

SISTEMUL DE TRANSPORT, COOPERAREA TRANSFRONTALIERĂ ȘI REGIONALĂ

Autor: dr. Gheorghe MOISESCU

Centrul de Pregătire Continuă a Personalului
București, România

***Abstract:** If we are to take a look at the map of the transportation system in the area around the Eastern border of the European Union, we don't need to wonder which the level of regional economic development is. The economic performances are indissolubly connected with the development, diversity and viability of the communication channels. The European Union promotes a good vicinity policy regarding its external borders and, this fact implies, undoubtedly, a transfer of wealth as a guarantee of normality and stability. This fact is possible only through adopting and developing the transportation system.*

***Keywords:** transportations, vicinity, economical cooperation, ground, rail, maritime, river infrastructure.*

1. Preocupări europene pentru realizarea unui sistem de transport viabil.

Frontiera estică a Uniunii Europene, a fost vreme de zeci de ani un obstacol care a separat comunități etnice, ce au un fundament istorico-cultural comun. „Dezvoltarea regională generic denumită și coeziunea economică și socială, reprezintă unul dintre principalele obiective ale Uniunii Europene” [2, p.186]. Dezvoltarea cooperării economice zonale, transfrontaliere, este mult îngreunată datorită unei infrastructuri de comunicații subdezvoltate și incompatibile. Acest lucru determină investitorii strategici, de marcă, să se orienteze cu investițiile în zone cu infrastructură bine pusă la punct. Migrația personalului în căutarea locurilor de muncă este o provocare. În lipsa unor factori de producție care să solicite forța de muncă zonală, exodul acesteia nu va putea fi oprit. Consecințele acestui fenomen extrem de complex se pot vedea imediat, dar vor fi tot mai grave cu trecerea timpului, atunci când mii de copii care duc lipsa educației primite în familie vor ajunge la vârsta maturității. Creșterea infracționalității juvenile și a abandonului școlar cu toate consecințele conexe, este o altă consecință nefericită.

Uniunea Europeană (UE), încurajează dezvoltarea sistemului de transport, fiind preocupată de rapiditatea și eficiența acestuia. Calculele UE indică faptul că în sistemul de transport lucrează aproximativ 10 milioane de oameni, generând un aport de 10% la PIB-ul unional.

Poluarea și problemele de mediu sunt în permanentă abordare la nivel internațional și al Uniunii Europene. Planificarea extinderii cu 50% a transportului rutier până în 2010, ridică numeroase semne de întrebare, privind protejarea ecosistemelor din zonele de contact. În acest sens, se au în vedere dezvoltarea unor variante alternative care se referă în special la: valorificarea principalei căi de navigație fluviale interioare pe axa est-vest, care vine pe Rin, Main și Dunăre; regularizarea cursurilor de apă în zonele interioare și de frontieră; modernizarea liniilor feroviare pe axele nord-sud, est-vest.

Rețeaua Trans-Europeană de Transport (TET-T), la orizontul 2020 este planificată ca având următoarea structură: 89.500 km drumuri; 94.000 km de cale ferată, din care 20.000 km linii de mare viteză; 11.000 km de căi navigabile, cu 210 porturi fluviale; 294 porturi maritime și 366 aeroporturi.

Din datele statistice EUSTAT reies următoarele: 44% din totalul de marfă transportată se face cu mijloace rutiere; 39% din totalul de marfă uzitează de căile maritime pe distanță scurtă și numai 10% folosesc calea ferată. Căile navigabile interioare au un suport minimal de 3%.

Îngrijorător este impactul transportului persoanelor care folosesc autovehicule ușoare, ce atinge un procent de peste 80%. Transportul feroviar este în scădere la 7%, iar cel aerian se situează la numai 8%. În aceste condiții se au în vedere programe de reducere a deplasării pe căile rutiere și încurajarea altor forme cu impact redus asupra mediului, acesta fiind obiectivul central al unei politici durabile în domeniu.

Uniunea Europeană vizează și alte posibilități de dezvoltare-exploatare a sistemului de transport. Astfel se are în vedere introducerea pe scară largă a sistemelor de transport inteligente, care reprezintă aplicații avansate, ce se bazează pe tehnologii informatice și oferă servicii eficiente și de calitate pentru toate formele de transport și pentru gestionarea traficului de bunuri și persoane. Acest lucru se impune datorită creșterii parcului de autovehicule într-un ritm mai rapid decât dezvoltarea infrastructurii. 14% din rețeaua rutieră este

afectată în mod direct de congestionarea traficului, generând costuri de aproape 2% din PIB-ul uniunii. ”Structurile teritoriale nu pot să rămână neschimbate față de rolul crescut al rețelelor. Adaptarea structurilor statale la lărgirea flexurilor și la rolul crescut al rețelelor a început acum 40 de ani, o dată cu crearea primelor piețe comune și a primelor uniuni vamale” [1, p.222].

Uniunea Europeană prin politicile sale, încearcă să pună în aplicare un sistem eficient de creștere a siguranței rutiere. Ca toate acestea, la nivelul anului 2008, 39.000 de oameni au murit, în special copii, adolescenți și tineri. Chiar dacă procentul este în scădere cu 28% față de anul 2001, an de referință față de 2010 când se dorește o înjumătățire a procentului, realitatea continuă să fie alarmantă.

Autoritățile unionale, argumentează faptul că fără sprijinul autorităților naționale, nu este posibilă implementarea viabilă a unor măsuri eficiente de soluționare a problematicii în domeniu și încurajează statele să adopte propriile programe, în strânsă colaborare cu cele europene.

2. Complexitatea problemelor și specificul sistemului de transport românesc.

După aderarea României la Uniunea Europeană, s-a pus în aplicare „Programul Operațional Sectorial – TRANSPORT 2007-2013, având priorități, obiective și o alocare financiară specifică.

Bugetul alocat este de aproximativ 5,7 miliarde EURO, constituit din 4,57 miliarde din Fondul de Coeziune și Fondul European de Dezvoltare Regională și 1,09 miliarde de la bugetul de stat. Cu această sumă se vizează următoarele: modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale de transport pe baza principiilor dezvoltării durabile; promovarea transportului pe apă și feroviar; durabilitatea transporturilor, reducerea impactului de mediu și creșterea siguranței traficului.

Deși sumele alocate sunt consistente și generoase, realizările și efectele nu sunt mulțumitoare. Datele statistice arată că numărul de kilometri de autostrăzi au rămas aceiași. Cu 281 km de autostradă România este departe de partenerii europeni. Transportul European Modernizat (TEM), a câștigat de la integrare în UE, mai puțin de 100 de km, ajungând la 6073 km.. Acesta în condițiile în care, parcul auto a crescut la autoturisme cu 486105 unități, ajungând la 4.027.367 unități. Unitățile de transport marfă, au crescut cu 143.383 buc. ajungând la 645.340, iar cele de transport persoane în comun, au crescut cu 7.312 ajungând la 41 514 unități. Aceasta înseamnă că la nivelul datelor statistice ale anului 2008, România deținea un parc auto de transport persoane și mărfuri de 4.714.221 unități. Dacă toate aceste autovehicule ar fi postate pe drumurile publice românești, care totalizau în același an 2008, 81 693 km, ajungem la o concluzie dezamăgitoare. Dacă apreciem cu doar trei metri lungimea unui autovehicul și o înmulțim cu numărul de unități, obținem un necesar de drumuri publice de 14.142.663 km., necesari pentru ca toate aceste mașini să staționeze în trafic. Înmulțind cu doi care reprezintă cele două sensuri ale rețelei de drumuri publice, rezultă 163 386 km de drum pe un sens. Raportând numărul de autovehicule la numărul de km., rezultă un necesar de peste opt ori mai mare, pentru staționarea în trafic a tuturor mașinilor în același timp.

Numărul de accidente, reflectă la rândul său starea și existența infrastructurii rutiere românești. De la 6640 de accidente înregistrate în anul 2006, numărul acestora a crescut în anul 2008 la 10 635. Reorientarea traficului către alte forme de transport, pare puțin posibilă în prezent datorită problemelor legale de infrastructură și mijloacele de transport. Pe calea ferată accidentele s-au înmulțit alarmant, iar viteza medie de deplasare scade permanent, pe o cale de rulare cu peste 50% resursa de exploatare depășită. Transportul fluvial se folosește în principal în locurile cu singura alternativă, cum ar fi Delta Dunării, iar mijloacele de transport sunt insuficiente și învechite. Pe căile maritime România mai operează doar cu 27 de nave de marfă și o singură navă de pasageri, după ce în urmă cu douăzeci de ani ne clasam printre primele state ale lumii, după numărul de nave operaționale.

Inundațiile repetate din ultimii ani și slaba reacție a autorităților pentru prevenirea și înlăturarea urmărilor acestora, au adus grave prejudicii sistemului de transport și așa insuficient.

În aceste condiții nefavorabile, România trebuie să-și dezvolte cât mai repede cu putință infrastructura de transport și să se conecteze la sistemul regional și european, pentru a nu rămâne în afara acestuia, cu consecințe grave pentru economia românească și implicit pentru existența și nivelul de trai al populației. „Dezvoltarea economică, în general, este un proces obiectiv, continuu, dar în timp, cunoaște momente, perioade cu caracter pozitiv, ascendent, dar și momente, perioade marcate de instabilitate, criză, conjunctură neavorabilă” [4.p.125].

3. Direcții de acțiune naționale și regionale.

România trebuie să fie preocupată de conexiunile sale de transport pe toate axele, atât nord-sud cât și est-vest. Conexiunile sale transfrontaliere trebuie să vizeze direcțiile prevăzute în politicile de bună vecinătate europene și aplicarea proiectelor de preaderare în conexiune cu cele de coeziune.

Pornind din partea de nord, de la granița cu Ucraina și mergând spre sud până la mare, relaționarea și cooperarea transfrontalieră este una specifică, impusă de un relief variat, care include zonă montană, de câmpie, de deal și graniță albastră.

În partea de nord, încă din anul 1998 s-a lansat un prim program de cooperare „Phare CBC RO-UA” cu un obiectiv mai restrâns, dar extrem de important în regiune: refacerea Podului Istoric de peste Tisa, care din 1945 nu mai era utilizabil. Abia după 8 ani proiectul a putut fi finalizat. În această zonă extrem de frumoasă și pitorească din nordul țării, sistemul de transport poate genera o revigorare prin exploatarea valorii patrimoniului cultural național și dezvoltarea turismului. Lipsa timp de peste 50 de ani a podului peste Tisa, a împins coridoarele de transport de la nord spre vest și de la vest spre nord și sud, astfel încât partea de nord a țării și regiunea similară din Ucraina au avut de suferit.

Cooperarea la granița de est cu Republica Moldova, oferă variate posibilități de realizare. Din punct de vedere al căilor rutiere, se poate realiza o conexiune directă, modernizată, între punctele de trecere a frontierei din vest, cu Ungaria și cele de peste Prut. Modernizarea punctelor de trecere a frontierei și a podurilor care leagă România de R.Moldova, reprezintă o altă oportunitate pentru preluarea mai rapidă a traficului de persoane și bunuri, încurajarea traficului mic de frontieră în condiții de securitate ridicată. Reabilitarea șenalului navigabil al Prutului, ar putea genera noi oportunități de transport pe costuri reduse și cu efecte de mediu minimale.

Modernizarea aeroporturilor din ambele țări, ar putea avea ca efect creșterea schimburilor economice și deplasarea mai rapidă a persoanelor în căutarea de oportunități pentru afaceri și câștig.

Studiile de specialitate, demonstrează existența unei relații specifice dintre creșterea infrastructurii de transport și PIB. De regulă infrastructura de transport trebuie să crească cu 2-4% mai mult decât PIB-ul, pentru a putea genera creștere economică și susținerea economiei zonale. De aici necesitatea unei planificări riguroase a rețelelor de transport, care să vină în sprijinul unei dezvoltări economice armonioase și generatoare de profit, bunăstare și stabilitate.

În lipsa marilor complexe industriale în zona de graniță de est și similar în Republica Moldova, se poate valorifica un potențial care este în plin avânt la nivel mondial și în Uniunea Europeană: agricultura ecologică. În zonă există întinse suprafețe agricole. Unele dintre ele nu au mai fost cultivate de foarte mulți ani. Datorită fondurilor bănești la dispoziția producătorilor agricoli, din anii 90 nu s-au mai folosit îngrășăminte chimice decât pe suprafețe extrem de restrânse, astfel încât producția agricolă ecologică a devenit o oportunitate.

Siguranța transporturilor în întreaga Europă dar mai ales în regiune, trebuie să fie un obiectiv prioritar. Aceasta îmbracă o multitudine de manifestări, generate de o legislație deficitară, infrastructură neadecvată și specificul social. Referindu-ne la calea ferată, pagubele produse de sustragerea de componente și subansamble este tot mai frecventă și pe fundalul crizei economice și a sărăcirii tot mai mult a populației fenomenul se va accentua. Semnalizarea căilor de deplasare rutieră și a lucrărilor în carosabil, este o problemă generatoare de accidente, cu pierderi materiale și de vieți omenești. Peste toate acestea se adaugă indisciplina în trafic, nerespectarea legislației în vigoare și ușurința în obținerea permisului de conducere.

Din toate acestea, putem trage concluzia imediată a necesității dezvoltării unui sistem complex și modern de comunicații, ca și o garanție a dezvoltării regionale. Putem afirma că pentru noi, ca de altfel pentru orice zonă populată, bunăstarea vine pe căile de comunicații, în strânsă corelație cu dezvoltarea acestora.

Bibliografie

- 1.Caval, P., *Geopolitică și Geostrategie*, Editura Corint, București, 2001.
- 2.Costea, M., Costea, S., coord., *Integrarea României în Uniunea Europeană. Provocări și perspective*, Editura Institutul European, Iași, 2007.
- 3.Golstein, J., ș.a., *Relații Internaționale*, Editura Polirom, Iași, 2008.
- 4.Popescu, I., ș.a., *Dezvoltarea Durabilă. O perspectivă românească*, Editura Economică, București, 2005.