

ANALIZA SISTEMELOR DE TRANSPORT DIN REGIUNEA ECONOMICĂ DE VEST A ROMÂNIEI ȘI A INFLUENȚEI ACESTORA ASUPRA DEZVOLTĂRII REGIONALE

Ing. Aurelian NICOLA, Conf.dr.ing. Sorin MIHĂILESCU, Prof.dr.ing. Nicolae ILIAȘ,

Universitatea din Petroșani

REZUMAT. Existența unei infrastructuri de transport adecvată reprezintă premiza oricărei dezvoltări economice susținute. O mare parte a infrastructurii de transport din Regiunea Vest își are originea în secolul al XVIII-lea. Este vorba despre o moștenire care a lăsat numeroase urme în regiune. Infrastructura de transport existentă din Regiunea Vest este insuficient dezvoltată și, totuși, prea puțin valorificată. Aceasta necesită modernizări și reabilitări la nivelul tuturor componentelor sale: rutieră, feroviară, aeriană și navală. Caracteristicile distinctive ale Regiunii Vest pe care aceasta le posedă la un nivel superior în comparație cu alte regiuni sunt: regiunea dispune de patru aeroporturi, două dintre ele fiind internaționale; densitate ridicată a căilor ferate în regiune; regiunea este străbătută de trei linii de cale ferată internaționale; existența a cinci drumuri europene de importanță strategică; regiunea este străbătută de coridoare pan-europene (rutier, feroviar și fluvial); existența a două noi posibile căi navigabile (Canalul Begea, Mureș). Oportunitățile dezvoltare, care pot genera chiar noi industrii sau domenii adiționale pentru producția și comercializarea de bunuri și servicii sunt: dezvoltarea cooperării transfrontaliere în scopul dezvoltării tuturor tipurilor de infrastructură; dezvoltarea în cadrul aeroporturilor internaționale a terminalelor CARGO; dezvoltarea aeroportului Timișoara ca centru regional intermodal; amenajarea pentru navigare a râurilor și canalelor din regiune; electrificarea căilor ferate din regiune; modernizarea infrastructurii rutiere. În septembrie 2001 a fost inaugurat la Lipova primul birou al Centrului Regional pentru protecția mediului. Inițiativa înființării acestui Centru le-a aparținut ungarilor și a fost determinată de înmulțirea dezastrelor naturale ce au avut loc în ultimii ani în bazinul hidrografic Mureș-Criș-Tisa-Dunăre. Proiectul, finanțat de Comunitatea Europeană, vizează regularizarea râurilor pentru a putea fi controlate mai ușor împotriva inundațiilor. La scurt timp după înființarea proiectului el a devenit interesant pentru mai multe țări din Europa de Est, printre care România, Ucraina, Slovacia și Iugoslavia. Centrul Regional își are sediul la Szeged, în Ungaria. În proiectul de Lege pentru aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național figurează cale navigabilă râul Mureș de la frontieră până la Alba Iulia. Sunt prevăzute puncte de traversare cu bacul și de acostare nave de pasageri la care se vor executa lucrări de modernizare, puncte de trafic RO-RO noi, porturi la care se vor executa lucrări de modernizare, porturi noi și porturi turistice și debarcadere nave de pasageri.

Cuvinte cheie: transport, dezvoltare, regiune, România.

ABSTRACT The existence of an adequate transport infrastructure is the prerequisite to any sustained economic development. Much of the transport infrastructure in the Western Region has its origins in the eighteenth century. It is a legacy that has left many traces in this region. The existing transport infrastructure is underdeveloped in the Western Region, and yet little exploited. This requires upgrading and rehabilitation of all its components: roads, rails, air and water transportation means. The Western Region displays distinctive characteristics at higher level compared to other regions: it has four airports, two of them being international airports; there is a high density of railways in the region: it is crossed by three international railway lines; there are five European roads of strategic importance; the region is crossed by the pan - European corridors (road, rail and river); there are two possible new waterways (Begea Mures canal). The opportunities for further development that can generate new industries or additional domains for the production and marketing of goods and services are the following ones: development of cross-border cooperation with the view to expanding all types of infrastructures; enlargement of CARGO terminals inside international airports; development of Timisoara airport as a regional intermodal center; arrangement of rivers and canals in the region for navigation purposes; electrification of railways in the region; upgrading of road infrastructure. In September 2001 the first office was opened in Lipova Regional Environmental Center. The initiative for this establishment belonged to the Hungarian party and was determined by multiplication of natural disasters that have occurred in recent years within the area of Mures-Tisa-Danube River hydrographic basin. The project, funded by the European Community, aims at regulating the rivers so as to be kept more easily under control when flooding. Shortly after its start, the project has become interesting for several countries in Eastern Europe, including Romania, Ukraine, Slovakia and Yugoslavia. Regional Center is located in Szeged, Hungary. The draft law for approval of the Plan for the Arrangement of the National Territory

Includes Mureş River as waterway set from the border up to Alba Iulia. There are provided crossing points with the ferry and for the landing of passenger ships. There shall be carried out modernization operations, executed, new RO-RO traffic points, docks to which modernization operations shall be made, new docks, tourist ports and landing places for passenger ships.

Key-words: transport, development, region, Romania.

1. INTRODUCERE

Domeniul transporturilor este considerat prioritar în contextul planurilor de dezvoltare ale României, date fiind relațiile sale de interdependență cu celelalte ramuri ale economiei naționale, valoarea serviciilor oferite pentru populație și impactul asupra mediului. În domeniul protecției infrastructurii de transport se va dezvolta o politică de „risc zero”, iar riscurile existente vor fi reevaluate continuu la toate modurile de transport. Ținând seama de situația precară a infrastructurii și a parcului de mijloace de transport, precum și tendințele negative înregistrate în ultimii ani în privința productivității resurselor consumate, acestui sector îi revine o pondere semnificativă din alocările de fonduri UE nerambursabile pentru perioada 2007-2013.

Ca obiectiv național se impune promovarea unui sistem de transporturi în România care să faciliteze mișcarea în siguranță, rapidă și eficientă a persoanelor și mărfurilor la nivel național și internațional, în conformitate cu standardele europene. Astfel, într-o viziune coerentă, prioritățile, obiectivele și modalită-

țile de alocare a fondurilor structurale și de coeziune pentru dezvoltarea sectorului de transport în perioada 2007-2013, sunt concentrate pe următoarele obiective:

- modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare de transporturi transeuropene (TEN-T) de pe teritoriul României în scopul realizării unui sistem sustenabil de transport integrat cu rețelele UE;
- modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport, în afara axelor prioritare TEN-T, cu scopul de a realiza un sistem național de transport sustenabil;
- modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței circulației.

2. REGIUNEA VEST

Regiunea de Dezvoltare Vest (fig. 1), numită și Regiunea Vest pe scurt, este una din cele opt regiuni de dezvoltare din România. Regiunea Vest a fost constituită la data de 28 octombrie 1998 prin asocierea județelor Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș.



Fig. 1. Regiunea de Dezvoltare Vest.

Regiunea Vest face parte din Euroregiunea Dunăre - Criș - Mureș - Tisa (DCMT) (fig. 2), care este formată din cele patru județe ale Regiunii Vest, patru județe din Ungaria (Bács-Kiskun, Jász-Nagykun-Szolnok, Békés și Csongrád) și provincia autonomă Voivodina din Serbia. Euroregiunea a fost înființată în 1997.

Infrastructura de transport din Regiunea Vest necesită modernizări și reabilitări la nivelul tuturor componentelor sale: rutieră, feroviară, aeriană și navală. În ceea ce privește infrastructura de transport, Regiunea Vest deține o serie de avantaje, precum:

- punctele de trecere a frontierei cu Serbia și Ungaria, pe căile feroviare și rutieră;
- prezența aeroporturilor în fiecare județ al regiunii, dintre care două sunt internaționale - Timișoara și Arad, iar celelalte două, de importanță regională (Deva și Caransebeș) sunt insuficient valorificate, dar cu reale șanse de dezvoltare;
- prezența Coridorului Pan-European IV (fig. 3), cu cele două componente ale sale (rutieră și feroviară) peste care se suprapun axa rutieră TEN-T 7 și axa feroviară TEN-T 22 și a Coridorului Pan-European VII, care coincide cu axa fluvială TEN-T 18 reprezentată de fluviul Dunărea;
- construirea autostrăzii Nădlac - Arad - Timișoara - Lugoj - Deva - Sibiu - Pitești - București - Cernavodă - Constanța.



Fig. 2. Euroregiunea Dunăre - Criș - Mureș - Tisa (DCMT).

3. REȚEAUA DE TRANSPORT RUTIER

Regiunea Vest are o rețea bine dezvoltată de căi rutiere (fig. 4), repartizată relativ echilibrat în teritoriu. După cum este arătat în tabelul 1, regiunea are o rețea totală de drumuri publice de 10311 km (12,74 % din totalul național).



Fig. 3. Coridoarele Pan-Europene care traversează Regiunea Vest.

Tabelul 1

Drumurile publice, în Regiunea Vest, la sfârșitul anului 2007

Regiunea de dezvoltare/Județul	Drumuri publice, total [km]	Drumuri naționale [km]	Drumuri județene și comunale [km]	Densitatea drumurilor publice [km/100 km ² teritoriu]
România	80893	16118	64775	33,9
Regiunea Vest	10311	1892	8419	32,2
Arad	2240	405	1835	28,9
Caraș-Severin	1944	560	1384	22,8
Hunedoara	3216	383	2833	45,5
Timiș	2911	544	2367	33,5

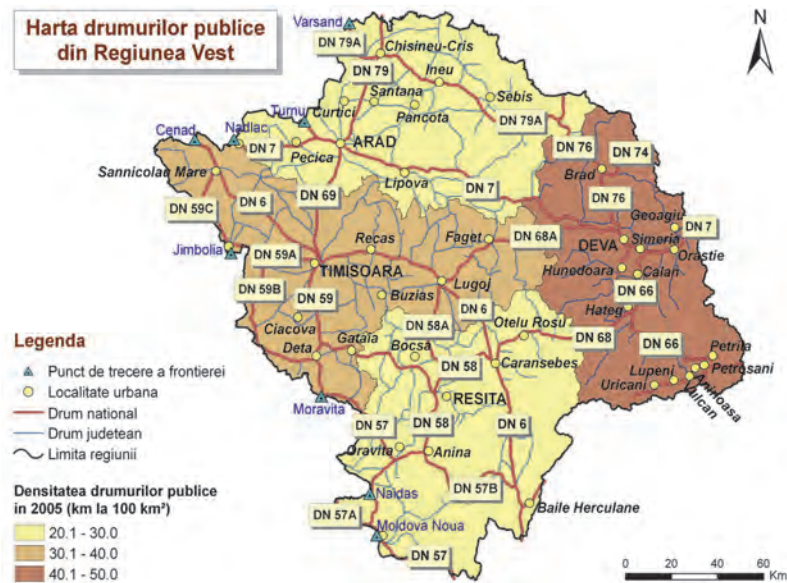


Fig. 4. Drumurile publice și densitatea lor în Regiunea Vest.

Tabelul 2

Drumurile publice modernizate, în Regiunea Vest, la sfârșitul anului 2007

Regiunea de dezvoltare/ Județul	Drumuri publice [km]	Drumuri naționale [km]	Drumuri județene și comunale [km]
Total România	22042	16118	7376
Regiunea Vest	2805	1782	1023
Arad	529	392	137
Caras-Severin	833	539	294
Hunedoara	732	356	376
Timiș	711	495	216

În ceea ce privește rețeaua de drumuri modernizate din interiorul Regiunii Vest, se observă în tabelul 2 că avem de-a face cu 1782 km de drumuri naționale (11,05 % din totalul drumurilor naționale modernizate) și 1023 km de drumuri județene și comunale (13,87 % din totalul drumurilor județene și comunale modernizate).

Cinci drumuri europene (fig. 5) traversează Regiunea Vest pe direcțiile nord-sud și est-vest. Dintre acestea trei sunt încadrate ca și drumuri europene principale, iar celelalte două sunt drumuri europene secundare.

Referitor la căile rutiere de nivel regional se poate aprecia că o serie de neajunsuri, care persistă în prezent, diminuează mult posibilitățile unei dezvoltări economice de amploare, respectiv a racordării corespunzătoare a regiunii la piețele și la schimburile economice interne și internaționale. Acestea sunt reliefate, în principal de:

- lipsa autostrăzilor;
- lipsa inelelor de centură la majoritatea municipiilor și orașelor din regiune;

- capacitatea portantă scăzută a structurii drumurilor existente cu efecte de degradare accelerată;
- marcarea, inscripționarea și iluminarea de slabă calitate, cu efecte negative asupra siguranței în circulație;
- procentul ridicat de drumuri județene nemodernizate.

În tabelul 3 se poate observa situația existentă pentru principalele categorii de vehicule existente în evidența Direcției de Înmatriculare a Vehiculelor ca aparținând unor persoane din Regiunea Vest.

4. REȚEAUA DE CĂI FERATE

Liniile de cale ferată de folosință publică aflate în exploatare la sfârșitul anului 2005 în Regiunea Vest (fig. 6) însumau 1904 km, reprezentând 17,39 % din totalul național. De fapt, așa cum se poate vedea din tabelul 4, numai județele Caras-Severin și Hune-

TRANSPORTURILE ȘI DEZVOLTAREA REGIONALĂ

doara au o densitate comparabilă cu cea națională, în timp ce județele Timiș și Arad sunt printre primele din România în ceea ce privește densitatea căilor ferate (Timiș - locul 3, după județele Ilfov și Constanța, iar Arad - locul 9).

Regiunea Vest este străbătută de trei linii internaționale de cale ferată:

- București - Craiova - Timișoara - Jimbolia;
- București - Timișoara - Stămora-Moravița;
- București - Brașov - Sibiu - Deva - Arad - Curtici.

Aportul rețelei de transport pe cale ferată la viața economică a Regiunii Vest, este mult diminuat, în principal din următoarele cauze:

- viteza redusă de circulație a trenurilor;
- material rulant și căi de rulare neîntreținute corespunzător și afectate de uzură morală;
- întâzieri față de orar;
- condiții de călătorie improprii, în cazul trenurilor de persoane;
- linii de cale ferată neelectrificate peste media națională.



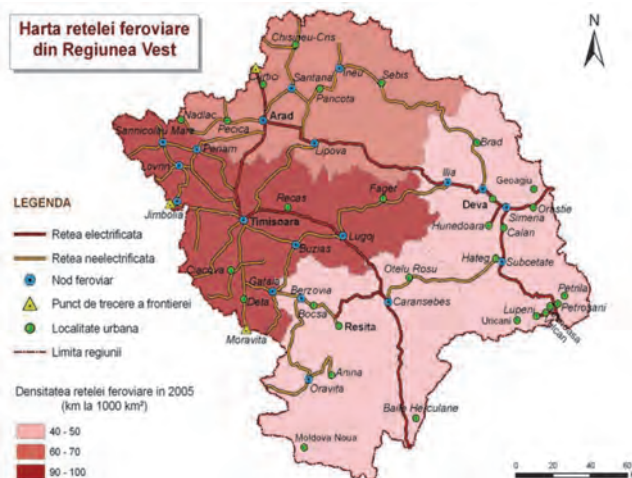
Fig. 5. Drumurile europene și gradul de modernizare a drumurilor publice la nivelul Regiunii Vest.

Tabelul 3

Principalele categorii de vehicule existente în Regiunea Vest

Regiunea/Județul	Autoturisme	Autobuze	Autovehicule pentru transport marfă	Microbuze	Autovehicule speciale
Arad	97345	529	11702	197	1253
Caras-Severin	59400	699	8875	274	1562
Hunedoara	70576	469	8640	443	820
Timiș	124837	1016	16350	259	2842
Regiunea Vest	352158	2713	45567	1173	6477
România	3225367	25421	482425	17771	50793

Fig. 6. Căile de transport feroviar și densitatea rețelei feroviare.



Liniile de cale ferată în exploatare, în Regiunea Vest, la sfârșitul anului 2007

Regiunea de dezvoltare/ Județul	Total [km]	Electrificate [km]	Din care linii cu ecartament normal			Densitatea liniilor [km/1000 km ² teritoriu]
			Total	Cu o cale	Cu două căi	
Regiunea Vest	1894	649	1894	1579	315	59,1
Arad	469	166	469	330	139	60,5
Caras-Severin	341	150	341	332	9	40,0
Hunedoara	289	220	289	122	167	40,9
Timiș	795	113	795	795	-	91,4
Total România	10777	3974	10639	7730	2909	45,2

5. TRANSPORTUL AERIAN

Regiunea Vest dispune de aeroporturi în fiecare județ, în orașele Timișoara, Arad, Caransebeș și Deva (fig. 1), acestea acoperind diferitele cerințe de transport aerian, în funcție de stare și dotări. O mențiune aparte merită Aeroportul Traian Vuia Timișoara, poarta de vest a României spre Europa, fiind al doilea aeroport ca importanță din România.

Programul de dezvoltare al Aeroportului Traian Vuia Timișoara prevede realizarea unei platforme intermodale de transport (aerian, feroviar, rutier).

Județul Arad dispune, de asemenea, de un aeroport internațional, situat într-o poziție strategică, la o distanță de 4 km de centrul orașului Arad și cu acces la drumul european E68 și la calea ferată Budapesta - Curtici - Arad - București. Se urmărește ca, în viitor, aeroportul din Arad să preia traficul de marfă internațional din regiune, în acest scop fiind creat terminalul cargo.

Aeroportul din Caransebeș se află în prezent în proprietate privată, dar are potențialul de a fi utilizat în viitor și pentru traficul extern de călători.

Aeroportul din Deva este utilizat doar pentru activități de aviație sportivă.

Contribuția transportului aerian la viața economică a regiunii este marcată de neajunsuri ca:

- serviciile de aeroport sunt încă slab dezvoltate;
- lipsesc dotările specifice de conducere spre aterizare în condiții speciale;
- serviciile de întreținere a aeronavelor nu se ridică la standarde internaționale;
- investiția la terminalul cargo de la aeroportul Timișoara este neterminată;
- nu este asigurată legătura de transport aerian între centrele județene;
- aeroporturile din Deva și Caransebeș sunt insuficient utilizate.

6. CĂILE NAVIGABILE

În Regiunea Vest principalele cursuri de apă (fig. 7) cu potențial navigabil sunt:

- Dunărea, în sudul județului Caras-Severin. Există un singur port pe teritoriul regiunii – portul Moldova Nouă.
- Mureșul - pe teritoriul județelor Hunedoara și Arad.
- Canalul Bega - pe teritoriul județului Timiș.

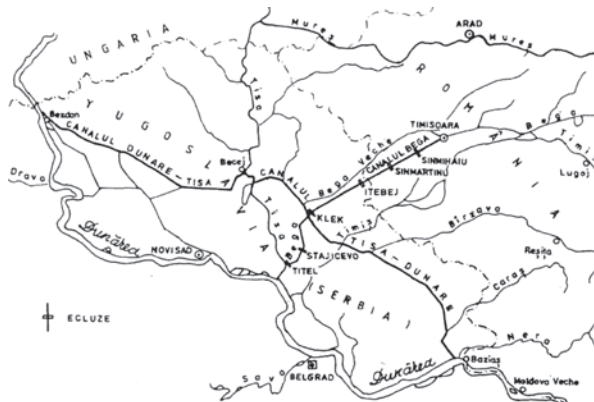


Fig. 7. Arterele navigabile Mureș-Tisa-Dunăre și Canalul Bega-Tisa-Dunăre.

În septembrie 2001 a fost inaugurat la Lipova primul birou al Centrului Regional pentru protecția mediului. Inițiativa înființării acestui Centru le-a aparținut ungarilor și a fost determinată de înmulțirea dezastrelor naturale ce au avut loc în ultimii ani în bazinul hidrografic Mureș-Criș-Tisa-Dunăre (fig. 7). Proiectul, finanțat de Comunitatea Europeană, vizează regularizarea râurilor pentru a putea fi controlate mai ușor împotriva inundațiilor. La scurt timp după inițierea proiectului el a devenit interesant pentru mai multe țări din Europa de Est, printre care România, Ucraina, Slovacia și Iugoslavia. Centrul Regional își are sediul la Szeged, în Ungaria.

În proiectul de Lege pentru aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național figurează cale navigabilă râul Mureș de la frontieră până la Alba Iulia. Deja, proiectul „Râul Mureș de la frontieră la Alba Iulia” privind această cale navigabilă fiind transmis de către Ministerul Transporturilor și avizat de Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor. Sunt prevăzute puncte de traversare cu bacul și de acostare nave de pasageri la care se vor executa lucrări de modernizare, puncte de trafic RO-RO noi, porturi la care se vor executa lucrări de modernizare, porturi noi și porturi turistice și debarcadere nave de pasageri.

7. REȚEAUA TEN-T

În anul 1996, Parlamentul și Consiliul European au stabilit, în urma unei decizii, liniile directoare pentru dezvoltarea Rețelei de Transport Trans-Europene sau TEN-T (Trans-European Network for Transport) până în anul 2010.

Ca urmare a extinderii Uniunii Europene în 2007 și a revizuirii liniilor directoare a TEN-T, componente majore ale Coridoarelor Pan-Europene au devenit părți integrante ale rețelei TEN-T. Rețeaua TEN-T (fig. 8) este compusă din 30 de axe prioritare, dintre care 3 traversează teritoriul României și Regiunea Vest:

- axa rutieră 7: Igoumenitsa/Patra - Atena - Sofia - Budapesta;
- axa feroviară 22: Atena - Sofia - Budapesta - Viena - Praga - Nürnberg/Dresda;
- axa fluvială 18: Rhin/Meuse - Main - Dunăre.



Fig. 8. Rețeaua TEN-T în Regiunea Vest.

Pe teritoriul României, axa rutieră 7 se suprapune componentei rutiere a Coridorului Pan-European IV.

Axa feroviară 22 coincide pe teritoriul României cu componenta feroviară a Coridorului Pan-European IV.

Axa fluvială 18 se suprapune Coridorului Pan-European VII.

Unsprezece aeroporturi din România sunt localizate pe TEN-T în baza acordului cu UE, două dintre acestea fiind situate în Regiunea Vest.

8. CONCLUZII

Prioritățile de dezvoltare a infrastructurii în Regiunea Vest sunt:

- integrarea în sistemul european de transport a infrastructurii de transport rutier din Regiunea Vest;
- reabilitarea și îmbunătățirea infrastructurii de transport rutier de interes regional și local;
- extinderea și modernizarea rețelei de cale ferată;
- îmbunătățirea calității serviciilor oferite în transportul feroviar;
- modernizarea infrastructurii de transport aerian de interes național;
- îmbunătățirea infrastructurii de transport aerian de interes regional și local;
- dezvoltarea căilor și canalelor navigabile în Regiunea Vest;
- crearea și modernizarea infrastructurii portuare.

BIBLIOGRAFIE

- [1] Nicola, A., *Studiu privind reconstrucția și modernizarea sistemelor de transport în contextul dezvoltării economice regionale și al integrării europene*, Teză de doctorat, Petroșani, 2009.
- [2] Nicola, A., Mihăilescu, S., Iliș, N., Ungur, V., *Posibilități de reconstrucție și modernizare a sistemelor de transport în regiunea economică de vest a României*, Analele Universității „Constantin Brâncuși” din Târgu-Jiu, Seria Inginerie, pg. 367-376, Nr. 2/2009.
- [3] ***, Anuarul Statistic al României, 2008, INS 2009.
- [4] ***, Planul național de dezvoltare 2007-2013.
- [5] ***, Planul pentru dezvoltare regională 2007-2013, Regiunea Vest, România.
- [6] ***, Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030.