

DEZVOLTAREA ECONOMICĂ ȘI TRANSPORTUL AERIAN ÎN LUME ȘI ÎN ROMÂNIA

Ing. Traian TOMESCU

Președintele Sucursalei AGIR Brașov

REZUMAT. Transportul aerian este ramura aviației civile sau militare care se ocupă de transportul persoanelor sau al mărfurilor pe calea aerului. Rețeaua de transport aerian este constituită din căi și noduri; legăturile dintre noduri se realizează cu ajutorul mijloacelor de transport (avioane și elicoptere). În fiecare minut, în lume, 20 de tone de mărfuri își l-au zborul cu avionul. Cele mai mari aeroporturi europene sunt la: Paris, Londra, Moscova, Frankfurt, Atena, Roma, Copenhaga.

Cuvinte cheie: transport aerian, dezvoltare tehnologică, reglementări naționale și internaționale.

ABSTRACT. Transportul aerian este ramura aviației civile sau militare care se ocupă de transportul persoanelor sau al mărfurilor pe calea aerului. Rețeaua de transport aerian este constituită din căi și noduri; legăturile dintre noduri se realizează cu ajutorul mijloacelor de transport (avioane și elicoptere). La fiecare minut, în lume, 20 de tone de mărfuri își l-au zborul cu avionul. Cele mai mari aeroporturi europene sunt la: Paris, Londra, Moscova, Frankfurt, Atena, Roma, Copenhaga.

Keywords: air transport, technological development, national and international regulations.

Activitatea de transport aerian a început încă de la apariția primelor aeronave mai ușoare decât aerul. Deși avionul a fost folosit ca armă în Primul Război Mondial, folosirea lui în transporturile poștale este considerată începutul activității moderne a acestuia. Anul 1919 poate fi considerat prag al abordării cu preponderență a teoriei aviației pentru scopuri civile și de la început al unei noi activități de organizare a transportului aerian comercial și de transformare a avioanelor militare în civile. Începând cu acest an iau ființă multe companii aeriene, unele dintre acestea funcționând până în zilele noastre sub denumirea inițială.

În 1920 a luat ființă Compania de Navigație Aeriană Franco-Română, care oferea servicii de transport aerian de pasageri, mărfuri și poștă. În anii următori au fost înființate în România companiile LARES (Liniile Aeriene Române), SARTA (Societatea Română de Transporturi Aeriene), TARS (Transporturile Aeriene Româno-Sovietice). La 18 septembrie 1954 s-a înființat compania TAROM (Transporturile Aeriene Române), care mai funcționează și astăzi.

În anii următori se mai înființează în lume și alte companii, dintre care: AERFLOT (Rusia) în 1923, PAN AMERICAN AIRLINES (SUA) în 1927, SABENA (Belgia) în 1923, AIR FRANCE (Franța) în 1933, Lufthansa (Germania) în 1926. Călătoria aeriană este o formă generală de transport al pasagerilor pe distanțe mari și singura alternativă rezonabilă când timpul este esențial. Viteza mare a avioanelor, corelată cu un sistem de prețuri competitive, a condus la creșterea transportului aerian și în special a celui de pasageri. Caracteristica esențială a serviciului aerian este viteza. Avioanele comerciale cu motor cu

reacție au viteze între 500 km/h și 600 km/h. Acest avantaj important în deplasarea terminal la terminal este diminuat într-o oarecare măsură prin frecvența redusă a zborurilor, determinată de gradul de utilizare, dar și de aglomerarea aeroporturilor și a căilor de acces la aeroport.

Dezvoltarea tehnologică a produs avioane mai mari, mai rapide și mai durabile. Introducerea motorului cu reacție în 1941 a ajutat la inaugurarea avioanelor cu reacție în zborurile comerciale de după cel de-al doilea război mondial. Primul zbor al unui avion comercial cu reacție în S.U.A. a avut loc în 1958 și a fost făcut de către un Boeing 707. Boeing-ul 747 Jumbo Jet, care are o capacitate de peste 300 de locuri, a intrat în serviciu în 1970. Supersonicul francez Concorde și-a început serviciul în 1972.

Un elicopter poate să aterizeze și să decoleze vertical de pe suprafețe mai mici decât avioanele deoarece obține portanța de la un set de palete rotoare, și nu de la aripi fixe, așa cum fac avioanele. Elicopterele sunt folosite în orașe pentru a transporta călătorii din zonele suburbane la aeroporturi. Elicopterele asigură de asemenea evacuare medicală și acces la zone greu de ajuns, cum ar fi platformele petroliere și regiunile muntoase. În anul 2008 s-au înregistrat în România 384.515.000 călători; dintre aceștia, 296.954.000 (77%) au călătorit pe cale rutieră, iar 78.252.000 (20%) au ales trenul ca mijloc de transport. Avionul a fost preferat de circa 9.077.000 persoane (2,36%), restul pasagerilor (232.000) preferând căile fluviale și maritime.

Transportul aerian se adresează unor deplasări pe distanțe lungi și foarte lungi. El este utilizat pentru distanțe la care folosirea altui mijloc de transport

conduce la un timp de tranzit mult mai mare decât cel dorit, indiferent că se deplasează pasageri sau marfă. O caracteristică a transportului aerian, care este privită ca un dezavantaj tehnic, constă în accesibilitatea lui relativ redusă.

Pentru accesul la aeroport este necesară folosirea unui mijloc de transport auto, ceea ce adăugă timp și un cost suplimentar serviciului furnizat. Pentru a compensa aceste probleme, unii transportatori furnizează servicii din poartă în poartă prin contracte cu firme de camionaj. Prețul transportului aerian este mult mai mare decât prețurile practicate pentru celelalte mijloace de transport.

Statisticile din Statele Unite arată ca prețul serviciului de transport aerian este de trei ori mai mare decât prețul transportului auto și de zece ori mai mare decât prețul transportului feroviar.

Convenții și reglementari internaționale. În domeniul transportului aerian se aplică o serie de convenții, reglementări și acorduri care, deși nu reușesc să-i confere un caracter strict unitar, îi facilitează totuși desfășurarea normală. Dintre acestea, mai importante sunt:

- *Convenția pentru unificarea unor reguli privind transportul aerian Internațional*, semnată la Varșovia (12 octombrie 1929), la care țara noastră a aderat prin Legea nr. 1213 din 1931, reglementează anumite aspecte ale transportului aerian internațional, referindu-se în special la documentele de transport (biletul de călătorie, buletinul de bagaj și scrisoarea de trăsură aeriană);

- *Convenția sanitară internațională privind navigația aeriană*, semnată la Haga (12 aprilie 1933), reglementează unele aspecte de natură sanitară în legătura cu măsurile ce trebuie luate pe aeroporturi cu privire la accesul aeronavelor, al echipajelor acestora, al persoanelor, bagajelor și mărfurilor;

- *Convenția privind aviația civilă internațională*, semnată la Chicago (7 decembrie 1944), reprezintă, prin reglementările sale, principalul instrument juridic din domeniul aviației civile internaționale. Cu această ocazie a fost creat cadrul juridic instituțional și a luat ființă Organizația Aviației Civile Internaționale (ICAO). În cadrul aceleiași convenții a fost semnat de către statele membre ICAO *Acordul referitor la transportul aerian internațional* care are aplicare generală în practica aviației internaționale.

Sectorul transporturilor din România a reprezentat, în anul 2005, 9% din produsul intern brut (PIB), valoarea pieței transporturilor de mărfuri și persoane fiind de 4,9 miliarde euro, în aceeași perioadă serviciile conexe generând venituri de 2,5 miliarde euro.

Peste 3,3 miliarde euro au fost generate de transportul de mărfuri în 2005, iar transportul de persoane a adus un plus de 1,55 miliarde euro. Piața transporturilor de mărfuri este dominată de transportul rutier, ce acoperea 68,1% în 2005, urmat de transportul feroviar – 21,9%, fluvial – 6,8%, prin conducte – 2,9%, maritim – 0,2% și aerian – 0,01%. În ultima perioadă,

atât în sectorul aeroportuar cât și în cel de dirijare a traficului aerian (inclusiv de informare aeronautică și meteorologică) s-a realizat un număr important de lucrări de reparații capitale (piste și echipamente de balizaj), modernizări servicii trafic (centre de control aerian în Arad, București, Constanta) și s-a achiziționat o serie de mijloace și echipamente pentru întreținerea pistei și servicii conexe. Transportul aerian din România se desfășoară între marile orașe, traficul de pasageri fiind redus în comparație cu alte țări din Europa, respectiv 2.110.000 pasageri în anul 2006 în traficul intern. În prezent sunt deschise traficului de pasageri 16 aeroporturi, dintre care două în capitală, „Henri Coandă” și „Aurel Vlaicu”. În anul 2007, traficul aerian a fost de 7,8 milioane pasageri.

În anul 2008, traficul aerian a ajuns în România, ca valoare, la aproximativ 600 milioane de euro și 9,1 milioane de pasageri, pentru cele 17 aeroporturi din România.

Traficul aerian al operatorilor low-cost a fost de 2,5 milioane pasageri. În ianuarie 2012, pe piața românească erau prezente companiile low-cost Aer Linugs (Irlanda), Air One (filială Alitalia, Italia), Blue Air (România), Germanwings (divizia low-cost a Lufthansa), Pegasus Airlines (Turcia), Niki (Austria), Ryanair, liderul low-cost din Europa, Windjet (Italia) și Wizz Air (Ungaria).

În România există 62 aeroporturi civile și militare, 25 cu piste pavate și 37 cu piste nebetonate:

- aeroporturi cu piste pavate: 25, din care 4 cu piste mai lungi de 3.047 m, 9 cu piste cu lungimi între 2.438 și 3.047 m și 12 cu piste cu lungimi între 1.524 și 2.437 m;

- aeroporturi cu piste nepavate: 37, din care 2 cu piste cu lungimi între 1.524 și 2.437 m, 12 cu piste cu lungimi între 914 și 1.523 m și 23 cu piste mai scurte de 914 m.

Traficul de pasageri în anul 2008 a fost pe principalele aeroporturi internaționale din România următorul: Aeroportul „Henri Coandă” – București - Otopeni: 5 milioane (cu 11,64% mai mult decât în 2007); Aeroportul „Aurel Vlaicu” – București - Băneasa: 1,8 milioane; Aeroportul „Traian Vuia” – Timișoara: 1 milion; Aeroportul din Cluj-Napoca: 750.000 pasageri.

Una dintre măsurile care urmează a fi luate pentru modernizarea infrastructurii de transport românești o reprezintă construcția de noi aeroporturi (Ghimbav - Brașov, Galați - Brăila etc.) și mărirea capacităților celor existente.

Transporturile europene, un sector esențial în dezvoltarea Uniunii Europene (în prezent angajează direct aproximativ 10 milioane de oameni și reprezintă sursa a aproximativ 5% din PIB) se vor confrunta cu numeroase provocări în următorii 40 de ani, atât de ordin cantitativ cât și calitativ. Politica comunitară privind liberalizarea transportului aerian cuprinde patru domenii principale: accesul pe piață, controlul ca-

DEZVOLTAREA ECONOMICĂ ȘI TRANSPORTUL AERIAN ÎN LUME ȘI ÎN ROMÂNIA

pacității, costul biletelor de călătorie și emiterea licențelor de operare pentru companii. Politica a fost lansată în 1980 și implementată în trei etape. Punctele cheie în cadrul acestui proces au fost următoarele:

– introducerea unei licențe unice de transport aerian emisă pentru operatorii din cadrul Comunității;

– condițiile de acces al transportatorilor aviatici la rute din cadrul Comunității;

– biletele de călătorie, inclusiv în privința intervenției directe a Comisiei Europene în cazul taxării inechitabile;

– serviciile de transport de bunuri.

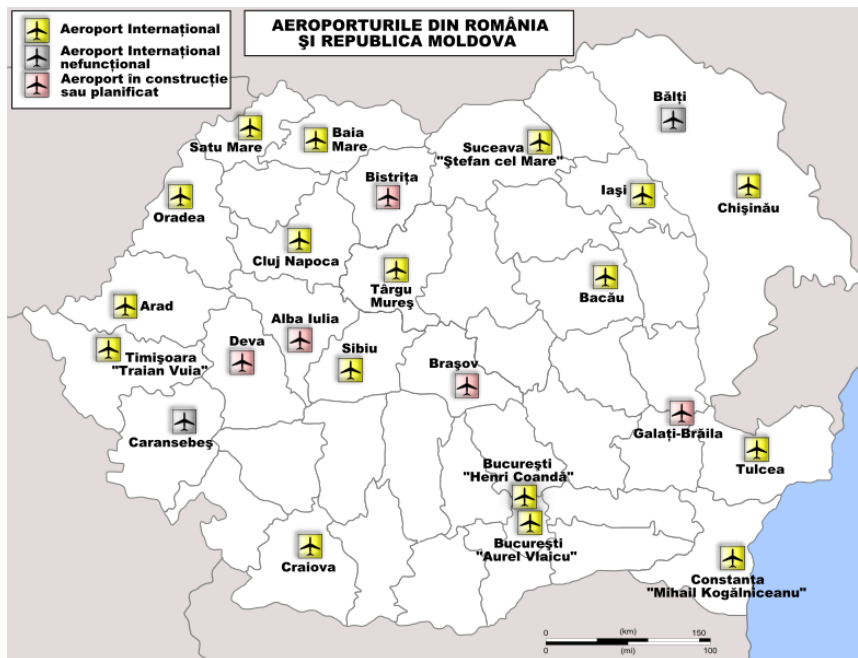


Fig. I. Harta aeroporturilor celor 16 aeroporturi internaționale din România, a celor 6 neoperabile și a celor din Republica Moldova.

Având în vedere că liberalizarea duce la crearea unei piețe unice reale pentru transportul aerian, Comunitatea a armonizat multe reguli și reglementări pentru a crea un cadru echitabil pentru toate liniile aeriene. În acest sens, au fost stabilite, de exemplu, standardele tehnice și procedurile administrative comune pentru conformarea aeronavelor și a fost legiferată recunoașterea reciprocă a licențelor pentru persoanele ce lucrează în industria aeronautică civilă, permițând recrutarea directă a piloților din orice stat membru. Comunitatea a stabilit, de asemenea, procedurile pentru aplicarea regulilor privind concurența pentru transportatorii aviatici și pentru diverse tipuri de acorduri și practici concertate. A fost adoptată și o directivă privind accesul la piața serviciilor aeroportuare la sol. Comisia Europeană a adoptat un set de propuneri pentru managementul traficului aerian menite să creeze un „Cer European Unic” până la 31 decembrie 2004. Acest pachet stabilește obiectivele și principiile de operare pe baza a șase direcții de acțiune: managementul în comun al spațiului aerian, stabilirea unui organism comunitar puternic de reglementare, integrarea treptată a managementului civil și militar, sinergia instituțională dintre Uniunea Europeană și Eurocontrol, introducerea unei tehnologii moderne adecvate și mai buna coordonare a politicii de resurse umane în sectorul de control al traficului aerian.

Dintre toate modurile de transport, cel aerian a înregistrat de departe cea mai impresionantă creștere în Uniunea Europeană în ultimii douăzeci de ani. În termeni de pasageri-kilometri, traficul a crescut cu o medie de 7,4% pe an între 1980 și 2001, pe când traficul în cadrul aeroporturilor din cele 15 state membre (de dinaintea de extinderea UE) a crescut de cinci ori din 1970. După criza ce a afectat această industrie la începutul anilor '90, eforturile de restructurare și liberalizare a pieței europene au permis liniilor aeriene să revină la performanțe înalte.

Există însă și un revers al monedei: înflorirea transportului aerian exacerbează probleme legate de nivelurile de saturație ale aeroporturilor și sistemul supraîncărcat de control al traficului aerian. Liniile aeriene au probleme cu fragmentarea spațiului aerian european, care, după părerea lor, duce la ineficiență și întâzieri majore. În fiecare an, aeroporturile europene se apropie tot mai mult de limita de capacitate. Unele dintre aeroporturile majore au atins deja punctul de saturație, limitând astfel accesul unor noi companii ce doresc să intre în competiție cu transportatorii cu tradiție. Programul de Lucru al Comisiei Europene în domeniul transportului aerian planifică abordarea acestor probleme.

Până în anul 2050 România va fi unul dintre locurile în care oricine se va afla la cel mult o jumătate de oră de rețeaua globală de transport a Uniunii

Europene. Acesta este planul. Există strategii concrete, un proiect de buget și nevoia de interconectare a Europei cu cele mai importante puncte ale sale. Obiectivul final, cu orizont de finalizare 2050, este acela ca marea majoritate a cetățenilor și companiilor din Europa să se afle la cel mult 30 de minute distanță de această rețea.

Liderii europeni și-au propus să facă în așa fel încât, până în 2050, majoritatea transportului de călători pe distanțe medii să se efectueze pe calea ferată. Astfel, la mijlocul acestui secol ar urma să fie finalizată o rețea feroviară europeană de mare viteză, iar până în anul 2030 ar urma să se tripleze lungimea actualii rețele feroviare de mare viteză și să se mențină o rețea feroviară densă în toate statele membre. De asemenea, tot până în anul 2050, toate aeroporturile rețelei centrale ar urma să fie conectate la rețeaua feroviară (de preferință la cea de mare viteză).

Pentru distanțele mai lungi ar urma să fie folosite mai mult autobuzele, autocarele, transportul aerian și feroviar pentru pasageri, respectiv soluții multimodale (naval și feroviar) pentru transportul de marfă. Aeroporturile, porturile, căile ferate, metroul și stațiile de autobuz ar trebui să fie tot mai strâns legate și transformate în platforme de legături multimodale pentru pasageri. Capacitatea aeroporturilor trebuie optimizată și, după caz, mărită pentru a face față cererii crescânde de călătorii spre și dinspre țări terțe și zone din Europa care nu beneficiază de alt tip de legături (se ia în calcul inclusiv o creștere de peste 100% a activităților de transport aerian din UE până în 2050).

La capitolul transport aerian România nu este la un nivel corespunzător, cu o accesibilitate la zborurile de pasageri de 56,2 zboruri/zi, față de o medie UE-27 de 593,8 de zboruri pe zi! Conexiunile între gări, aeroporturi și șosele sunt deficitare, iar transportul naval și cel fluvial sunt departe de potențial și de nevoi. Transportul urban înregistrează numeroase rateuri.

Pentru a evita aglomerația, tot mai mulți români folosesc elicopterele. Însă, din lipsa heliporturilor, taxiurile aeriene încep să aterizeze tot mai des în zonele locuite. Ca să scape din aglomerație, oamenii

de afaceri își schimbă mașinile pe elicoptere. Și așa cum mașinile au nevoie de locuri de parcare, și elicopterele au nevoie de heliporturi. Problema este cât de mult ar trebui să ne obișnuim cu elicopterele în oraș. Autoritățile spun că trebuie să începem să ne obișnuim cu elicopterele în marile orașe, iar piloții știu că își riscă licențele dacă greșesc. Nimeni nu ar zbura în oraș nerespectând regulile care se impun. Și ei operează în oraș în condițiile impuse de reglementări.

Peste 20 de elicoptere private fac deja aero-taxi în țara noastră, iar aparatele înmatriculate în România se vor înmulți de 30 de ori în anii următori, spun specialiștii.

Aeroclubul României are un număr de 17 aerodroame din care două la Brașov: 1) Arad – „Traian Vuia”; 2) Baia Mare – „Alexandru Papană”; 3) Brașov – „Iosif Silimon”; 4) Brașov – „Mircea Zorileanu”; 5) București – „Aurel Vlaicu”; 6) Caransebeș – „Octavian Ulici”; 7) Cluj – „Traian Darjan”; 8) Craiova – „George Bibescu”; 9) Deva – „Constantin Manolache”; 10) Iași – „Alexandru Matei”; 11) Oradea – „Smaranda Braescu”; 12) Pitești – „Henri Coandă”; 13) Ploiești – „Gheorghe Bănciulescu”; 14) Satu Mare; 15) Sibiu – „Herman Oberth”; 16) Suceava – „Grigore Bastan”; 17) Târgu-Mureș – „Elie Carafoli”.

BIBLIOGRAFIE

- [1] http://ro.wikipedia.org/wiki/Transport_aerian
- [2] http://ro.wikipedia.org/wiki/Transporturile_%C3%AEn_Rom%C3%A2nia
- [3] <http://stirileprotv.ro/stiri/social/atentie-taxiurile-aeriene-aterizeaza-tot-mai-des-in-zonele-locuite.html>
- [4] http://ro.wikipedia.org/wiki/Fi%C8%99ier:Aeroporturi_Internationale.svg
- [5] <http://www.ier.ro/documente/formare/Transporturi.pdf>
- [6] http://ec.europa.eu/romania/news/articole_si_dialoguri/1010_2012_transporturi_europene_2050_ro.htm
- [7] http://ro.wikipedia.org/w/index.php?title=Transporturile_in_România&oldid=7583426
- [8] http://www.referat.ro/referate_despre/transportul_aerian_national_si_international.html

Despre autor

Ing. **Traian TOMESCU**

Președintele Sucursalei AGIR Brașov

A absolvit Facultatea de Aeronave și Instalații de Bord din Institutul Politehnic București în anul 1970 și, ca inginer la SC IAR SA – Brașov, șef al secției Montaj general și încercări aeronave, a contribuit la montajul a peste 1000 de planoare, motoplanoare, avioane și elicoptere. Este aeromodelist din 1950 și, în perioada 1966-1970, pilot sportiv – planorist de performanță cu insigna F.A.I C argint. A lucrat 37 de ani ca inginer la SC IAR SA – Brașov și în perioada 2007-2011 a fost director general la S.C. Construcții Aeronautice S.A. – Brașov, în prezent fiind pensionar. Este președinte al Sucursalei A.G.I.R. Brașov și membru al Consiliului Director al Asociației Generale a Inginerilor din România.