor de Servicii Publice (CSP), cu scopul de a încuraja deciziile cu impact comercial pozitiv;

- ✓ Creșterea substanțială a alocărilor financiare pentru întreținere și reparații cu scopul atingerii standardelor euro-

pene, pentru a preveni alte deteriorări ulterioare și pentru a întreține rețeaua primară la o stare tehnică adecvată;

- ✓ Creșterea investițiilor în sectorul feroviar pentru reabilitarea la vitezele de proiectare actuale ale principalelor linii naționale și internaționale, și

- ✓ Introducerea mersului cadent, adaptat nevoilor pasagerilor.

MPGT precizează: "Dacă aceste măsuri nu sunt adoptate, rezultă că, în următorii 10 ani, calea ferată va înceta să mai joace un rol național strategic în România".

Începând cu anul 1990, numărul de pasageri-km a scăzut cu 90%, iar numărul de tone-km cu 70%, cu

toate că poziția de piață a transportului feroviar de marfă s-a stabilizat, conform MPGT.

De asemenea, vitezele medii pentru trenurile de pasageri au scăzut de la 60 km/h în 1990 la 45 km/h în anul 2012-2014, în vreme ce vitezele actuale ale trenurilor de marfă ating abia 23 km/h. De asemenea, între 60-80% din

Începând cu anul 1990, numărul de pasageri-km a scăzut cu 90%, iar numărul de tone-km cu 70%, cu toate că poziția de piață a transportului feroviar de marfă s-a stabilizat, conform MPGT.

activele căii ferate aveau durata normală de viață expirată în 2012, existau 1.800 de restricții de viteză temporare și se estimează că vitezele actuale sunt cu 20-30% mai

mici decât viteza de proiectare a liniei, mai afirmă MPGT.

Documentul precizează: "Linia și celelalte active fixe sunt sub-utilizate: aproximativ 90% din trafic (pasageri și marfă) este transportat pe 54% din rute (63% din km de linie desfășurată) în timp ce aproximativ 20% din km de rețea (14% din km linie) operează doar 1% din traficul total. 1000 de stații CFR

(continuare în pagina 10)

CNADNR se transformă în Compania Națională de Investiții Rutiere SA

Guvernul a decis în luna septembrie reorganizarea CNADNR și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere SA (CNIR), companie distinctă, care are ca obiectiv principal implementarea proiectelor din Master Planul General de Transport pe sectorul rutier prin construirea, reabilitarea și modernizarea autostrăzilor, a drumurilor expres, a drumurilor naționale, a variantei ocolitoare precum și a altor elemente de infrastructură rutieră.

CNAIR se va ocupa de întreținerea drumurilor naționale și a autostrăzilor. Totodată, va gestiona proiectele aflate în curs, până la finalizarea lor. CNIR va transfera, în mod etapizat, proiectele de infrastructură de transport rutier către CNIR, pentru a fi implementate.





La nivelurile actuale (reduse) ale gradului de motorizare din România, există mijloace limitate la nivelul Guvernului ce pot fi utilizate pentru a diminua numărul de vehicule înmatriculate dar există, în schimb, multe alte intervenții ce pot fi implementate pentru a crește atractivitatea sectorului feroviar, potrivit MPGT.

(urmare din pagina 9)

generează mai puțin de 50 de călătorii pe zi, iar 533 stații au mai puțin de 10 pasageri pe zi. O prognoză pe baza trendurilor istorice sugerează că numărul de pasageri-km ar scădea cu 75% până în anul 2030, în timp ce analiza datelor MNT sugerează un declin de 21% în 2020 și de 40% până în anul 2030. Oricare dintre scenarii ar fi utilizat, este clar că viitorul transporturilor pe calea ferată este unul sumbru, în lipsa unor măsuri strategice de reformă. Aceste reduceri ale atractivității sistemului feroviar au fost urmările a trei factori principali:

1. Întreținerea deficitară a rețelei de cale ferată fapt care a condus la timpii de călătorie mai mari deci,

prin urmare, necompetitivi;

2. Un orar de mers a trenurilor care nu a avut o orientare comercială (contractele de servicii publice s-au bazat în mare parte pe indicatorul trenuri-km și nu pe graficele de mers, care satisfac nevoile clienților);

3. Schimbările demografice cum ar fi dispersia populației, apariția centrelor comerciale/centrelor de ocupare sau creșterea numărului de autovehicule înmatriculate".

Rezultatele testelor efectuate cu Modelul Național de Transport au arătat că regimul inadecvat de întreținere este responsabil de 13% din reducerea prognozată precum și de 22% a numărului de pasageri-km.

Propunerile din Master Plan se concentrează în principal pe pri-

Listă proiecte modernizare căi ferate

Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil.Euro)	Lungime (km)	Perioadă de implementare
1	Predeal - Brașov	418.00	33.00	2017-2022
2	Brașov - Sighișoara	716.00	128.00	2016-2020
3	Simeria - km.614	724.00	142.00	2016-2019
4	Focșani - Roman	588.00	147.00	2016-2019
5	Pașcani - Dărmănești	284.00	71.00	2021-2025
6	Ploiești Triaj - Focșani	572.00	143.00	2021-2025
7	Roman - Iași	527.00	116.00	2021-2025
8	Buzău - Galați	524.00	131.00	2021-2025
9	București (Chitila) - Pitești	249.40	99.00	2021-2025
10	Coșlariu - Cp. Turzii	241.00	55.00	2025-2029
11	Sibiu - Vințu de Jos	189.00	83.00	2021-2025
12	București - Craiova	836.00	209.00	2021-2025
13	Caransebeș - Timișoara	267.50	98.00	2025-2029
14	Timișoara - Arad	162.00	57.00	2025-2029
15	Cp.Turzii - Cluj-Napoca	321.00	51.00	2025-2029
16	Pitești - Rm. Vâlcea Nord	365.80	60.00	2021-2026
17	Rm. Vâlcea Nord - Sibiu	243.80	98.00	2021-2026
18	Craiova - Caransebeș	919.70	226.00	2026-2030
19	Cluj-Napoca - Ilva Mică	452.00	131.00	2025-2029
20	Ilva Mică - Suceava	687.20	191.00	2025-2030
21	Oradea - Arad	217.60	121.00	2025-2029
22	Satu Mare - Baia Mare	94.40	59.00	2031-2035
23	Oradea - Satu Mare	212.80	133.00	2031-2035
24	Baia Mare - Dej	260.60	134.00	2031-2035
25	București - Aeroport Henri Coandă	97.15	19.60	2016-2018

Proiecte de electrificare și modernizare căi ferate

1	București - Giurgiu Fr.	198.24	96.00	2016-2018 / 2021-2025
2	Cluj-Napoca - Ep. Bihor	477.40	158.00	2016-2020
3	Dărmănești - Vicșani	57.00	30.00	2021-2025
4	Timișoara - Stamora Moravița	106.40	56.00	2021-2025
5	Craiova - Calafat	182.40	106.00	2016-2019
6	Constanța - Mangalia	100.60	43.00	2021-2025

Proiecte de modernizare căi ferate cu valoare economică

1	Filiași - Tg.Jiu	275.50	76	2023-2025
2	Tg.Jiu - Petroșani	192.80	52	2021-2026
3	Petroșani - Simeria	385.00	80	2021-2025
4	Pitești - Craiova	227.20	142	2025-2029
5	Făurei - Fetești	356.00	89	2025-2029

Proiecte de modernizare căi ferate turistice

1	Sibiu - Agnita	92.80	58.00	2017-2018
2	Tg. Mureș - Băile Sovata	118.40	74.00	2017-2018
3	Luduș - Măgheruș Șieu	150.40	94.00	2017-2018
4	Caransebeș - Subcetate	151.20	77.00	2017-2018
5	Turda - Abrud	217.80	93.00	2017-2018
6	Oravița - Anina	79.80	33.00	2017-2018

Proiecte cale ferată cu viteză sporită, orar cadenciat și servicii feroviare

1	București - Giurgiu	25.50	88.00	2016-2017
2	Timișoara - Arad	22.80	57.00	2016-2017
3	București - Buzău	32.30	72.00	2016-2017
4	București - Brașov	29.85	166.00	2016-2017
5	București - Craiova	67.98	209.00	2016-2017
6	Pașcani - Iași	25.70	76.00	2016-2017
7	București - Constanța	32.13	225.00	2016-2017
8	București - Pitești	37.90	108.00	2016-2017

mele două elemente.

Recomandările constau în creșterea alocărilor bugetare pentru întreținere, conform standardelor europene, și reabilitarea liniilor de cale ferată principale, în combinație cu introducerea graficelor de mers la intervale regulate pentru

serviciile Inter-Regio, operate cu material rulant modern. La nivelurile actuale (reduse) ale gradului de motorizare din România, există mijloace limitate la nivelul Guvernului ce pot fi utilizate pentru a diminua numărul de vehicule înmatriculate dar există, în schimb, mul-

Listă proiecte modernizare porturi

Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil.Euro)	Perioadă de implementare
1	Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila (km. 375 - km. 175)	100,000,000	2016-2018
2	Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul comun româno-bulgar al Dunării (km. 845.5 - km. 375)	205,000,000	2016-2018
3	Realizarea lucrărilor specifice de apărări de maluri pe Canalul Sulina	45,000,000	2016-2018
4	Reabilitare sistem colectare ape, protecții și consolidări maluri înalte pe Canalul Dunăre Marea Neagră	140,000,000	2016-2018
5	Reabilitare sistem colectare ape, protecții și consolidări maluri înalte pe Canalul Dunăre Poarta Albă - Midia Năvodari	49,000,000	2016-2018

de alte intervenții ce pot fi implementate pentru a crește atractivitatea sectorului feroviar, potrivit MPGT, care spune că există, de asemenea, schimbări instituționale ce pot fi introduse pentru a face mai dinamic sectorul feroviar din România.

Investiții care urmăresc creșterea navigabilității pe fluviul Dunărea și investiții în facilități moderne pentru porturile care au un viitor pe termen lung

Master Planul spune că țara noastră include trei porturi maritime principale, Constanța, Galați și Brăila. Ultimele două sunt localizate pe secțiunea maritimă a Dunării, în timp ce Constanța este un port de adâncimi mari, cu ieșire la Marea Neagră. Portul Constanța este conectat la Dunăre printr-un canal artificial și beneficiază de conexiuni rutiere și feroviare bune cu zona municipiului București și, prin urmare, cu sudul și vestul țării și mai departe cu Ungaria.

MPGT precizează: "Conexiunile acestor trei porturi cu zona centrală și de nord a României sunt deficitare, iar proiectele rutiere și feroviare vor ameliora aceste deficiențe. Există și alte porturi maritime mai mici cum ar fi Mangalia sau Midia precum și o serie de porturi fluviale, dintre care cele mai importante sunt Giurgiu, Oltenița și Drobeta Turnu-Severin".

Constanța este de departe cel mai mare port din România. Constanța deține o cotă de 83% din totalul acestor porturi, următorul port fiind Galați, cu 9%. Aceste date ilustrează importanța majoră

a portului Constanța, ca principală poartă de acces a fluxurilor de import și export ale României, conform MPGT.

Master Planul recunoaște faptul că investițiile identificate în porturi selectate, inclusiv Constanța, sunt necesare pentru exploatarea oportunităților pe care fluviul Dunărea le oferă pentru acele categorii de mărfuri pentru care transportul fluvial este competitiv. Există două probleme ce trebuie rezolvate, potrivit MPGT, care enumeră:

■ În primul rând, fluviul Dunărea este o cale navigabilă naturală ce prezintă probleme periodice privind variabilitatea adâncimilor și a lățimii șenalului navigabil. Aceste lucruri conduc la întârzieri și inconsistențe privind timpii de călătorie, ceea ce afectează cerințele actuale ale industriei logistice;

■ În al doilea rând, porturile maritime, în special, adesea au suficientă capacitate teoretică dar această capacitate corespunde unor categorii de trafic care nu mai există sau care constă în facilități sau echipamente depășite. Prin urmare, adevărata problemă a multora din porturile românești este nu neapărat o deficiență în capacitățile existente ci mai ales infrastructura învechită sau ineficientă, care nu este adecvată industriei logistice moderne. Un port eficient și competitiv necesită suprafețe de operare suficiente, macarale moderne și echipamente de manevrare moderne pentru piețele existente și viitoare, facilități moderne

(continuare în pagina 12)



Listă proiecte modernizare porturi

Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil.Euro)	Perioadă de implementare
1	Portul Constanța*	865,363,866	2016-2030
2	Port Galați	110,758,949	2016-2018
3	Port Brăila	6,000,000	2016-2018
4	Port Drobeta Tr. Severin	20,201,600	2016-2018
5	Port Oltenița	6,212,329	2016-2018
6	Modernizare ecluze: Agigea, Cernavodă, Ovidiu, Galerii ape mari Ovidiu și Năvodari și stații de pompare	96,791,772	2016-2018
7	Port Orșova	8,716,169	2016-2018
8	Port Cernavodă	7,750,020	2016-2018
9	Port Giurgiu	111,447,178	2016-2018
10	Port Corabia	5,443,130	2016-2018
11	Îmbunătățirea siguranței traficului naval prin achiziționarea de nave tehnice multifuncționale și echipamente specifice	54,700,000	2016-2018
12	Port Isaccea	3,440,000	2016-2018
13	Port Ovidiu	16,200,000	2016-2018
14	Port Calafat	14,869,359	2016-2018
15	Port Medgidia	14,400,000	2016-2018
16	Port Luminița	21,600,000	2016-2018
17	Port Basarabi	4,000,000	2021-2024
18	Port Tulcea	30,000,000	2016-2018
19	Port Hârșova	2,600,000	2021-2024
20	Port Bechet	10,680,414	2021-2024
21	Port Chilia Veche	4,000,000	2021-2024
22	Port Moldova Veche	4,093,711	2021-2024
23	Port Cetate	7,163,563	2021-2024
24	Port Măcin	8,910,000	2021-2024
25	Port Mahmudia	6,000,000	2021-2024
26	Port Tr. Magurele	6,750,000	2021-2024
27	Port Călărași	8,257,496	2021-2024
28	Port Șvinia	2,942,467	2021-2024
29	Portul Baziaș	7,148,770	2021-2024
30	Port Zimnicea	6,750,000	2021-2024
31	Port Tișovița	4,413,700	2021-2024
32	Portul Sulina	11,250,000	2021-2024

(urmare din pagina 11)

de depozitare a anumitor categorii de mărfuri (cum ar fi cerealele) precum și conexiuni rutiere și feroviare adecvate".

Propunerile din Master Plan se concentrează pe investiții care urmăresc creșterea navigabilității pe fluviul Dunărea de-a lungul întregului an și investiții în facilități moderne pentru porturile care au un viitor pe termen lung.

Similar cu sectoarele rutier și feroviar, întreținerea deficitară este o problemă și pentru căile navigabile din România, potrivit MPGT. România alocă 11.300 euro pe km și an pentru întreținerea secțiunii Dunării pentru care este responsabilă, comparativ cu un buget de 250.000 euro pe km alocat de Austria. Bulgaria este responsabilă pentru întreținerea unei mari părți a sectorului comun al Dunării, iar Bulgaria alocă doar 2.100 euro pe km și an pentru întreținerea șenalului, mai arată documentul MPGT.

Turismul și serviciile de transport aerian sunt relativ subdezvoltate în România

Sectorul de transport aerian din România este unul bine dezvoltat, cu un număr de linii aeriene majore care deservește destinații din toată Europa, în special în cazul aeroportului internațional din București dar și în cazul aeroporturilor din vestul țării, conform MPGT.

Aeroporturile joacă un rol important în dezvoltarea economică a unei regiuni și la nivel național, ca întreg. Aeroporturile facilitează deplasarea rapidă a persoanelor și a bunurilor cu valoare mare și care necesită transport rapid, generând astfel operațiuni de comerț și schimb. Turismul și serviciile de transport aerian sunt relativ subdezvoltate în România, mai arată MPGT, precizând: "Aeroporturile, împreună cu serviciile operatorilor low-cost în particular, oferă o accesibilitate crescută care, la rândul său, impulsionează sectorul de turism. Un număr din ce în ce mai mare de vizitatori și utilizatori ai aeroporturilor înseamnă un influx mai mare de capital în economia locală. Aeroportul Internațional Henri Coandă din

București este poarta de intrare pentru pasagerii internațional și reprezintă aproximativ 67% din totalul traficului de pasageri. Împreună cu aeroporturile din Timișoara și Cluj Napoca însumează 89% din totalul traficului de pasageri.

Într-o țară cu dimensiunea și topografia României există potențialul ca sectorul de transport aerian să joace un rol din ce în ce mai important. Master Planul identifică o ierarhie de aeroporturi care pot oferi acces regional călătorilor internaționale și conectivitate internă pentru arii de captare localizate. Clasificarea aeroporturilor este următoarea:

- ✓ Aeroport Internațional Major - aeroport cu rute internaționale deservite de operatori naționali, operatori low-cost și zboruri charter (peste 5 milioane de pasageri pe an).
- ✓ Aeroport Hub Internațional (cu variația Strategic internațional) - aeroporturi hub cu rute europene și regionale deservite de operatorii naționali, operatorii low cost și zboruri charter (între 1 milion și 5 milioane de pasageri pe an).
- ✓ Aeroporturi regionale - aeroporturi deservite în cea mai mare parte de operatori low-cost și curse charter din România și țările vecine (până la 1 milion pasageri pe an)
- ✓ Aeroporturi regionale mici (cu variația Aerodrom) - aeroporturi care sunt în principal deservite de zboruri interne și zboruri charter și

de aviație generală".

Există un număr de probleme care trebuie abordate pentru a asigura creșterea continuă și competitivitatea sectorului. Acestea sunt, potrivit MPGT:

- ✓ Modernizarea sistemelor de navigație pentru a permite operarea cu eficiență pe tot parcursul anului, exceptând perioadele cu condiții meteo extreme;
 - ✓ Extinderea și consolidarea pistelor pentru a permite aeroporturilor să opereze toate tipurile de aeronave folosite de obicei de operatorii europeni și pentru a își îndeplini rolurile desemnate;
 - ✓ Creșterea capacității căilor de rulare și a platformelor de staționare acolo unde există un nivel suficient al cererii de călători;
 - ✓ Creșterea capacității terminalelor de pasageri pentru a face față cererii prognozate (se va planifica în timp în funcție de cererea prognozată);
 - ✓ Îmbunătățirea accesului de suprafață (legături fixe de transport public, cum ar fi metrou sau tren) acolo unde cererea este suficientă pentru a justifica aceste proiecte și;
 - ✓ Evaluări mai detaliate ale cererii de terminale cargo, în special la aeroporturile regionale;
 - ✓ Creșterea rolului aviației generale.
- Sectorul aerian diferă de alte moduri de transport prin faptul că cererea este puternic dependentă de facilitățile terminalului și de servicii-

Listă proiecte modernizare aeroporturi

Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil.Euro)	Perioadă de implementare
1	București	1,093,866,270	2016-2018
2	Cluj-Napoca	125,302,039	2016-2018
3	Timișoara	136,056,891	2016-2018
4	Sibiu	54,741,374	2016-2018
5	Bacău	66,877,890	2016-2018
6	Tg. Mureș	50,089,442	2022-2024
7	Iași	102,639,202	2022-2024
8	Craiova	71,074,827	2022-2024
9	Baia Mare	20,872,500	2022-2024
10	Tulcea	20,421,500	2022-2024
11	Suceava	37,188,450	2024-2027
12	Oradea	33,069,000	2024-2027
13	Constanța	49,625,000	2024-2027
14	Arad	26,921,500	2024-2027
15	Satu Mare	19,121,500	2024-2027
16	Aerodromuri	15,000,000	2016-2018





Listă proiecte modernizare platforme multimodale

Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil.Euro)	Perioadă de implementare
1	Multimodal București	47,945,000,0	2016-2017
2	Multimodal Timișoara	34,250,000,0	2016-2017
3	Multimodal Cluj-Napoca	34,250,000,0	2016-2017
4	Multimodal Bacău	21,440,000,0	2016-2017
5	Multimodal Oradea	21,440,000,0	2016-2018
6	Multimodal Suceava	21,440,000,0	2022-2023
7	Multimodal Iași	34,250,000,0	2022-2025
8	Multimodal Craiova	34,250,000,0	2022-2023
9	Multimodal Turda	10,720,000,0	2022-2023
10	Multimodal Giurgiu	0,0	2022-2023
11	Multimodal Brașov	34,250,000	2022-2023

le oferite, mai spune MPGT, care menționează că un aeroport fără zboruri adecvate nu generează trafic aerian, iar o linie aeriană nu va începe să opereze zboruri dacă nu sunt disponibile la sol facilitățile necesare. De aceea abordarea MPGT este aceea de a asigura dezvoltarea echilibrată a tuturor aeroporturilor prin asigurarea infrastructurii minime de bază pentru operarea în siguranță a zborurilor, pentru a permite astfel așezarea pieței de servicii de transport aerian conform cererii și dezvoltării economice a regiunilor deservite de respectivele aeroporturi.

Gradul de containerizare înregistrat de transporturile din România este mult sub nivelul multor altor țări europene

Transportul multimodal, prin care se înțelege transportul ru-

tier/feroviar și naval/feroviar în care cea mai mare parte a transportului multimodal se efectuează în sistem feroviar, reprezintă viitorul pentru transportul feroviar de mărfuri, potrivit MPGT.

Documentul precizează: "Din 1960 a existat o tendință globală de creștere a containerizării bunurilor. Containerele sunt unități utilizate într-un format standard care permit companiilor globale de transport (și a celorlalte companii transportatoare) să își planifice încărcăturile transportate într-un mod eficient și eficace. De asemenea, înseamnă că echipamentul de manevrare este același, iar costurile sunt cu mult mai mici decât cele pentru metodele tradiționale. Containerizarea reduce șansele de furt deoarece containerele sunt sigilate la sursă, reducând astfel și costurile de asigurare. Aceasta înseamnă că timpul de întoarcere a vaselor și trenurilor încărcate se re-

duce cu mai mult de jumătate, iar costurile de transport se reduc semnificativ.

Containerele se pot folosi pentru transportul celor mai multe tipuri de mărfuri inclusiv produse și lichide refrigerate.

Cu toate acestea, gradul de containerizare înregistrat de transporturile din România este mult sub nivelul multor altor țări europene (deși este mai mare decât în țara vecină Bulgaria). Există un grad de containerizare mare în special în Italia, Turcia, Austria și Germania, Bulgaria și România fiind destul de în urmă. Volumul și procentul

acestui tip de transport în Austria se cifrează la valori mari și datorită efectului Alpilor, unde, pe anumite rute, este obligatoriu să se folosească serviciile feroviare, apărând concomitent și un volum considerabil de trafic de tranzit.

Doar dimensiunea în sine a României și potențialul de trafic de tranzit sugerează faptul că transportul multimodal ar trebui să aibă un viitor promițător.

Volumul scăzut al containerizării din România se datorează unui număr de factori. Aceștia includ practicile

(continuare în pagina 14)



(urmare din pagina 13)

de lucru istorice, forța de muncă relativ ieftină, lipsa investițiilor în terminale multimodale, inclusiv echipamentele hidraulice aferente acestora și stocarea securizată, lipsa lanțurilor moderne de distribuție, lipsa vagoanelor moderne destinate operării eficiente a containerelor și timpi de parcurs foarte mari și nefiabili pe calea ferată".

Propunerile din Master Plan abordează aceste probleme în mai multe feluri. S-au identificat locațiile unde terminalele multimodale se vor bucura de succes în atragerea unui volum de mărfuri viabil de peste 7,500 TEU (1,5 tone/TEU/an) pe an până în anul 2030. Odată înființată această rețea, prognozele se vor dovedi sub nivelul real al cererii, dat fiind faptul că în România transportul multimodal reprezintă, în esență, un nou mod de transport și astfel procesul de prognozare este nesigur, conform MPGT.

Documentul spune că terminalele vor asigura o rețea de terminale multimodale pe toată suprafața României. Există patru terminale tri-modale majore localizate la Constanța și principalele porturi fluviale, șase terminale existente care sunt operate cu succes și 10

Obiectivele Strategice ale Master Planului

Eficiența economică: sistemul de transport trebuie să fie eficient în ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia. În mod specific, beneficiile sistemului de transport ar trebui să depășească costurile investițiilor.

Sustenabilitatea: sistemul de transport trebuie să fie sustenabil din punct de vedere economic, financiar și al mediului. Modulile de transport așa numite durabile, care sunt mai eficiente energetic și au un grad mai scăzut de emisii ar trebui dezvoltate în mod prioritar.

Siguranța: investițiile în transporturi ar trebui să conducă la un sistem de transport mai sigur. Costul economic al accidentelor este transformat în valori monetare în cadrul evaluării economice dar, deoarece unul din obiectivele principale ale Guvernului, ale UE și ale Caietului de Sarcini este reducerea accidentelor din sectorul transporturilor, siguranța trebuie să rămână un obiectiv separat.

Impactul asupra mediului: sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului fizic.

Dezvoltare Economică Echilibrată. Sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național cât și regional. Investițiile trebuie, de asemenea, să favorizeze echitatea în privința cetățenilor României.

Finanțare: Disponibilitatea fondurilor europene prin intermediul Fondurilor Structurale (FC, FEDR, Connecting Europe Facility (CEF) și PPP) va afecta oportunitatea implementării proiectelor și prioritizarea lor. Programul general va trebui să se înscrie într-o estimare realistă a fondurilor naționale și a celorlalte surse de finanțare pentru perioada planificată.

noi terminale care ar putea fi renovări ale terminalelor existente sau, cel mai probabil, construcții noi cu facilități moderne. Unele dintre acestea ar putea fi integrate în dezvoltări comerciale cum ar fi sate de mărfuri sau alte facilități de stocare și distribuție, unități pentru servicii oferite companiilor, activităților și vehiculelor de transport, dar am evaluat doar elementele multimodale, mai precizează documentul.

MPGT menționează: "Operarea terminalelor multimodale este strâns legată de industria logistică, 100% privatizată. După consultarea operatorilor existenți și potențiali de facilități multimodale reco-

mandarea este ca terminalele multimodale să fie proiectate, construite și operate de sectorul privat pentru a își putea exploata pe deplin potențialul. Cu toate acestea, operarea terminalelor multimodale este de fapt o industrie de start-up în România și în multe cazuri va fi nevoie de o cantitate mică de investiții publice. Se recomandă ca, la nivel minim, sectorul public să contribuie la planificarea autorizațiilor, achizițiilor de teren și conexiunilor la rețeaua rutieră și feroviară națională și locală.

Propunerile de reabilitare din sectorul feroviar descrise mai sus vor avea, de asemenea, efecte be-

nefice asupra transportului de marfă deoarece reabilitarea va include sisteme de semnalizare, frânare regenerativă și creșteri ale greutateii pe osie până la 22,5 tone, reprezentând standardul european. În ceea ce privește trenurile complete de containere în particular, se recomandă și creșterea vitezei limită la 120 km/h și schimbarea protocolurilor de control al trenurilor astfel încât acestor trenuri să li se ofere o mai mare prioritate".

