

# STRATEGIA DE ANSAMBLU PENTRU CREȘTEREA ÎN PERSPECTIVĂ A EFICIENȚEI TRANSPORTULUI PUBLIC DE PERSOANE ÎN JUDEȚUL DOLJ

As.dr.ing. Mario TROTEA\*, Șef lucr.dr.ing. Loreta SIMNICEANU\*,  
Șef lucr.dr.ing. Augustin CONSTANTINESCU\*, Șef lucr.dr.ing. Sorin ILIE\*\*

\*Universitatea din Craiova, \*\*Universitatea din Pitești

**REZUMAT.** În această lucrare se prezintă o strategie de ansamblu pentru creșterea în perspectivă a eficienței transportului de persoane în județul Dolj. Sunt evidențiate obiectivele strategiei de dezvoltare economico-socială a județului DOLJ, se analizează sistemul de mobilitate cu principalii determinanți ai mobilității (dinamismul economic și inovațiile tehnice, cadrul social și cultural, mobilitatea socială și rezidențială, infrastructurile rețelelor societății, politicile publice). De asemenea, se prezintă concluziile referitoare la strategia de creștere a eficienței transportului public de persoane la nivelul județului Dolj.

**Cuvinte cheie:** transport public județean de persoane, mobilitate, determinanți ai mobilității.

**ABSTRACT.** This paper presents an overall strategy for future development of passenger transport efficiency in Dolj County. The objectives of socio-economic development strategy of Dolj County are highlighted and the analyse of the mobility system is made taking into account the main determinants of mobility (economic dynamism and technical innovations, the social and cultural, social and residential mobility, network infrastructure company, public policy). The paper also presents the conclusions on the strategy of increasing efficiency of passenger transport to the Dolj County.

**Keywords:** county public passenger transportation, mobility, determinants of mobility.

## 1. OBIECTIVE

Obiectivul general al strategiei de dezvoltare economico-socială a județului Dolj îl reprezintă îmbunătățirea calității vieții populației și promovarea dezvoltării durabile, astfel încât acesta să devină un județ cu o economie dinamică și diversificată și cu resurse umane superior calificate, iar PIB-ul județului să crească în anul 2013 până la 90% din media națională.

Acesta se realizează prin intermediul următoarelor obiective specifice:

- realizarea unui sistem teritorial deschis și competitiv și atenuarea disparităților economice și sociale intra și inter-regionale prin stimularea dezvoltării întreprinderilor și sprijinirea creșterii economice a sectoarelor cu valoare adăugată ridicată, promovarea diversificării economiei rurale, consolidarea rețelei de așezări urbane, precum și prin promovarea turistică a județului;

- crearea condițiilor necesare pentru promovarea unor măsuri menite să genereze tendințe demografice favorabile dezvoltării economico-sociale și pentru asigurarea dezvoltării sustenabile a resurselor

umane prin creșterea competențelor și adaptabilității forței de muncă, cu deosebire în zonele rurale;

- creșterea accesibilității și conectivității rețelelor infrastructurilor societății prin îmbunătățirea infrastructurii de transport, a comunicațiilor și tehnologiei informației, cu accent deosebit pentru racordarea optimă a județului la sisteme teritoriale învecinate (de același rang sau de rang superior) prin infrastructuri conectate la marile coridoare de transport și pentru fluidizarea maximă a circulației bunurilor, persoanelor și informațiilor, asigurând un standard european al infrastructurilor;

- valorificarea eficientă și durabilă a patrimoniului natural și construit, în habitatul urban și rural, pentru asigurarea cererii de consum și pentru îmbunătățirea calității vieții populației prin crearea/modernizarea infrastructurilor necesare, precum și prin implementarea unor măsuri de protecție a mediului și de prevenire a riscurilor de mediu;

- întărirea capacității administrative, prin dezvoltarea resurselor umane în administrația publică, prin îmbunătățirea serviciilor publice și prin promovarea parteneriatelor la nivelul local.

## 2. DETERMINANȚII AI MOBILITĂȚII

Sistemul de mobilitate este rezultatul interacțiunilor unor determinanți de natură diversă reprezentați schematic în figura 1.

Principalii determinanți ai mobilității, așa cum reiese și din figura 1, sunt:

- dinamismul economic;
- schimbările sociale și culturale (sistemul de valori, obiceiuri) și inovațiile tehnice;
- politicile publice (transport, urbanism/amenajarea teritoriului);
- infrastructuri ale rețelelor societății;
- delocalizarea/relocalizarea activităților;
- mobilitatea socială (profesională, familială);
- mobilitatea rezidențială.

### 2.1. Dinamismul economic, inovațiile tehnice

Structura agenților economici din industrie, construcții, comerț și alte servicii, pe clase de mărime (după numărul de salariați) este redată în tabelul 1[3].

Sectorul industrial este concentrat pe domenii ale industriei tradiționale, cu o valoare adăugată scăzută și vulnerabile la mediu concurențial extern. Sectorul absoarbe doar 22,28% din totalul populației ocupate și generează 34,33% din VAB totală a județului. Se remarcă preponderența întreprinderilor mici și mijlocii din industria prelucrătoare și din construcții.

Sectorul agricol este relevant pentru ponderea de 44,24% din populația ocupată absorbită, dar realizează

doar 19,2 % din PIB-ul județului. 99% dintre unitățile agricole sunt de dimensiuni mici (exploatații agricole individuale), caracterizate de un nivel scăzut de mecanizare și de o suprafață agricolă utilizată în medie de 2,14 ha, ceea ce indică practicarea unei agriculturi de subzistență. Datele producției arată fluctuații mari, ceea ce sugerează o sensibilitate puternică față de factorii externi.

Tabelul 1

Structura agenților economici din industrie, construcții, comerț și alte servicii

Activități	Total	din care: pe clase de mărime, după numărul de salariați			
		0-9	10-49	50-249	250 și peste
Județul DOLJ	14264	12663	1264	278	59
Industria extractivă	19	10	6	-	3
Industria prelucrătoare	1490	1076	273	117	24
Energie electrică și termică, gaze și apă	15	2	2	4	7
Construcții	904	703	140	58	3
Comerț cu ridicata și cu amănuntul, repararea și întreținerea autovehiculelor și motocicletelor și a bunurilor personale și casnice	7482	6919	504	51	8
Hoteluri și restaurante	595	532	57	6	-
Transport, depozitare și comunicații	742	650	77	7	8
Tranzacții imobiliare și alte servicii	1769	1633	110	24	2
Alte activități	1248	1138	95	11	4

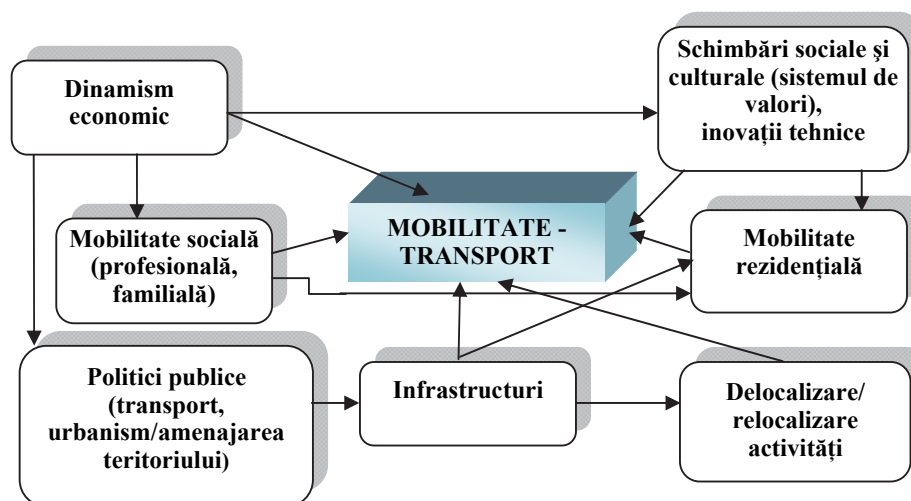


Fig. 1. Sistemul de „mobilitate”.

Tabelul 2

**Evoluția numărului de șomeri și a ratei șomajului în județul Dolj**

Anii	Șomerii înregistrați la Agențiile pentru ocuparea forței de muncă (nr. persoane)	din care: femei (nr. persoane)	Rata șomajului - total (%)	Rata șomajului - femei (%)
2003	23580	10425	8,0	7,5
2004	16176	6923	5,8	5,0
2005	17834	6777	6,3	5,0
2006	19598	7836	6,8	5,8
2007	14347	6563	5,0	4,9
2008	24310	10531	8,4	7,9

Sectorul serviciilor este slab dezvoltat comparativ cu media națională. Marea majoritate a activităților se desfășoară în comerțul cu amănuntul, în timp ce turismul nu valorifică potențialul existent (situri istorice, culturale, centre de vinificație, areale de vânătoare și de pescuit).

Deși există centre de dezvoltare antreprenorială (Parcul Industrial Craiova, Incubatorul de Afaceri IPA CIFATT), rata de transfer tehnologic este foarte mică, IMM-urile din județ fiind slab orientate către inovare (cea mai redusă pondere din România în ceea ce privește fabricarea de noi produse).

## 2.2. Cadrul social și cultural, mobilitatea socială și rezidențială

Piața muncii din județul Dolj este caracterizată de o rată a șomajului sub media națională (tab. 2), dar cu o tendință crescătoare ca efect al crizei mondiale (tab. 2) [3].

Populația ocupată reprezintă doar 60,6% din totalul populației active. Rate mari ale șomajului se înregistrează în rândul persoanelor cu nivel scăzut de educație și cu studii vocaționale. Pe grupe de vârstă cei mai afectați sunt tinerii (sub 25 de ani) și adulții între 30-49 de ani, categorii ce ar putea fi absorbiți cu ușurință într-un mediu economic mai dinamic și cu sprijinul unor programe de recalificare corect orientate.

Rețeaua școlară pre-universitară a înregistrat o reducere a numărului de unități, mai ales în zonele rurale, unde numărul structurilor dedicate s-a redus cu 70%. Principala cauză a limitării dreptului la educație o constituie accesul dificil către unitățile școlare datorat lipsei/deteriorării infrastructurilor de transport.

Rețeaua învățământului profesional, deși dispune de unități adaptate profilului economic al județului (grupuri școlare industriale și agricole) generează absolvenți care își găsesc cu greu posturi în domeniul specializării obținute. În tabelul 3 se prezintă evoluția populației școlare pe niveluri de studiu și pe ani de studiu (2004-2009).

Tabelul 3

**Evoluția populației școlare**

DOLJ	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009
<b>Total</b>	149611	148606	147728	150241	147556
Preșcolar	20509	20997	20318	20391	19561
Primar și gimnazial	64897	62134	60305	58606	56537
Primar (cl.I-IV)	31241	30218	29590	28002	27486
Gimnazial (cl.V-VIII)	33386	31916	30715	30604	29051
Învățământul special (cl. I-VIII)	270	246	229	212	210
Liceal	24457	24774	24932	25304	25359
Arte și meserii și de ucenici	8335	8030	7017	6192	5523
Postliceal și de maiștri	1995	1971	1725	2114	2926
Superior	29418	30700	33431	37634	37650

Mobilitatea socială internă înregistrează un sold pozitiv în mediul urban și unul negativ în mediul rural, ceea ce denotă atracția exercitată de oraș sub aspectul găsirii unui loc de muncă, al nivelului veniturilor obținute în mediul urban și al standardului de viață (tab. 4) [3].

Tabelul 4

**Mobilitatea socială în județul Dolj, în anul 2008**

DOLJ, total mobilități, persoane, 2008	DOLJ, mobilități persoane, URBAN	DOLJ, mobilități persoane, RURAL	
Plecați	6494	4137	2357
Sosiți	7844	5639	2205
Sold	1350	1502	-152

## 2.3. Infrastructurile rețelelor societății

Județul Dolj este străbătut de două coridoare Pan-Europene de Transport: coridorul IV (rutier și feroviar) și coridorul VII (Dunărea). Infrastructura de

transport din județ prezintă o serie de neajunsuri majore:

- un nivel scăzut de modernizare atât a drumurilor cât și a rețelei de cale ferată, ce afectează în principal accesibilitatea zonelor rurale;
- o slabă utilizare a infrastructurii aeriene existente (Aeroportul Craiova);
- o folosire limitată a Fluviului Dunărea, porturile dunărene fiind slab dotate cu echipamente și instalații specifice;
- o disponibilitate limitată a structurilor intermodale și logistice.

În ceea ce privește infrastructura drumurilor, se remarcă două aspecte:

- densitate foarte scăzută a rețelei de drumuri (0,316 km drumuri/km<sup>2</sup>);
- un grad inegal de modernizare a infrastructurii drumurilor în zonele urbane și rurale, unde doar 7% din drumuri județene și comunale sunt modernizate.

Infrastructura feroviară nu este dotată cu o linie de mare viteză, doar 37% din totalul liniilor de cale ferată sunt electrificate, iar densitatea căilor ferate pe suprafața teritoriului (30 km/1.000 km<sup>2</sup>) este mult sub media națională (45,9 km/1.000 km<sup>2</sup>).

În ceea ce privește infrastructura de transport aerian, aeroportul Craiova ar putea să fie reabilitat, efectuând lucrări de modernizare și mărinnd numărul de curse regulate, care includ, în prezent, atât zboruri din/spre Italia, Germania și Ucraina cât și zboruri interne.

Porturile dunărene nu sunt pe deplin dezvoltate și valorificate la potențialul existent. În județul Dolj, localitățile Calafat și Bechet găzduiesc două dintre cele 19 porturi localizate pe Dunăre. Trecerea din județul Dolj către Bulgaria este realizată cu bacul.

Luând în considerare perspectiva de creștere a traficului comercial între România și alte țări din UE (în special Bulgaria, Grecia), pe lângă îmbunătățirea și modernizarea rețelei de căi ferate și valorificarea rolului aeroportului din Craiova în sudul României, dezvoltarea infrastructurii de transport trebuie de asemenea să includă crearea de centre logistice.

Infrastructura de comunicații telefonice acoperă întreaga suprafață a județului, însă accesul la rețeaua de internet este sub media națională. În cadrul întreprinderilor doar 6% dintre acestea sunt conectate la internet, fiind disponibile 7,2 calculatoare la 100 de angajați.

Infrastructura energetică cuprinde complexe de producție a termo-electricității și o extindere mare a rețelei de distribuție în teritoriu. În schim la rețeaua de distribuție a gazelor naturale sunt conectate doar

9 localități, dintre care 2 centre urbane. Consumul pe locuitor reprezintă doar 55% din media națională.

### 2.4. Politici publice

În baza principiilor de descentralizare și deconcentrare, Consiliul Județean și cele locale, Prefectura și primăriile sunt responsabile de elaborarea planurilor și strategiilor de dezvoltare locală și zonală și includerea proiectelor pe agenda publică.

În vederea dezvoltării infrastructurilor de transport, principalele operațiuni identificate urmăresc:

- reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene;
- reabilitarea și modernizarea rețelei străzilor urbane;
- construcția/reabilitarea/modernizarea șoselelor de centură cu statut de drum județean;
- realizarea centurii ocolitoare de sud a municipiului Craiova;
- realizarea drumului expres Craiova-Pitești;
- modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere pe Axa TEN-T 7 (Craiova-Calafat);
- modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare pe Axa TEN-T 22 (Craiova-Calafat);
- reabilitarea drumului național Craiova – Calafat pentru a fi transformat în drum expres;
- reabilitarea drumului național Craiova – Bechet pentru a fi transformat în drum expres;
- reabilitarea drumului național Craiova – Caracal pentru a fi transformat în drum expres;
- modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale pe Axa TEN-T 17 (Dunărea);
- crearea și modernizarea infrastructurii fizice de bază în mediul rural (înființarea de drumuri noi, extinderea și îmbunătățirea rețelei de drumuri de interes local, reabilitarea și modernizarea podurilor și podețelor);
- modernizarea stațiilor de cale ferată în zona sudică a județului;
- reabilitarea podurilor și a tunelelor de cale ferată (TEN-T) în zona sudică a județului;
- modernizarea și dezvoltarea porturilor pe Dunăre;
- modernizarea și dezvoltarea aeroportului Craiova;
- construcția/reabilitarea drumurilor care asigură dezvoltarea turismului rural, a serviciilor, conservarea patrimoniului cultural din mediul rural și punerea în valoare a acestuia;
- crearea unor rețele de transport public suburban (cale ferată ușoară);
- dezvoltarea unor servicii moderne de transport public județean, inclusiv în zonele unde acestea nu sunt atractive pentru companiile private, dar care sunt indispensabile pentru comunitățile locale.

### 3. CONCLUZII

Dacă în anii '90 evoluția mobilității se realiza în conformitate cu elementele definiției ale eficienței economice, în ultimii ani se manifestă o evoluție corespunzătoare respectării politicilor publice comunitare, odata cu integrarea țării în structurile europene.

Cauzele generatoare ale acestei schimbări sunt:

- implementarea unor recomandări comunitare în ceea ce privește organizarea administrativ-teritorială și finanțarea politicilor publice;

- întărirea autonomiei locale și regionale și delegarea competențelor privind finanțarea la nivel regional și județean;

- reamenajarea teritoriului prin apariția centrelor urbane multipolare, relocalizarea centrelor comerciale, dezvoltarea zonelor rezidențiale în suburbii, concentrarea activităților productive în parcuri industriale cu acordarea de facilități fiscale;

- ridicarea nivelului de conștiință civică (datorat și mobilității transfrontaliere în căutarea unor locuri de muncă) și concentrarea vieții publice și politice în jurul unui număr redus de grupuri de interese și formatoare de opinii;

- inducerea unor obiceiuri noi de organizare a unor activități (cumpărături, recreere) ;

- dezvoltarea unor terminale și noduri de transport multifuncționale (ex: introducerea conceptului de eurogară) ;

- organizarea transportului public pe baza unor servicii regulate atribuite prin licitație la nivel regional/județean și cu respectarea unor parametri de calitate (viteză de deplasare, frecvență, confort, amenajarea punctelor de îmbarcare/debarcare etc.).

Concentrarea suprafețelor agricole, obținerea subvențiilor pentru marile exploatații și dezvoltarea mecanismelor de recoltare și distribuție a producției de la micii producători favorizează:

- abandonarea agriculturii de subsistență cu implicații asupra eliminării unor deplasări către piețele tradiționale cu cantități mici de produse;

- crearea unor centre de prelucrare superioară a producției în mediul rural și a unor centre logistice în care produsele indigene să ocupe un loc important, acest lucru contribuie și la reorganizarea transportului și distribuției la nivel regional.

Reorganizarea activităților în parcuri industriale stimulează subvenționarea publică/privată a transportului de persoane și integrarea organizatorică și financiară a serviciilor de transport oferite de operatori distincți. Autoritățile locale adiacente vor dispune de argumentele necesare impunerii condițiilor de desfășurare a transportului public sub aspectul rutelor, orarilor și capacității de transport.

În condițiile prefigurării erei post-petrol, este necesară dezvoltarea unor sisteme de transport care să nu se bazeze pe combustibili fosili ci pe alte surse de energie. Transportul feroviar magistral sau regional cât și transportul pe cale ferată ușoară pentru zonele periurbane reprezintă soluții conforme cu recomandările exprimate în documentele programatice ale Uniunii Europene privind strategiile de dezvoltare a transporturilor. Implicarea activă a autorităților locale este de natură să determine schimbări în repartitia modală afectată de lipsa de viziune, consecvență sau de interesele particulare ale reprezentanților autorităților de la nivel național sau ale unor grupuri de interese și de presiune.

### BIBLIOGRAFIE

- [1] Ifțimie, C-tin, *Spre un transport în comun eficace și eficient*, Editura MatrixRom, București, 2004.
- [2] Raicu, Șerban, *Sisteme de transport*, Editura AGIR, ISBN 978-973-720-152-2, București, 2007.
- [3] \*\*\* „Studiu de trafic pentru transportul județean de persoane” Contract nr. 132/05.06.2009, beneficiar Consiliul Județean Dolj, executant Universitatea din Craiova.