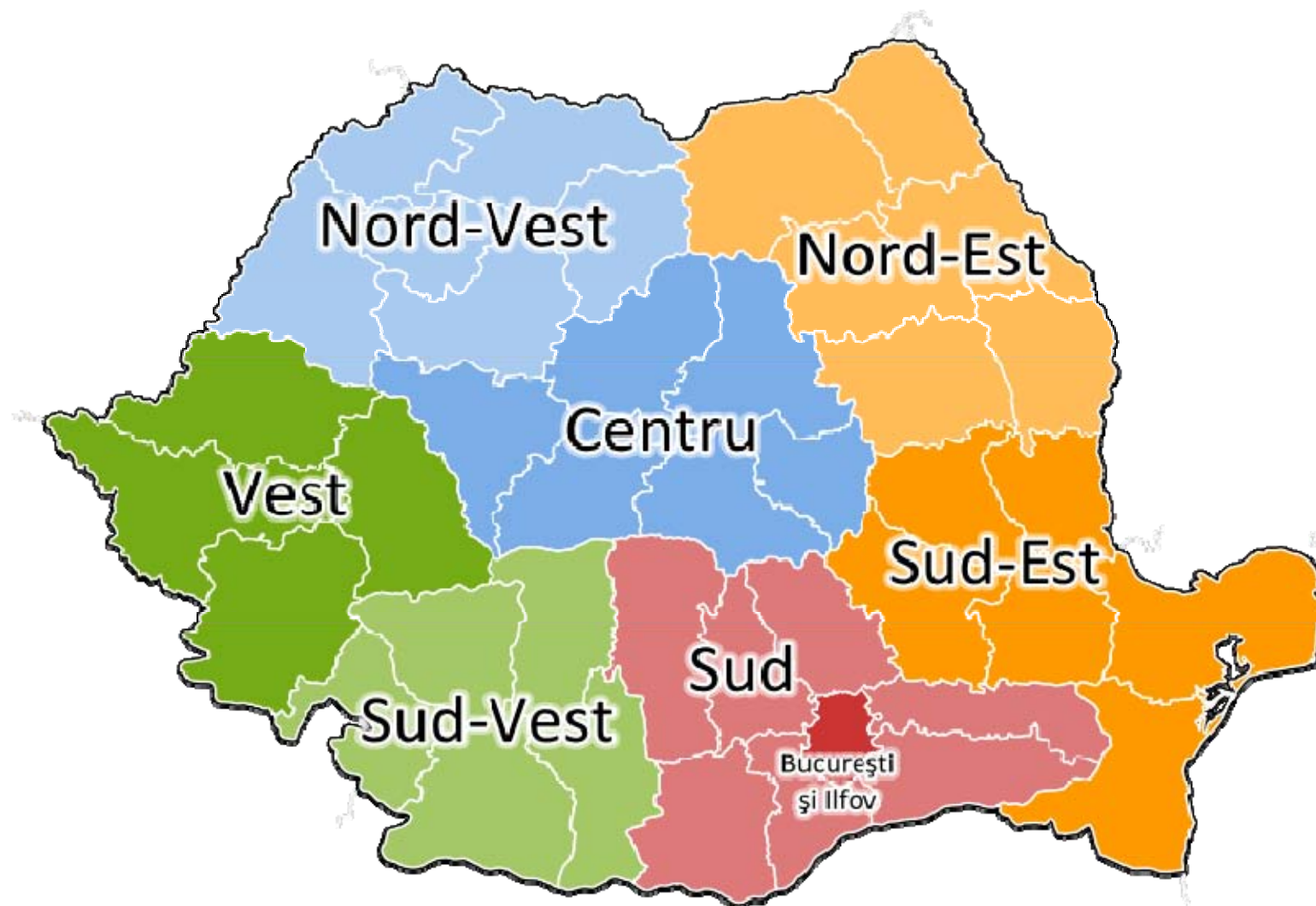


România: Județe



ROMÂNIA: Regiuni de dezvoltare



Anexa nr. 2

Comerțul internațional

1. Comerțul internațional

milioane euro

	2005	2006	2007	2008	2009
Export	22.255	25.850	29.549	33.725	29.084
Import	32.568	40.746	51.322	57.240	38.953

Sursă: INS

2. Comerțul internațional pe moduri de transport

Exporturile pe moduri de transport

milioane euro

	2005	2006	2007	2008	2009
Total , din care	22.255	25.850	29.549	33.725	29.084
Feroviar	1.033	1.284	1.420	1.852	1.188
Rutier	14.460	17.266	19.114	22.434	20.506
Maritim	5.981	6.220	6.175	7.560	5.654
Fluvial	236	399	277	420	335

Sursă: INS

%

	2005	2006	2007	2008	2009
Total , din care	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Feroviar	4,6	5,0	4,8	5,5	4,1
Rutier	65,0	66,8	64,7	66,3	70,5
Maritim	26,9	24,1	20,9	22,5	19,5
Fluvial	1,1	1,6	1,0	1,3	1,2

Sursă: INS/MTI

Importurile pe moduri de transport

milioane euro

	2005	2006	2007	2008	2009
Total , din care	32.568	40.746	51.322	57.240	38.953
Feroviar	2.273	2.827	3.237	3.297	1.112
Rutier	22.411	28.207	32.774	37.928	27.736
Maritim	5.456	6.504	8.015	10.312	5.989
Fluvial	200	185	315	373	407

Sursă: INS

%

	2005	2006	2007	2008	2009
Total , din care	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Feroviar	7,0	7,0	6,3	5,8	2,9
Rutier	68,9	69,3	63,9	66,3	71,2
Maritim	16,8	16,0	15,7	18,1	15,4
Fluvial	0,7	0,5	0,7	0,7	1,1

Sursă: INS/MTI

3. Comerțul internațional cu principalele țări partenere din UE–27

Export

milioane euro

	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL, din care:	15.641	18.228	21.269	23.765	21.600
Franța	1.656	1.938	2.272	2.491	2.378
Germania	3.123	4.060	5.009	5.535	5.442
Italia	4.270	4.637	5.033	5.219	4.461
Olanda	598	637	608	980	952

Sursă: INS

%

	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL, din care:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Franța	10,6	10,6	10,7	10,5	11,1
Germania	20,0	22,3	23,5	23,3	25,2
Italia	27,3	25,4	23,7	22,0	60,7
Olanda	3,8	3,5	2,8	4,1	4,4

Sursă: INS/MTI

Import

milioane euro

	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL, din care:	20.567	27.995	36.587	39.838	28.472
Franța	2.196	2.458	3.260	3.210	2.401
Germania	4.550	6.750	8.845	9.409	6.741
Italia	5.032	5.680	6.529	6.620	4.551
Olanda	576	1.226	1.858	2.134	1.505

Sursă: INS

%

	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL din care:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Franța	10,7	8,8	8,9	8,1	8,4
Germania	22,1	24,1	24,2	23,6	23,7
Italia	24,5	20,3	17,8	16,6	16,0
Olanda	2,8	4,4	5,1	5,4	5,3

Sursă: INS/MTI

Indicatori privind transportul feroviar

Linii de cale ferată de folosință publică în exploatare

	2005	2006	2007	2008	2009
					km
Total din care:	10.948	10.789	10.777	10.785	10.784
Electrificate	3.999	3.965	3.974	3.974	4.002

Sursă: INS

Mărfuri transportate

	2005	2006	2007	2008	2009
					mii tone
Total	69.175	68.313	68.772	66.711	50.596

Sursă: INS

Parcursul mărfurilor

	2005	2006	2007	2008	2009
					milioane tone-km
Total	16.582	15.791	15.757	15.236	11.088

Sursă: INS

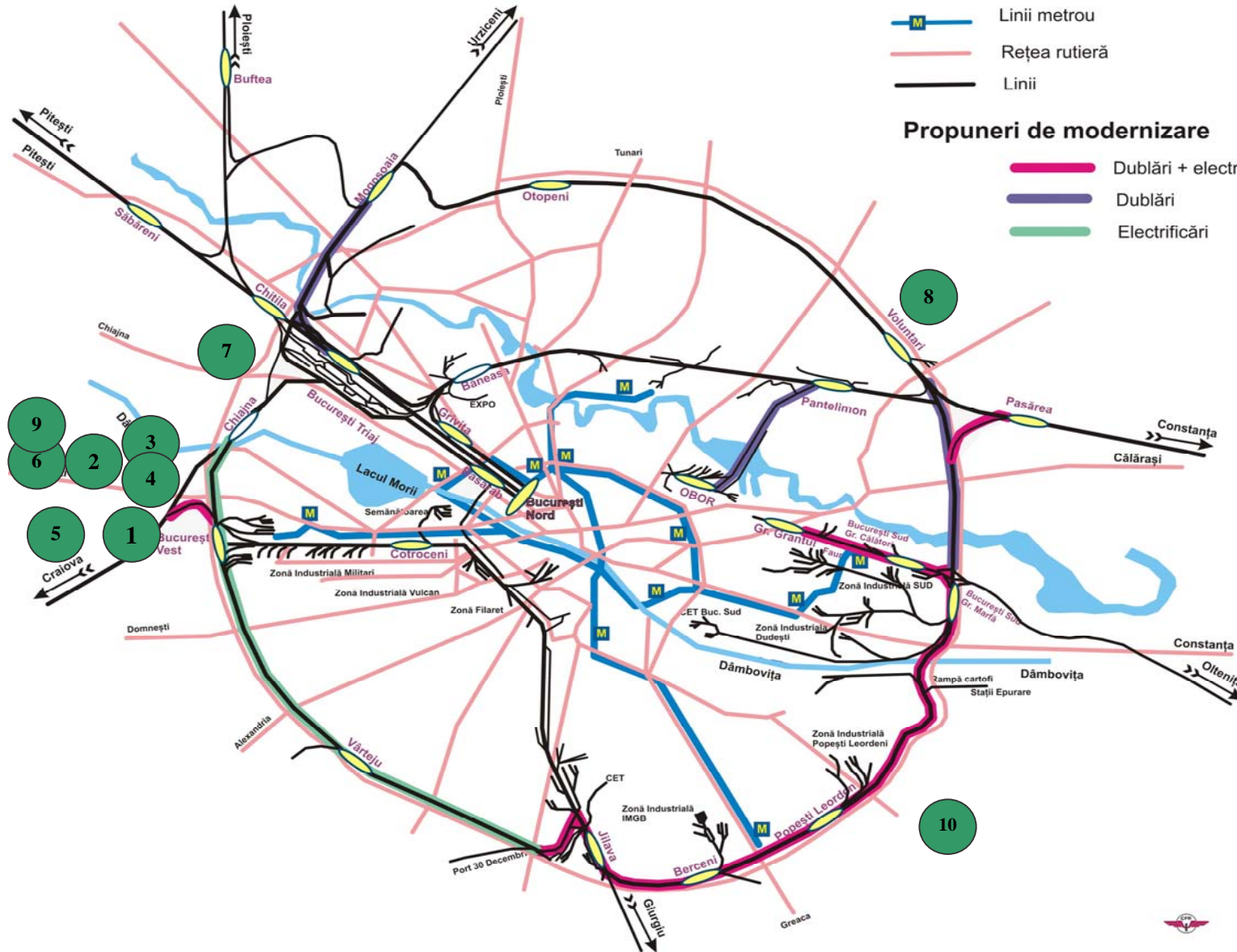
Transportul combinat de mărfuri pe rețeaua feroviară

	2005	2006	2007	2008	2009
Total unități¹	271.774	360.695	280.389	230.829	145.065
Nr containere	258.603	348.427	232.494	217.817	137.816
TEU	349.198	523793	320.923	260.936	181.238
Tone	4.244.877	3.410.990	3.082.257	2.700.020	1.469.748

Sursă: INS

¹ Unități mobile pentru transportul combinat de mărfuri: containere și cutii mobile; semiremorci (fără însoțitor); vehicule rutiere (cu însoțitor).

COMPLEXUL FERVIAR BUCUREȘTI



Anexa nr. 4

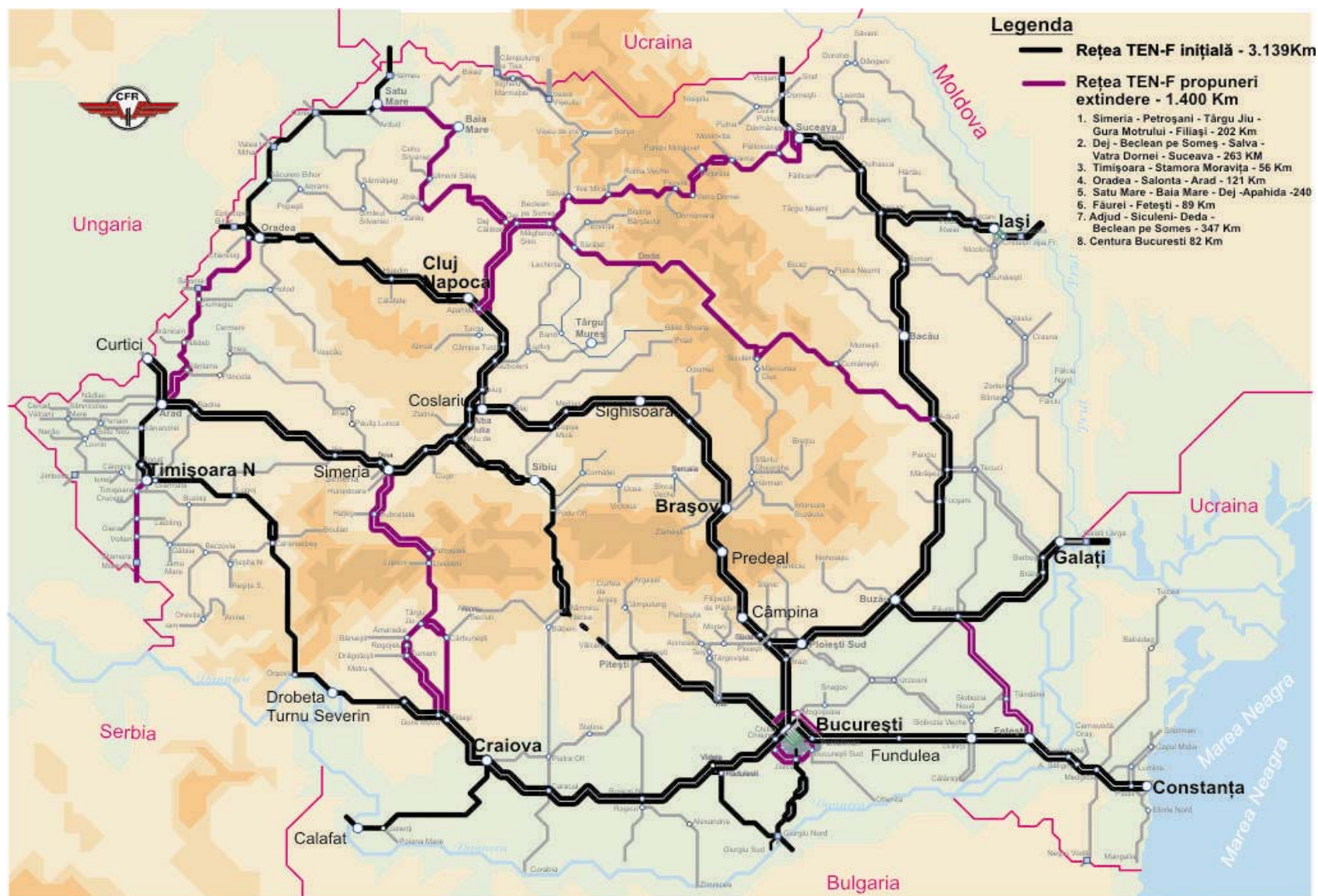
Operatori logistici în zona București

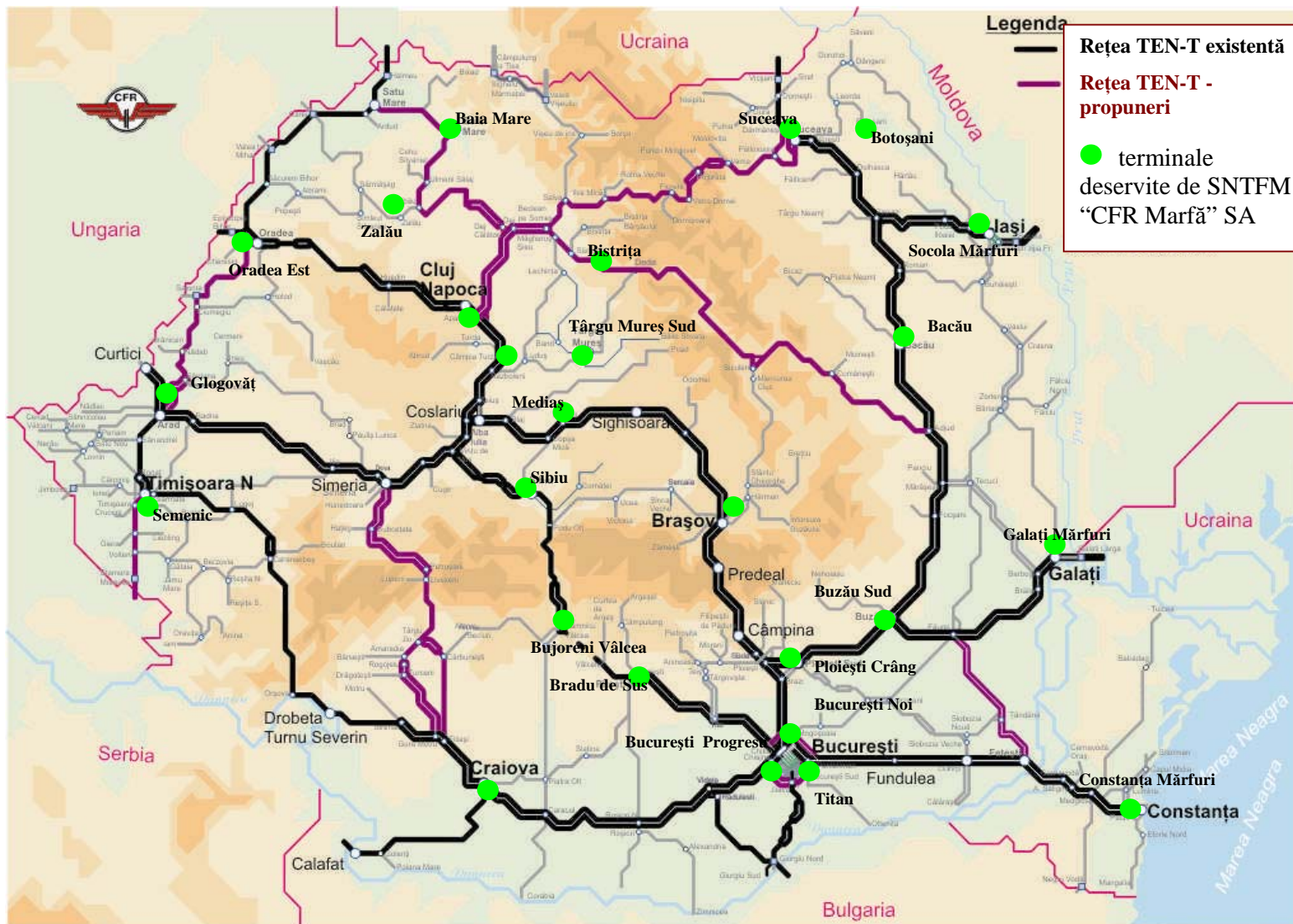
- 1 Parc logistic CEFIN
- 2 București Vest
- 3 Centru Logistic EQUEST
- 4 Parc afaceri A1
- 5 Parc Logistic MERCURY
- 6 Parc PROLOGIS-București A1
- 7 Parc Logistic CHITILA
- 8 Parc Logistic Nord Est
- 9 Parc Industrial București
- 10 Parc Logistic MILLENIUM

Anexa nr. 5**Rute, timp de parcurs și capacități aferente pentru trenurile de
containere de pe rețeaua CFR**

Secția	Via	Timpul mediu de parcurs (ore)	Capacitatea de transport (nr. trase/24ore):
Curtici - Constanța Port	Predeal	33	6
Curtici – Constanța Port	Livezeni	33	5
Curtici – Giurgiu Nord	Predeal	26	6
Curtici – Giurgiu Nord	Livezeni	26	11
Constanța Port – Curtici	Predeal	35	3
Constanța Port – Curtici	Livezeni	37	5
Giurgiu Nord – Curtici	Predeal	28	3
Giurgiu Nord – Curtici	Livezeni	25	8

Rețeaua TEN-T: componenta feroviară





Anexa nr. 8Lista operatorilor privați
de transport feroviar de marfă²

Nr. crt.	Denumire	Tipul activității (călători/marfă sau ambele)
1.	S.C. ROMANIA EUROEST S.A.	marfă
2.	S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L.	marfă
3.	S.C. COMPANIA DE TRANSPORT FEROVIAI S.A.	marfă
4.	S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.	marfă
5.	S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIAI S.R.L.	marfă
6.	S.C. RC-CF TRANS S.R.L.	marfă
7.	S.C. TRANSFEROVIAI GRUP S.A.	marfă și călători
8.	S.C. CONSTANTIN GRUP S.R.L.	marfă
9.	S.C. TRANSBLUE S.R.L.	marfă
10.	S.C. REGIOTRANS S.R.L.	călători
11.	S.C. KAIROS S.R.L.	marfă
12.	S.C. ROMPETROL LOGISTICS S.R.L.	marfă
13.	S.C. SERVTRANS INVEST S.A.	marfă și călători
14.	S.C. C.N. SERVICE C.F. R.E.C. S.A.	marfă
15.	S.C. GRUP FEROVIAI ROMÂN S.A.	marfă
16.	S.C. UNIFERTRANS S.A.	marfă
17.	S.C. SOFTRANS S.R.L.	marfă
18.	S.C. LOGISTIC SERVICES DANUBIUS S.R.L.	marfă
19.	S.C. DORI TRANS S.R.L.	marfă și călători
20.	S.C. GRUP TRANSPORT FEROVIAI S.A.	marfă
21.	S.C. APRIA S.R.L.	marfă
22.	S.C. RAIL FORCE S.R.L.	marfă
23.	S.C. VEST TRANS RAIL S.R.L.	marfă
24.	S.C. FEROTRANS – T.F.I. S.R.L.	călători și marfă
25.	S.C. RAIL CARGO ROMÂNIA S.R.L.	marfă
26.	S.C. ROFERSPED S.A.	marfă
27.	S.C. CARMENSIMI GRUP S.R.L.	marfă
28.	PORR RAILWAY TRANSPORT S.R.L.	marfă

² Licențiate la data de 30 septembrie 2010 conform OMT 535/2007

Anexa nr. 9

Analiza comparativă a costurilor totale de transport containerizat în varianta RO-LA, respectiv varianta rutieră³

Relansarea transportului RO-LA este dependentă de atragerea și susținerea traficului de TIR-uri pe vagoane RO-LA.

Astfel, pentru verificarea posibilităților tehnice de circulație a trenului RO-LA (a gabaritului, a condițiilor speciale de circulație inclusiv a folosirii dublei tracțiuni pentru creșterea tonajului) și dacă **durata de transport pe sens este competitivă în raport cu duratele transportului rutier**, inclusiv cu operațiunile de îmbarcare – debarcare a autotrenurilor rutiere (TIR-uri), în data de 28.07.2009, pe relația București Progresu – Glogovăț (via Livezeni) s-a efectuat un parcurs de probă (tur-retur) a trenului RO-LA format din 21 vagoane RO-LA RRalpine cu roți mici de tip Saadkkms, încărcate cu 21 TIR-uri, plus un vagon cușetă pentru șoferi și un vagon generator pe relația Glogovăț - București Progresu.

Parcursul trenului a fost executat fără nici un fel de probleme în exploatare în 15 ore și 40 de minute, față de 17 ore cât era prevăzut în livretul de mers.

Analiza comparației dintre costurile minime de transport feroviar (TUI + remorcare) și cele pe drumurile publice, a reliefat însă că transportul TIR-ului pe drumul public este mai puțin costisitor decât în varianta transportului feroviar al TIR-ului în sistem RO-LA (tabelul de mai jos).

Parametrii tren RO-LA	Relația de transport RO-LA	Costuri totale de transport feroviar euro/TIR și sens	Costuri transport rutier euro/TIR și sens (cu autorizație rutieră gratuită)	Costuri transport rutier euro/TIR și sens (cu autorizație rutieră cu plată)
1200 tb/500 m	Glogovăț – București Progresu	572	238	338

S-a stabilit ca valoarea subvenției să fie de minimum 55% din tariful de transport al TIR-ului pe vagon, conform tabelului, adică 315 euro/TIR și sens. În acest fel tariful de transport pe TIR transportat este de 257 euro și ținând cont că mai există și taxe de terminal RO-LA de aproximativ 40 euro, la ambele capete ale lanțului de transport, prețul final ar ajunge la aproximativ 297 euro.

Având în vedere că parcul inventar de vagoane RO-LA al societății CFR Marfă este de 160 vagoane fizice, valoarea subvenției zilnice și anuale pentru 1-3 perechi de trenuri RO-LA/zi (o pereche de trenuri reprezintă 2 trenuri), cu un rulaj de maxim 24 ore între stația de expediere și stația de destinație formate din 21 vagoane specializate RO-LA, vagon cușetă și vagon generator de încălzire pe timp de iarnă, trebuie să aiba valorile din tabelul de mai jos.

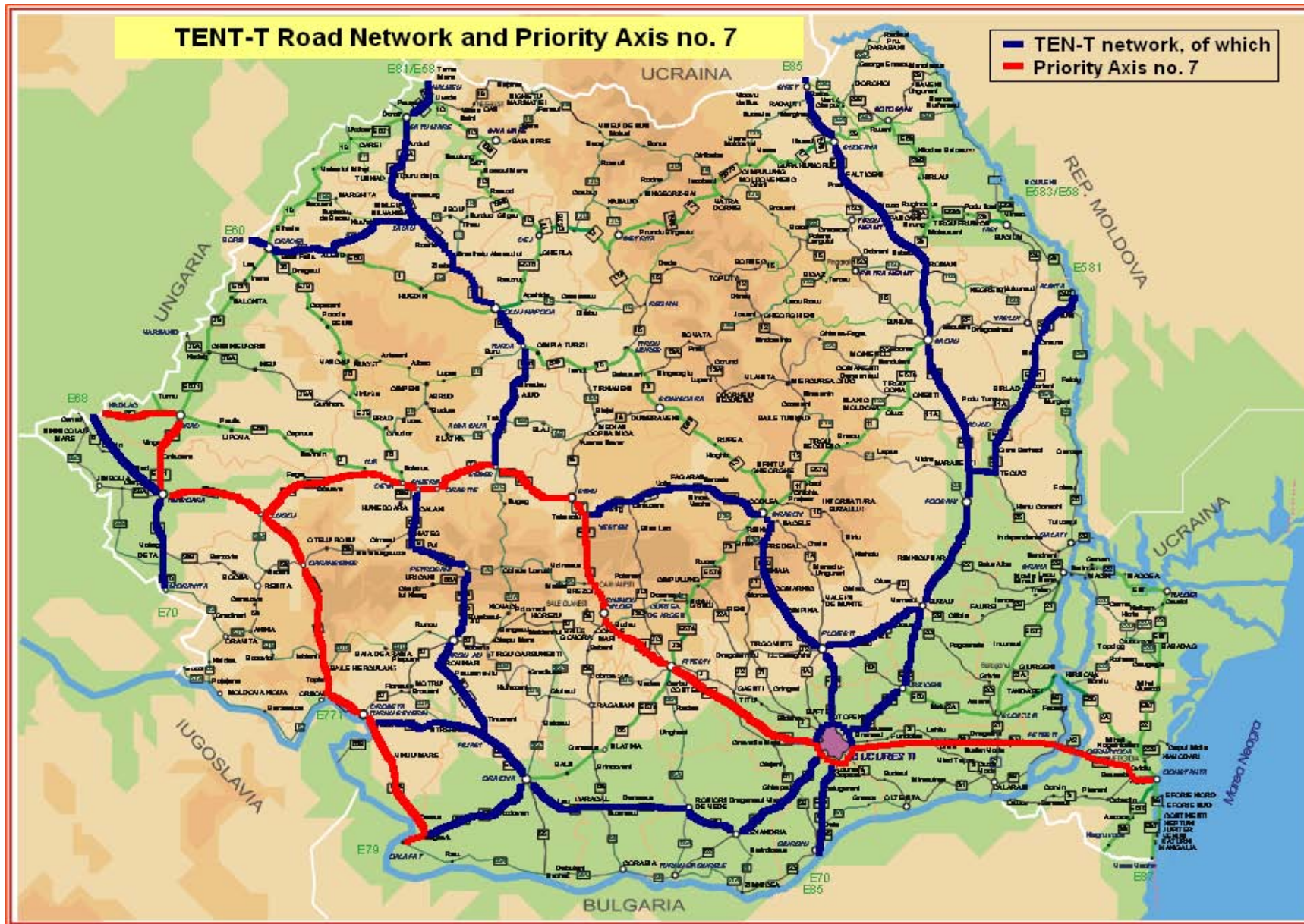
³ Analiza financiară a fost efectuată în anul 2009

Nr. pereche(i) de trenuri RO-LA /zi	Subvenție zilnică euro/pereche(i) tren RO-LA	Subvenție anuală (euro)	Rest parc de vagoane RO-LA buc. fizice
1	13.230	4.828.950	100
2	26.460	9.657.900	60
3	39.690	14.486.850	0

La costurile prezentate mai sus se adaugă costurile aferente din stația București Progresu cu:

- spațiile betonate acces TIR-uri;
- spațiile betonate parcare TIR-uri;
- spațiile betonate îmbarcare TIR-uri;
- spații pentru verificări și întocmiri documente, pentru încasări valutare și pentru organe abilitate (vamă, fito-sanitare, etc);
- rampe mobile de îmbarcare;
- porți de gabarit, etc;
- dotare tehnică pentru reparații planificate periodice ale celor 160 vagoane specializate cu grad tehnic ridicat de complexitate (CFR Marfă nu are în prezent logistică tehnică necesară).

Reteaua TEN-T: componenta rutieră



Indicatori tehnici privind transportul rutier

Lungimea drumurilor publice

km

	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL, din care	79.904	79.952	80.893	81.693	81.713
Drum național, din care	15.934	15.983	16.118	16.599	16.503
- autostrăzi	228	228	281	281	321
- drum european	5.873	5.883	5.983	6.073	6.180
- drum 3 benzi	201	206	196	203	212
- drum 4 benzi	1.125	1.170	1.277	1.280	1.347
Drum județean	35.550	35.368	35.435	35.251	35.048
Drum comunal	28.460	28.601	29.340	29.843	30.162
Densitate pe 100 km ² teritoriu	33,5	33,5	39,9	34,3	34,3

Sursa: INS

Mărfuri transportate

mii tone

	2005	2006	2007	2008	2009
Total	306.994	335.327	356.669	364.605	293.409

Sursă: INS

Parcursul mărfurilor

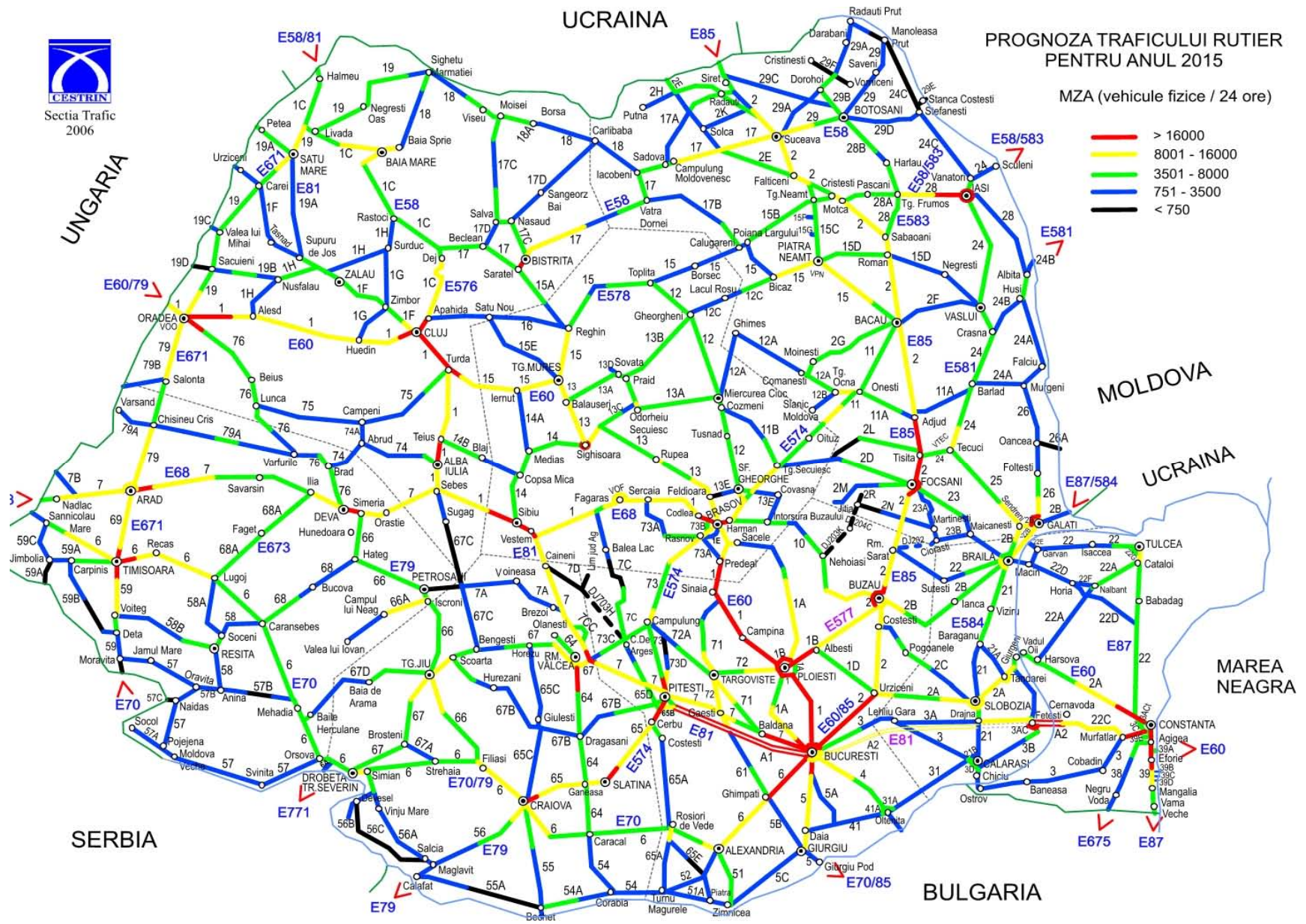
milioane tone-km

	2005	2006	2007	2008	2009
Total	51.531	57.278	59.517	56.377	34.265

Sursă: INS



Sectia Trafic
2006



Anexa nr. 13
Porturile românești și punctele de lucru situate la Dunăre și pe canalele navigabile Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia Năvodari

Nr. crt.	Denumire port sau punct de lucru	Poziția km Dunăre/ canal	Nr. Dane	Lungime cheuri (m)	Suprafața port (mp)	Adancimi (m)	Acces	Județul	Administrator infrastructură
1	Baziaș	1072	1	50	19,459	3.50	acces rutier	Caraș Severin	MTI – APDF Giurgiu
2	Moldova Veche	1048	5	560	31,240	3.50	acces rutier	Caraș Severin	MTI – APDF Giurgiu
3	Moldova Nouă	1046	1	50		3.50	acces rutier	Caraș Severin	MEC – Întreprinderea minieră Moldova Nouă
4	Drencova	1015	3	240	19,678	3.50	acces rutier	Caraș Severin	MTI – APDF Giurgiu
5	Orșova	954	7	700	50,439	3.50	acces rutier si feroviar	Mehedinți	MTI – APDF Giurgiu
6	Drobeta Tr. Severin	931	14	1,400	139,442	3.50	acces rutier si feroviar	Mehedinți	MTI – APDF Giurgiu
7	Cruia	851	1	50	9,782	2.50	acces rutier	Mehedinti	MTI – APDF Giurgiu
8	Cetate	811	4	400	95,689	2.50	acces rutier	Dolj	MTI – APDF Giurgiu
9	Calafat	795	7	650	51,218	2.50	acces rutier si feroviar	Dolj	MTI – APDF Giurgiu
10	Bechet	679	8	790	76,287	2.50	acces rutier	Dolj	MTI – APDF Giurgiu
11	Corabia	630	12	1,200	227,357	2.50	acces rutier si feroviar	Olt	MTI – APDF Giurgiu
12	Turnu Măgurele	597	9	930	85,264	2.50	acces rutier si feroviar	Teleorman	CJ Teleorman – Administrația Locală Turnu Măgurele
13	Zimnicea	554	6	600	52,270	2.50	acces rutier si feroviar	Teleorman	CJ Teleorman – Administrația Locală Zimnicea
14	Giurgiu	493	29	3,590	389,565	3.50	acces rutier si feroviar	Giurgiu	MTI – APDF Giurgiu
15	Oltenița	430	3	300	88,577	3.00	acces rutier si feroviar	Călărași	MTI – APDF Giurgiu
16	Călărași	370	12	1,370	164,005	2.80	acces rutier si feroviar	Călărași	MTI – APDF Giurgiu
17	Chiciu	372	5	999	5,091	2.50	acces rutier	Călărași	MTI – APDF Giurgiu
18	Cernavodă	300	14	1,460	126,072	2.50	acces rutier si feroviar	Constanța	MTI – APDF Giurgiu
19	Hârșova	253	2	260	14,401	3.50	acces rutier	Constanța	MTI – APDF Giurgiu
20	Brăila	170	40	4,790	398,630	7.21	acces rutier si feroviar	Brăila	MTI – APDM Galați
21	Galați	150	57	7,022	864,131	7.21	acces rutier si feroviar	Galați	MTI – APDM Galați
22	Isaccea	103	4	372	48,813	3.00	acces rutier	Tulcea	MTI – APDM Galați
23	Tulcea	71	25	2,250	107,762	7.21	acces rutier si feroviar	Tulcea	MTI – APDM Galați
24	Sulina	0	15	2,126		3.00	acces naval	Tulcea	C.O. Sulina – Administrația Locală Sulina
25	Medgidia	37,5 CDMN	13	1,320	403,086	6.50	acces rutier si feroviar	Constanța	MTI - ACN Constanța
26	Basarabi	25 CDMN	6	750	203,346	6.50	acces rutier	Constanța	MTI - ACN Constanța
27	Ovidiu	11 CPAMN	4	410	79,599	6.50	acces rutier	Constanța	MTI - ACN Constanța
28	Luminita	5 CPAMN	3	225	787,738	6.50	acces rutier	Constanța	MTI - ACN Constanța

Indicatori statistici privind transportul maritim

Mărfuri transportate

mii tone

	2005	2006	2007	2008	2009
Total	47.694	46.709	48.928	50.458	36.021

Sursă: INS

Trafic portuar de containere și unități mobile

	2005	2006	2007	2008	2009
Containere, TEU	475.960	670.690	1.404.900	1.405.334	607.483
Unități mobile RO - RO autopulsate	-	-	139.848	104.827	141.034
Unități mobile RO - RO fără autopropulsie	-	-	1.244	647	110

Sursă: INS

Trafic portuar de containere⁴ și unități mobile

mii tone

	2005	2006	2007	2008	2009
Total, din care:	7.264	9.765	12.526	50.458	36.094
Port Constanța	-	-	-	45.750	29.181
Containere, TEU	-	-	-	11.126	5.149
Unități mobile RO - RO autopulsate	-	-	-	75	72
Unități mobile RO - RO fără autopropulsie	-	-	-	24	4

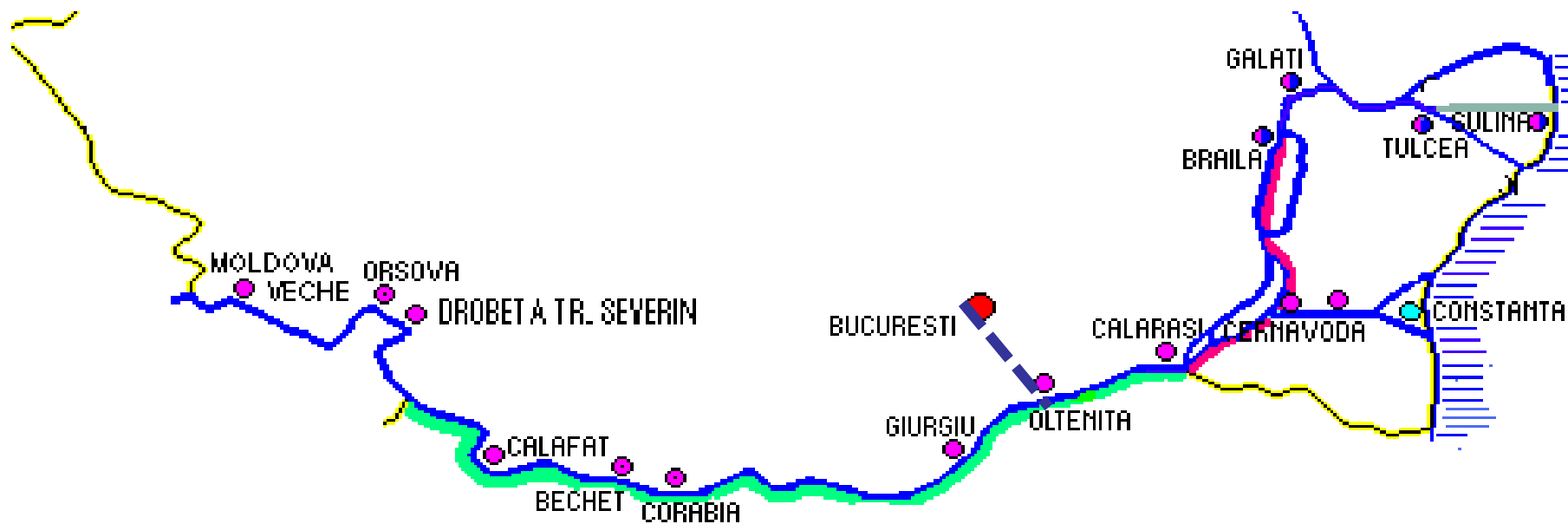
Sursă: INS

⁴ În anii 2005-2007 nu s-a urmărit traficul portuar de containere pe porturi

Axa pe căile navigabile interioare Rin/Meuse - Main - Dunăre



Rețeaua TEN-T – căi navigabile interioare și porturi



- Porturi maritime
- Porturi fluviale
- Porturi fluvio – maritime

Propuneri de extindere a rețelei TEN-T



Indicatori tehnici privind transportul pe căile navigabile interioare

Lungimea căilor navigabile interioare în anul 2009

	km
TOTAL	1.779
1. Dunărea	1.075
2. Brațele secundare ale Dunării	524
3. Canalul Dunăre – Marea Neagră	64
4. Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari	28
5. Canalul Bega	40
6. Lacul de acumulare Bicaz	30
7. Lacul de acumulare Vidraru	18

Sursă: INS

Mărfuri transportate

	mii tone				
	2005	2006	2007	2008	2009 ⁵
Total	33.648	29.304	29.425	30.295	24.743

Sursă: INS

Parcursul mărfurilor

	milioane tone-km				
	2005	2006	2007	2008	2009 ⁶
Total	8.438	8.158	8.195	8.687	11.765

Sursă: INS

Trafic portuar de containere⁷

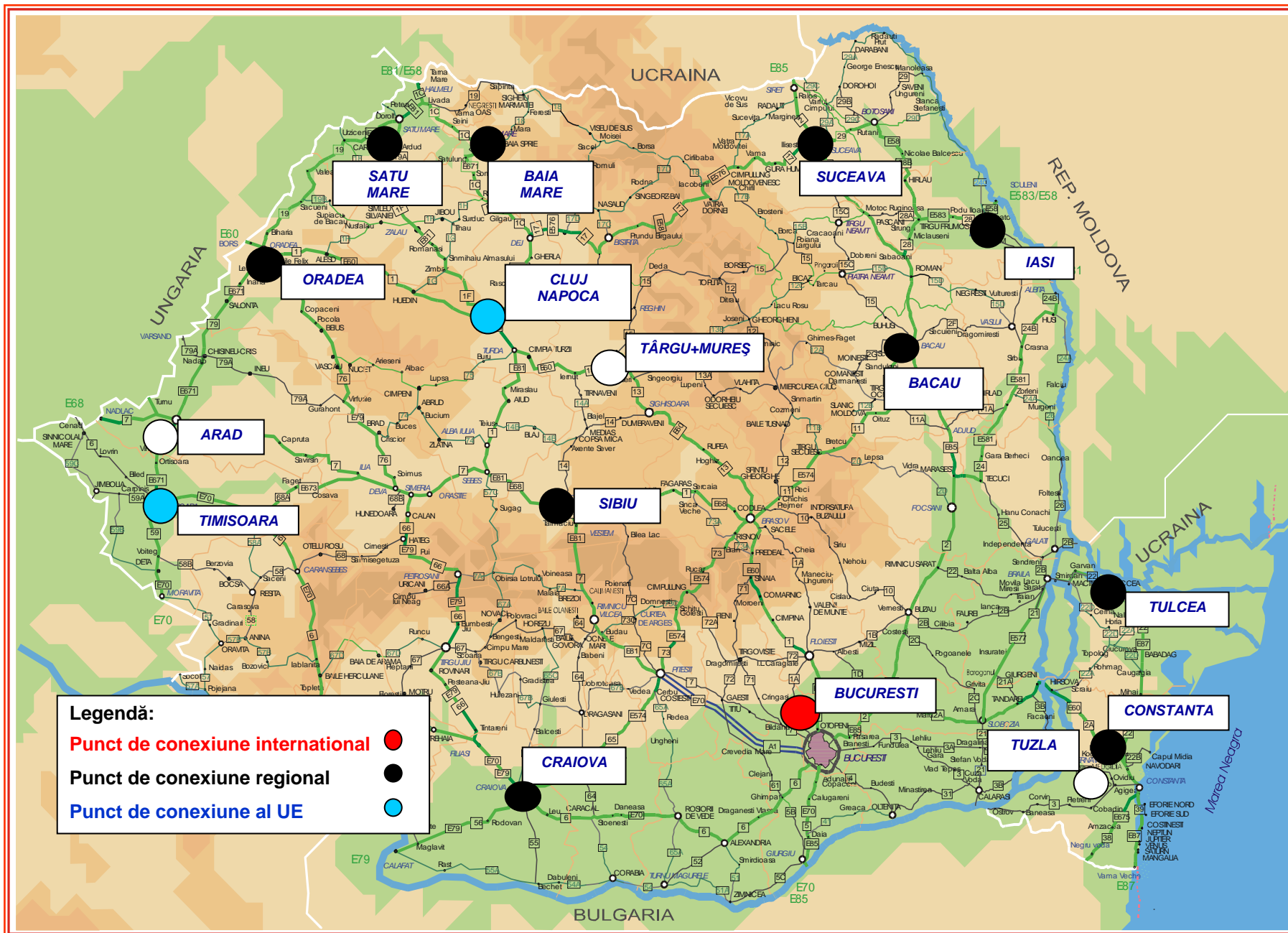
	mii TEU				
	2005	2006	2007	2008	2009
Total, din care:	-	-	9.927	11.555	11.721
Constanța	-	-	7.564	8.563	8.023
Giurgiu	-	-	2.191	2.775	3.388
Oltenița	-	-	-	1	38

Sursă: INS

⁵ Include date statistice raportate de Căpitaniiile Zonale și transport între porturi din Bulgaria, echivalent cu transport de tranzit pentru România

⁶ Idem

⁷ În anii 2005-2006 nu s-a urmărit traficul de containere pe porturi



Anexa nr. 19**LISTA terminalelor cu acces la rețeaua CFR operate de SNTFM „CFR Marfă” SA**

Nr.	Terminalul de transport combinat	Stația de cale ferată care îl deservește	Nr. UTI manipulate în terminal în primele 8 luni ale anului 2010	Obs.
1.	Bucureștii Noi	Bucureștii Noi	1669	c.a.
2.	Titan	București Sud	-	f.a.
3.	București Progresu	București Progresu	-	f.a.
4.	Ploiești Crâng	Ploiești Crâng	-	f.a.
5.	Craiova	Craiova	111	c.a.
6.	Brad de Sus	Brad de Sus	269	c.a.
7.	Bujoreni Vâlcea	Bujoreni Vâlcea	508	c.a.
8.	Semenic	Timișoara Sud	34	c.a.
9.	Glogovăț	Glogovăț	-	f.a.
10.	Cluj Napoca Est	Cluj Napoca Est	495	c.a.
11.	Oradea Est	Oradea Est	132	c.a.
12.	Turda	Turda	568	c.a.
13.	Zalău	Zalău	772	c.a.
14.	Bistrița	Bistrița	-	f.a.
15.	Baia Mare	Baia Mare	-	f.a.
16.	Brașov Triaj	Brașov Triaj	514	c.a.
17.	Sibiu	Sibiu	-	f.a.
18.	Târgu Mureș Sud	Târgu Mureș Sud	-	f.a.
19.	Mediaș	Mediaș	126	c.a.
20.	Socola Mărfuri	Socola	146	c.a.
21.	Bacău	Bacău	323	c.a.

Nr.	Terminalul de transport combinat	Stația de cale ferată care îl deservește	Nr. UTI manipulate în terminal în primele 8 luni ale anului 2010	Obs.
22.	Suceava	Suceava	2845	c.a.
23.	Botoșani	Botoșani	-	f.a.
24.	Galați Mărfuri	Galați Mărfuri	-	f.a.
25.	Buzău Sud	Buzău Sud	-	f.a.
26.	Constanța Mărfuri	Constanța Mărfuri	-	f.a.

Legendă:

* trafic sporit din cauza închiderii liniei C.F. Suceava – Dornești (din cauza inundațiilor).

Containerele încărcate în Dornești se transportă la terminalul Suceava, cu mijloace rutiere, iar de la Suceava la Constanța Ferry Boat, pe calea ferată.

c.a. – cu activitate

f.a. – fără activitate

Lista terminalelor private, a operatorilor și a liniilor ferate industriale în care se manipulează UTI (transbordare, transvazare, încărcare, descărcare) de către alți operatori feroviari decât SNTFM „CFR Marfă” SA

Nr.	Terminalul/LFI	Stația de racord c.f.	DOTĂRI
1	Container Terminal Railport Arad „SC Railport Arad SRL” ⁸	Curtici	Suprafața act. 5 hectare, extindere 10ha 2 linii cf de 650 m capacitate 60.000 TEU 1 macara Kalmar RTG, 1 motostivuitor Kalmar capacitate depozitare 1-1.200 TEU.
2	EURO GATE TERMINAL Ploiești ⁹		Suprafață 10 hectare, 3 linii cf capacitate de depozitare de 5.750 TEU Facilități: securitate 24/7, sistem de supraveghere video, punct vamal, stație pentru containere de marfă, stație de reparare containere, stație de combustibil, parcare autovehicule și camioane
3	Holboaca Terminal ARVI AGRO SRL		Transfer de pe ecartament normal pe ecartament larg
4	Terminal City Gaz SRL-Zona liberă Galați	Galați	Transvazare GPL
5	Trade Trans Terminal SRL-Arad	Curtici	Transbordare Rutier-Feroviar
6	Port Constanța Dana 44 SC UMEX SA	Stația CF Port B	Macarale mobile (tone) 1x250 ; 9x12,5 Motostivuitoare containere (tone): 2x36, 2x40; Spreaders: 2x20” – 40”; 2 automatic spreaders 35 tractoare, 19 trailere de 20 și 60 tone, 100.000 m ² platforme deschise
7	Port Constanța Danele 51-52 SC SOCEP SA.	Stația CF Port B	Macarale pentru containere 3x40,6 tone 2 transtainere de 32 tone 17 motostivuitoare pentru containere, de la 7 până la 15 tone 14 tractoare Macra de cheu de 20 tone 120 puncte pentru cuplarea containerelor frigorifice Capacitate de depozitare 7.500 TEU

⁸ Inaugurat în septembrie 2009 și realizat prin asocierea a trei companii private - Trade Trans Log SRL din România, MAV Kombiterminal din Ungaria și Portul Koper din Slovenia, cu o investiție de aproximativ 11 milioane euro. Este situat la Curtici.

⁹ Realizat cu o investiție de aproximativ 7 milioane euro, amplasat în Ploiești și va deveni operațional la începutul lui 2011.

			Suprafața terminalului 141.600 m ²
8	Port Constanța Danele 121-124 CSCT – Agigea (Terminal containere Constanța Sud)	Stația CF FerryBoat	Macarale de cheu Post Panamax 3x40,6 tone 2 macarale Super Post Panamax Macarale mobile 3 x41 tone Motostivuitoare containere 3x45 tone; 13x40,6 tone, 4x10tone; 5x1,5 tone 55 tractoare 624 puncte de cuplare a containerelor frigorifice Capacitate de depozitare 28.000 TEU Suprafața terminalului: 220.000 m ²
9	Port Constanța Dana 119 SC APM Terminal România SRL.	Stația CF FerryBoat	Macara mobilă 104 tone Spreaders de 20” i 40” Suprafața terminalului: 41.740 m ²
10	CN APDM SA Galați SC Docuri SA SC Bazinul Nou SA	Galați	Macarale plutitoare: 2 x 32 tone, 1 x 16 tone, 1 x 10 tone Macarale de cheu: 10 x 10 tone, 1 x 6,3 tone, 2 x 32 tone (macarale pod - transcontainer) Macarale auto: 3 x 50 tone, 1 x 30 tone Stivuitoare: 4 x 22-25 tone, 4 x 10-14 tone, 6 x 5-7 tone, 9 x 1,6-3,2 tone
11	CN APDM SA Galați Sucursala Tulcea SC Deltanav Tulcea	Tulcea Oraș	Macarale de cheu: 2x16tf
12	CN APDM SA Galați Sucursala Brăila SC Hercules SC Transeuropa	Brăila	macarale portal de 4x5 tf 1 macara de 16 tf pe pneuri 3 stivuitoare de 2,5 tf 1 electrostivuitoare de 2t 1 tractor cu două remorci
13	CN APDF SA Giurgiu SCAEP Giurgiu	Giurgiu	2 macarale de 15 tf și una de 50 tf, UN utilaj de manipulare containere în terminal, motostivuitoare 40 tf, Supraf. platforme depozitare 18.000 mp
14	CN APDF SA Giurgiu Punct de lucru Călărași SCAEP Giurgiu	Călărași	Macarale de cheu: 1x5tf; 1x16tf
15	CN APDF SA Giurgiu Agenția Calafat SCEP Or ova	Calafat	Macarale de cheu: 2x5tf
16	CN APDF SA Giurgiu Sucursala Drobeta Tr. Severin SC Transeuropa	Drobeta Turnu Severin	Macarale de cheu: 1x5tf; 2x16tf
17	CN APDF SA Giurgiu Punct de lucru Orsova SCEP Or ova	Orsova	Macarale de cheu: 2x16tf ; 2x5tf Macara plutitoare: 1x5tf
18	CN APDF SA Giurgiu Punct de lucru Oltenița SCAEP Giurgiu	Oltenița	Linie închisă Macarale de cheu: 3x5tf

Cerințe minime pentru terminale

Terminalele intermodale susținute de către autoritățile publice trebuie să îndeplinească o serie de cerințe minime.

1. Terminale intermodale feroviare:

- O suprafață totală de cel puțin 6-8 hectare
- Lungimea minimă utilă a liniilor ferate (secundare) din grupa de primire expediere a terminalului să fie de 750 m
- Minim 2 linii de cale ferată de primire-expediere
- Sarcina pe osie de 22,5 tone,
- Conexiune rutieră în cel puțin două direcții diferite.

2. Terminale intermodale pe căile navigabile interioare:

- Lungime dană de 160 m,
- Lățimea platformei de operare la dană de 150 m.

Atât terminalele feroviare, cât și terminalele pe căile navigabile interioare trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- Depozit pentru containere goale
- Capacitate de stivuire de 2000 UTI, inclusiv puncte frigorifice
- Funcționare tot timpul anului 24/7/52
- Deschis tuturor utilizatorilor
- Securizat, facilități pentru Servicii Vamale Extinse
- Conexiuni pentru ansamblu de lucrări TIC, pentru gestionarea terminalelor, fluxul de documente și control, etc
- Acces rutier eficient către terminale.

Lucrările eligibile pentru modernizarea și/sau construcția unui terminal intermodal de marfă sunt următoarele:

- Platforma de depozitare temporară a unităților intermodale de marfă (containere, în special) tranzitate,
- Platforma va permite o înălțime de 5 containere și va avea o suprafață de aproximativ 6 hectare,
- Clădiri și structuri aferente, inclusiv clădiri administrative, clădiri destinate activităților legate de vamă, porți de acces și clădiri de întreținere,
- Instalații de drenare, alimentare cu apă și canalizare,
- Instalații electrice și rețele electrice, inclusiv iluminarea terminalului, încălzire, împrejmuire, infrastructură de comunicații,
- Accesul feroviar și lucrări aferente de infrastructură feroviară și de acces pe o lungime maximă de 5 km,
- Accesul rutier și lucrări aferente de infrastructură rutieră și de acces pe o lungime maximă de 5 km, exclusiv lungimea de pe teritoriul terminalelor.

CRITERII DE SELECTARE A TERMINALELOR INTERMODALE

Nr crt	CRITERII DE APRECIERE	Punctaj Acordat 0-100 pct.	Pondere criteriu %	PUNCTAJ ACORDAT LOCAȚIILOR STUDIAȚE						Rezultat final ponderat	
				1	2	3	4	5	6		
1.	1. Criteriul eficienței economice (<i>Nivelul actual și de perspectivă al cererii de transport de marfă în zona de referință</i>) 35%		1.1 Existența unor zone industriale/platforme logistice în zona de referință	7							
			1.2 Disponibilitatea cererii actuale de transport de marfă	7							
			1.3 Certitudinea unei cererii de transport de marfă pe termen mediu și lung	7							
			1.4 Existența unor studii de piață care justifică potențialul zonei pe termen mediu și/sau lung	7							
			1.5 Posibilitatea dezvoltării unor zone industriale relevante în zona de referință	7							

2.	2. Criteriul interconexiunilor optime dintre căile de transport existente sau aflate în imediata vecinătate a terminalului din zona de referință 20%	2.1 Distanța cea mai mică față de o axă, coridor sau magistrală de cale ferată		5							
		2.2 Distanța cea mai mică față de o autostradă, drum expres sau drum național relevant		5							
		2.3 Distanța cea mai mică față de un port maritim, fluvial sau canal navigabil		5							
		2.4 Distanța cea mai mică față de un aeroport		2							
		2.5 Proximitatea terminalului față de utilizatorii, beneficiarii de transport		2							
		2.6 Posibilitatea realizării racordurilor la căile de acces la terminal		1							
3.	3. Criteriul priorității de finanțare în conformitate cu politica de transport a Uniunii	3.1 Prioritatea de finanțare a axelor sau coridoarelor prioritare de transport		5							

	Europene și dinamica atragerii de fonduri externe 15%	3.2 Prioritatea de finanțare a rutelor de transport din cadrul rețelei de bază TEN-T		5							
		3.3 Prioritatea de finanțare a rutelor de transport propuse pentru extinderea rețelei de bază TEN-T		3							
		3.4 Posibilitatea finanțării sau cofinanțării infrastructurii de transport din alte fonduri		2							
4.	4. Criteriul minimizării investițiilor 15%	4.1 Investiții minime în infrastructura de transport feroviar din zona de referință a terminalului		3							
		4.2 Investiții minime în infrastructura de transport rutier din zona de referință a terminalului		3							

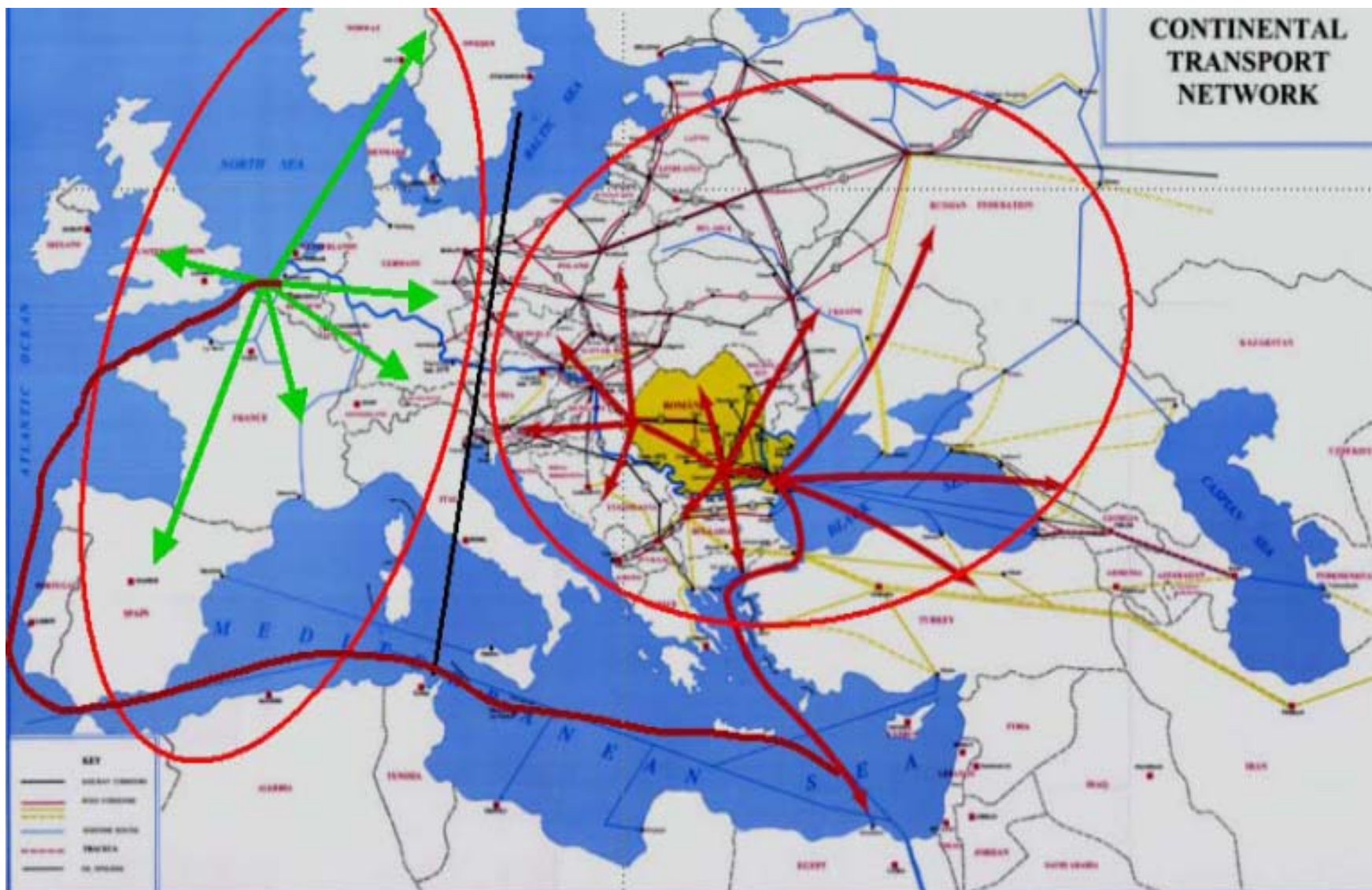
		4.3 Investiții minime în infrastructura de transport naval din zona de referință a terminalului (cheiuri, dane, etc)		3							
		4.4 Investiții minime în infrastructura de transport aerian		1							
		4.5 Investiții minime în suprastructura terminalului (platforme, depozite, clădiri, facilități, etc)		2							
		4.6 Investiții minime în echipamente și utilaje (macarale, motostivuitoare, etc)		3							
5.	5. Criteriul zonei de influență a terminalului 10%	5.1 Mărimea zonei efective de influență măsurată în km, pe care terminalul o poate deservi în mod eficient		4							

		5.2 Lipsa unor terminale a căror activitate ar putea interfera și face concurență zonei de referință a terminalului propus		3							
		5.3 Nu se derulează activități de construire, dezvoltare, modernizare a unor terminale aflate la distanțe mai mici de 300 km față de terminalul din zona de referință		3							
6.	6. Criteriul oportunității de comerț extern 5%	6.1 Integrarea în lanțul de transport <i>near-shoring</i> , privind apropierea de piața de vânzări a Europei Centrale și de Est pentru produsele asamblate în România		3							
		6.2 Integrarea în circuitul de comerț transfrontalier		1							

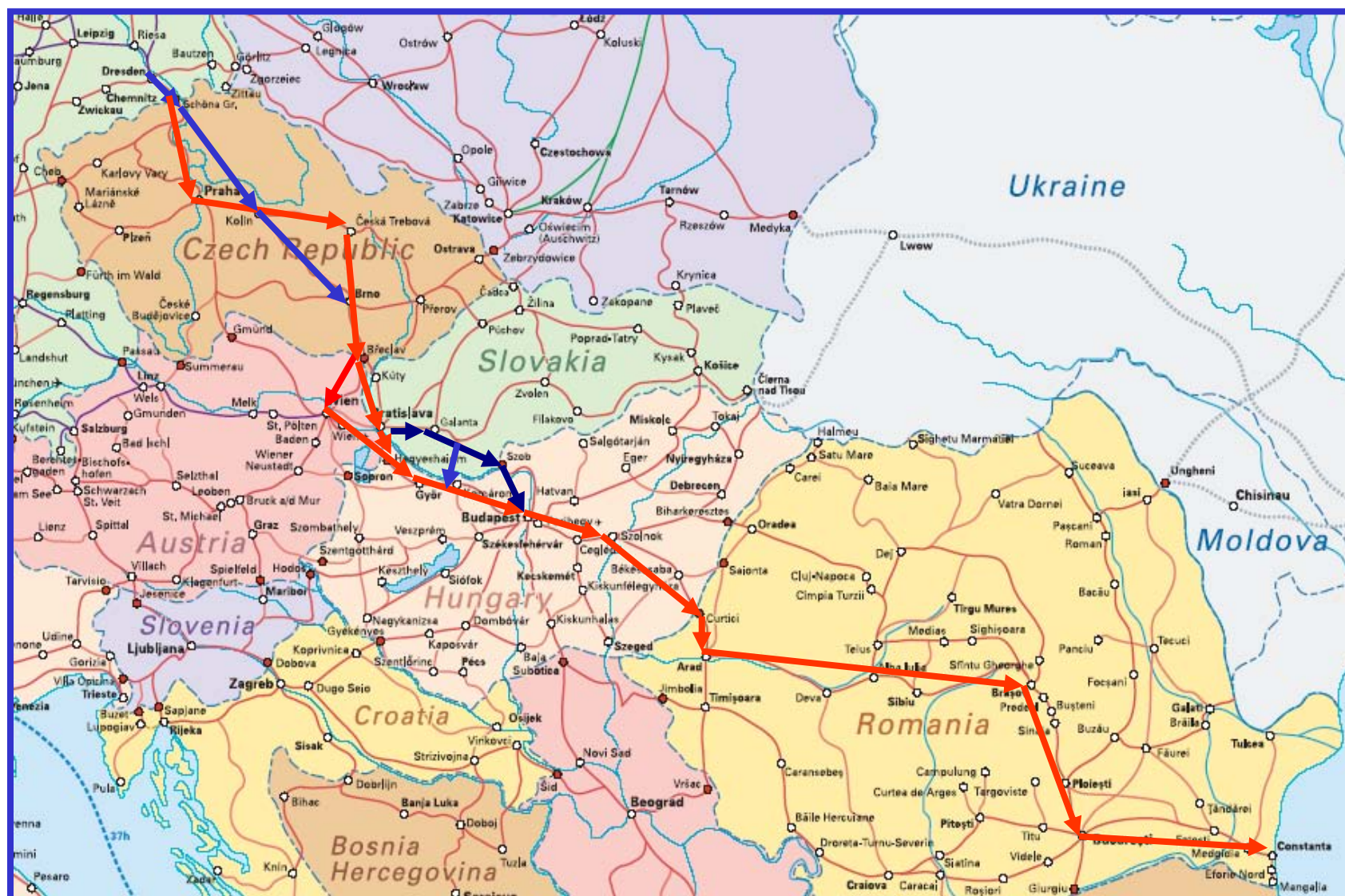
		6.3 Acorduri și parteneriate economice încheiate sau propuse a fi încheiate între România și țările vecin		1							
	TOTAL PUNCTAJ		100	100%							

Obs. Se acordă fiecărui criteriu un punctaj cuprins între 0-100 puncte astfel încât suma punctelor alocate tuturor criteriilor să nu depășească 100 puncte.

REȚEAUA DE TRANSPORT INTERCONTINENTAL



Coridor interoperabil "E" de mărfuri



PLAN DE ACȚIUNI pentru perioada 2010 – 2013

Nr crt	MASURĂ PROPUȘĂ	ETAPE	ACTIVITĂȚI	Responsabil
0	1	2	3	4
1.	Identificarea ¹⁰ pe teritoriul României a unui număr minim de zone strategice cheie pentru amplasarea centrelor logistice	1.1 Evaluarea fluxurilor de mărfuri	1.1.1 Decizia privind stabilirea unei Unității de Management a Proiectelor Intermodale în cadrul MTI.	MTI
			1.1.2 Stabilirea sarcinilor concrete ale Unității de Management a Proiectelor Intermodale în relațiile interministeriale precum și a altor entități din România.	MTI
			1.1.3 Obținerea acordului MTI pentru elaborarea unor studii de fezabilitate.	MTI
			1.1.4 Elaborarea studiilor de piață care vor avea la bază următoarele elemente inițiale: - analiza volumului și a structurii fluxurilor de mărfuri pe baza prognozei dezvoltării economice naționale, a politicii industriale și a perspectivei mediului de afaceri, - evaluarea fluxurilor de mărfuri în UTI în trafic național și tranzit pe baza oportunităților oferite prin „pachetul de asamblare”, - evaluarea zonelor geografice și a companiilor/parcurilor industriale care pot fi servite de terminale într-o manieră competitivă pe baza rețelelor relevante de producție și distribuție - condiții/măsuri de dezvoltare necesare, - mărimea inițială preconizată a terminalelor și etapele de dezvoltare.	Beneficiari ¹¹ Consultanți MTI
		1.2 Gruparea fluxurilor de mărfuri	1.2.1 Analiza locațiilor unor potențiale centre multimodale de marfă aflate în zonele economice cheie din vecinătatea parcurilor industriale și a platformelor logistice ținând seama de volumul de mărfuri, modul de grupare pe principiul acumulării de cargo în vederea navetizării/marșrutizării curenților de mărfuri precum și de modul de amplasare a punctelor de origine (acumulare), respectiv de destinație (distribuție) față de terminale.	Beneficiari Consultanți MTI
	1.2.2 Integrarea proiectului de investiție într-un Master Plan de dezvoltare a zonei de referință care să includă dezvoltarea unui parc industrial nou.			

¹⁰ Grupul comun de lucru româno-olandez (parteneriat EGP–MTI) a identificat pe teritoriul României și a sintetizat documentația elaborată, 6 zone principale ca fiind de importanță cheie pentru a facilita cererea actuală și de perspectivă pentru transportul intermodal pe termen scurt (2011 - 2013): *zona Timișoara, partea de vest a Bucureștiului, port Constanța, zona bazinului fluvial Giurgiu/Ohenești, zona Brașov și zona Suceava.*

¹¹ Beneficiari: CNCF „CFR” SA în parteneriat cu autoritățile locale.

0	1	2	3	4
		1.3 Optimizarea fluxurilor de mărfuri și a numărului necesar de terminale intermodale în România	1.3.1 Analiza optimizării numărului de terminale intermodale pe baza identificării indicatorilor de performanță care trebuie utilizați și în conformitate cu volumul de marfă grupată, astfel încât modernizarea și/sau construirea de terminale intermodale să se realizeze în locații în care este deja prezent un mare complex industrial, sunt planificate activități de producție și/sau asamblare și/sau activități comerciale în parcuri industriale cu o dimensiune de cel puțin 50 ha.	Beneficiari Consultanți MTI
		1.4 Contactarea principalilor potențiali beneficiari și utilizatori de terminale	1.4.1 Discutarea cu potențialii beneficiari/utilizatori ai terminalelor atât din sectorul public cât și din sectorul privat (parcurile industriale, consilii județene, etc), promovarea avantajelor transportului intermodal și a soluțiilor alternative de transport combinat, colectarea scrisorilor de intenție elaborate de către aceștia. 1.4.2 Agreerea și încheierea unor acorduri de parteneriat între autoritățile publice locale și administratorii de infrastructură cu stabilirea clară a responsabilităților inițiale. 1.4.3 Identificarea condițiilor pe care aceștia le pun în ceea ce privește modul de finanțare a terminalelor (inclusiv parteneriatul public-privat). 1.4.4 Stabilirea responsabilităților în exploatarea terminalului după promovarea și implementarea proiectului.	MTI Beneficiari Operator de transport Utilizator Consultanți
2.	Promovarea și implementarea proiectelor privind modernizarea, dezvoltarea sau construirea a cel puțin unui terminal¹²	2.1 Executarea studiilor de fezabilitate corespunzătoare fiecărei zone identificate	2.1.1 Elaborarea studiilor de fezabilitate elaborate pentru zonele de interes regional și includerea acestor studii în Programul Național de Dezvoltare a Infrastructurii precum și asigurarea fondurilor aferente de la bugetul de stat. 2.1.2 Demararea procedurii de expropriere a terenurilor. 2.1.3 Obținerea avizelor necesare	Beneficiari Consultanți MTI Beneficiari Beneficiari

¹² Înființarea de centre logistice în regiunile de dezvoltare pentru stimularea transportului mixt cale ferată – rutier este deja o măsură cuprinsă în planul de guvernare.

0	1	2	3	4
		2.2 Executarea proiectelor tehnice	2.2.1 Întocmirea proiectelor tehnice	Beneficiari
			2.2.2 Obținerea avizelor necesare (CTE, CA, AGA)	Beneficiari MTI
			2.2.3 Analiza proiectelor tehnice și stabilirea sistemului de măsurare a indicatorilor de performanță în vederea implementării și monitorizării rezultatelor	Beneficiari MTI
		2.3 Urmărirea procedurilor necesare pentru încheierea contractului de finanțare	2.3.1 Elaborarea și depunerea cererii de finanțare DMI 3.1 (2011-2013)	Beneficiari
			2.3.2 Evaluarea, selecția și aprobarea cererilor de finanțare	AM POST
			2.3.3 Semnarea contractului cadru de finanțare	AM POST Beneficiar
			2.3.4 Derularea procedurilor de achiziție publică pentru executarea lucrărilor și supervizarea acestora	AM POST Beneficiar
		2.4 Derularea procedurilor de implementare	2.4.1 Construcția terminalului intermodal	Beneficiari
			2.4.2 Monitorizarea îndeplinirii funcționalității terminalului	AM POST
		2.5 Stabilirea soluțiilor de rentabilizare a activității în terminalele de transport intermodal deja construite ¹³	<i>Măsuri tehnice/investiționale:</i> 2.5.1 Sporirea numărului și lungimii liniilor de cale ferată; 2.5.2 Scurtarea duratele de intrare și ieșire a trenurilor din terminal prin reconfigurarea zonei diagonalelor astfel încât să crească numărul de parcursuri simultane; 2.5.3 Extinderea zonei în care se realizează transferul rutier-feroviar al unităților de încărcătură; 2.5.4 Îmbunătățirea accesului rutier în terminal și creșterea numărului spațiilor de parcare; 2.5.5 Dotarea cu utilaje de transfer performante și cu productivitate ridicată; 2.5.6 Dotarea cu mijloace de identificare automată a mijloacelor de transport (vagoane, tractoare și remorci) și a unităților de încărcătură (containere, cutii mobile).	Beneficiari MTI

¹³ Acordarea unor subvenții/facilități poate fi făcută și în faza de debut, în cazul construirii unor terminale noi

0	1	2	3	4
			<p><i>Măsuri de organizare și exploatare:</i> 2.5.7 Creșterea duratei de funcționare zilnică a terminalului; 2.5.8 Organizarea superioară a activităților prin simultaneizarea operațiilor din terminal; 2.5.9 Redimensionarea proceselor tehnologice și a echipelor de lucru; 2.5.10 Creșterea gradului de utilizare a tehnicii electronice de calcul (soluții de optimizare prin stabilirea ordinii optime de introducere la activitățile de încărcare/descărcare) și a sistemelor de informare, comandă, control și comunicații.</p>	Beneficiari Operator de transport Utilizator/ concesionar
			<p><i>Măsuri financiare/fiscale/comerciale</i> 2.5.11 Acordarea de subvenție/ajutor de stat pentru operatorii de transport feroviar sau/și pentru cei rutieri care utilizează transportul intermodal astfel încât să se acopere diferența de costuri între cele două moduri de transport (feroviar și rutier) prin fonduri anuale de compensare de la bugetul de stat (<i>tip voucher</i>)¹⁴; 2.5.12 Introducerea scutirii/reducerii taxei de mediu pentru transportul combinat; 2.5.13 Introducerea scutirii/reducerii la plata impozitului pe terenurile și construcțiile aferente centrelor de transport combinat; 2.5.14 Introducerea scutirii/reducerii impozitului pe venit respectiv reducerea/amânarea plății TVA pentru operatorii de transport combinat; 2.5.15 Scutirea/reducerea plății TUI (respectiv reducerii în compensare de la buget) pentru operatorii de transport combinat; 2.5.16 Introducerea unor autorizații compensatorii fără plată (tip bonus) unor transportatori care utilizează transportul intermodal (ex. o autorizație gratuită transportatorilor rutieri la un număr stabilit de îmbarcări pe trenul RO-LA); 2.5.17 Eliberarea de autorizații rutiere gratuite de tranzit sau de continuare parcurs în cazul TIR-urilor care utilizează tehnologia RO-LA sau feribot¹⁵; 2.5.18 Reducerea TUI cu până la 25% pentru trenurile de marfă cu circulație permanentă și instituirea TUI preferențial pentru transportul RO-LA¹⁶.</p>	MTI Beneficiari

¹⁴ Măsură agreată de către MTI, MMP, MFP și Consiliul Concurenței în iunie 2010

¹⁵ Măsură care se regăsește în Programul de guvernare 2009–2012

¹⁶ Măsură care se regăsește în Programul de guvernare 2009–2012

PLAN DE ACȚIUNI pentru perioada 2014–2020

Nr crt	MASURĂ PROPUȘĂ	ETAPE	ACTIVITĂȚI	Responsabil
0	1	2	3	5
1.	3. Consolidarea sistemului de transport intermodal de mărfuri	3.1 Implementarea unor noi proiecte privind modernizarea, dezvoltarea sau construirea unor terminale intermodale	3.1.1 Continuarea procesului de identificare a unor noi zone cheie aflate la confluența regiunilor cu oportunități de dezvoltare economică de perspectivă medie, pe baza evaluării, grupării și optimizării fluxurilor de mărfuri.	Beneficiari ¹⁷ MTI
			3.1.2 Identificarea locațiilor unor noi centre logistice și/sau de perspectivă cu rol de transfer optim între modurile de transport care operează pe distanțe scurte cu cele care operează pe distanțe lungi.	
			3.1.3 Stabilirea și promovarea unor noi rute alternative de transport intermodal, asigurarea transparenței modului de calcul al prețului de transport, facilităților aplicate și a siguranței conferite pe aceste rute în vederea conectării continue a aceluiași mod de transport sau divizării acestuia în funcție de opțiunile existente, astfel încât pe baza alternativelor de transport, utilizatorii să aleagă ruta cea mai avantajoasă.	
			3.1.4 Stabilirea noilor locații cheie în vederea promovării și implementării noilor proiecte privind modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale ¹⁸ .	
			3.1.5 Executarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice și obținerea avizelor.	
			3.1.6 Urmărirea procedurilor de depunere a cererilor de finanțare, programare și implementare a proiectelor, respectiv monitorizarea construirii terminalelor intermodale aprobate prin proiect.	
			3.2 Elaborarea unui sistem de	

¹⁷ Beneficiari pot fi: administratorii de infrastructură (CNCF CFR SA, CNADNR, CN APDF SA Giurgiu, CN APDM SA Galați, CN APM SA Constanța), autoritățile locale și parteneriate între acestea.

¹⁸ Conform studiului EGP, au fost identificate zonele: Calafat – Craiova – Pitești, Turda – Cluj Napoca – Dej – Târgu Mureș, Făgăraș – Sfântu Gheorghe, Galați – Bacău – Iași, Giurgiu/Oltenița – București – Ploiești.

0	1	2	3	5
		planificare, monitorizare și management al transportului intermodal de marfă	3.2.2 Monitorizarea în timp real a unităților standardizate de transport marfă/containere în transportul intermodal de marfă.	Beneficiari Operator de transport Utilizator MTI
			3.2.3 Urmărirea derulării în timp real a executării contractelor de transport, identificarea și soluționarea eventualelor probleme privind transportul.	
		3.3 Integrarea terminalelor intermodale existente și a centrelor logistice regionale într-o rețea națională intermodală	3.3.1 Interconectarea noilor zone de producție și consum	Beneficiari Operator de transport Utilizator MTI
			3.3.2 Implementarea sistemelor standardizate de informare, comunicare și gestiune între centrele intermodale	
			3.3.3 Modernizarea conexiunilor logistice între centrele intermodale	
		2.	4. Revizuirea și actualizarea strategiei sistemului de transport intermodal de mărfuri la nivel național	4.1 Corelarea strategiei intermodale cu prevederile europene, documentele strategice naționale, necesitățile de dezvoltare și convențiile internaționale
4.1.2 Corelarea cu obiectivele rețelei TEN-T existente și a celei propuse				
4.1.3 Corelarea cu Master Planul General de Transport				
4.1.4 Corelarea cu necesitățile de dezvoltare regionale și naționale				
4.2 Promovarea celor mai bune metode și practici de transport intermodal	4.2.1 Utilizarea bunelor practici privind condițiile specifice de subvenție și/sau concesiune în ceea ce privește transportul intermodal din alte state membre ale Uniunii Europene			MTI – UMP
	4.2.2 Crearea unei platforme de studii intermodale (cursuri, specializări, schimb de experiență, etc.)			
	4.2.3 Dezvoltarea unei culturi intermodale în România			

Plan financiar pentru perioada 2011 – 2013

Nr. crt	ACTIVITATE	SUBACTIVITATE	Cost estimativ proiect (euro)	Surse de finanțare
1.	Organizarea Unității de Management a proiectelor intermodale din cadrul MTI	- componenta strategică privind întărirea capacității administrative	5.000.000	POS-DCA (98% UE, 2% buget)
	Buget estimativ		5.000.000	
2.	Programul „Promovare transport intermodal”	E-catalogul intermodal	200.000	
		Organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca temă serviciile și transportul intermodal pentru sectorul privat	350.000	
		Organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca temă serviciile și transportul intermodal pentru sectorul public	350.000	
		Realizarea de sondaje în domeniul intermodal	350.000	
		Desfășurarea sondajelor intermodale	500.000	
		Realizarea certificării intermodale	350.000	
		Implementarea certificării și diseminării intermodale	400.000	
Buget estimativ		2.500.000		
		Promovarea și vizualizarea transportului intermodal, a coridoarelor logistice și a portului Constanța în România	400.000	
		Lucrări pregătitoare, inclusiv consiliere juridică	50.000	

3.	Aplicarea și dezvoltarea strategiei	Evaluarea experienței și a performanței în domeniu	350.000	
		Realizarea CEELOG (bază de date pentru informarea companiilor privind avantajele utilizării variantelor de transport intermodal în relațiile comerciale cu CEE).	150.000	
		Organizarea de ateliere de lucru, seminari și conferințe	100.000	
		Contribuție PPP (3 ani)	600.000	
		Instruire și pregătire profesională în domeniul logisticii/lanțului de aprovizionare și desfacere	5.000.000	
Buget estimativ		6.650.000		
4.	Contracte de utilizare a infrastructurii feroviare de către CN „CFR” SA	Lucrări pregătitoare, inclusiv consiliere juridică și identificarea indicatorilor de performanță	50.000	
		Implementare din punct de vedere legislativ a responsabilității administratorului de infrastructură în relația cu operatorii de transport intermodal	50.000	
Buget estimativ		100.000		
5.	Servicii vamale extinse	Asistență tehnică și asigurarea facilităților	200.000	Program TEN-T
		Contribuție la studiul pilot	300.000	Program TEN-T
Buget estimativ		500.000		
6.	Organizarea serviciilor RO-LA pentru trecerea munților Carpați	Studiu de fezabilitate pe ramura de nord a coridorului 4	500.000	Program TEN-T
		Studiu de fezabilitate pe ramura sudică a coridorului 4	500.000	Program TEN-T
		Subvenționarea operatorilor de transport intermodal	3.000.000	

	Buget estimativ		4.000.000	
7.	Organizarea serviciilor RO-RO pentru Marea Neagră	Studii de fezabilitate	500.000	Program TEN-T
		Subvenționarea operatorilor de transport intermodal	1.000.000	
	Buget estimativ		1.500.000	
8.	Dezvoltarea terminalelor intermodale 2011-2013	Construcție terminal intermodal Timișoara	22.000.000	POS-T 2007-2013 DM 3.1 ¹⁹
		Construcție terminal intermodal Suceava ²⁰		POS-T 2007-2013 DM 3.1
		Construcție terminal intermodal Brașov ²¹		POS-T 2007-2013 DM 3.1
		Asistență tehnică pentru extindere terminal Port Constanța Sud	500.000	Program TEN-T
		Asistență tehnică pentru București (partea de vest)	500.000	Program TEN-T
		Dezvoltare terminal Oltenița/Giurgiu	10.000.000	POS-T 2007-2013 DM 3.1
Buget estimativ		33.000.000		
9.	Planificarea și pregătirea master planurilor privind modernizarea și/sau construcția terminalelor intermodale prevăzute pentru perioada 2014-2020	Master Plan pentru zona Calafat – Craiova – Pitești	950.000	
		Master plan pentru zona Turda – Cluj-Napoca – Dej – Târgu Mureș	950.000	
		Master plan pentru zona Brașov – Făgăraș – Sfântu Gheorghe	750.000	
		Master plan pentru zona Galați – Bacău – Iași – Suceava	1.000.000	

¹⁹ În prezent, există un buget disponibil în cadrul Programului Operațional Sectorial de Transport, Axa Prioritară 3 – Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor, Domeniul major de intervenție 3.1 – Promovarea transportului intermodal, de **18.019.383** Euro, având ca sursă de finanțare Fondul European pentru Dezvoltare Regională în valoarea de **12.814.778** euro și fonduri publice naționale de **5.204.605** euro.

²⁰ În prezent, nu există o estimare a costurilor de construire și/sau modernizare a unui terminal în zona Suceava.

²¹ În prezent, nu există o estimare a costurilor de construire și/sau modernizare a unui terminal în zona Brașov.

		Master plan pentru zona Giurgiu/Oltenița – București – Ploiești	1.100.000	
	Buget estimativ		4.750.000	
10.	Programul „Emisii 0” pentru flota de transport fluvial pe Dunăre	Proiect de cercetare/dezvoltare pentru tipuri noi de nave	2.000.000	Program cadru nr. 7 al UE
	Buget estimativ		2.000.000	
11.	Măsurile fiscale și legislative	Evaluarea bunelor practici din alte SM și executarea studiilor de evaluare și stabilire a listei preliminare privind măsurile identificate de stimulare și suport a transportului intermodal	150.000	
		Pregătirea documentelor și proiectelor privind măsurile fiscale și legislative	300.000	
		Implementare legislativă	50.000	
	Buget estimativ		500.000	
12.	Realizarea indicatorilor de performanță	Asistență tehnică	75.000	Program TEN-T
		Dezvoltarea unui sistem de măsurare a indicatorilor	500.000	
		Testarea sistemului de măsurare	50.000	
		Realizarea unei baze de date	75.000	
	Buget estimativ		700.000	
TOTAL GENERAL			61.200.000	

Plan financiar pentru perioada 2014 – 2020

Nr. crt	ACTIVITATE	SUBACTIVITATE	Cost estimativ proiect (euro)	Surse de finanțare
1.	Continuarea organizării UMP	Organizare (7 ani)	5.250.000	
		Contribuție PPP (7 ani)	1.400.000	
	Buget estimativ		6.650.000	
2.	Programul „Promovare transport intermodal” (7 ani)	Organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca temă serviciile și transportul intermodal pentru sectorul privat	500.000	
		Organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca temă serviciile și transportul intermodal pentru sectorul public	500.000	
		Realizarea de sondaje în domeniul intermodal	500.000	
		Desfășurarea sondajelor în domeniul intermodal	500.000	
		Realizarea certificării intermodale	500.000	
		Implementarea certificării și diseminării intermodale	500.000	
		Buget estimativ		3.000.000
3.	Modernizare și/sau construcție de terminale intermodale	Calafat – Craiova – Pitești	15.000.000	POS–T 2014–2020
		Turda – Cluj-Napoca – Dej – Târgu Mureș	15.000.000	POS–T 2014–2020
		Brașov – Făgăraș – Sfântu Gheorghe	15.000.000	POS–T 2014–2020

		Galați – Bacău – Iași – Suceava	15.000.000	POS–T 2014–2020
		Giurgiu/Oltenița – București – Ploiești	15.000.000	POS–T 2014–2020
		Suplimentar (noi locații)	30.000.000	
	Buget estimativ		105.000.000	
TOTAL GENERAL			114.650.000	

DEFINIȚII

Administratorul infrastructurii = orice organism sau orice agent economic care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, incluzând și administrarea sistemelor de conducere a circulației, de control și de siguranță a infrastructurii; funcțiile administratorului de infrastructură de pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate, în conformitate cu reglementările în vigoare, mai multor organisme sau agenți economici.

Ajutorul de stat = orice măsură de sprijin acordată de către stat sau de către unitățile administrativ-teritoriale, din resurse de stat sau resurse ale unităților administrativ-teritoriale, indiferent de formă, care distorsionează sau amenință să distorsioneze concurența, prin favorizarea anumitor întreprinderi, a producției anumitor bunuri, a prestării anumitor servicii sau afectează comerțul dintre România și statele membre ale Uniunii Europene, fiind considerat incompatibil cu un mediu concurențial normal.

Axă Prioritară din cadrul POS – T = una dintre prioritățile strategiei din cadrul unui program operațional, care cuprinde un grup de acțiuni strategice strâns legate între ele și care au obiective specifice măsurabile.

Beneficiar = operatori, organisme sau firme, publice sau private, responsabile cu inițierea sau cu inițierea și implementarea operațiunilor, conform documentului „Cadrul de Implementare”.

Capacitate de infrastructură = posibilitatea de programare a traselor solicitate pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă.

Căile navigabile interioare ale României denumite în continuare *căi navigabile* = fluviul Dunărea, râurile, canalele și lacurile situate în interiorul teritoriului României, pe porțiunile lor navigabile, precum și apele navigabile de frontieră, de la malul românesc până la linia de frontieră.

Centru logistic = un centru într-o zonă în care toate activitățile legate de transport, logistică și distribuție a mărfurilor – atât pentru tranzit național și internațional, sunt efectuate de către operatori diferiți într-o bază comercială. Operatorii pot fi proprietarii sau locatarii clădirilor și instalațiilor (depozite, centre de distribuție, spațiile de depozitare, birouri, servicii de camioane, etc), care au fost construite acolo. Pentru a se conforma cu normele liberei concurențe, un *centru de logistică* trebuie să fie deschis pentru a permite accesul la toate companiile implicate în activitățile prevăzute. De asemenea, un centru de logistică trebuie să fie echipat cu toate facilitățile publice pentru realizarea operațiunilor mai susmenționate.

În vederea încurajării transportului intermodal pentru manipularea mărfurilor, un centru de logistică este de preferat să fie deservit de o multitudine de moduri de transport (rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian). Pentru a asigura sinergia și cooperarea comercială, este important ca un centru de logistică să fie gestionat într-un corp juridic unic și neutru (de preferință de către un parteneriat public-privat). În cele din urmă, un centru de logistică trebuie să fie conform cu standardele europene de calitate și de performanță pentru a oferi cadrul pentru soluțiile de transport comercial și durabil.

Contract de concesiune de servicii = contractul care are aceleași caracteristici ca și contractul de servicii, cu deosebirea că în contrapartida serviciilor prestate contractantul, în calitate de concesionar, primește din partea autorității contractante, în calitate de concedent, dreptul de a exploata serviciile pe o perioadă determinată sau acest drept însoțit de plata unei sume de bani prestabilite.

Contract de Finanțare = document care reglementează relația dintre Autoritatea de Management și beneficiar pe perioada de implementare a unui proiect, stabilind drepturile și obligațiile fiecăruia cu privire la proiectul respectiv.

Coridor de transport feroviar de marfă = totalitatea liniilor feroviare desemnate, inclusiv liniile de transbordare feroviară de pe teritoriul și respectiv dintre statele membre și, dacă este cazul, țări terțe europene, care leagă două sau mai multe terminale de-a lungul unei rute principale și, dacă este cazul, rute ocolitoare și secțiuni care le conectează, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2001/14/CE.

Coridorul de transport mai verde este un concept de transport integrat în care transportul maritim, feroviar, pe căile navigabile interioare și rutier se completează unul pe celălalt pentru a putea permite alegerea unui mod de transport mai ecologic.

Container = cutie specială, consolidată permițând stivuirea și transportul acesteia pe orizontală sau verticală.

Corp mobil = o unitate pentru transportul de marfă, standardizată în conformitate cu dimensiunile vehiculelor rutiere și echipată cu dispozitive de manevrare necesare activității de transbordare a acesteia de pe un mod de transport pe alt mod, în special rutier/feroviar.

Dezvoltare durabilă = dezvoltarea care corespunde necesităților prezentului, fără a compromite posibilitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile necesități.

Emisie = evacuarea directă ori indirectă, din surse punctuale sau difuze, de substanțe, vibrații, radiații electromagnetice și ionizante, căldură ori de zgomot în aer, apă sau sol.

Evaluarea impactului asupra mediului = proces menit să identifice, să descrie și să stabilească, în funcție de fiecare caz și în conformitate cu legislația în vigoare, efectele directe și indirecte, sinergice, cumulative, principale și secundare ale unui proiect asupra sănătății oamenilor și a mediului.

Gestionarul infrastructurii = orice organism sau orice întreprindere care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare; aceasta include și gestionarea sistemelor de control și de siguranță a infrastructurii.

Hub = un punct central, un nod al unei rețele de transport sau un centru de redistribuire.

Infrastructură feroviară = ansamblul elementelor necesare circulației și manevrei materialului rulant, clădirile stațiilor de cale ferată, cu facilitățile aferente, precum și celelalte clădiri și facilități destinate desfășurării transportului feroviar.

Infrastructura de transport intermodal = zonă operațională în care unități intermodale de marfă (containere, în special) sunt transferate între diferite moduri de transport: rutier, feroviar, căi navigabile sau aerian.

Intreprindere publică = persoană juridică ce desfășoară activități economice și asupra căreia se exercită direct sau indirect, ca urmare a unor drepturi de proprietate, a participațiilor financiare sau a regulilor specifice prevăzute în actul de înființare a întreprinderii respective.

Lanț de transport = succesiunea modurilor de transport necesară deplasării mărfurilor de la origine la destinație. În cadrul unui lanț de transport are/au loc una/mai multe transbordări.

Mod de transport = metodă de transport utilizată pentru deplasarea mărfurilor și călătorilor.

Operator economic = oricare furnizor de produse, prestator de servicii ori executant de lucrări – persoană fizică/juridică, de drept public sau privat, ori grup de astfel de persoane cu activitate în domeniul care oferă în mod licit pe piață produse, servicii și/sau execuție de lucrări.

Operator de transport = orice agent economic, cu capital de stat sau privat, care a obținut o licență în conformitate cu legislația în vigoare, a cărei activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă și/sau de călători.

Plan de implementare = documentul care prezintă mijloacele și strategia pe care părțile interesate intenționează să le implementeze în scopul realizării, într-o anumită perioadă de timp, a activităților necesare și suficiente pentru instituirea coridorului de transport de marfă.

Platformă = rampă pentru încărcarea și descărcarea vagoanelor.

Proiect prioritar = proiect de infrastructură care constă în:

- a) construcția sau îmbunătățirea infrastructurilor feroviare ori de pe căile navigabile interioare, astfel încât transportul unităților de transport intermodale (UTI) să devină posibil din punct de vedere tehnic și viabil, cât și din punct de vedere economic;
- b) construcția sau dezvoltarea de terminale intermodale pentru transporturi interioare, inclusiv dotarea acestora cu echipamente de transbordare fixe ori mobile;
- c) adaptarea zonelor portuare pentru dezvoltarea sau îmbunătățirea transferului containerelor între transportul maritim și transportul feroviar, pe căile navigabile interioare sau rutier;
- d) utilizarea echipamentelor de transport feroviar special adaptate pentru transportul combinat, acolo unde acest lucru este cerut de caracteristicile infrastructurii, în special din punctul de vedere al costului adaptării eventuale a unei astfel de infrastructuri și sub rezerva ca utilizarea unor astfel de echipamente să fie asociată cu infrastructura în cauză și ca operatorii implicați să aibă acces nediscriminatoriu la aceasta.

Program Operațional Sectorial Transport = document strategic aprobat de Comisia Europeană pentru finanțarea de investiții în domeniul transporturilor, identificat ca sector prioritar în Cadrul Strategic Național de Referință.

Rețeaua de transport este formată din următoarele componente: infrastructura de transport, rețeaua de management al traficului și rețeaua sistemului de poziționare și navigație.

Rețeaua de căi feroviare cuprinde rețeaua feroviară de mare viteză și rețeaua feroviară convențională.

Rețeaua de căi navigabile interioare cuprinde: fluviul Dunărea, râurile pe porțiunile lor navigabile, canalele navigabile, precum și diferitele brațe care asigură legătura dintre acestea.

Rețeaua de căi rutiere cuprinde autostrăzi, drumuri expres și drumuri naționale, existente sau care urmează a fi realizate, și care ocolesc principalele centre urbane pe rutele identificate pe rețea și îndeplinesc cel puțin una dintre condițiile următoare:

- a) joacă un rol important în traficul pe distanță lungă;
- b) furnizează legături cu alte moduri de transport;
- c) realizează legătura dintre regiunile izolate și periferice și regiunile centrale ale României.

Rețeaua de management și informare asupra traficului și rețeaua de determinare a poziției și de navigație includ instalațiile tehnice necesare și sistemele de informații și de comunicații care asigură operarea armonioasă a rețelei și gestionarea eficientă a traficului.

Rețeaua de management al traficului aerian cuprinde:

- a) spațiul aerian rezervat pentru aviația generală;
- b) căile aeriene;
- c) facilități pentru navigația aeriană;
- d) sistemele de management și planificare a traficului și sistemul de control al traficului aerian, cum ar fi: centre de control, mijloace de comunicare și urmărire a traficului, care sunt necesare pentru desfășurarea eficientă și în siguranță a traficului aerian în spațiul aerian al României.

Rețeaua de management și de informare asupra traficului feroviar cuprinde:

- a) sistemele de management și conducere operativă a circulației;
- b) sistemele moderne de informare a utilizatorilor;
- c) sistemele de raportare pentru trenurile care transportă mărfuri periculoase sau poluante;
- d) sistemele de comunicații pentru semnalarea situațiilor periculoase și pentru siguranța circulației feroviare.

Rețeaua de management și de informare asupra traficului maritim și pe căi navigabile interioare cuprinde:

- a) sistemele de management al navigației pe căile navigabile interioare, costiere și în porturi;
- b) sistemele de determinare a poziției navelor;
- c) sistemele de raportare pentru navele care transportă mărfuri periculoase sau poluante;
- d) sistemele de comunicații pentru pericole și siguranță, pentru a garanta un nivel ridicat de siguranță și eficiență a navigației și a protecției mediului în apele naționale navigabile ale României.

Rețeaua de management și de informare asupra traficului rutier cuprinde:

- a) sistemele moderne de informare a utilizatorilor;
- b) sistemele de comunicație, alarmare/anunțare, intervenție;
- c) sistemele de comunicații pentru semnalarea situațiilor periculoase și pentru siguranța circulației rutiere;
- d) sistemele de supraveghere a circulației rutiere.

Serviciu de transport feroviar internațional de marfă = serviciul de transport în cadrul căruia trenul trece cel puțin o dată frontiera de stat; trenul poate fi compus și/sau

descompus și diferitele părți care îl compun pot proveni și pot avea destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să treacă cel puțin o frontieră.

Terminal = Instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă și special amenajată pentru a permite fie încărcarea și/sau descărcarea mărfurilor din trenurile de marfă și integrarea serviciilor feroviare cu serviciile rutiere, maritime, fluviale și aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă. Și, dacă este cazul, îndeplinirea procedurilor de frontieră la granițele țărilor europene terțe.

Terminal intermodal de marfă = nucleul unui centru logistic alcătuit din infrastructura feroviară de acces, infrastructura rutieră de acces (cu intrare și ieșire separate), precum și platforma de depozitare temporară a mărfurilor transferate.

Terminal de transport intermodal = spațiul echipat pentru transbordarea de pe un mod de transport pe alt mod și depozitarea unităților de transport intermodal (UTI).

Traficul însoțit (șosea rulantă/RO-LA) = acel domeniu intermediar al transportului combinat prin care vehiculul rutier complet împreună cu autotractorul parcurge o parte din drumul său pe calea feroviară. Denumirea RO-LA, răspândită în general și folosită în practică în Europa, este prescurtarea expresiei germane "Rollende Landstrasse", ceea ce înseamnă șosea rulantă. Camioanele sau camioanele cu remorcă, respectiv autotractoarele pentru semiremorci, călătoresc pe o garnitură compusă din vagoane cu platformă joasă. Camioanele sunt urcate în vagoane cu ajutorul unei rampe mobile, ocupându-și locul de-a lungul garniturii, tot cu ajutorul unei rampe. Șoferii de camion (însoțitorii) călătoresc în vagoane de dormit, unde se pot odihni pe timpul călătoriei. Timpul petrecut în tren este considerat în mod oficial, în cele mai multe țări, drept timp de odihnă, respectându-se astfel prevederile referitoare la timpii de odihnă și de condus, cât și la îmbunătățirea condițiilor de muncă, căci noaptea se va lucra mai puțin. Pe lângă reducerea cheltuielilor de personal scad semnificativ și cheltuielile materiale (combustibil, lubrifianți, pneuri, service). Se pot economisi taxele pentru folosirea drumului, taxele de autostradă, impozitul pe camioane, pe tren nu trebuie prezentate autorizațiile de circulație. Pe lângă toate acestea, nu sunt restricții la sfârșit de săptămână, trenurile circulând atât duminică, cât și în zilele de sărbătoare.

Transport = Procesul de deplasare a mărfurilor și/sau persoanelor în condiții stabilite cu ajutorul unui mijloc de transport, pe un anumit traseu. Ramură a economiei naționale care are ca obiect activitățile sociale de deplasare a produselor de la producători spre consumatori, precum și transportarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor folosite pentru deservirea generală a populației.

Transport combinat = 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 ce depășește 100 km în linie dreaptă.

Elemente ale transportului combinat:

1. Material rulant specific transportului combinat;
2. Vehicule rutiere care execută transport pe parcursul inițial și/sau final al unui transport combinat;
3. Unități de transport intermodal (UTI): containere, cutii mobile, semiremorci care se pretează la transportul intermodal;
4. Utilaje și dispozitive de manipulare a UTI;

5. Logistică aferentă transportului combinat: mijloace informatice, calculatoare, soft aferent.

Parcursul rutier inițial și/sau final poate fi:

a) între punctul de încărcare a mărfii și cea mai apropiată stație de cale ferată de expediție adecvată acestui mod de transport, pentru parcursul inițial, și între cea mai apropiată stație de cale ferată de destinație adecvată și punctul de descărcare a mărfii, pentru parcursul final;

b) pe o rază care să nu depășească 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de îmbarcare sau debarcare.

Transport intermodal de marfă = un caz particular al transportului multimodal de marfă în unități de transport intermodal/container, în care marfa în UTI/containerizată este transbordată de pe un mod de transport pe alt mod fără a se acționa asupra mărfurilor din UTI/container la trecerea de pe un mod de transport pe altul.

Transport multimodal de marfă = sistemul în care activitatea de transport se realizează prin intermediul a cel puțin două moduri de transport.

Convenția multimodală din cadrul Organizației Națiunilor Unite (care nu a intrat în vigoare și, cel mai probabil, nu va intra vreodată) definește transportul multimodal în articolul 1.1, după cum urmează: Transportul internațional multimodal înseamnă transportul de mărfuri realizat pe cel puțin două moduri diferite de transport, pe baza unui contract de transport multimodal, dintr-un loc, într-o țară în care mărfurile sunt preluate de către operatorul de transport multimodal, în alt loc desemnat pentru livrare, situat într-o altă țară.

Transport piggyback = transportul vehiculelor rutiere pe calea ferată.

Unitate de încărcare = container, corp de schimb.

Unitate de transport intermodal = containere, corpuri de schimb sau semitrailere (fără însoțitor)/vehicule rutiere pentru transportul de marfă (cu însoțitor) necesare desfășurării activităților de transport intermodal.

Unitate RO-RO = echipament pe roți pentru transportul mărfurilor, cum ar fi camioanele, trailerele sau semitrailere, care poate fi condus sau staționat pe o navă sau tren în vederea transportării.

Bibliografie

“Administrative obstacles in the Port of Constanta”, Submission by SC CSCT SRL, 27.06.2008, used as input to Position Statement of European Ports, European Maritime Port Organisation, 2008.

“The EU’s freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe”, SEC(2007)1351, Commission of the European Communities, Brussels, 2007.

“Logistics Power of the Netherlands 2009”, Holland International Distribution Country, TNO, Ministry of Transport, Zoetermeer, 2009.

“Marco Polo II”, Executive Agency for Competitiveness and Innovation, European Commission, Brussels, 2009.

“Business plan 2010”, Holland International Distribution Council, Zoetermeer, 2010.

“Just Add Water”, Inland Navigation Europe, Brussels, 2009.

“Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways, Inland Waterways”, Planco Consulting GmbH, Essen, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz, November 2007.

“External Costs of Transport”, Infras/IWW, Zürich/Karlsruhe, October 2004.

“CO2 emission reduction in transport”, Netherlands Environmental Assessment Agency RIVM, Bilthoven, July 2009.

“Shipping, World Trade and the Reduction of CO2 emissions”, International Chamber of Shipping, London, 2009.

“Romania Effective Gateway”, KLG Europe, Bucharest, April 2010.

“Why the Netherlands”, Holland International Distribution Council, Zoetermeer, 2009.

“Economic Analysis of the European seaport system, ESPO/TMMA, Antwerp, May 2009.

“European Energy and Transport: Trends to 2030 – Update 2007”, DG TREN, Brussels, April 2008.

“Methods for calculating the emissions of transport in the Netherlands”, Task Force Traffic and Transport of the National Emission Inventory, December 2009.

“Inter-modal Transport in Europe”, European Inter-modal Association, Brussels, 2005.

“National Peer Review Turkey”, OECD/International Transport Forum, Paris, 2009.

European Gateways Platform Sources used for Joint Taskforces MEC & MOT 2 of 4

“A toolkit for the development of inter-modal hubs”, Consultation Paper, Melbourne, 2006.

“NAIADES, An Integrated European Action Program for Inland Waterway Transport”, Commission of the European Communities, Brussels, January 2006.

“Integrated Services in the Inter-modal Chain (ISIC)”, Ecorys, DG TREN, 2005.

“Third Annual Thematic Research Summary – Inter-modal Transport”, Transport Research Knowledge Centre, August 2006.

“First National Contribution of Romania to the Development of the European Union Strategy for the Danube Region”, Bucharest, 2010.

“Participation of the Government of the Republic of Serbia in the development of an overall European Union strategy for the Danube Region”, Belgrade, March 2010.

“FREIGHTWISE, Freight Market Structure and Requirements for Inter-modal Shifts”, DG TREN, July 2007.

“INTERIM, Integration in the inter-modal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes”, ViaDonau/Ovidius University Constanta, December 2007.

“Market observation Rail transport Romania” (in Dutch language), RailCargo, Hoogvliet, July 2009.

“PROMIT, Promoting Innovative Inter-modal Freight Transport”, DG TREN, February 2008.

“Focus on Inter-modal Transport” (in Dutch language), Transport & Logistics Netherlands, Zoetermeer, 2008.

“Current Challenges for Inter-modal Freight Transport and Logistics in Europe and the U.S.”, Institute of Transportation Studies, University of California, Irvine, August 2003.

“Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 si 2020, 2030 “, Ministerul Transporturilor, Bucuresti, MARTIE 2008.

“Inter-modal Transport from a Dutch Perspective”, RailCargo/Bureau Shortsea Shipping/Dutch Inland Shipping Agency, June 2008.

“Inter-modal Transport: The Corridor in View”, ING, December 2008.

“Market developments in rail transport 1995 – 2020”, KIM, The Hague, November 2007.

“ALSO DANUBE, Advanced Logistic Solutions for Danube Waterway”, ViaDonau, Vienna, June 2006.

European Gateways Platform Sources used for Joint Taskforces MEC & MOT 3 of 4

“Blue Ports: hubs for the regional economy” (in Dutch language), TNO, 2005.

“EU Strategy for the Danube Region (EUSDR)”, first Austrian contribution to stock-taking, Federal Ministry for European and International Affairs, Vienna, 2009.

“National Position on the EU Strategy for the Danube Region”, Slovak Ministry of Foreign Affairs, March 2010.

“REGINA, reflection group on inland navigation”, part of the PLATINA project, Brussels, March 2010.

“Port Development Concept Galati”, ViaDonau and Metaltrade International SRL, Vienna, April 2009.

“D.A.N.U.B.E. – Retea de acces la Dunare”, C.N. Administratia Porturilor Dunarii Fluviale S.A. Giurgiu, July 2009.

“Transportation & Logistics 2030”, PricewaterhouseCoopers and European Business School, 2009.

“Connecting to Compete 2010 – Trade Logistics in the Global Economy”, The World Bank, Washington, 2010.

“Supply Chain Strategies in a Multi-Polar World”, Professor Hau L. Lee, Stanford University, Palo Alto, California, 2009.

“Romania Market Survey 2008-2011”, European Gateways Platform, April 2009.

“Roads to Nowhere”, Romanian Academic Society (SAR), Bucharest, August 2007.

“Port Marfuri Giurgiu, 1st Danube Inter-modal hub”, European Gateways Platform, October 2009.

“REALISE – Regional Action for Logistical Integration of Shipping across Europe”, AMRIE, Brussels, December 2005.

“Seaports as turntables towards Sustainability”, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, November 2008.

“Setting Course for a Strong Economy”, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, November 2007.

“Responsible Shipping and a Vital Fleet”, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, June 2008.

European Gateways Platform Sources used for Joint Taskforces MEC & MOT 4 of 4

“DIOMIS – Evolution of inter-modal rail/road traffic in Central and Eastern European Countries by 2020”, International Union of Railways (UIC), Paris, March 2010.

“DIOMIS – Evolution of inter-modal rail/road traffic in Central and Eastern European Countries by 2020”. Romania, Hungary, and Bulgaria Country Reports, International Union of Railways (UIC), Paris, January 2010.

“Europe 2020”, European Commission, Brussels, March 2010.

“European Union Freight Transport Logistics Action Plan”, European Commission, Brussels, October 2007.

“A sustainable future for transport – towards an integrated, technology-led and user friendly system”, European Commission, Brussels, June 2009.