

GUVERNUL ROMÂNIEI



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

**STRATEGIA DE TRANSPORT
INTERMODAL
ÎN ROMÂNIA¹
2020**

**mai
2011**

¹ Acest document prezintă strategia de transport intermodal elaborată și propusă în conformitate cu prevederile ordinului MTI nr. 758 din data de 24.09.2010 privind constituirea și organizarea la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a Grupului de Lucru pentru elaborarea Strategiei Naționale de Transport Multimodal

CUPRINS

	Pagina
0. ABREVIERI/ACRONIME	5
1. INTRODUCERE	7
Globalizarea comerțului și a transporturilor	7
Transportul intermodal, soluția unei piețe unificate de transport	7
Oportunitatea unei strategii de transport intermodal în România	9
2. SITUAȚIA ACTUALĂ A TRANSPORTULUI INTERMODAL ÎN ROMÂNIA ȘI ÎN EUROPA	11
2.1 Caracteristici generale	11
2.2 Transportul combinat de mărfuri	12
2.2.1 Transportul feroviar	12
2.2.1.1 Caracteristici ale transportului combinat feroviar/rutier și feroviar/naval	13
2.2.1.2 Tendințe în transportul combinat feroviar/rutier	16
2.2.2 Transportul rutier	17
2.2.3 Transportul maritim	17
2.2.4 Transportului pe căile navigabile interioare	19
2.2.5 Transportului aerian	19
2.3 Terminale	20
2.3.1 Terminale existente	20
2.3.2 Propuneri pentru construirea și/sau modernizarea unor terminale	20
2.3.3 Criterii de selectare a terminalelor intermodale	23
2.4 Analiza SWOT a sectorului de transport din România în perspectiva dezvoltării transportului intermodal	23
3. OBIECTIVE STRATEGICE DE DEZVOLTARE	26
3.1 Obiectiv general	26
3.2 Obiective specifice	26
3.2.1 Ținte	29
3.2.2 Indicatori de performanță	30
3.2.3 Obstacole	31
4. DIRECȚII DE ACȚIUNE	32
4.1 Direcții de acțiune pe termen scurt, perioada 2010 – 2013	32
4.1.1 Identificarea pe teritoriul României a unui număr minim de zone strategice cheie pentru amplasarea centrelor logistice cu rol de transfer între modurile de transport care operează pe	32

distanțe scurte cu cele care operează pe distanțe lungi.	
4.1.2 Promovarea și implementarea proiectelor privind modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale („Centre Intermodale Regionale de Transport Marfă”)	33
4.2 Direcții de acțiune pe termen mediu, perioada 2013 – 2020	33
4.2.1 Consolidarea sistemului de transport intermodal de mărfuri	34
4.2.2 Revizuirea și actualizarea strategiei sistemului de transport intermodal de mărfuri la nivel național	34
4.3 Monitorizare	35
5. CADRU LEGISLATIV ȘI INSTITUȚIONAL	36
5.1 Cadru legislativ	36
5.1.1 Cadru european și internațional	36
5.1.1.1 Legislație europeană în vigoare în România	36
5.1.1.2 Alte prevederi europene și internaționale ratificate în România	36
5.1.2 Cadru național	37
5.2 Cadru instituțional	38
6. FINANȚARE	39
6.1 Surse de finanțare	39
6.2 Strategia de finanțare	40
7. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	42
7.1 Concluzii	42
7.1.1 Cadru competițional	42
7.1.2 Strategia <i>EUROPA 2020</i> și necesitatea alinierii României la această strategie	42
7.1.3 Rolul logisticii în implementarea strategiei de transport intermodal din România	43
7.1.4 Impactul asupra mediului	44
7.2 Recomandări	45
8. ANEXE	48
Anexa nr. 1a	România: Județe
Anexa nr. 1b	România: Regiuni de dezvoltare
Anexa nr. 2	Comerțul internațional
Anexa nr. 3	Indicatori privind transportul feroviar

Anexa nr. 4	Operatori logistici în zona București
Anexa nr. 5	Rute, timp de parcurs și capacități aferente pentru trenurile de containere de pe rețeaua CFR
Anexa nr. 6	Rețeaua TEN-T: componenta feroviară
Anexa nr. 7	Amplasarea terminalelor deservite de SNTFM „CFR Marfă” SA.
Anexa nr. 8	Lista operatorilor privați de transport feroviar de marfă
Anexa nr. 9	Analiza comparativă a costurilor totale de transport containerizat în varianta RO–LA, respectiv varianta rutieră
Anexa nr. 10	Rețeaua TEN-T: componenta rutieră
Anexa nr. 11	Indicatori privind transportul rutier
Anexa nr. 12	Prognoza traficului rutier pe anul 2015
Anexa nr. 13	Porturile situate la Dunăre și pe canalele navigabile Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari
Anexa nr. 14	Indicatori privind transportul maritim
Anexa nr. 15	Căile navigabile interioare Rin/Meuse – Main – Dunăre
Anexa nr. 16	Rețeaua TEN-T: căi navigabile interioare și porturi
Anexa nr. 17	Indicatori privind transportul pe căile navigabile interioare
Anexa nr. 18	Amplasarea aeroporturilor pe teritoriul național
Anexa nr. 19	Lista terminalelor cu acces la rețeaua CFR operate de SNTFM „CFR Marfă” SA
Anexa nr. 20	Lista terminalelor particulare și a liniilor ferate industriale cu disponibilitate pentru manipularea containerelor
Anexa nr. 21	Cerințe minime pentru terminale
Anexa nr. 22	Criterii de selectare a terminalelor intermodale
Anexa nr. 23	Rețeaua de transport intercontinental
Anexa nr. 24	Coridor interoperabil „E” de mărfuri
Anexa nr. 25a	Plan de acțiuni pentru perioada 2010 – 2013
Anexa nr. 25b	Plan de acțiuni pentru perioada 2014 – 2020
Anexa nr. 26a	Plan financiar pentru perioada 2011 – 2013
Anexa nr. 26b	Plan financiar pentru perioada 2014 – 2020
Anexa nr. 27	Definiții

Anexa nr. 28 Bibliografie

ABREVIERI/ACRONIME

AGC	Acordul European pentru principalele căi ferate internaționale
AGN	Acordul European privind marile căi navigabile de importanță internațională
AGTC	Acordul European privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe
CE	Comisia Europeană
CEELOG	Centrul de Logistică din Europa Centrală și de Est
CNADNR	Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România
CN APDF SA Giurgiu	Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Fluviale SA Giurgiu
CN APDM SA Galați	Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime SA Galați
CN APM Constanța	Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța
CNCF „CFR” SA	Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA
DIOMIS	Proiect finanțat de UIC privind dezvoltarea infrastructurii și a modelelor de operare (D eveloping I nfrastructure use and O perating M odels for I ntermodal Shift)
ECE	Europa Centrală și de Est
EGP	European Gateways Platform (Platforma Intermodală Europeană)
FC	Fond de Coeziune
GIS	Geographic Information System (Sistem Informatic Geografic)
GPS	Global Positioning System (Sistem de Poziționare Globală)
GSM	Groupe Spécial Mobile (Grup Special Mobil)
ICB	International Container and Intermodal Transport Bureau (Biroul de Transport Intermodal și Internațional de Containere)
ICC	International Chamber of Commerce (Camera Internațională de Comerț)
IFI	Instituții Financiare Internaționale
IRIS	Sistemul Informatic Integrat al Căii ferate

IT	Information Technology (Tehnologia Informațiilor)
ITF	International Transport Forum (Forumul Internațional de Transport) (fost ECMT – European Conference of Ministers of Transport – Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport)
JASPERS	Facilitate de asistență tehnică pentru sprijinul proiectelor în Regiunile Europene
MTI	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
MTO	Multimodal Transport Operator (Operator de Transport Multimodal)
NATO	Organizația Tratatului Atlanticului de Nord
PIB	Produsul Intern Brut
POS-T	Programul Operațional Sectorial de Transport
PPP	Parteneriat Public Privat
RIA	Romanian Intermodal Association (Centrul Român pentru Promovarea Transportului Intermodal)
RO-LA	Rollende-Landstrassen (Șosea Rulantă)
RO-RO	Roll On-Roll Off (Echipamente pe roți proprii)
SIM	Studiu de Impact asupra Mediului
SNTFM „CFR Marfă” SA	Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” SA
STI	Specificații Tehnice de Interoperabilitate
TEN-T	Rețeaua de Transport Trans-Europeană
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (unitate de măsură echivalentă de 20 picioare pentru containere)
TUI	Tariful de Utilizare al Infrastructurii
UIC	Uniunea Internațională a Căilor Ferate
UE	Uniunea Europeană
UIRR	Uniunea Internațională a Societăților de Transport Combinat rutier – feroviar
ONU-CEE	Organizația Națiunilor Unite – Comisia Economică pentru Europa (United Nation – Economic Commission for Europe)

1. INTRODUCERE

1.1 Globalizarea comerțului și a transporturilor

Unul dintre cele mai importante fenomene constatate în secolul al XXI-lea este extinderea globalizării care presupune integrarea internațională a piețelor de bunuri și servicii, a piețelor de capital, accesul liber și neîngrădit, pe baze comerciale, la resursele de materii prime și energie. În contextul actual al majorării prețurilor la combustibil, multe companii consideră că este evidentă necesitatea mutării centrelor de producție mai aproape de consumatorii finali pentru reducerea costurilor și menținerea prețurilor la un nivel scăzut.

Prin urmare, ca rezultat al globalizării, se înregistrează o semnificativă creștere în ceea ce privește produsele finite comercializate, datorită investițiilor străine directe în regiuni cu un cost redus al forței de muncă și cu acces la rutele comerciale, creștere care se preconizează că se va accentua în următorii ani.

În ceea ce privește domeniul transporturilor, principalul efect al fenomenului de globalizare este corelația dintre creșterea economică și creșterea transportului de mărfuri și persoane.

Dezvoltarea transporturilor a urmat îndeaproape dezvoltarea economică mondială, care a impus sporirea continuă a volumului de mărfuri transportate. Acest fapt a condus la creșterea numărului de vehicule rutiere de marfă, costuri adiționale, poluare, accidente și efecte sociale adverse. Necesitatea decuplării creșterii economice de creșterea volumului de transport, în scopul obținerii în continuare a beneficiilor creșterii economice fără a avea însă efecte adverse, capătă noi valențe prin promovarea modurilor de transport „prietenos cu mediul” și mai sigure.

Pentru a face față presiunilor determinate de procesul de globalizare, beneficiarii diferitelor sectoare de transport de mărfuri solicită în momentul de față crearea unui sistem de servicii de transport și a unei piețe de transport sigure în care barierele sistemelor modale și naționale de transport să nu limiteze alegerea celei mai potrivite rute/modalități de transport a mărfurilor.

În plus, competiția internațională și expansiunea geografică a piețelor forțează producătorii și exportatorii să se concentreze pe tehnologiile de producție integrată și pe logistica transporturilor cu scopul de a reduce costurile, și în același timp, de a oferi servicii de calitate.

1.2 Transportul intermodal, soluția unei piețe unificate de transport

Având în vedere că majoritatea produselor finite sunt transportate în containere și că acestea constituie principalul mijloc care facilitează intermodalitatea, se estimează că în secolul al XXI-lea transportul intermodal, alături de îmbunătățirile tehnologice ale sistemelor de transbordare utilizate, devine piatra de temelie pentru comerțul internațional, fiind considerat ca cea mai eficientă modalitate de gestionare a activității de transport internațional „*din poartă în poartă*”.

Acest lucru se datorează faptului că transportul intermodal permite combinarea, în mod avantajos pe un anumit parcurs, a avantajelor specifice fiecărui mod de transport, cum ar fi flexibilitatea transportului rutier, capacitatea ridicată de transport pe calea ferată, costurile scăzute ale transportului naval și viteza superioară a transportului aerian.

Conceptul de transport intermodal la nivel național/internațional s-a dezvoltat începând cu anul 1960, simultan cu apariția și evoluția containerelor mari. Această evoluție a condus la o creștere exponențială a transportului containerizat, facilitând dezvoltarea semnificativă a comerțului internațional.

Conform unei definiții agreate de comun acord de către principalele organizații și structuri regionale și internaționale de cooperare ONU – CEE, ITF (fost CEMT), UE, ICB, precum și de către ICC, **transportul intermodal reprezintă acel sistem de transport care presupune utilizarea în mod succesiv a cel puțin două moduri de transport și în care unitatea de transport intermodal nu se divizează la schimbarea modurilor de transport**².

De asemenea, transportul intermodal este definit ca sistemul de transport „**din poartă în poartă**” care utilizează **în mod integrat** cel puțin două moduri de transport³.

În conformitate cu definițiile aprobate și adoptate la Geneva în iunie 2010 de către Grupul de Lucru privind Statistica Transporturilor al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (WP 6 ONU – CEE), a fost reiterată și agreată definiția conform căreia transportul intermodal este **un caz particular al transportului multimodal**⁴, efectuat în una și aceeași Unitate de Transport Intermodal – UTI prin moduri succesive de transport și fără divizarea mărfii la schimbarea modurilor de transport.

Principalul atu al transportului intermodal este acela că poate oferi posibilitatea expeditorului de a se baza pe un singur furnizor de logistică a transporturilor/operator de transport care este și singurul responsabil al transportului din momentul recepționării mărfii până în momentul livrării acesteia, ceea ce înlătură riscul împărțirii răspunderii contractuale între mai mulți operatori de transport⁵.

În cazul transportului multimodal internațional, transportul mărfurilor se desfășoară pe baza unui contract de transport multimodal și al unui document unic care însoțește marfa din țara de origine în țara de destinație, în responsabilitatea unui operator de transport multimodal (MTO).

² Organizația Națiunilor Unite, 2001, *Terminologie privind Transportul Combinat* (New York și Geneva).

³ Organizația pentru Dezvoltarea și Cooperarea Economică, 2001, Aspecte instituționale privind transportul intermodal de marfă (Paris).

⁴ Transportul multimodal, conform definiției din același glosar de termeni aprobat de către Grupul de Lucru WP 6, menționat mai sus, este sistemul în care activitatea de transport se realizează prin intermediul a cel puțin două moduri de transport.

⁵ Se evaluează necesitatea introducerii la nivel UE a unei clauze de răspundere standard (de rezervă), în cazul în care nu se prevede altceva între părți la un contract de transport. De asemenea, se evaluează necesitatea introducerii unui instrument juridic care să permită acoperirea tuturor sistemelor modale de răspundere existente în prezent la nivel internațional, de-a lungul întregului lanț logistic multimodal, astfel încât să asigure acoperirea părților din lanțul logistic care se situează în prezent între sistemele modale de răspundere.

Structura sistemului intermodal de transport se bazează pe 3 elemente:

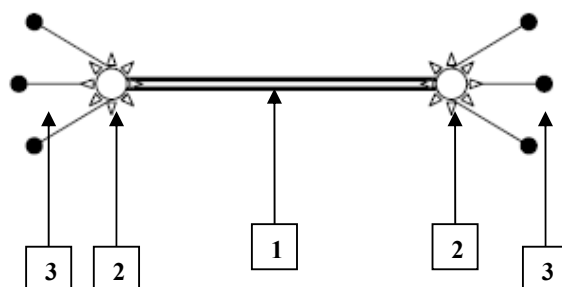


Figura 1: Elementele de bază ale transportului intermodal

1. un sistem de transport al mărfii pe distanțe lungi (la care participă de regulă modurile de transport maritim, feroviar, căile navigabile interioare și/sau aerian),
2. terminale de transport care asigură transferul eficient al unităților de încărcătură de pe un sistem modal de transport pe altul,
3. un sistem de colectare și distribuție a fluxurilor de mărfuri în punctele de origine, respectiv de destinație ale lanțului de transport (realizat de regulă prin intermediul modului de transport rutier).

1.3 Oportunitatea unei strategii de transport intermodal în România

Oportunitatea elaborării unei strategii intermodale de transport în România, așa cum este susținută în acest document este justificată de următoarele considerente:

- prezentul demers se înscrie în contextul politicilor de reducere a impactului transporturilor asupra mediului și al fundamentării unei strategii de dezvoltare durabilă, realizând un echilibru între creșterea economică și protecția mediului,
- transportul intermodal este considerat o alternativă sigură pentru viitor, întrucât răspunde cel mai bine atât cerințelor acute privind descongestionarea drumurilor naționale, cât și cerințelor crescânde ale beneficiarilor de transport în ceea ce privește gama și calitatea serviciilor,
- nu se produce o distorsiune a competiției dintre principalii actori pe piața de transport de marfă din România care să prejudicieze interesul public, aceleași reguli aplicându-se nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport,
- transportul intermodal are capacitatea de a contribui la relansarea traficului de marfă în România și reducerea efectelor crizei economice,
- transportul intermodal are capacitatea de a contribui la conectarea principalelor rute naționale de transport la axele europene prioritare TEN-T și anume Axa prioritară nr. 7 – axa autostrăzii Igoumenitsa/Patras–Atena–Sofia–Budapesta–Autostrada Nădlac–Sibiu–București/Constanța, Axa prioritară nr. 18 – axa pe căile navigabile interioare Rin/Meuse–Main–Dunăre, Axa prioritară nr. 21 (autostrăzi maritime) și Axa prioritară nr. 22 – axa feroviară Atena–Sofia–Budapesta–Viena–Praga–Nürnberg/Dresda–Curtici–Brașov–

București/Constanța, precum și la respectarea obligațiilor prevăzute în acorduri și convenții internaționale precum AGTC, TER, NATO⁶, etc.

De asemenea, realizarea și implementarea strategiei de transport intermodal în România are o importanță deosebită din următoarele perspective:

- Creșterea atractivității României pentru activități comerciale internaționale prin asigurarea unor facilități privind schimbul intermodal de mărfuri care să atragă atât „*pachetul de asamblare*”⁷, cât și „*pachetul ECE*”⁸,
- Sprijinirea dezvoltării „*coridoarelor verzi*”⁹ de transport logistice și eficiente,
- Eficientizarea modului de utilizare a infrastructurii existente pentru transportul de marfă prin atragerea fluxurilor de mărfuri dinspre sectorul rutier spre sectoarele feroviar și naval,
- Îmbunătățirea cooperării economice la nivel regional, național și internațional prin crearea unor poli de distribuție și schimb de mărfuri între sistemele de transport de mare distanță și cele de transport local/regional,
- Soluționarea problemelor legate de costurile ridicate de transport ale operatorilor economici și îmbunătățirea accesului bunurilor românești pe piețele regionale, naționale și internaționale,
- Crearea de noi locuri de muncă la nivel local și regional.

⁶ Liniile directe NATO

⁷ Pachetul de asamblare – ansamblul activităților integrate de asamblare și adaptare la cerințele specifice pieței din România a produselor importate din afara Europei, inclusiv a activităților asociate, cum ar fi transportul și logistica.

⁸ Pachetul ECE – pachet de asamblare specific țărilor din Europa Centrală și de Est.

⁹ Coridoare verzi de transport reprezintă un concept specific transportului integrat și anume combinarea tuturor modurilor de transport în vederea realizării unui transport mai prietenos cu mediul.

2. SITUAȚIA ACTUALĂ A TRANSPORTULUI INTERMODAL¹⁰ ÎN ROMÂNIA ȘI ÎN EUROPA

2.1 Caracteristici generale

Transportul intermodal în Europa este caracterizat, în mare măsură, de operațiunile de transport combinat (feroviar/rutier). În anul 2009, volumul transportului intermodal de mărfuri (feroviar/rutier) a fost de 16.573.316 TEU și numărul de containere, inclusiv unități mobile, transportate pe rețeaua feroviară a fost de 12.015.249¹¹.

România este amplasată în sud-estul Europei și se învecinează cu Ungaria și Serbia în partea de vest, Ucraina și Republica Moldova în partea de nord-est și Bulgaria în sud. În partea de est, România are ieșire la Marea Neagră pe o lungime de 245 km, între brațul Chilia al Dunării – golful Musura (frontiera cu Ucraina) și localitatea Vama Veche (frontiera cu Bulgaria). Ieșirea la mare înlesnește legăturile cu țările din bazinul Mării Negre și, prin intermediul acesteia, cu restul lumii. În partea de sud, România este străbătută de Dunăre, al doilea fluviu ca mărime în Europa, pe o lungime de 1.075 km.

Din punct de vedere al structurii teritoriale, România este împărțită în patruzeci și două de județe (anexa nr. 1a), inclusiv municipiul București clasat la rang de județ, sau în opt regiuni de dezvoltare (anexa nr. 1b).

Populația României este repartizată uniform pe întreg teritoriul, excepție făcând zona municipiului București. În 2009, România avea o populație de aproximativ 21,5 milioane de locuitori, fiind clasată pe locul 7 între statele Uniunii Europene cu cea mai mare populație. Capitala țării, municipiul București, este cel mai mare oraș cu o populație de aproximativ 1,9 milioane de locuitori, care reprezintă 9% din totalul populației și 16,1 % din populația urbană a țării. Orașele cu o populație de peste 300.000 locuitori sunt: Iași, Cluj-Napoca, Timișoara, Constanța și Craiova. Alte orașe importante din punct de vedere al populației sunt: Galați, Brașov, Ploiești, Brăila și Oradea.

Dintre țările din Europa Centrală și de Est (Bulgaria, Cehia, Croația, Polonia, Slovacia, Slovenia și Ungaria), România este a doua țară atât în ceea ce privește populația, cât și suprafața teritoriului. Cu o suprafață de aproximativ 238.391 km² și o densitate medie a populației de aproximativ 90,2 de locuitori pe km², România se clasează pe locul 6 printre țările din ECE în ceea ce privește densitatea medie a populației.

În anul 2007, PIB-ul României s-a ridicat la 124,5 miliarde euro la prețuri curente, pentru ca în perioada 2007–2008, care a reprezentat începutul crizei economice, PIB-ul să crească cu 10,6% ajungând la aproximativ 139,9 miliarde euro în anul 2008. În anul 2009, PIB-ul a scăzut cu aproximativ 16% față de anul precedent, atingând o valoare de 117,5 miliarde euro.

În anul 2009, PIB-ul, pe locuitor, a fost de 5.474 euro, reprezentând 24% din media PIB-ului în UE în valoare de aproximativ 22.600 euro.

Partenerii de comerț ai României sunt în principal statele membre ale Uniunii Europene, astfel că, în 2009, importul României în UE–27 a reprezentat 73,1% din

¹⁰ Termenul intermodal – în această strategie – se referă la transportul de marfă

¹¹ Sursa Eurostat

importul total, iar exportul în UE-27 a avut o pondere de 74,3% din exportul total al României (anexa nr. 2).

România este una dintre cele mai atractive țări din ECE pentru investițiile străine directe. Principalii investitori străini în România în ultima decadă provin din Olanda, Italia, Germania și Franța, iar principalele investiții au fost făcute în sectorul industrial.

În 2009, comerțul internațional total al României de 68,03 miliarde euro a reprezentat 60% din PIB, cunoscând o scădere cu aproximativ 25,2% față de anul precedent.

În ceea ce privește sectorul de transport, în anul 2008 volumul total al mărfurilor transportate a fost de 512,1 milioane tone, astfel încât se poate observa că volumul mărfurilor transportate în perioada 2005–2008 a crescut în medie cu 4% pe an. În anul 2009, volumul total al mărfurilor a scăzut cu aproximativ 21% față de anul precedent, atingând valoarea de 404,8 milioane tone.

În structura comerțului internațional, ponderea deținută de transportul rutier de 70,5% din totalul exporturilor, respectiv de 71,2% din totalul importurilor, este semnificativă în comparație cu ponderea transportului maritim de 19,5 %, respectiv de 15,4 %.

2.2 Transportul combinat de mărfuri

Transportul combinat¹² este un caz particular al transportului intermodal de mărfuri în care unitățile de încărcătură (autocamionul, remorca, semiremorca cu sau fără autotractor, cutia mobilă sau containerul) se deplasează sau sunt deplasate, după caz, pe drumurile publice, pe parcursul inițial și/sau final, iar restul transportului se efectuează pe calea ferată sau pe o cale navigabilă interioară ori pe un parcurs maritim ce depășește 100 km în linie dreaptă.

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/până la portul fluvial sau maritim de încărcare sau descărcare.

Transportul combinat poate fi însoțit (RO–LA) sau neînsoțit (containere, cutii mobile, semiremorci).

2.2.1 Transportul feroviar

În prezent, lungimea simplă a liniilor de cale ferată în exploatare este de 10.784 km, din care 4.002 km linii electrificate.

¹² Uniunea Europeană, 1992, Directiva Consiliului nr. 92/106/EEC privind stabilirea regulilor comune pentru anumite tipuri de transport combinat de marfă între statele membre (Bruxelles).

Volumul de mărfuri în containere în trafic combinat pe rețeaua de cale ferată reprezintă, în medie, 4% din volumul total de mărfuri transportate pe calea ferată în perioada 2005–2009 (anexa nr. 3).

2.2.1.1 Caracteristici ale transportului combinat feroviar/rutier și feroviar/naval

Tehnologiile utilizate în transportul de marfă pe calea ferată (marfă în container/unitate standardizată de transport marfă pe vehicul, vehicul pe vagon platformă, marfă în container pe vagon), fac obiectul exploatării pe plan internațional a mai multor sisteme de transport intermodal, precum:

- Sistemul de transport în containere;
- Sistemul de transport utilizând cutii mobile;
- Sistemul de transport utilizând autotrenuri rutiere pe vagoane specializate cu platformă scufundată pe toată lungimea;
- Sistemul de transport utilizând semiremorci rutiere pe vagoane specializate cu buzunar sau coș;
- Sistemul de transport utilizând semiremorci speciale cu sistem dublu de rulare.

În România, până în prezent, s-a utilizat în mod preponderent sistemul de transport combinat în containere prin realizarea unui lanț logistic care are la capete transportatori rutieri ce preiau unitățile de transport intermodal de la expeditori și le transportă până la terminalul intermodal, în condiții de siguranță optime.

În primele 8 luni ale anului 2010, traficul de marfă în unități de transport intermodal (UTI), derulat de operatorul național de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA, reprezintă 7,7% din totalul mărfurilor transportate de către acesta. Din acest total, doar 1% reprezintă traficul derulat numai prin terminalele operatorului național de transport feroviar de marfă.

Principalele caracteristici ale pieței de transport containerizat pot fi sintetizate astfel:

A. Timpii mari de transport pe calea ferată în raport cu transportul pe căile rutiere

Principalele rute feroviare puse la dispoziție spre utilizare de către administratorul național al infrastructurii feroviare în traficul de containere sunt concentrate pe relațiile:

- Curtici – port Constanța (via Predeal),
- Curtici – Giurgiu Nord (via Livezeni),
- Curtici – Giurgiu Nord (via Predeal),
- Stămora Moravița – Bucureștii Noi,
- Episcopia Bihor – Oradea Est,
- Curtici – Bucureștii Noi (via Livezeni),
- Giurgiu Nord – Bucureștii Noi,
- Constanța – Suceava,
- Constanța – Dornești.

Principala relație de transport intermodal rămâne Constanța–București, în condițiile în care peste aproximativ 150.000 TEU sunt descărcate anual în portul

Constanța, fiind destinate orașului București (în special zonei de vest a orașului unde există mai mulți operatori logistici – anexa nr. 4).

Timpii de parcurs ai acestor trenuri precum și capacitățile de trafic (număr de trase în 24 de ore) sunt prezentate în anexa nr. 5. Se constată că timpul mediu de parcurs al unui container pe vagon depășește timpul de parcurs al containerului încărcat pe mijloace de transport rutier, atât datorită lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare de pe aceste secțiuni cât și datorită întârzierilor în transferul/manipularea/gruparea și expedierea containerelor din terminale¹³.

Lipsa unor investiții semnificative pentru reabilitarea infrastructurii feroviare coroborată cu nivelul scăzut al volumului de lucrări de întreținere a infrastructurii feroviare precum și ritmul actual lent al lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare pe cele 2 axe de transport (anexa nr. 6) determină restricții semnificative de viteză care conduc la staționări mari pe traseu și întârzieri ale termenului de executare a contractelor de transport pentru expedițiile de mărfuri (termen de livrare a mărfii).

B. Lipsa subvențiilor și a investițiilor în infrastructura terminalelor existente și a conexiunilor aferente acestora în scopul folosirii eficiente și la capacitate maximă a terminalelor existente (anexa nr. 7)

Absența unui sprijin financiar acordat companiei SNTFM „CFR Marfă” SA, proprietarul suprastructurii și al facilităților din terminalele feroviare proprii, împiedică reabilitarea acestor terminale (modernizarea clădirilor, a platformelor de depozitare a UTI, a căilor de rulare a macaralelor, a căilor de acces în terminal, a rețelelor de apă și electricitate, etc), dotarea terminalelor cu utilaje și echipamente de manipulare pentru sarcini utile de 40 tf și UTI, încărcătoare frontale dotate cu spreader telescopic hidraulic și sistem piggy-back, sisteme IT (calculatoare, internet, etc) și, în consecință, relansarea transportului intermodal¹⁴.

C. Întreruperea activității de transport combinat feroviar – naval derulată cu nave feribot românești prin terminalul feribot de la Constanța Port – Agigea Sud

Începând cu anul 1995, au fost date în exploatare mai multe rute de transport maritim prin intermediul navelor feribot Mangalia și Eforie, precum Constanța – Poti/Batumi (Georgia)/48 de ore, Constanța – Derince (Turcia)/23 ore, Constanța – Samsun (Turcia)/40 ore, Constanța – Izmir – Mersin (Turcia)/100 ore, având ca variante de încărcare:

- 40 de vagoane și 40 de TIR-uri,
- 80 TIR-uri,
- 85 de vagoane având containere încărcate pe vagoane,
- alte combinații ale numărului de vagoane de cale ferată și TIR-uri.

Pe relațiile sus menționate, s-au constatat următoarele probleme:

În relația cu porturile georgiene:

¹³ Expedițiile de containere pe relația Genk (Belgia) – Oradea sunt destinate cu precădere zonei municipiului București, totuși din Oradea mărfurile sunt expediate pe mijloace rutiere datorită timpului mare de executare a contractului de transport.

¹⁴ Una dintre problemele terminalului Bucureștii Noi este lipsa unei conexiuni rutiere cu linia de centură a Bucureștiului, care se află la o distanță de numai 2 – 3 km. Avantajul pe care îl conferă ruta port Constanța – terminalul Bucureștii Noi îl constituie faptul că linia este electrificată în întregime.

- ecartamente diferite (1.435 mm în România și pe navele feribot, respectiv 1.520 mm în Georgia), care fac imposibilă coborârea vagoanelor de pe navă în porturile georgiene și impun transbordarea mărfii de pe vagon pe punte, iar apoi pe cheu, cu consecința creșterii timpilor de staționare în porturile georgiene și implicit a costurilor,
- lipsa de cerere de transport pe termen scurt și mediu în relația cu țările din zona Caucazului,
- în ceea ce privește transporturile de petrol din zona Mării Caspice spre România și Europa, acestea utilizează sisteme de transport și rute alternative, cu capacitate de transport mai mare și costuri mai mici. Eventualele vagoane care ar transporta produse petroliere brute (negre) din zona Mării Caspice către România și Europa nu pot fi încărcate cu produse petroliere finite (albe) la destinație, în România, ceea ce conduce la transportul retur al acestor vagoane în stare goală din România către Georgia și Azerbaidjan și implicit la costuri mai mari de transport pe tona de petrol decât în cazul sistemelor de transport concurente, în special transportul prin conducte.

Pe relația cu Turcia

- pe relația port Constanța/terminal Agigea Sud – Samsun, cererea de transport este practic inexistentă,
- pe relația port Constanța/terminal Agigea Sud – Izmir – Mersin, vagoanele nu pot fi coborâte de pe navă datorită lipsei podurilor mobile și a liniilor de cale ferată la cheiurile unde nava poate acosta,
- pe relația port Constanța/terminal Agigea Sud – Derince/Istanbul, pe de o parte există sisteme de transport pe rute terestre care oferă costuri și durate mai mici de transport, iar pe de altă parte este necesară autorizarea trecerii prin strâmtoarea Bosfor și plata unor taxe de pilotaj și trecere a strâmtoării; necesitatea acestei autorizări conduce la așteptări ale navei de 1–2 zile, timp în care nava trebuie să mențină motoarele pornite având drept consecințe consum suplimentar de motorină și implicit costuri suplimentare semnificative.

În prezent, cele 2 nave feribot, deși funcționale din punct de vedere tehnic, sunt trecute în conservare, deoarece, pe de o parte, cererea de transport este scăzută și nu acoperă costurile unui voiaj, iar pe de altă parte, în vederea păstrării dreptului de navigare (păstrarea valabilității certificatelor de clasă și de registru) este necesară andocarea navelor. În același timp, suma necesară andocării nu poate fi acoperită de către compania SC TMC „CFR Ferry Boat” SA, din motive financiare.

Aceste puncte slabe ale pieței de transport combinat au determinat:

a) Diminuarea activității de pe piața tradițională de transport de marfă în sectorul feroviar (expediții de mărfuri containerizate pe distanțe lungi) în favoarea sectorului rutier

În prezent, atât operatorul național de transport feroviar de marfă – SNTFM „CFR Marfă” SA, cât și ceilalți operatori feroviari privați sunt în competiție directă cu operatorii de transport rutier care, în condițiile unei piețe libere de transport, întâmpină o rezistență minimă în termeni de acces pe piață, tarife, etc. În consecință,

clienții de pe piața de transport aleg ca transportul de marfă (în containere) să se facă preponderent pe drumurile publice, fiind mai puțin costisitor.

b) Fragmentarea pieței de transport feroviar și diminuarea activității societății SNTFM „CFR Marfă” SA pe piața tradițională de transport containerizat de marfă

Acest lucru s-a produs pe fondul liberalizării pieței de transport feroviar de marfă și a concurenței operatorilor de transport feroviar (anexa nr. 8).

c) Reticența unor clienți față de traficul combinat și pierderea segmentului de transport tip RO–LA

Tehnologia utilizată pentru exploatarea trenurilor RO–LA este costisitoare și necesită subvenții de peste 50% din totalul costurilor de transport.

Un calcul estimativ a subliniat (anexa nr. 9) că, în prezent, costurile totale de transport ale autotrenurilor rutiere (TIR-uri) pe rute feroviare în sistem de tip RO–LA (*Rollende Landstrassen*/șosea rulantă) – incluzând tariful de utilizare a infrastructurii, costurile de remorcare și alte costuri depășesc costurile totale de transport ale acestora pe drumurile publice. Acest lucru se explică pe de o parte datorită faptului că întreținerea infrastructurii feroviare se realizează preponderent pe baza tarifului de acces perceput operatorilor feroviari, iar pe de altă parte datorită nivelului redus al taxei de drum (rovinițelor) care nu reflectă decât parțial costurile de întreținere a infrastructurii rutiere.

A rezultat că, operatorul SNTFM „CFR Marfă” SA, în condițiile economiei de piață, nu-și permite să suporte din surse proprii atragerea și susținerea unui produs RO–LA pe relațiile mai susmenționate fiind necesară o susținere legislativă pe bază de subvenții guvernamentale.

2.2.1.2 Tendințe în transportul combinat feroviar/rutier

A. Creșterea rolului operatorilor logistici/case de expediții prin integrarea serviciilor de transport intermodal în lanțul logistic de aprovizionare/desfacere și dezvoltarea transportului ca o extindere a activității producției industriale¹⁵,

B. Încheierea de acorduri și cooperarea dintre operatorii logistici și operatorii de transport în vederea obținerii unor contracte de servicii și transport¹⁶,

C. Construirea de terminale de transport intermodal de către sectorul privat¹⁷.

¹⁵ **Delamode** cu activitate în **organizarea** unui tren de containere între Constanța Port Sud și București Sud (în medie săptămânal), **ICF** – Intercontainer-Interfrigo (în prezent preluat de către IFB) – cu activitate în organizarea unui tren de containere (*Danubia Container-Express*) săptămânal pe relația Sopron-Arad (terminal privat Rail Port Arad) - Bucureștii Noi, cu ramificația/antena pentru Bradu de Sus și *Türkje-România Container-Express*, între Halkali (Turcia) și Bucureștii Noi.

¹⁶ **IFB** (Inter Ferry Boats) cu activitate în organizarea unui tren de containere cu o frecvență de 4 ori pe săptămână între Genk (Belgia) și Oradea. Pe rețeaua CFR, aceste trenuri au fost operate de către SNTFM „CFR Marfă” SA până în anul 2009. Începând cu anul 2010, operatorul feroviar Logistic Services Danubius SRL (filiala din România a companiei DB Schenker Railion Deutschland – operatorul feroviar național din Germania și componentă a grupului Deutsche Bahn care a încorporat și casa de expediții Romtrans România) a preluat serviciul de tracțiune a acestor trenuri în România. Frecvența medie a acestor trenuri de transcontainere este de 3 perechi de trenuri pe săptămână, având o încărcătură de 40 containere pe tren și toate serviciile logistice integrate.

¹⁷ Ex.: Rail Port Arad, Ploiești, etc.

2.2.2 Transportul rutier

Transportul rutier de mărfuri se derulează cu precădere pe rețeaua de drumuri naționale, având în vedere numărul limitat de kilometri de autostradă dați în funcțiune până în prezent (anexa nr. 10).

În prezent, lungimea rețelei de drumuri publice, ce include autostrăzi, drumuri naționale europene, drumuri naționale principale și secundare, este de 16.499,935 km.

În perioada 2005–2009, s-a constatat o ușoară creștere a lungimii drumurilor la profil de autostradă și drum european (anexa nr. 11).

Pentru evitarea deteriorării rețelei de drumuri naționale, ca urmare a restricțiilor bugetare ce nu au permis reabilitări/modernizări periodice pe întreaga lungime a acesteia, s-au adoptat acte normative pentru aprobarea listelor cuprinzând drumurile publice cu limitele maselor și a dimensiunilor maxime admise pentru vehicule de transport marfă. În continuare, rețeaua rutieră va fi reabilitată periodic sau pe măsura finalizării lucrărilor de reabilitare prin ordin al ministrului transporturilor, conform prevederilor OG nr. 21/2005 privind regimul drumurilor aprobată prin Legea nr. 98/2005¹⁸. În consecință, o parte importantă a acestei rețele a fost deschisă traficului rutier de mărfuri.

Din prognoza traficului rutier pentru anul 2015¹⁹ rezultă că vor circula mai mult de 16.000 vehicule fizice/24 ore pe drumurile publice din zonele aferente marilor orașe (anexa nr. 12), ducând la apariția de blocaje și întâzieri în traficul rutier de marfă și pasageri.

Secțiunile de autostradă în operare Pitești – București – Cernavodă, respectiv Turda – Gilău, totalizând un număr de aproximativ 306 km, sunt deplin operaționale, fiind deschise traficului de mărfuri și conectând în același timp cel puțin 2 poli actuali de dezvoltare economică: București și Pitești și un pol de dezvoltare economică de perspectivă – Constanța, poarta de intrare ce generează un procent important din fluxul de mărfuri.

2.2.3 Transportul maritim

Elementele transportului intermodal sunt evidențiate în modul cel mai elocvent în activitatea portuară, întrucât porturile reprezintă zona cu cea mai complexă activitate de tranzit a mărfurilor, aria de **maximă interferență a mijloacelor de transport și manipulare**, care are principalul rol în modul de derulare a traficului de mărfuri (în lanțul de transport) de la furnizori la beneficiari (anexa nr. 13).

De altfel, în port, sunt concentrați toți factorii care concură la transferul mărfurilor angajate în diverse relații de trafic: mijloace de manipulare, depozite, căi ferate, mijloace de transport (rutiere, navale, feroviare), reprezentanți ai furnizorilor și beneficiarilor, agenți, vamă, poliție, administrație portuară, operatori portuari, etc. Această concentrare de factori responsabili are rolul de a organiza și controla întreaga activitate portuară pentru a asigura un trafic fluent, printr-o îmbinare armonioasă între

¹⁸ OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor. Prin Ordinul MTI nr. 355/2010 pentru aprobarea listelor cuprinzând drumurile de interes național cu masele și dimensiunile maxime admise în circulație pentru vehiculele rutiere de transport marfă care respectă valorile limită ale Directivei 1996/53.

¹⁹ Sursa CESTRIN

toate mijloacele de transport, contribuind astfel la realizarea unor relații de transfer eficiente pe întreaga linie de derulare a relațiilor de trafic.

În cadrul analizei unui lanț de transfer intermodal trebuie luate în considerare toate elementele care concură la desfășurarea transferului de mărfuri, precum și poziția logică pe care acestea trebuie să-l ocupe în cadrul procesului de derulare a traficului de la origine până la destinație. Secvența din lanțul de transport care se consumă în activitatea portuară asigură o derulare logică și organizată a fluxului de transfer de la sosirea mărfurilor în port, pe calea apei sau pe uscat, până la ieșire. Operațiunile de manipulare a mărfurilor au conexiuni interdependente care reprezintă de fapt caracterul intermodal al activității de transfer.

Navele maritime pot fi operate în România în porturile maritime Constanța, Mangalia, Midia, iar navele maritime cu o capacitate de maxim 12.500 tdw pot fi operate și în porturile fluvio-maritime Brăila, Galați, Tulcea și Sulina, porturi situate la Dunăre.

Toate porturile maritime au conexiuni la rețeaua națională rutieră și feroviară, astfel că funcția de centre intermodale este asigurată în totalitate de aceste porturi. Portul Galați este singurul port care dispune și de linii ferate cu ecartament larg, precum și posibilități de transpunere/transbordare a vagoanelor, fapt ce îi conferă un avantaj pentru derularea activității de transport intermodal.

Mărfurile transportate pe nave maritime, încărcate și descărcate în porturi în anul 2008 au însumat 62,5% din totalul mărfurilor transportate pe apă. Porturile în care a fost desfășurată cea mai intensă activitate în decursul anului 2008 sunt Constanța cu o pondere de 90,7%, Midia cu 4,6% și Galați cu 3,4%. Ponderea volumului de mărfuri în containere, încărcate și descărcate în porturi, este de 22,1% din totalul de mărfuri încărcate și descărcate în porturile românești în anul 2008 (anexa nr. 14).

În anul 2008, traficul de mărfuri încărcate/descărcate în principalele porturi maritime din Europa, Rotterdam (Olanda) și Antwerp (Belgia), a fost de 10,8 milioane, respectiv 8,7 milioane TEU, reprezentând aproximativ 64,7%, respectiv 52,1% din traficul total de containere încărcate/descărcate în porturile maritime europene. Porturile Le Havre, Marseille (Franța), Zeebrugge (Belgia), Constanța (România) și Hamburg (Germania) au înregistrat o valoare semnificativă în ceea ce privește traficul de marfă în containere. Volumul mărfurilor în containere încărcate/descărcate în portul Constanța reprezintă 3,5% din volumul total de mărfuri în containere manipulate în porturile europene.

2.2.4 Transportul pe căile navigabile interioare

În prezent, în Uniunea Europeană, volumul mărfurilor transportate pe căile navigabile interioare este relativ scăzut, reprezentând doar 7% din volumul total al mărfurilor transportate în Europa în comparație cu transportul rutier și feroviar de marfă care reprezintă 78%, respectiv 15% din transportul total de marfă.

În timp ce rețelele rutiere și feroviare acoperă și leagă toate țările și regiunile din Europa, rețeaua de căi navigabile interioare este mai puțin densă și are o lungime de aproximativ 28.000 km²⁰. Aproximativ 22.000 km de căi navigabile interioare

²⁰ Grupul de Lucru privind transportul intermodal din cadrul ONU-CEE

înrănesc cerințele de bază ale acordului AGN și sunt considerate căi navigabile interioare de importanță internațională.

Nu există conexiuni între căile navigabile interioare pe o lungime de aproximativ 5% din lungimea totală a acestora, iar 16% din lungimea totală a căilor navigabile interioare prezintă o infrastructură foarte limitată.

Rețeaua căilor navigabile interioare din Europa este prevăzută în Acordul european privind marile căi navigabile de importanță internațională (AGN), adoptat la Geneva la 19 ianuarie 1996, ratificat de România prin OG nr. 68/1998.

Fluviul Dunărea, cu lungime totală de 2.858 km, face parte din axa prioritară nr. 18 Rin/Meuse – Main – Dunăre (anexa nr. 15). Această axă fluvială interioară leagă portul Rotterdam, la Marea Nordului, de portul Constanța, la Marea Neagră, traversând sau formând granița a unsprezece țări. Axa prioritară nr. 18 este un coridor vital de transport și comunicații între vestul și estul Europei.

Avantajele transportului de mărfuri pe căile navigabile interioare din Europa sunt:

- siguranță ridicată (traficul pe căile navigabile interioare este de 50 de ori mai sigur decât traficul rutier și de 5 ori mai sigur decât traficul feroviar²¹),
- fiabilitate ridicată, fiind relativ mai ieftin,
- „prietenos cu mediul”: eficiență energetică ridicată, emisii de gaze reduse, poluare fonică scăzută,
- costuri reduse de investiții, întreținere și transport, necesitând o mentenanță a rețelei relativ scăzută,
- sistem eficient de urmărire a transportului de marfă,
- restricții reduse ale traficului.

Transportul de mărfuri pe căile navigabile interioare se derulează în România pe Dunăre și pe canalul Dunăre – Marea Neagră/Poarta Albă – Midia Năvodari, respectiv prin porturile situate la acestea. Există 28 porturi fluviale funcționale situate pe căile navigabile interioare, inclusiv porturile maritime Galați, Brăila, Tulcea a căror infrastructură de transport naval permite accesul navelor maritime cu o capacitate maximă de 12.500 tdw (anexa nr. 16).

Volumul mărfurilor transportate pe căile navigabile interioare, în anul 2008, a fost de 30.295 mii tone reprezentând 37,5% din totalul mărfurilor încărcate/descărcate în porturi. În anul 2008, transportul portuar de containere pe căile navigabile interioare a fost de 11.555 TEU, reprezentând 51% din transportul portuar total (anexa nr. 17). Ponderea containerelor încărcate/descărcate înregistrate în portul Constanța în totalul de containere încărcate/descărcate în porturile de navigație interioară este de 74,1%.

Porturile în care au fost înregistrate cele mai mari cantități de mărfuri au fost Constanța cu o pondere de 37,1% și Galați cu 23,0%.

2.2.5. Transportul aerian

Ponderea transportului aerian de mărfuri în totalul transportului de mărfuri spre/dinspre România nu este semnificativă. Totuși acest mod de transport rămâne

²¹ Grupul de Lucru privind transportul intermodal din cadrul ONU-CEE

avantajos fiind utilizat în special la transportul, pe distanțe medii și lungi, a expedițiilor rapide de mărfuri, al containerelor de mici dimensiuni, al mărfurilor ușor degradabile sau al bunurilor periculoase.

Tendința internațională este de dezvoltare a transportului multimodal de mărfuri aerian/rutier utilizând pentru ambele moduri un singur document de transport aerian. Prin urmare, dezvoltarea terminalelor cargo a devenit un obiectiv important în toate strategiile aeroporturilor clasificate ca puncte de conexiune europeană sau internațională (anexa nr. 18).

În prezent, în România, există terminale sau facilități de procesare cargo pe aeroporturile Henri Coandă – București, Timișoara, Arad și Constanța. Aeroportul Cluj are prevăzut în programul său strategic de dezvoltare construirea unui terminal cargo.

2.3 Terminale

2.3.1 Terminale existente

În prezent, în România, există 26 terminale feroviare cu o capacitate de 10.500 TEU în care își desfășoară activitatea S.C. CFR „TRANSAUTO” SA, în calitate de operator terminal transport combinat și SNTFM „CFR Marfă” SA, în calitate de proprietar²² și operator național feroviar de marfă. În prezent, o parte dintre aceste terminale sunt închise. Locațiile acestor terminale se regăsesc în anexa nr. 19.

Aceste terminale utilizate pentru transportul intermodal funcționează cu echipamente și utilaje fabricate în anii 1970–1980, operațiunile derulându-se în clădiri care nu corespund cerințelor actuale, cu drumuri de acces inadecvate, beneficiind de servicii de pază și iluminat limitate. În consecință, ele nu pot fi exploatate la adevăratul lor potențial.

În România, mai există 19 terminale/linii ferate industriale private cu activitate de încărcare/descărcare containere (anexa nr. 20).

2.3.2 Propuneri pentru construirea și/sau modernizarea unor terminale

Amplasarea viitoarelor terminale rezultă din analiza²³ rutelor de tranzit prin România, reprezentând eventualele nevoi interne ce pot fi acoperite în cursul tranzitării teritoriului național:

1. Zona Timișoara

- potențial de conectare la Axa prioritară feroviară nr. 22, respectiv Axa prioritară rutieră nr. 7 cu intrare în România prin Curtici/Nădlac, ce permite divizarea încărcăturii pe cele două tipuri de transport (feroviar/ rutier),
- potențial de conectare aerian având în vedere facilitățile de conexiune feroviară ale aeroportului internațional Timișoara – Traian Vuia.

²² În prezent, SNTFM „CFR Marfă” SA nu a putut obține certificatele de atestare pentru toate terenurile aferente terminalelor revendicate în instanță de către SC CFR „TRANSAUTO” SA.

²³ Bibliografie European Gateways Platform

2. Zona București (partea de Vest) – conectată la Autostrada A1 (București – Pitești), pe Axa prioritară nr. 7.

3. Zona Constanța

- conectată rutier/feroviar/aerian cu municipiul București, pe secțiunea/tronsonul/ruta București – Constanța,
- conexiunea cu portul Constanța – considerat ca poartă de intrare pentru traficul de mărfuri dinspre Europa/Asia.

4. Zona Giurgiu/Oltenița

- conectată la rutele feroviare București – Giurgiu și Videle – Giurgiu (coridorul Pan European de transport nr. IX),
- conectată la drumul expres București – Giurgiu,
- posibilitate de trecere a podului peste Dunăre la Giurgiu – Ruse,
- conexiune cu coridorul Pan European de transport nr. VII.

5. Zona Brașov

- amplasată în centrul țării pe Axa prioritară 22 și pe coridorul Pan-European de transport nr. IV pe secțiunea București – Ploiești – Brașov – Sibiu,
- zonă cu grad ridicat de dezvoltare,
- propusă pentru extinderea rețelei TEN-T pe secțiunea Craiova – Pitești – Brașov – Bacău.

6. Zona Suceava

- amplasată pe coridorul Pan-European de transport nr. IX pe secțiunea Siret – Suceava – Bacău – Mărășești – Tișița,
- propusă pentru extinderea rețelei TEN-T pe secțiunea Petea – Satu Mare – Baia Mare – Dej – Suceava – Rădăuți – Prut, conexiune cu drum expres și legătură rapidă la Drumul Nordului,
- propusă pentru extinderea rețelei TEN-T pe tronsonul Apahida – Dej – Beclean pe Someș – Salva – Vatra Dornei – Suceava,
- potențial de conectare rutier/feroviar/aerian.

Potențialele locații ale terminalelor intermodale după analizarea fluxurilor de tranzit sunt:

1. Conexiune Marea Neagră – UNGARIA (prin canalul Dunăre – Marea Neagră):

- utilizarea celor 3 alternative de transport:
 - rutier/feroviar (Constanța – București – Nădlac/Curtici);
 - pe căi navigabile interioare (port Constanța – canal Dunăre – Marea Neagră – port Giurgiu) combinat cu transport rutier/feroviar pe secțiunea/tronsonul Giurgiu – București și București – Timișoara – Arad – Nădlac/Curtici;
 - pe căi navigabile interioare (port Constanța – canal Dunăre – Marea Neagră – port Calafat) combinat cu transport rutier/feroviar pe ramura sudică a Coridorului Pan European nr. IV, Calafat – Nădlac/Curtici.
- utilizarea transportului pe căile navigabile interioare (port Constanța – canal Dunăre – Marea Neagră: port Giurgiu/Zimnicea/Turnu Măgurele/Calafat – Budapesta).

Zonele potențiale pentru amplasarea unor terminale intermodale pe această rută sunt: Constanța, Giurgiu/Oltenița/Calafat și Arad – Timișoara.

2. Conexiune Marea Neagră – BULGARIA – SERBIA – UNGARIA – AUSTRIA (prin canalul Dunăre – Marea Neagră):

- utilizarea transportului pe căile navigabile interioare (port Constanța – canalul Dunăre – Marea Neagră – Dunărea (coridorul Pan-European nr. VII) – porturile de pe Dunăre din Bulgaria/Serbia/Ungaria/Austria;
- port Constanța – Canal Dunăre – Marea Neagră – Dunăre – port Calafat și rutier/feroviar pe ramura sudică a Coridorului nr. IV, Calafat – Nădlac/Curtici.

Zonele potențiale pentru amplasarea terminalor intermodale de pe această rută sunt: Constanța și Giurgiu/Oltenița, Calafat, Timișoara – Arad.

3. Conexiune Marea Neagră – Republica MOLDOVA – UCRAINA

- Coridorul Pan-European nr. IV pe secțiunea Constanța – București și Coridorul Pan-European nr. IX pe tronsonul București – Albița;
- Feroviar: Coridorul Pan-European nr. IV și IX;
- Căi navigabile interioare: port Constanța – prin Canal Sulina – port Galați.

Zonele potențiale pentru amplasarea terminalor intermodale pe această rută sunt: Constanța și Galați.

4. Conexiune Republica MOLDOVA – ROMÂNIA – BULGARIA

- Rutier: Coridorul Pan-European nr. IX pe secțiunea Giurgiu – București – Albița;
- Feroviar: Coridorul Pan-European nr. IX;
- Căi navigabile interioare: port Giurgiulești (Republica Moldova) – port Galați – Dunărea (Axa prioritară nr. 18) – porturi din Bulgaria.

Zonele potențiale pentru amplasarea terminalelor intermodale pe această rută sunt: Giurgiu/Oltenița, Calafat, Galați și București.

În concluzie, zonele cheie identificate pe baza analizei rutelor și a fluxurilor de tranzit pentru construirea și/sau modernizarea a cel puțin unui terminal intermodal, pe termen scurt, sunt:

- zona Timișoara (posibil Recaș),
- zona orașului București,
- zona Constanța,
- zona bazinului fluvial Giurgiu/Oltenița,
- zona Brașov,
- zona Suceava.

Suplimentar, se vor realiza studii și analize privind identificarea unor noi locații pentru construirea și/sau modernizarea de noi terminale, pe termen mediu și lung, în zonele următoare:

- Calafat – Craiova – Pitești,
- Turda – Cluj Napoca – Dej – Târgu Mureș,
- Făgăraș – Sfântu Gheorghe,
- Galați – Bacău – Iași,
- Giurgiu/Oltenița – București – Ploiești.

Terminalele intermodale susținute de către autoritățile publice vor trebui să îndeplinească o serie de cerințe minime (anexa nr. 21).

2.3.3 Criterii de selectare a terminalelor intermodale

Principalele criterii de selectare a terminalelor intermodale sunt următoarele:

- Criteriul eficienței economice privind nivelul actual și de perspectivă al cererii de transport de marfă în zona de referință,
- Criteriul interconexiunilor optime dintre căile de transport existente sau aflate în imediata vecinătate a terminalului din zona de referință,
- Criteriul priorității de finanțare a proiectelor privind infrastructura de transport pe axele prioritare/coridoarele pan-europene de transport în conformitate cu politica de transport a Comisiei Europene și dinamica atragerii de fonduri externe,
- Criteriul minimizării investițiilor,
- Criteriul zonei de influență a terminalului,
- Criteriul oportunității de comerț extern.

În anexa nr. 22 este prezentat un model privind modul de evaluare a prioritizării terminalelor intermodale în funcție de punctajele obținute, precum și procentul de ponderare.

2.4 Analiza SWOT a sectorului de transport din România în perspectiva dezvoltării transportului intermodal

Puncte tari:

- poziția geo-strategică a României și potențialul României în ceea ce privește conexiunile de transport intermodal cu țările învecinate și Marea Neagră pentru comerț internațional,
- creșterea interesului din partea industriei pentru transportul intermodal datorită atenției sporite a companiilor pentru protecția mediului înconjurător,
- forța de muncă calificată și costuri scăzute,
- amplasament avantajos pe rețeaua TEN-T cu accesibilitate la țările învecinate,
- servicii de transport rutier de marfă bine organizate și competitive,
- rețea feroviară extinsă, accesibilă inclusiv operatorilor privați, furnizând servicii locale competitive,
- potențialul fluviului Dunărea și al altor căi navigabile interioare pentru transportul de marfă în containere pe distanțe lungi la costuri reduse,
- portul Constanța, situat pe rețeaua TEN-T, are facilități și capacități pentru operarea mărfurilor și a navelor,
- potențialul portului Constanța de extindere a activității portuare intermodale, port de tip hub al întregului bazin al Mării Negre,

- avantajele transportului pe căile navigabile interioare în ceea ce privește impactul redus asupra mediului, precum și costurile reduse de dezvoltare și întreținere,
- existența unei rețele de porturi interioare care pot asigura transferul intermodal de mărfuri,
- existența unei rețele de terminale intermodale pe teritoriul României,
- ponderea semnificativă a transportului intermodal (rutier/feroviar) în volumul total al mărfurilor transportate în trafic național,
- potențial de dezvoltare a unor platforme logistice cargo pe aeroporturile situate în zonele cheie identificate pentru construirea terminalelor intermodale cu posibilități de conectare a acestora inclusiv la rețeaua feroviară (București, Timișoara, Constanța).

Puncte slabe:

- lipsa unui Master Plan General pentru Transporturi, care să includă și o strategie pentru transport intermodal,
- calitatea relativ scăzută a infrastructurilor de transport,
- existența volumelor reduse de transport în UTI împiedică organizarea unor servicii frecvente și competitive de transport navetizat,
- investiții insuficiente pentru reabilitarea/modernizarea infrastructurii naționale de transport feroviar, conducând la restricții de viteză și apariția de puncte periculoase,
- conexiuni rutiere insuficiente cu terminalele intermodale și/sau porturile care să asigure atractivitatea potențialilor beneficiari ai transportului intermodal,
- lipsa subvențiilor în infrastructura terminalelor existente și a conexiunilor aferente acestora,
- costuri ridicate de întreținere pentru materialul rulant specializat existent,
- diminuarea activității de pe piața tradițională de transport de marfă în sectorul feroviar,
- investiții scăzute în modernizarea și întreținerea infrastructurii portuare,
- insuficiența investițiilor în utilaje și echipamente de manipulare a mărfurilor în porturi,
- lipsa adâncimilor optime de navigație pe Dunăre pe toată durata anului,
- neutilizarea navelor feribot existente pentru activitatea de transport maritim,
- lipsa unor depozite de containere,
- lipsa informațiilor privind posibilitățile de transport intermodal în/prin România,
- lipsa contractelor de performanță încheiate cu administratorul național de infrastructură,
- lipsa promovării utilizării transportului intermodal,
- lipsa unor instrumente neadecvate de aplicare a cadrului legal.

Oportunități:

- politici comunitare favorabile dezvoltării transportului intermodal,
- existența surselor de finanțare UE (POS-T sau Programul TEN-T) și a Strategiei UE pentru regiunea Dunării,
- reducerea impactului negativ al transportului rutier asupra mediului prin utilizarea transportului feroviar și pe căile navigabile interioare,

- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate creșterii parcului de vehicule rutiere,
- limitarea pragului de zgomote în localități, ceea ce facilitează utilizarea transportului pe calea ferată și pe căile navigabile interioare,
- reducerea ratei accidentelor rutiere,
- valorificarea potențialului fluviului Dunărea de a atrage traficul de marfă în containere din/spre România,
- valorificarea potențialului portului Constanța de a deveni un *hub* (centru) pentru zona de Sud-Est a Europei,
- creșterea cererii pentru transportul de containere pe calea ferată,
- implementarea sistemelor inteligente de monitorizare a traficului în scopul creșterii siguranței traficului, a urmării în timp real a încărcăturii intermodale și a eficientizării transportului intermodal,
- sprijinirea modurilor de transport mai puțin poluante,
- perspectiva internalizării costurilor externe,
- consolidarea climatului de afaceri în vederea creșterii cererii de transport,
- încurajarea sectorului industrial pentru amplasarea centrelor de producție în vecinătatea terminalelor intermodale,
- promovarea parcurilor industriale în zonele acoperite de rețeaua de terminale intermodale,
- cooperarea dintre operatorii logistici și operatorii de transport,
- acordarea de facilități la plata TVA,
- integrarea serviciilor vamale extinse în lanțul logistic intermodal.

Amenințări:

- starea precară a infrastructurii de transport feroviar, tarifele ridicate de utilizare a infrastructurii, care chiar și în cazul reducerii cu 30%, conduc la tarife de transport mari în comparație cu cele de pe căile ferate sârbe (subvenționate și nereformate), distanțele și duratele de transport mari față de rutele concurente prin Serbia, au drept consecință pierderea fluxului internațional de tranzit și în perspectivă pierderea traficului de tranzit,
- lipsa acțiunilor de dezvoltare a transportului intermodal conduce la imposibilitatea României de a realiza obiectivele UE privind schimbările climatice,
- întârzieri în pregătirea proiectelor, elaborarea studiilor de fezabilitate, achiziția de terenuri și în procedurile de licitație,
- întârzieri în realizarea proiectelor prioritare de infrastructură,
- insuficienta coordonare între modurile de transport,
- insuficienta pregătire profesională a consultantilor angajați și a beneficiarilor implicați în pregătirea proiectelor,
- reticența unor clienți față de utilizarea transportului intermodal,
- fragmentarea pieței de transport,
- lipsa investițiilor în transportul intermodal.

3. OBIECTIVE STRATEGICE DE DEZVOLTARE

3.1 Obiectiv general

Obiectivul general este dezvoltarea sistemului național de transport intermodal de mărfuri în scopul eficientizării transportului de marfă și al îmbunătățirii impactului transportului asupra mediului și a siguranței traficului în România.

Atingerea acestui obiectiv va contribui în mod direct la creșterea gradului de accesibilitate a României prin descongestionarea drumurilor naționale și protejarea infrastructurii rutiere, promovarea dezvoltării echilibrate a tuturor modurilor de transport și îmbunătățirea calității și a eficienței serviciilor, reducerea emisiilor de gaze și minimalizarea efectelor adverse asupra mediului.

Totodată, acest obiectiv implică necesitatea de reglementare și coordonare de către stat a pieței transportului de mărfuri printr-o mai bună distribuire a traficului spre moduri de transport mai ecologice, mai sigure și mai eficiente energetic.

Coordonarea de către stat a sectorului de transport intermodal trebuie să aibă în vedere principiile pieței libere, distribuția competițională existentă și situația actuală a activității în transportul de mărfuri, coordonarea dintre administratorii de infrastructură, operatorii de transport și autoritățile locale.

3.2 Obiective specifice

Obiectivele specifice avute în vedere pentru atingerea obiectivului strategic general sunt:

- modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale și a infrastructurii aferente;
- realizarea unor servicii intermodale de calitate;
- implementarea unui sistem de urmărire, planificare și management a transportului intermodal de marfă, utilizând sistemele inteligente de transport disponibile pe piață;
- stimularea promovării sistemului național de transport intermodal.

A. Modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale și a infrastructurii aferente

Un sistem competitiv de transport intermodal în România depinde pe termen scurt, în principal, de modernizarea și/sau construirea unor terminale eficiente în principalele locații din România corespunzătoare unor poli de dezvoltare economică și traficului de mărfuri.

Pentru a spori eficiența logistică se ia în considerare stabilirea locației unui terminal intermodal astfel încât să fie amplasat în vecinătatea unui parc industrial. Aceasta este o măsură care necesită investigații urgente în perioada imediat următoare, deoarece conceptul se dovedește a avea efecte benefice semnificative în Europa de Vest.

B. Realizarea unor servicii intermodale de calitate

Factorii cheie de succes care influențează realizarea unor servicii intermodale de calitate sunt:

B1. Servicii frecvente, fiabile și în conformitate cu graficul de circulație

Realizarea unor servicii frecvente și fiabile este condiționată de existența unei cantități suficiente de mărfuri, precum și de activitatea de grupare a acestora în zona aferentă unui terminal intermodal, contribuind la dezvoltarea economică și socială a zonei.

Operatorii de transport și furnizorii de logistică sunt responsabili de îndeplinirea condițiilor mai susmenționate.

Creșterea cererii pentru servicii de transport intermodal și implicit creșterea eficienței unui terminal intermodal se bazează pe desfășurarea unor activități orientate pe termen scurt și mediu, care includ:

- activități de promovare a serviciilor de transport intermodal prin elaborarea unui e-catalog intermodal,
- organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca temă serviciile și transportul intermodal pentru sectorul privat și public,
- pregătirea și perfecționarea profesională a personalului în domeniul gestionării lanțului de aprovizionare/distribuire ca parte integrantă a transportului intermodal,
- atragerea de către companiile de logistică a potențialilor utilizatori de soluții de transport intermodal.

B2. Orientarea pieței spre servicii sigure „din poartă în poartă”

Pentru atingerea acestui obiectiv specific sunt necesare următoarele măsuri:

- acordarea de către autoritățile publice a sprijinului necesar pentru asigurarea accesibilității terminalelor intermodale, respectiv amplasării acestora în zone cu acces facil la cât mai multe moduri de transport,
- dezvoltarea terminalelor intermodale în vecinătatea parcurilor industriale,
- realizarea unui lanț logistic eficient.

B3. Costuri totale competitive

Pentru realizarea unor costuri totale competitive este necesară internalizarea costurilor externe ale tuturor modurilor de transport, având ca efect îmbunătățirea poziției competitive a României²⁴.

B4. Servicii intermodale unitare, naționale și internaționale

Dezvoltarea unor servicii intermodale unitare (naționale și internaționale) necesită înlăturarea blocajelor datorate lipsei interoperabilității, a sincronizării proceselor și a schimbului de date între administratorii de infrastructură și operatori.

²⁴ Cartea Albă “Abilitarea României ca centru de comerț al porții de est a Europei” și documentul Grupului de Lucru Comun MEC-EGP privind reducerea CO₂.

Serviciile intermodale unitare trebuie să includă acțiuni privind dezvoltarea transportului RO-LA²⁵ în România pentru descongestionarea traficului rutier la trecerea munților Carpați pe drumurile publice existente.

B5. Prezența beneficiarilor de transport în vecinătatea terminalelor intermodale

Amplasarea unui terminal intermodal în vecinătatea parcurilor industriale și logistice constituie un factor de succes pentru dezvoltarea transportului intermodal.

O măsură de atragere a companiilor cât mai aproape de terminalele intermodale este asigurarea infrastructurii de acces între parcul industrial și cel logistic pe de o parte, cât și între acestea și terminal pe de altă parte. Astfel, poate fi stabilită o „bandă de transport” între parcurile industriale și logistice din vecinătatea terminalului intermodal, care să permită circulația mijloacelor de transport fără ca acestea să fie taxate pe aceste „benzi de transport”. Aceste elemente ajută la reducerea costurilor totale ale transportului intermodal.

B6. Asigurarea disponibilității unor terminale eficiente

Dezvoltarea transportului intermodal în România depinde de disponibilitatea unor terminale intermodale eficiente. În prezent, operarea terminalelor aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA este realizată de un operator de terminal privat și anume de către SC „CFR TRANSAUTO” SA.

Având în vedere experiențele parteneriatului public privat în domeniul dezvoltării transportului intermodal în alte țări din Europa, se recomandă ca operarea terminalelor să fie realizată de operatori economici privați. În cazurile în care autoritatea publică sprijină construirea de terminale intermodale, operarea acestora va putea fi concesionată către companii private.

Eficiența terminalelor este influențată de infrastructura de acces la terminale și de activitățile vamale. Prin urmare, infrastructura de acces la un terminal intermodal este considerată ca parte integrantă din terminal și trebuie luată în considerare din perioada planificării etapelor de construire a terminalului intermodal.

C. Implementarea unui sistem de planificare și urmărire a transportului intermodal de marfă

Sistemul de planificare și urmărire a transportului intermodal de marfă trebuie să utilizeze suporturi de comunicație precum transferul de date prin intermediul rețelei GPS sau comunicația radio locală de mică distanță folosită în procesul de identificare automată a vagoanelor de marfă – tehnologia RFID^{26 27}, etc.

Acest sistem trebuie să permită – pe baza unui sistem de asistare a deciziei – monitorizarea²⁸ în timp real a unităților standardizate de transport marfă în containere

²⁵ RO-LA: Transport Combinat Însoțit

²⁶ Radio Frequency IDentification – sistem ce permite identificarea la mare viteză a unităților de mișcare.

²⁷ Decizia CE nr. 96/2006.

²⁸ Conceptul de transport electronic de marfă asociază fluxul fizic de marfă cu un parcurs virtual conceput pe baza TIC (Tehnologia Informațiilor și Comunicațiilor), capabil să urmărească și să identifice traseul parcurs de marfă în diferite mijloace de transport, precum și să automatizeze, în scopuri comerciale sau de reglementare, schimbul de date referitoare la conținutul mărfii.

utilizând tehnologiile GPS, GSM și GIS²⁹, respectiv monitorizarea în timp real a mijloacelor de transport intermodal de marfă.

Este necesară crearea unei interfețe standardizate între diversele moduri de transport care să permită identificarea și localizarea mărfii în UTI indiferent de modul de transport utilizat.

În acest sens, implementarea în transportul rutier din cadrul statelor UE a conceptului european de Sistem de Transport Inteligent (ITS), în special de-a lungul frontierelor dintre statele membre și interconexiunea acestuia cu alte moduri de transport, în conformitate cu specificațiile adoptate de Comisia Europeană, constituie unul dintre cele mai eficiente sisteme de management al traficului și al mărfurilor, de realizare a interoperabilității intermodale, a gestionării transportului de mărfuri pe coridoarele pan-europene de transport, a localizării și urmăririi mărfurilor în timpul transportului respectiv de la un mod de transport la altul.

D. Stimularea promovării sistemului național de transport intermodal

Condițiile echitabile de concurență includ și reglementarea tarifelor de acces la infrastructură pentru soluții intermodale în ceea ce privește structura costului total la transportul rutier. Trebuie avută în vedere, pe de o parte, politica de stimulare pentru utilizarea la maximum a transportului feroviar și a capacităților de transport pe căile navigabile interioare, creând astfel costuri relativ mai mici pe unitatea de transport și, pe de altă parte, revizuirea continuă a tarifelor de utilizare a infrastructurii, respectiv dezvoltarea, în măsura în care este posibil, a soluțiilor de îmbunătățire a condițiilor echitabile de concurență³⁰.

Această măsură presupune crearea unui cadru transparent și responsabil pentru părțile interesate, bazat pe un dialog structurat și permanent între sectorul public și sectorul privat.

3.2.1 Ținte

Realizarea unui sistem de transport intermodal în România are ca **țintă generală** pentru 2020 atingerea prin acest sistem a unei cote de transport reprezentând cel puțin **40% din volumul mărfurilor transportate în unități de transport intermodal (UTI) pe teritoriul României**.

Pe baza unor studii de piață și a prognozelor pentru transportul intermodal în/prin România, cât și a „*pachetului de asamblare*”, respectiv a „*pachetului ECE*”, volumul total potențial de mărfuri (folosind ponderea de 40% din împărțirea pe moduri de transport) pentru transportul intermodal va fi în anul 2020 de aproximativ 1,4 milioane unități intermodale UTI (sau 2,4 milioane TEU).

În consecință, până în anul 2020, realizarea unui sistem eficient și eficace de transport intermodal în România va conduce la crearea mai multor locuri de muncă în România – peste 140.000 de locuri de muncă, la o contribuție la produsul intern brut cu peste 10 miliarde euro, la realizarea de venituri de aproximativ 1,6 miliarde euro³¹

²⁹ Planul de acțiune privind logistica transporturilor nr. SEC(2007) 1320 al CE.

³⁰ Taxele pe canalul Dunăre – Marea Neagră pentru navele de pe căile navigabile interioare care transportă containere, UTI sau Ro-Ro necesită o evaluare a situației în care – în cazul deschiderii unor servicii de linie – navele nu sunt complet încărcate.

³¹ Sursa: Strategia intermodală, fundația European Gateway Platform (EGP)

obținute din taxe și impozite, precum și la o creștere a activității de export care va contribui la realizarea unei balanțe comerciale pozitive.

3.2.2 Indicatori de performanță

Modul de realizare a obiectivelor stabilite se măsoară prin intermediul unor indicatori cheie de performanță, care cuantifică atât cantitativ, cât și calitativ progresele realizate.

Astfel, a fost identificată o serie de indicatori de performanță precum:

a) repartizarea transportului de marfă pe moduri de transport (%),

Până în anul 2020, ponderea transportului intermodal de mărfuri în/prin România să reprezinte **40%** din volumul total al mărfurilor transportate în unități de transport intermodal (UTI).

b) număr de terminale construite pe termen scurt din POS–T (2007–2013),

Se propune construirea a cel puțin unui terminal care trebuie să corespundă uneia dintre cele 6 (șase) locații principale și-anume cele două porți/*hub*-uri de intrare/ieșire a mărfurilor (zona Timișoara/zona Constanța), conectate cu zona municipiului București și cu bazinul fluvial Giurgiu/Oltenița, precum și zonele de interes economic și turistic Brașov și Suceava.

c) număr de terminale construite pe termen mediu din POS–T (2014–2020),

Se propune construirea a minimum 3 (trei) terminale care trebuie să corespundă celorlate locații identificate ca fiind zone cheie și-anume:

- Calafat – Craiova – Pitești,
- Turda – Cluj Napoca – Dej – Târgu Mureș,
- Făgăraș – Sfântu Gheorghe,
- Galați – Bacău – Iași,
- Giurgiu/Oltenița – București – Ploiești.

d) număr de containere/TEU transportate,

Previziunile intermodale³² pentru România indică un volum de transport intermodal în/prin România de 1,2 milioane TEU (corespunzător la 0,7 milioane unități UTI³³) până în anul 2020.

Transportul intermodal total prognozat în portul Constanța este de aproximativ 500.000 UTI în 2020, ceea ce înseamnă un volum total de containere încărcate/descărcate în port de 2–3 milioane TEU în 2020.

Piața totală pentru „pachetul ECE” este estimată la peste 18 milioane TEU în 2020³⁴. Rapoartele experților estimează că Portul Constanța poate atrage peste 4 milioane TEU din acest total, atunci când există o „cale mai ușoară” în/prin România.

³² DIOMIS – Evoluția traficului intermodal feroviar/rutier în țările din Europa Centrală și de Est în 2020, UIC, Martie 2010.

³³ DIOMIS utilizează pentru prognoza în transportul intermodal un raport de 1,6 TEU/UTI pentru traficul maritim național și internațional și un raport de 1,8 TEU/UTI pentru marfa continentală internațională.

³⁴ Dezvoltarea prognozată a PIB-ului în Europa Centrală și de Est și împărțirea curentă a PIB-ului în Europa arată că PPP total (Paritatea Puterii de Cumpărare) a ECE va crește de la 12% la 18% în 2020. Cuplată cu prognoza generală pentru containere în Europa va rezulta un volum de peste 18 milioane TEU în 2020 în ECE.

Împreună cu „pachetul de asamblare” acest lucru ar însemna un total de aproximativ 5,5 milioane TEU manipulate în portul Constanța în 2020.

- e) punctualitatea serviciilor intermodale: limita maximă admisă de întârziere a trenurilor (minute),
- f) fiabilitatea (regularitatea) serviciilor intermodale: expedierea trenurilor și a navelor de linie conform programului de transport stabilit (%),
- g) frecvența serviciilor intermodale (nr. curse/săptămână),
- h) timpul total de executare a contractului de transport intermodal de marfă, inclusiv timpul necesar încărcării/descărcării, procedurilor vamale și al altor operațiuni adiacente/conexe (ore),
- i) indicatori de mediu: consumul de energie, surse mixte de energie, emisii de CO₂, zgomot, etc.

Indicatorii cheie de performanță mai susmenționați trebuie să fie prelucrați în cadrul unui sistem eficient de măsurare care să permită măsurarea, evaluarea și raportarea acestora astfel încât informațiile cantitative și calitative obținute să fie utilizate în procesul de actualizare/dezvoltare/revizuire a politicilor de transport intermodal.

3.2.3 Obstacole

Obstacolele principale în dezvoltarea sistemului de transport intermodal din România pot fi grupate astfel:

- **obstacole organizaționale** – datorate aspectelor birocratice din sectorul de transport, lipsei cooperării între părțile interesate, având ca efect întârzieri în deservirea beneficiarilor, lipsa unor interdicții clare privind circulația mijloacelor de transport pe infrastructura publică în anumite perioade (noaptea, week-end), lipsa unor responsabilități clar definite, etc.;
- **obstacole tehnice** – absența urmăririi transportului „din poartă în poartă”, probleme în punctele de transfer și transbordare;
- **obstacole legate de infrastructură** – lipsa interoperabilității, capacități necorespunzătoare ale terminalelor, echipamente diferite pentru manipularea mărfurilor;
- **obstacole operaționale** – lipsa transparenței informațiilor în lanțul de transport, lipsa flexibilității măsurilor operative, lipsa informațiilor asupra serviciilor disponibile, probleme de integrare a transportului intermodal în lanțurile logistice (aprovizionare/desfacere);
- **obstacole economice și financiare** – costuri de investiții ridicate pentru unitățile de transport intermodale și terminale, costuri ridicate de utilizare (de transfer și depozitare), structura neclară a costurilor, lipsa unor subvenții pentru operatorii de transport, respectiv proprietarii/beneficiarii mijloacelor de transport, lipsa unor scutiri de la plata rovinietei pentru operatorii care efectuează transport combinat pe o distanță de aproximativ 50–150 km față de terminal;
- **obstacole de natură legislativă** – absența unui cadru armonizat de reglementări financiare, tehnice și organizaționale în domeniul transportului intermodal și al logisticii transporturilor de marfă.

4. DIRECȚII DE ACȚIUNE

Pentru atingerea obiectivului general este necesară stabilirea și prioritizarea unor acțiuni și măsuri de susținere a dezvoltării transportului intermodal, astfel:

4.1 Direcții de acțiune pe termen scurt, perioada 2010–2013

4.1.1 Identificarea pe teritoriul României a unui număr minim de zone strategice cheie pentru amplasarea centrelor logistice cu rol de transfer între modurile de transport care operează pe distanțe scurte cu cele care operează pe distanțe lungi

Etaple necesare premergătoare identificării zonelor cheie sunt:

- evaluarea fluxurilor de mărfuri în UTI în trafic național și tranzit prin România pe baza prognozei și oportunităților oferite prin „pachetul de asamblare”,
- gruparea fluxurilor de marfă având în vedere volumele de mărfuri încărcate/descărcate în punctele inițiale de colectare ale lanțului de transport precum și cele din punctele finale de distribuție,
- optimizarea numărului necesar de terminale intermodale în România în conformitate cu volumul de marfă grupată, astfel încât modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale să se realizeze în locații unde:
 - 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 hectare.
- contactarea principalilor potențiali beneficiari/utilizatori de terminale atât din sectorul public cât și din sectorul privat în vederea promovării și îmbunătățirii vizibilității avantajelor transportului intermodal sub diverse aspecte (consumuri energetice, poluare, condiții de realizare, etc.),
- identificarea soluțiilor alternative de transport intermodal.

Se propune, în prima etapă, promovarea și susținerea zonelor cheie identificate până în prezent pentru modernizarea și/sau construirea a cel puțin unui terminal intermodal.

Identificarea zonelor cheie trebuie să aibă ca fundament analizele și studiile³⁵ efectuate asupra mișcării fluxurilor de intrare a mărfurilor în Europa în relația cu Asia (anexa nr. 23), locația principalelor piețe de vânzare din Europa și cererea pentru amplasarea activităților de asamblare în „pachetul de asamblare” pentru Europa centrală și de est. Rezultatele trebuie să fie în concordanță cu obiectivele și strategiile regionale și naționale din România în ceea ce privește politica de transport și anume:

- ✓ integrarea României în coridorul interoperabil „E” de marfă pe ruta Dresda – Praga – Bratislava – Budapesta – Lököshaza/Curtici – București – Constanța, cu varianta Curtici – Timișoara – Orșova – Craiova – București, care este parte componentă a coridorului Pan-european nr. IV (anexa nr. 24),

³⁵ Bibliografie utilizată de grupul EGP-MTI

✓ conceptul de poartă de intrare continentală din punct de vedere intermodal (*hub*) a portului Constanța.

4.1.2 *Promovarea și implementarea proiectelor privind modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale („Centre Intermodale Regionale de Transport Marfă”)*

Etapele premergătoare necesare acțiunii mai susmenționate sunt:

- stabilirea obiectivelor de investiții corespunzătoare zonelor cheie identificate, respectiv a fondurilor necesare pentru elaborarea studiilor de fezabilitate, a proiectelor tehnice și a execuției lucrărilor (după caz) a cel puțin unui terminal având în vedere oportunitatea și necesitatea depunerii urgente a cererilor de finanțare prin fonduri structurale³⁶;
- subvenționarea în faza de debut a modernizării și/sau construirii terminalelor intermodale în zonele identificate în ceea ce privește asigurarea accesibilității la terminale prin conexiuni rutiere și feroviare suplimentare, dar și prin organizarea superioară a activității pe infrastructurile deja existente;
- urmărirea procedurilor de programare și aprobare a finanțării proiectelor,
- urmărirea procedurilor de implementare a proiectelor,
- stabilirea soluțiilor de modernizare a terminalelor de transport intermodal existente în vederea rentabilizării activității acestora.

4.2 Direcții de acțiune pe termen mediu, perioada 2014–2020

Pentru perioada 2014–2020, pornind de la rezultatele scontate în prima etapă, direcțiile de acțiune vor fi extinse pentru a sprijini identificarea, modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale în locații cheie din România³⁷ în vederea consolidării sistemului de transport intermodal de mărfuri și participarea progresivă a operatorilor naționali la activitatea de transport intermodal pe plan european, având în vedere elemente cheie precum:

- prezența unei zone cu populație densă și/sau concentrare industrială,
- fluxuri de tranzit pe sectoare de transport din România aflate în prelungirea unor coridoare pan-europene de transport,
- prezența conexiunilor intermodale deja existente.

Pentru ca terminalele intermodale să aibă capacitatea de a deservi o zonă mai largă, un aspect cheie care urmează să fie investigat în determinarea unei locații optime pentru un terminal este posibilitatea de a deservi mai multe zone industriale existente și/sau zone de logistică.

De asemenea, în conformitate cu prevederile **Hotărârii Guvernului nr. 998/2008** pentru desemnarea polilor naționali de creștere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară și națională, administratorii de infrastructură pot realiza, împreună cu autoritățile locale, centre intermodale regionale de transport marfă în vecinătatea unor „poli urbani de creștere” – orașe și municipii de județ cu un potențial industrial și logistic semnificativ.

³⁶ POS-T (2007–2013): Domeniul major de intervenție 3.1 – Promovarea transportului intermodal

³⁷ În mod normal, un terminal poate deservi o zonă de circa 75 km în jurul terminalului.

4.2.1 Consolidarea sistemului de transport intermodal de mărfuri

Etaplele necesare realizării acestei acțiuni sunt:

- implementarea unor noi proiecte privind modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale, cuprinzând:
 - continuarea procesului de identificare a zonelor cu dezvoltare economică de perspectivă medie pentru amplasarea centrelor logistice cu rol de transfer între modurile de transport care operează pe distanțe scurte cu cele care operează pe distanțe lungi;
 - identificarea, stabilirea și promovarea unor rute comune modurilor de transport, 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.
- elaborarea unui sistem de planificare, monitorizare și management al transportului intermodal de marfă utilizând fluxurile de marfă (naționale, internaționale și de tranzit). Acest sistem poate permite – pe baza unui sistem de asistare a deciziei – monitorizarea în timp real a unităților standardizate de transport marfă/containerelor în transportul intermodal de marfă;
- integrarea terminalelor intermodale existente și a centrelor logistice regionale într-o rețea intermodală națională, interconectată și care să includă principalele zone de producție și consum cu caracter autonom, urmărind:
 - modernizarea conexiunilor logistice între centrele intermodale pentru a stimula eficacitatea modurilor de transport și combinațiilor acestora,
 - îmbunătățirea sistemului de informare și comunicare în domeniul transportului intermodal prin folosirea tehnicilor de identificare automată și de gestiune a mijloacelor de transport și a unităților de încărcătură,
 - implementarea standardizării sistemelor de informare între centrele intermodale.

4.2.2 Revizuirea și actualizarea strategiei sistemului de transport intermodal de mărfuri la nivel național

- corelarea strategiei intermodale cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale (AGC, AGTC, AGN, TER, liniilor directe privind rețeaua TEN-T existentă și extinsă și a Liniilor Directoare NATO), precum și a necesităților de dezvoltare regională,
- promovarea celor mai bune metode și practici de subvenții/concesiuni din alte state membre ale Uniunii Europene, precum și ale unor platforme de studii intermodale (cursuri, specializări, schimb de experiență, etc.) în vederea dezvoltării unei culturi intermodale.

Măsurile de susținere și încurajare a transportului intermodal trebuie să conducă la o repartitie modală mai echilibrată și implicit la creșterea eficienței sistemului de transport de mărfuri cu influențe benefice asupra realizării unei mobilități durabile, dar și asupra poluării mediului și a siguranței circulației.

Măsurile și acțiunile la nivel național trebuie stabilite ca angajamente politice concrete pe baza unui plan de acțiuni (anexa nr. 25a și anexa nr. 25b), care în final să conducă la realizarea măsurilor asumate de către România la nivel european.

4.3. Monitorizarea

În vederea implementării *Strategiei de Transport Intermodal în România 2020* este necesară monitorizarea continuă a îndeplinirii punctuale a sarcinilor asumate pentru fiecare tip de transport.

Monitorizarea se desfășoară în conformitate cu planul de acțiuni (pe termen scurt și mediu, anexa nr. 26a și 26b) care fixează liniile directe pentru implementarea *Strategiei de Transport Intermodal* și se bazează pe analiza periodică (lunară/trimestrială/semestrială) a progreselor tehnice și financiare înregistrate în fiecare etapă.

Principalele activități care trebuie avute în vedere în procesul de monitorizare a implementării *Strategiei de Transport Intermodal în România 2020* vor fi efectuate în conformitate cu legislația în vigoare aferentă tipului de finanțare primită.

Monitorizarea implementării *Strategiei de Transport Intermodal în România 2020* va fi realizată de către Unitatea de Management al Proiectelor Intermodale din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

5. CADRU LEGISLATIV ȘI INSTITUȚIONAL

5.1 Cadru legislativ

5.1.1 Cadru european și internațional

În problematica transportului intermodal, la nivel comunitar, a fost elaborată Directiva Consiliului nr. **92/106/EEC** privind stabilirea unor reguli comune pentru anumite tipuri de transport combinat de mărfuri între statele membre. Această directivă urmărește să reducă ponderea activității sectorului de transport rutier prin dezvoltarea transportului combinat. Această directivă a fost adoptată prin **Ordonanța Guvernului nr. 88/1999** privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat.

Totodată, pentru definirea rețelei și a terminalelor de transport combinat, stabilirea punctelor de trecere a frontierei, a stațiilor cu schimb de ecartament și a porturilor/legăturilor, a fost încheiat Acordul European privind Liniile Internaționale Principale și Instalațiile Aferente pentru Transportul Combinat (**AGTC**) în 1991. România a aderat la acest acord prin Legea nr. 100/1996.

În același context, a fost semnat un Protocol privind Transportul Combinat pe Căile Navigabile Interioare în 1997. Obiectivul protocolului este de a promova un transport internațional intermodal, pe căile navigabile interioare și anumite rute de coastă în Europa, mai eficient și mai atractiv pentru clienți. Protocolul stabilește un cadru legal pentru realizarea unui plan coordonat de dezvoltare a serviciilor de transport intermodal pe căile navigabile interioare pan-europene și pe rutele de coastă, cât și a infrastructurii necesare pentru funcționarea acestor servicii pe baza parametrilor și standardelor de performanță convenite la nivel internațional. În același timp, protocolul stabilește și o listă cu căile navigabile și terminalele de transbordare pentru transportul regulat intermodal și combinat în trafic internațional în Austria, Belgia, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Franța, Germania, Ungaria, Olanda, Polonia, România, Federația Rusă, Slovacia, Serbia, Elveția și Ucraina.

5.1.1.1 Legislație europeană în vigoare în România

- **Directiva 2004/51/CE** privind accesul și furnizarea de servicii feroviare în terminale și porturi,
- **Directiva 2010/40/UE** a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, cu modificările și completările ulterioare,
- **Directiva 2005/44/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind armonizarea serviciilor de informații pe căile navigabile interioare (RIS) din Comunitatea Europeană, cu modificările și completările ulterioare.

5.1.1.2 Alte prevederi europene și internaționale ratificate în România

- **Convenția privind regimul de tranzit comun**, adoptată la Interlaken la 20 mai 1987,
- **Acord multilateral de bază** privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa – Caucaz - Asia din 08/09/1998,

- **Acordul European** privind marile căi navigabile de importanță internațională (AGN), adoptat la Geneva la 19 ianuarie 1996, ratificat de România prin **Ordonanța de Urgență nr. 68/1998**, aprobată prin **Legea nr. 12/1999**.

5.1.2 Cadru național

Principalele prevederi legale aplicabile în domeniul transporturilor în România, cu evidențierea aspectelor privind transportul intermodal, care trebuie avute în vedere în momentul demarării proiectelor de eficientizare a transportului intermodal, sunt:

A. Strategii naționale

- **Strategia de transport durabil** pe perioada 2007-2013, 2020 și 2030 a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- **Programul de guvernare 2009–2012**, aprobat prin Hotărâre a Parlamentului României nr. 39/2009,
- **Programul Operațional Sectorial pentru Transport 2007–2013 (POS–T)**,
- **Programul Operațional Sectorial pentru Transport 2014–2020 (POS–T)**.

B. Reglementări interne

- **Legea nr. 12/1999** privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 68/1998 pentru ratificarea Acordului european privind marile căi navigabile de importanță internațională (AGN),
- **Lege nr. 203/2003** privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, cu modificările și completările ulterioare,
- **Legea nr. 363/2006** privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport,
- **Hotărârea Guvernului nr. 193/2000** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a **Ordonanței Guvernului nr. 88/1999** privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri,
- **Hotărârea Guvernului nr. 817/2005** pentru aprobarea Planului privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii și în vederea modernizării și reinnoirii infrastructurii,
- **Hotărârea Guvernului nr. 651/2006** privind aprobarea politicii în domeniul ajutorului de stat pentru perioada 2006–2013,
- **Hotărârea Guvernului nr. 998/2008** pentru desemnarea polilor naționali de creștere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară și națională, cu modificările și completările ulterioare,
- **Ordonanța Guvernului nr. 43/1997** privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare (în principal OG nr. 21/2005 pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 aprobată prin Legea nr. 98/2005),

- **Ordonanța Guvernului nr. 22/1999** privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată,
- **Ordonanța Guvernului nr. 88/1999** privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri, cu modificările și completările ulterioare,
- **Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998** privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare,
- **Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 150/2005** pentru aderarea României la Convenția privind regimul de tranzit comun, aprobată prin **Legea nr. 22/2006**,
- **Ordonanța de Guvern nr. 7/2005** pentru aprobarea **Regulamentului** din 20/01/2005 privind transportul pe căile ferate din România, republicată, aprobată prin **Legea 110/2006**.

5.2 Cadru instituțional

În prezent, în România, nu există o structură administrativă în cadrul MTI sau în subordinea/coordonarea/sub autoritatea MTI cu rol în organizarea, coordonarea și monitorizarea activităților de transport intermodal. Activitatea de transport este organizată și monitorizată separat pe direcții de specialitate (de coordonare a transporturilor aeriene, navale, rutiere și feroviare).

Din acest motiv, este necesară înființarea unei **Unități de Management a Proiectelor intermodale** care să reunească specialiști din diverse ramuri de transport și specialiști în domeniul logisticii și al transportului intermodal în cadrul ministerului care să permită rezolvarea operativă a problemelor legate de transportul intermodal (procedurile intermodale, aspecte tehnice, operaționale și organizaționale), urmărirea în timp real și ducerea la îndeplinire a implementării strategiei multimodale, fără de care conectarea eficientă a diferitelor moduri de transport nu este posibilă.

6. FINANȚARE

6.1 Surse de finanțare

Alternativele de finanțare pentru realizarea unui sistem intermodal la nivel național sunt:

- credite/împrumut de la IFI;
- finanțare nerambursabilă de la Comisia Europeană;
- tarife de utilizare a infrastructurii;
- concesiune (modernizare și/sau exploatare);
- parteneriat public – privat;
- ajutor de stat;
- buget de stat.

Finanțare nerambursabilă de la Comisia Europeană

a. **Programul Operațional Sectorial de Transport 2007–2013** reprezintă documentul programatic al României care stabilește prioritățile, obiectivele și țintele de atins privind procesul de implementare al instrumentelor structurale în sectorul transporturi. În cadrul Programului Operațional Sectorial de Transport există 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**, prin care se finanțează proiectele de pregătire, construire și/sau modernizare a infrastructurii de transport intermodal.

Se finanțează din POS-T (2007-2013) proiectele de pregătire, construire și/sau modernizare a infrastructurii de transport intermodal, promovate de beneficiarii eligibili.

b. **Programul TEN-T** în conformitate cu Regulamentul TEN³⁸ reprezintă un document european juridic prin care se stabilesc regulile generale pentru acordarea unui ajutor financiar comunitar în domeniul rețelelor de transport trans-european (TEN-T). Finanțarea din fondurile TEN-T va fi acordată pentru realizarea unor studii și lucrări care contribuie la atingerea obiectivelor din programul TEN-T.

Concesiune

Construirea sau modernizarea infrastructurii relevante (terminale intermodale) se va realiza cu acordul administratorilor de infrastructură și al autorităților publice locale. Operarea infrastructurii intermodale, însă, poate fi concesionată mediului privat care trebuie să asigure accesul și utilizarea în mod nediscriminatoriu, de către toți operatorii, indiferent de natura capitalului social (de stat sau privat).

Parteneriat Public – Privat

Parteneriatul public – privat (PPP) trebuie să aibă în vedere următoarele variante:

- a) **PUBLIC:** atât terenurile/infrastructura, cât și utilitățile/suprastructura sunt puse la dispoziție de către sectorul public care are și răspunderea reglementării privind exploatarea,

³⁸ Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și Consiliului din 20 iunie 2007 de stabilire a normelor generale de acordare a ajutorului comunitar în domeniul rețelelor de transport trans-europene și de energie.

- b) **PUBLIC – privat:** sectorul privat va investi în utilități/suprastructură puse la dispoziție de sectorul public, sectorul public păstrând răspunderea reglementării exploatării terminalelor,
- c) **PRIVAT– public:** atât terenurile/infrastructura, cât și utilitățile/suprastructura aparțin sectorului privat, sectorul public păstrând răspunderea reglementării exploatării terminalelor.
- d) **PRIVAT:** sectorul privat participă în totalitate la realizarea terminalului, asumându-și răspunderea reglementării exploatării acestuia, precum și asigurarea accesului la terminal în mod nediscriminatoriu.

Ajutor de stat

În conformitate cu reglementările Uniunii Europene privind ajutorul de stat – Art. 107 și 108 din Tratatul de Funcționare al Uniunii Europene (TFUE)³⁹, considerăm că este necesar ca, în paralel cu celelalte măsuri propuse, ajutorul de stat să fie luat în considerare și să fie direcționat – în faza de debut – pe bază de subvenții către operatorii de transport feroviar (sau rutier), deținători de vagoane specializate RO–LA (TIR-uri), persoane juridice înregistrate în România. Astfel, diferența de costuri între cele două moduri de transport (feroviar și rutier) ar putea fi acoperită prin fonduri anuale de compensare din Fondul de Mediu.

Acest ajutor de stat se înscrie în contextul integrării politicilor de mediu în elaborarea și aplicarea politicilor regionale și energetice și al fundamentării unei strategii de dezvoltare durabilă, realizând un echilibru între creșterea economică și protecția mediului fără a produce o distorsiune a competiției pe piața de transport de marfă din România care să prejudicieze interesul public.

Buget de stat

Sarcina care-i revine României este ca **bugetul public (de stat)** să poată asigura cota de coparticipare a țării noastre la finanțarea proiectelor de investiții din domeniul transportului intermodal în cadrul angajamentelor de stabilitate bugetară, coroborat cu o creștere a surselor de finanțare extrabugetară, în cazul în care se dorește creșterea nivelelor de investiție.

6.2 Strategia de finanțare

Abordarea finanțării pentru dezvoltarea transportului intermodal în România cuprinde, în sinteză, următoarele aspecte:

- menținerea în continuare a finanțării bugetare ca principală sursă de finanțare a investițiilor;
- creșterea sistemelor de investiție directă (surse proprii, surse atrase) pentru a îndeplini obiectivele desfășurării în timp a acțiunilor, menținând angajamentele de stabilitate bugetară și de reducere a deficitului cheltuielilor publice;
- creșterea surselor de finanțare europeană (nerambursabilă);
- creșterea surselor proprii și a intervenției sectorului privat prin utilizarea de formule de parteneriat public–privat;

³⁹ Art.88 (3) al Tratatului CE.

- promovarea colaborării dintre sectoarele public și privat cu scopul de a optimiza viabilitatea proiectelor prin această schemă de gestiune în conformitate cu recomandările Uniunii Europene;
- facilitarea contribuției autorităților locale în finanțarea acțiunilor comune armonizate;
- încurajarea utilizatorilor de infrastructură în vederea accesului, în mod competitiv și nediscriminatoriu, precum și a finanțării infrastructurilor, având în vedere reglementările Uniunii Europene privind tarifarea pentru utilizarea infrastructurilor.

Etapele de finanțare:

- a. pe termen scurt (2011–2013), anexa nr. 26a

Proiectele de pregătire, construire și/sau modernizare a cel puțin unui terminal în zonele stabilite vor fi finanțate din POS–T (2007–2013).

Ghidul Solicitantului propune ca beneficiar al finanțării din POS–T (2007–2013) să fie Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A., însă aprobarea proiectului va fi condiționată de prezentarea unui contract de asociere în participațiune între CNCF „CFR” SA și autoritățile publice locale.

- b. pe termen mediu: POS–T (2014–2020), anexa nr. 26b

Proiectele de pregătire, construire și/sau modernizare a cel puțin unui terminal în zonele stabilite vor fi finanțate din POS–T (2014–2020)⁴⁰ și/sau prin alternativele de finanțare mai susmenționate pentru celelalte locații propuse a fi finanțate în cadrul prezentei strategii (anexa nr. 26b).

Se propun ca beneficiari ai acestui tip de finanțare să fie:

1. administratorul infrastructurii feroviare (CNCF „CFR” SA),
2. administratorii terenurilor aparținând domeniului public aferente terminalelor,
3. autoritățile locale și/sau parteneriate de asociere între acestea,
4. parteneriate de asociere între autoritățile locale și administratorii de infrastructură sau terenuri.

⁴⁰ Propunerea finanțării unui număr de terminale intermodale construite pe termen mediu este condiționată de aprobarea de către Comisia Europeană a documentului programatic POS-T (2014 – 2020), ce urmează a fi elaborat de către Autoritatea de Management din cadrul MTI. Prin urmare, includerea acestei propuneri de finanțare în ”Strategia de Transport Intermodal în România 2020” nu garantează faptul că terminalele din locațiile propuse vor primi finanțare din fondurile structurale și din fondul de coeziune pentru a fi construite.

7. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

7.1 Concluzii

7.1.1 Cadru competițional

Modurile de transport din România au rămas în aceeași poziție relativă de separare în moduri de transport distincte aflate în competiție, ceea ce conduce la existența unui sistem de transport segmentat și neintegrat, fiecare mod de transport căutând să exploateze propriile avantaje în termeni de cost, serviciu, fiabilitate și siguranță.

Competiția este distorsionată și prin lipsa de transparență privind costurile asupra societății determinate de fiecare mod de transport în termeni de poluare, zgomot, congestie a traficului, număr de victime în accidente. Atât timp cât costurile externe nu sunt luate în considerație și nu se reflectă în internalizarea acestora, transportul rutier va fi avantajat.

În ceea ce privește transportul intermodal, piața de transport de marfă este reticentă la acest segment de transport, considerat prea riscant, ceea ce determină ca transportul de marfă în UTI să se desfășoare preponderent pe drumurile publice, fiind mai puțin costisitor.

Deoarece, pe de o parte, întreținerea infrastructurii feroviare se face preponderent pe baza tarifului de acces perceput operatorilor feroviari, iar pe de altă parte nivelul redus al taxei rutiere de drum (rovinietelor) nu reflectă decât parțial costurile de întreținere a infrastructurii rutiere, s-a creat premiza unor tarife discriminatorii între aceste două moduri de transport.

În consecință, în transportul combinat feroviar/rutier, costurile totale de transport ale autotrenurilor rutiere (TIR-uri) pe rute feroviare în sistem de tip RO–LA (*Rollende Landstrassen*/șosea rulantă) – incluzând tariful de utilizare a infrastructurii, costurile de remorcare și alte costuri, mai ales cu mentenanța vagoanelor specializate RO–LA – depășesc costurile totale de transport a acestora pe drumurile publice.

Deși s-a creat cadrul legal privind unele măsuri de încurajare a transportului combinat (reducerea tarifului de utilizare a infrastructurii pentru trenurile în tranzit, scutirea de la plata impozitului pe profit reinvestit în terminalele de transport combinat), neaplicarea acestei legislații a împiedicat atragerea operatorilor de transport rutier de marfă către transportul feroviar.

7.1.2 Strategia *EUROPA 2020* și necesitatea alinierii României la această strategie

Globalizarea și extinderea UE spre Est au creat noi provocări pentru transportul european. Creșterea rapidă a transportului de marfă contribuie la dezvoltarea economiei, dar, în același timp, produce congestii, zgomot, poluare și accidente. În același timp, transportul a devenit tot mai dependent de combustibilii fosili. Comunicarea din partea Comisia precizează că, fără măsuri adecvate, situația va continua să se agraveze și să submineze, din ce în ce mai mult, competitivitatea Europei și a mediului în care trăim.

Realizarea obiectivelor UE prevăzute în *Strategia 2020* are ca scop menținerea unui echilibru între creșterea economică și protecția mediului, prin reducerea

costurilor de logistică pentru transportul de marfă în Europa. În acest context, rezultatul preconizat este îmbunătățirea ratelor medii anuale de creștere a PIB-ului pentru UE-27.

România trebuie să se alinieze acestei politici de transport durabil, iar promovarea transportului intermodal este una dintre soluțiile cheie.

7.1.3 Rolul logisticii în implementarea strategiei de transport intermodal din România

Aceasta nouă abordare trebuie să se bazeze pe 3 elemente interconectate fără de care transportul intermodal în sine nu poate avea eficiență:

- Terminale de transport intermodal,
- Logistica transportului și centre logistice,
- Platforme industriale.

În ansamblu, organizarea transportului pe rețeaua națională de transport intră în atribuțiile Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ca autoritate în domeniu. Logistica transportului de marfă, care este unul dintre motoarele competitivității europene, pune accentul pe planificarea, organizarea, gestionarea, controlul și executarea operațiunilor de transport de marfă în cadrul lanțului de aprovizionare. Din acest punct de vedere, o politică integrată de transport trebuie să ia în considerare faptul că transportul intermodal reprezintă o extindere a activității producției industriale (producție și distribuție). Această activitate se bazează pe lanțuri logistice eficiente în vederea organizării transportului de materii prime și produse finite.

Pe plan internațional, globalizarea comerțului a determinat lanțuri de aprovizionare și distribuție mai lungi și mai complexe, ceea ce a determinat o creștere semnificativă a intensității transportului pe întreaga planetă. Deoarece logistica (transport, depozitare, servicii logistice) implică costuri, ponderea costurilor logistice în prețul final al produsului finit a crescut datorită lungimii lanțurilor de aprovizionare/desfacere⁴¹.

Creșterea costului s-a adăugat la celelalte costuri adiționale privind producția, asamblarea, vânzările și costurile de gestionare. Pentru companii, obiectivul este reducerea costurilor totale, a timpului și a riscurilor în lanțurile de aprovizionare, în care își desfășoară activitatea. În acest sens, este necesară optimizarea lanțului de aprovizionare, ca motor de (re)configurare a afacerilor pentru următoarele decenii.

În trecut, necesitatea reducerii costurilor a condus la susținerea alegerii unor locații departe de piață (*off-shoring*) mai ales pentru producția de produse de bază (și componente) în țări precum China. În prezent, datorită creșterii gradului de conștientizare de către companii a importanței costurilor evaluate mai degrabă la poarta beneficiarului, decât a costurilor de producție, există tendința de a utiliza combinația dintre varianta alegerii unor locații de producție și/sau asamblare a

⁴¹ Industria logistică globală actuală este estimată la aproximativ 5.400 miliarde de euro, sau 13,8% din PIB-ul global. În medie, costurile logistice reprezintă 10-15% din costul final al produsului finit. Conform estimărilor, ponderea industriei logistice în România este de 9,7% din PIB, care este cu aproximativ 50% mai mică decât media în Europa (aproximativ 14% din PIB).

produselor departe de piața de vânzare/desfacere (*off-shoring*) și varianta alegerii unor locații de vânzare/desfacere cât mai aproape de locul producției și/sau asamblării produselor (*near-shoring*).

Această tendință de *near-shoring* și adaptarea produsului final la cerințele specifice pieței cât mai aproape posibil de piața vânzării a condus deja la reconfigurări ale lanțurilor de aprovizionare/desfacere, favorizând dezvoltarea facilităților de producție în Europa Centrală și de Est, în relația cu zona Orientului Îndepărtat.

Noua configurație a produsului final urmărește combinația dintre:

- o poziție centrală în cadrul unei piețe principale de vânzare,
- un raport eficient între gradul ridicat de calificare al angajaților și numărul acestor angajați la costuri relativ scăzute,
- soluții logistice eficiente.

Bazat pe aceleași principii de reducere a costului, timpului și a riscurilor, comerțul (și logistica) caută întotdeauna „calea cea mai ușoară”.

Conform rapoartelor și analizelor efectuate pe piața europeană centrală și de est⁴² există la ora actuală părerea că România, pe de o parte, datorită ofertei de forță calificată de muncă la costuri relativ scăzute, iar pe de alta parte, datorită poziției sale geografice de “placă turnantă” pentru transportul Inter-Continental (Asia spre Europa) și căile navigabile interioare ale ECE, are oportunitatea⁴³ de a atrage un procent însemnat din totalul mărfurilor containerizate dinspre canalul Suez.

În aceste condiții, atât sectorul industrial (producție, asamblare), cât și sectorul de activități logistice din România pot beneficia de dezvoltarea unor noi coridoare logistice în zona ECE deoarece:

- 70% din totalul mărfurilor containerizate care vin în Europa sunt originare din partea de est a Canalului Suez,
- doar 10% din mărfurile destinate ECE ajung direct în regiune (restul ajunge prin Europa de Vest, regiunea de ocol),
- piața ECE oferă o creștere semnificativă a vânzărilor și prezintă o forță de muncă de bună calitate la costuri relativ scăzute.

7.1.4 Impactul asupra mediului

Există în prezent un larg consens privind faptul că actuala tendință de dezvoltare a transporturilor are repercursiuni dramatice asupra climei. De asemenea, este unanim recunoscut faptul că sistemul de transport intermodal este sistemul care poate atinge obiectivele dezvoltării durabile, poate stabili prețuri corespunzătoare care să reflecte adevăratele costuri ale diferitelor moduri de transport și poate asigura condiții competitive adecvate față de toate modurile de transport, asigurând accesul la

⁴² Rapoartele experților și ale specialiștilor în domeniu indică practic o dublare a volumului de transport în anul 2020, de la aproximativ 440 milioane tone în 2007 la aproximativ 800 milioane tone în 2020.

⁴³ Aceasta oportunitate derivă dintr-o estimare a reconfigurării lanțului de aprovizionare pe piața europeană cu impact asupra structurii pieței de transport din România în condițiile în care volumul de transport asociat activităților de asamblare, care vor fi efectuate în România, va fi de 1,5 milioane TEU în 2020. Valoarea acestui volum de transport pentru România este estimat la o contribuție PIB de peste 10 miliarde euro, un număr de peste 140.000 de noi locuri de muncă, precum și la un venit din taxe de peste 1,6 miliarde euro.

infrastructură pe baza condițiilor de mediu prestabilite. Nu este astfel întâmplător, faptul că una din formele principale de finanțare luate în considerare prin prezenta strategie și anume POS-T (axa prioritară 3, domeniul major de intervenție 3.1) se referă tocmai la modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor.

Impactul asupra mediului devine astfel un element cheie al acestei strategii asigurând un transport de suprafață durabil care să permită creșterea economică și coeziunea socială, dar să reducă sau să elimine congestia și poluarea. Decuplarea degradării mediului față de creșterea economică a devenit principalul obiectiv, iar internalizarea costurilor externe ale transportului trebuie să fie principalul instrument de lucru. Pe termen lung, este necesar ca atât transportul rutier cât și cel aerian să-și reducă intensitatea, iar transportul public, feroviar și maritim să crească în volum.

Rebalansarea și integrarea diferitelor moduri de transport în scopul permiterii interoperabilității și interconectivității rețelelor de transport, respectiv *transferul către moduri durabile de transport* din punct de vedere ecologic se bazează pe introducerea principiului “poluatorul plătește” care este considerat ca fiind fundamental pentru un transport de suprafață durabil.

Sistemul de transport intermodal face posibilă, în acest mod, promovarea dezvoltării unor tehnologii și concepte noi și optimizate pentru toate modurile de transport de suprafață:

- a) o înaltă eficiență a sistemelor de propulsie și a componentelor acestora bazate pe combustibili reciclabili și tehnologii alternative,
- b) sisteme de propulsie cu emisie poluantă „o”,
- c) strategii și tehnologii pentru creșterea siguranței în transport care includ concepte și sisteme avansate pentru interfața om-mașină și vehicul-infrastructură,
- d) integrarea pe scară largă și validarea platformelor pentru sisteme inteligente de transport (ITS) incluzând navigația prin satelit (GPS).

Principalele beneficii ce pot fi obținute sunt:

- creșterea nivelului de eficiență în utilizarea energiei pe vehicul sau în ciclul de viață al produselor utilizate în transport;
- scăderea volumului unor emisii *sporite* de gaze toxice precum: CO (monoxid de carbon), HC (hidrocarburi), NO_x (oxidul de nitrogen), componente organice volatile (VOC), dioxidul de sulf (SO₂);
- scăderea nivelului de generare a poluanților în ciclul de viață al produselor sau serviciilor de transport;
- scăderea costurilor externe datorate poluării fonice, a aerului, a solului, creșterii ratei accidentelor și a congestiei traficului;
- scăderea efectelor negative asupra naturii și peisajelor datorită fragmentării habitatelor și reducerii spațiului necesar vital al speciilor.

7.2 Recomandări

Ca urmare a analizei previziunilor prezentate în capitolele anterioare, se fac următoarele recomandări pentru o strategie intermodală:

- Aplicarea politicii de transport intermodal în România trebuie să se bazeze pe o evaluare realistă de piață a potențialului existent în traficul de marfă din

România, pe baza unui dialog permanent între sectorul public și cel privat și în conformitate cu strategiile de planificare națională și regională,

- În conformitate cu prevederile strategiei Europa 2020 care stipulează reducerea emisiilor de CO₂ pentru vehiculele rutiere este necesar transferul unui segment al transportului de marfă dinspre transportul rutier către calea ferată și căile navigabile interioare, în paralel cu celelalte măsuri propuse. În acest sens, ajutorul de stat trebuie să fie de asemenea inclus în politica de transport și să fie direcționat - în faza de debut - pe bază de subvenții către operatorii de transport feroviar/rutier, deținători de vagoane specializate/TIR-uri, astfel încât să se acopere diferența de costuri între modul de transport rutier și cel intermodal (derulat în sistem RO-LA) prin fonduri anuale de compensare de la bugetul de stat,

- Este necesară înființarea unei UMP (Unități de Management al Proiectelor intermodale), finanțată din fonduri europene, care va reuni specialiști în domeniul transporturilor feroviare, rutiere, navale și aeriene din direcțiile de specialitate din cadrul MTI, cu experiență în managementul proiectelor, precum și specialiști în domeniul logisticii și al transportului intermodal, care vor fi instruiți în domeniul managementului de proiecte. Această unitate trebuie să aibă rolul de a iniția, dezvolta și gestiona politica de dezvoltare intermodală și să permită rezolvarea operativă a problemelor legate de procedurile intermodale și urmărirea în timp real a implementării prezentei strategii intermodale fără de care înlănțuirea eficientă a diferitelor modalități de transport nu este posibilă,

- În vederea unei implementări eficiente a politicii de transport intermodal, este necesar ca propunerile din cadrul MTI cu consecințe directe asupra investițiilor și administrării terminalelor, să aibă la bază recomandările emise de către un *grup consultativ național* alcătuit din administratori, proprietari ai terminalelor de transport de marfă, operatori de transport marfă interesați în efectuarea transportului intermodal, inclusiv din porturile maritime și interioare. În caz de divergențe Consiliul de Supraveghere al MTI poate acționa în calitate de intermediar,

- Este necesară extinderea activităților de transport intermodal în colaborare cu Centrul Național pentru Promovarea Transportului Intermodal (*RIA – Romanian Intermodal Association*) pentru îmbunătățirea activităților de promovare orientate atât către sectorul privat, cât și public, activități în care RIA poate acționa ca intermediar în dialogul necesar dintre autoritățile publice și cele private în ceea ce privește nevoia de informații generale privind piața precum și unele informații confidențiale care trebuie să fie transferate de la sectorul privat către sectorul public necesare elaborării și revizuirii politicilor publice în domeniul transporturilor,

- Este necesară promovarea unei *culturi intermodale* bazate atât pe participarea personalului din sectorul de transporturi la cursuri de formare, perfecționare și schimb de experiență în domeniul transportului intermodal, cât și pe programele de studiu ale facultăților de profil,

- Se recomandă instruirea potențialilor beneficiari de fonduri în domeniul transporturilor intermodale cu privire la oportunitățile și prioritățile de finanțare în conformitate cu cerințele necesare finanțării din fonduri structurale sau alte fonduri,

- Trebuie sprijinită dezvoltarea acelor centre intermodale aflate în imediata vecinătate a unor parcuri logistice și platforme industriale (existente sau potențiale) care să genereze efecte pozitive asupra economiei regionale și locale prin reducerea

costurilor de transport și logistice ale operatorilor economici, precum și prin reducerea impactului transporturilor asupra mediului înconjurător (descongestionarea rețelelor de transport rutier și diminuarea emisiilor de gaze produse de mijloacele de transport rutier),

- Dezvoltarea unor platforme logistice cargo pe aeroporturile care reprezintă puncte de conexiune europene sau internaționale, situate în vecinătatea marilor noduri de transport intermodal, și conectarea acestora la respectivele terminale intermodale,
- Promovarea unui portal de planificare a traseului intermodal de mărfuri cu posibilitatea de calculare a costurilor pe segmente de traseu în funcție de variantele intermodale pentru care se optează,
- Îmbunătățirea cooperării cu piețele vecine regionale, dezvoltarea infrastructurii rutiere, feroviare, a porturilor și aeroporturilor în scopul realizării conexiunilor cu *hub*-urile regionale,
- Integrarea unor *servicii vamale extinse* în locațiile cu platforme intermodale combinate aflate în apropierea parcurilor industriale în scopul reducerii timpului de efectuare a formalităților vamale și administrative și respectiv a fluidizării transportului de marfă.

8. ANEXE