STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL

ÎN ROMÂNIA[1]

din 20 iunie 2011

GUVERNUL ROMÂNIEI

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ŞI INFRASTRUCTURII

STRATEGIA DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1]

2020

mai

2011

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

CUPRINS

0. ABREVIERI/ACRONIME

1. INTRODUCERE

1.1 Globalizarea comerțului şi a transporturilor

1.2 Transportul intermodal, soluția unei piețe unificate de transport

1.3 Oportunitatea unei strategii de transport intermodal în România

2. SITUAȚIA ACTUALĂ A TRANSPORTULUI INTERMODAL ÎN ROMÂNIA ŞI ÎN EUROPA

2.1 Caracteristici generale

2.2 Transportul combinat de mărfuri

February 6, 2013

2.2.1 Transportul feroviar

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

2.2.1.2 Tendințe în transportul combinat feroviar/rutier

2.2.2 Transportul rutier

2.2.3 Transportul maritim

2.2.4 Transportului pe căile navigabile interioare

2.2.5 Transportului aerian

2.3 Terminale

2.3.1 Terminale existente

2.3.2 Propuneri pentru construirea şi/sau modernizarea unor terminale

2.3.3 Criterii de selectare a terminalelor intermodale

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

3. OBIECTIVE STRATEGICE DE DEZVOLTARE

3.1 Obiectiv general

3.2 Obiective specifice

3.2.1 Ținte

3.2.2 Indicatori de performanță

3.2.3 Obstacole

4. DIRECȚII DE ACȚIUNE

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.

4.1.2 Promovarea şi implementarea proiectelor privind modernizarea şi/sau construirea unor terminale intermodale ("Centre Intermodale Regionale de Transport Marfă")

4.2 Direcții de acțiune pe termen mediu, perioada 2013 - 2020

4.2.1 Consolidarea sistemului de transport intermodal de mărfuri

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

4.3 Monitorizare

5. CADRU LEGISLATIV ŞI INSTITUȚIONAL

February 6, 2013

5.1 Cadru legislativ

5.1.1 Cadru european şi internațional

5.1.1.1 Legislație europeană în vigoare în România

5.1.1.2 Alte prevederi europene şi internaționale ratificate în România

5.1.2 Cadru național

5.2 Cadru instituțional

6. FINANȚARE

6.1 Surse de finanțare

6.2 Strategia de finanțare

7. CONCLUZII ŞI RECOMANDĂRI

7.1 Concluzii

7.1.1 Cadru competițional

7.1.2 Strategia EUROPA 2020 şi necesitatea alinierii României la această strategie

7.1.3 Rolul logisticii în implementarea strategiei de transport intermodal din România

7.1.4 Impactul asupra mediului

7.2 Recomandări

8. ANEXE

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 Bucureşti

Anexa nr. 5 - Rute, timp de parcurs şi 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

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Anexa nr. 12 - Prognoza traficului rutier pe anul 2015

Anexa nr. 13 - Porturile situate la Dunăre şi pe canalele navigabile Dunăre - Marea Neagră şi 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 şi 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 şi 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

February 6, 2013

1[0].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 şi instalații conexe
CE	Comisia Europeană
CEELOG	Centrul de Logistică din Europa Centrală şi de Est
CNADNR	Compania Națională de Autostrăzi şi 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
CNAPM 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 şi a modelelor de operare (Developing Infrastructure use and Operating Models for Intermodal Shift)
ECE	Europa Centrală şi 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 Special Mobile (Grup Special Mobil)
ICB	International Container and Intermodal Transport Bureau (Biroul de Transport Intermodal şi 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 Miniştrilor de Transport)
JASPERS	Facilitate de asistență tehnică pentru sprijinul proiectelor în Regiunile Europene
MTI	Ministerul Transporturilor Şi 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 (Şosea Rulantă)
RO-RO	Roll On-Roll Off (Echipamente pe roți proprii)
SIM	Studiu de Impact asupra Mediului
SNTFM "CFR Marfă"	Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "CFR - Marfă"
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 Comission for Europe)

1.Introducere

1.1.Globalizarea comerțului şi 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 şi servicii, a piețelor de capital, accesul liber şi neîngrădit, pe baze comerciale, la resursele de materii prime şi 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 şi menținerea prețurilor la un nivel scăzut.

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

În ceea ce priveşte domeniul transporturilor, principalul efect al fenomenului de globalizare este corelația dintre creşterea economică şi creşterea transportului de mărfuri şi persoane.

Dezvoltarea transporturilor a urmat îndeaproape dezvoltarea economică mondială, care a impus sporirea continuă a volumului de mărfuri transportate. Acest fapt a condus la creşterea numărului de vehicule rutiere de marfă, costuri adiționale, poluare, accidente şi efecte sociale adverse. Necesitatea decuplării creşterii economice de creşterea volumului de transport, în scopul obținerii în continuare a beneficiilor creşterii economice fără a avea însă efecte adverse, capătă noi valențe prin promovarea modurilor de transport "prietenoase cu mediul" şi 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 şi a unei piețe de transport sigure în care barierele sistemelor modale şi naționale de transport să nu limiteze alegerea celei mai potrivite rute/modalități de transport a mărfurilor.

În plus, competiția internațională şi expansiunea geografică a piețelor forțează producătorii şi exportatorii să se concentreze pe tehnologiile de producție integrată şi pe logistica transporturilor cu scopul de a reduce costurile, şi în acelaşi 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 şi 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 şi viteza superioară a transportului aerian.

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

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

_____

[2] Organizația Națiunilor Unite, 2001, Terminologie privind Transportul Combinat (New York şi Geneva).

De asemenea, transportul intermodal este definit ca sistemul de transport "din poartă în poartă" care utilizează în mod integrat cel puțin două moduri de transport[3].

_____

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

În conformitate cu definițiile aprobate şi 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 şi agreată definiția conform căreia transportul intermodal este un caz particular al transportului multimodal[4], efectuat în una şi aceeaşi Unitate de Transport Intermodal - UTI prin moduri succesive de transport şi fără divizarea mărfii la schimbarea modurilor de transport.

_____

[4] Transportul multimodal, conform definiției din acelaşi 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.

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 şi 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 transport[5].

_____

[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.

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

Structura sistemului intermodal de transport se bazează pe 3 elemente:

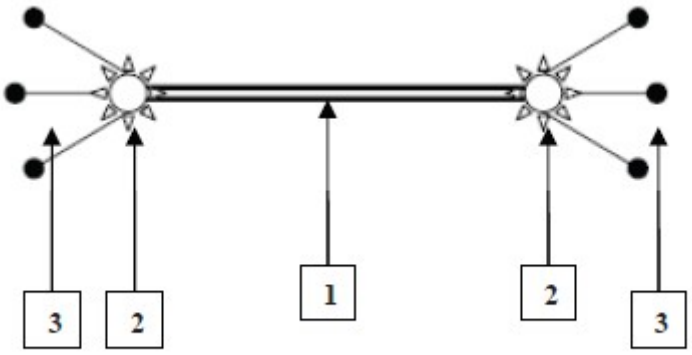


Figura 1: Elementele de bază ale transportului intermodal

1.un sistem de transport al mărfii pe distanțe lungi (la care participă de regulă modurile de transport maritim, feroviar, căile navigabile interioare şi/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 şi 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, aşa 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 şi al fundamentării unei strategii de dezvoltare durabilă, realizând un echilibru între creşterea economică şi protecția mediului,

- transportul intermodal este considerat o alternativă sigură pentru viitor, întrucât răspunde cel mai bine atât cerințelor acute privind descongestionarea drumurilor naționale, cât şi cerințelor crescânde ale beneficiarilor de transport în ceea ce priveşte gama şi 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, aceleaşi reguli aplicându-se nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport,

- transportul intermodal are capacitatea de a contribui la relansarea traficului de marfă în România şi reducerea efectelor crizei economice,

- transportul intermodal are capacitatea de a contribui la conectarea principalelor rute naționale de transport la axele europene prioritare TEN-T şi anume Axa prioritară nr. 7 - axa autostrăzii Igoumenitsa/Patras-Atena-Sofia- Budapesta-Autostrada Nădlac-Sibiu-Bucureşti/Constanța, Axa

February 6, 2013

prioritară nr. 18 - axa pe căile navigabile interioare Rin/Meuse-Main-Dunăre, Axa prioritară nr. 21 (autostrăzi maritime) şi Axa prioritară nr. 22 - axa feroviară Atena-Sofia-Budapesta-Viena-Praga-Nurenberg/Dresda-Curtici-Braşov-Bucureşti/Constanța, precum şi la respectarea obligațiilor prevăzute în acorduri şi convenții internaționale precum AGTC, TER, NATO[6], etc.

---

[6] Liniile directoare NATO

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

- Creşterea atractivității României pentru activități comerciale internaționale prin asigurarea unor facilități privind schimbul intermodal de mărfuri care să atragă atât "pachetul de asamblare"[7], cât şi "pachetul ECE"[8],

---

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

[8] Pachetul ECE - pachet de asamblare specific țărilor din Europa Centrală şi de Est.

- Sprijinirea dezvoltării "coridoarelor verzi"[9] de transport logistice şi eficiente,

---

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

- Eficientizarea modului de utilizare a infrastructurii existente pentru transportul de marfă prin atragerea fluxurilor de mărfuri dinspre sectorul rutier spre sectoarele feroviar şi naval,

- Îmbunătățirea cooperării economice la nivel regional, național şi internațional prin crearea unor poli de distribuție şi schimb de mărfuri între sistemele de transport de mare distanță şi cele de transport local/regional,

- Soluționarea problemelor legate de costurile ridicate de transport ale operatorilor economici şi îmbunătățirea accesului bunurilor româneşti pe pieţele regionale, naționale şi internaționale,

- Crearea de noi locuri de muncă la nivel local şi regional.

2.Situația actuală a transportului intermodal[10] în România şi în Europa

---

[10] Termenul intermodal - în această strategie - se referă la transportul de marfă

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 şi numărul de containere, inclusiv unităţi mobile, transportate pe reţeaua feroviară a fost de 12.015.249[11].

_____

[11] Sursa Eurostat

România este amplasată în sud-estul Europei şi se învecinează cu Ungaria şi Serbia în partea de vest, Ucraina şi Republica Moldova în partea de nord-est şi Bulgaria în sud. În partea de est, România are ieşire la Marea Neagră pe o lungime de 245 km, între braţul Chilia al Dunării - golful Musura (frontiera cu Ucraina) şi localitatea Vama Veche (frontiera cu Bulgaria). Ieşirea la mare înlesneşte legăturile cu ţările din bazinul Mării Negre şi, 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 împărţită în patruzeci şi două de judeţe (anexa nr. 1a), inclusiv municipiul Bucureşti clasat la rang de judeţ, sau în opt regiuni de dezvoltare (anexa nr. 1b).

Populaţia României este repartizată uniform pe întreg teritoriul, excepţie făcând zona municipiului Bucureşti. În 2009, România avea o populaţie de aproximativ 21,5 milioane de locuitori, fiind clasată pe locul 7 între statele Uniunii Europene cu cea mai mare populaţie. Capitala ţării, municipiul Bucureşti, este cel mai mare oraş cu o populaţie de aproximativ 1,9 milioane de locuitori, care reprezintă 9 % din totalul populaţiei şi 16,1 % din populaţia urbană a ţării. Oraşele cu o populaţie de peste 300.000 locuitori sunt: Iaşi, Cluj-Napoca, Timişoara, Constanţa şi Craiova. Alte oraşe importante din punct de vedere al populaţiei sunt: Galaţi, Braşov, Ploieşti, Brăila şi Oradea.

Dintre ţările din Europa Centrală şi de Est (Bulgaria, Cehia, Croaţia, Polonia, Slovacia, Slovenia şi Ungaria), România este a doua ţară atât în ceea ce priveşte populaţia, cât şi suprafaţa teritoriului. Cu o suprafaţă de aproximativ 238.391 km^2 şi o densitate medie a populaţiei de aproximativ 90,2 de locuitori pe km^2, România se clasează pe locul 6 printre ţările din ECE în ceea ce priveşte densitatea medie a populaţiei.

În anul 2007, PIB-ul României s-a ridicat la 124,5 miliarde euro la preţuri 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 % faţă 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 comerţ ai României sunt în principal statele membre ale Uniunii Europene, astfel că, în 2009, importul României în UE-27 a reprezintat 73,1 % din 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 ţării din ECE pentru investiţiile străine directe. Principalii investitori străini în România în ultima decadă provin din Olanda, Italia, Germania şi Franţa, iar principalele investiţii au fost făcute în sectorul industrial.

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

În ceea ce priveşte 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 combinat[12] 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 şi/sau final, iar restul transportului se efectuează pe calea ferată sau pe o cale navigabilă interioară ori pe un parcurs maritim ce depăşeşte 100 km în linie dreaptă.

---

[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).

Parcursul rutier inițial şi/sau final poate fi:

a)între punctul de încărcare a mărfii şi cea mai apropiată stație de cale ferată de expediție adecvată acestui mod de transport, pentru parcursul inițial, şi între cea mai apropiată stație de cale ferată de destinație adecvată şi punctul de descărcare a mărfii, pentru parcursul final;

b)pe o rază care să nu depăşească 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.

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 şi 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 coş;

- 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 şi 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:

1.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),

* Stamora Moravița - Bucureştii Noi,

* Episcopia Bihor - Oradea Est,

* Curtici - Bucureştii Noi (via Livezeni),

* Giurgiu Nord - Bucureştii Noi,

* Constanța - Suceava,

* Constanța - Dorneşti.

Principala relație de transport intermodal rămâne Constanța-Bucureşti, în condițiile în care peste aproximativ 150.000 TEU sosesc anual în portul Constanța, fiind destinate oraşului Bucureşti (în special zonei de vest a oraşului unde există mai mulți operatori logistici - anexa nr. 4).

Timpii de parcurs ai acestor trenuri precum şi 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 depăşeşte timpul de parcurs al containerului încărcat pe mijloace de transport rutier, atât datorită lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare de pe aceste secțiuni cât şi datorită întârzierilor în transferul/manipularea/gruparea şi expedierea containerelor din terminale[13].

[13] Expedițiile de containere pe relația Genk (Belgia) - Oradea sunt destinate cu precădere zonei municipiului Bucureşti, totuşi din Oradea mărfurile sunt expediate pe mijloace rutiere datorită timpului mare de executare a contractului de transport.

Lipsa unor investiții semnificative pentru reabilitarea infrastructurii feroviare coroborată cu nivelul scăzut al volumului de lucrări de întreținere a infrastructurii feroviare precum şi ritmul actual lent al lucrărilor de reabilitare şi 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 şi întârzieri ale termenului de executare a contractelor de transport pentru expedițiile de mărfuri (termen de livrare a mărfii).

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

Absența unui sprijin financiar acordat companiei "SNTFM CFR Marfă" SA, proprietarul suprastructurii şi 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 şi electricitate, etc.), dotarea terminalelor cu utilaje şi echipamente de manipulare pentru sarcini utile de 40 tf şi UTI, încărcătoare frontale dotate cu spreader telescopic hidraulic şi sistem piggy-back, sisteme IT (calculatoare, internet, etc.) şi, în consecință, relansarea transportului intermodal[14].

---

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

3.Întreruperea activității de transport combinat feroviar - naval derulată cu nave feribot româneşti 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 şi 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 şi 40 de TIR-uri,

- 80 TIR-uri,

- 85 de vagoane având containere încărcate pe vagoane,

- alte combinații ale numărului de vagoane de cale ferată şi TIR-uri.

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

În relația cu porturile georgiene:

- ecartamente diferite (1.435 mm în România şi pe navele feribot, respectiv 1.520 mm în Georgia), care fac imposibilă coborârea vagoanelor de pe navă în porturile georgiene şi impun transbordarea mărfii de pe vagon pe punte, iar apoi pe cheu, cu consecința creşterii timpilor de staționare în porturile georgiene şi implicit a costurilor;

- lipsa de cerere de transport pe termen scurt şi mediu în relația cu țările din zona Caucazului,

- în ceea ce priveşte transporturile de petrol din zona Mării Caspice spre România şi Europa, acestea utilizează sisteme de transport şi rute alternative, cu capacitate de transport mai mare şi costuri mai mici. Eventualele vagoane care ar transporta produse petroliere brute (negre) din zona Mării Caspice către România şi 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 şi Azerbaidjan şi implicit la costuri de transport pe tona de petrol mai mari 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 şi 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 şi durate de transport mai mici, iar pe de altă parte este necesară autorizarea trecerii prin strâmtoarea Bosfor şi plata unor taxe de pilotaj şi trecere a strâmtorii; necesitatea acestei autorizări conduce la aşteptări ale navei de 1-2 zile, timp în care nava trebuie să mențină motoarele pornite având drept consecințe consum suplimentar de motorină şi implicit costuri suplimentare semnificative.

În prezent, cele 2 nave feribot, deşi funcționale din punct de vedere tehnic, sunt trecute în conservare, deoarece, pe de o parte, cererea de transport este scăzută şi nu acoperă costurile unui voiaj, iar pe de altă parte, în vederea păstrării dreptului de navigare (păstrarea valabilității certificatelor de clasă şi de registru) este necesară andocarea navelor. În prezent, 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 şi 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 şi 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 şi a concurenței operatorilor de transport feroviar (anexa nr. 8).

c)Reticența unor clienți față de traficul combinat şi pierderea segmentului de transport tip RO-LA

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

February 6, 2013

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/şosea rulantă) - incluzând tariful de utilizare a infrastructurii, costurile de remorcare şi alte costuri depăşesc 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 (rovinietelor) care nu reflectă decât parțial costurile de întreținere a infrastructurii rutiere.

A rezultat că, SNTFM CFR Marfă SA, în condițiile economiei de piață, nu-şi permite să suporte din surse proprii atragerea şi 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.Creşterea rolului operatorilor logistici/case de expediții prin integrarea serviciilor de transport intermodal în lanțul logistic de aprovizionare/desfacere şi dezvoltarea transportului ca o extindere a activității producției industriale[15],

---

[15] Delamode cu activitate în organizarea unui tren de containere între Constanța Port Sud şi Bucureşti 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) - Bucureştii Noi, cu ramificația/antena pentru Bradu de Sus şi Turkje-România Container-Express, între Halkali (Turcia) şi Bucureştii Noi.

2.Încheierea de acorduri şi cooperarea dintre operatorii logistici şi operatorii de transport în vederea obținerii unor contracte de servicii şi transport[16],

---

[16] IFB (Inter Ferry Boats) cu activitate în organizarea unui tren de containere cu o frecvență de 4 ori pe săptămână între Genk (Belgia) şi 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 şi componentă a grupului Deutsche Bahn care a incorporat şi 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 şi toate serviciile logistice integrate.

3.Construirea de terminale de transport intermodal de către sectorul privat[17].

---

[17] Ex.: Rail Port Arad, Ploieşti, etc.

2.2.2.Transportul rutier

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

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 şi secundare, este de 16.499,935 km.

În perioada 2005-2009, s-a constatat o uşoară creştere a lungimii drumurilor la profil de autostradă şi 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 şi 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 21/2005 privind regimul drumurilor aprobată prin Legea nr. 98/2005[18]. În consecință, o parte importantă a acestei rețele a fost deschisă traficului rutier de mărfuri.

---

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

Din prognoza traficului rutier pentru anul 2015[19] rezultă că vor circula mai mult de 16.000 vehicule fizice/24 ore pe drumurile publice din zonele aferente marilor oraşe (anexa nr. 12), ducând la apariția de blocaje şi întârzieri în traficul rutier de marfă şi pasageri.

---

[19] Sursa CESTRIN

Secțiunile de autostradă în operare Piteşti - Bucureşti - Cernavodă, respectiv Turda - Gilău, totalizând un număr de aproximativ 306 km, sunt deplin operaționale, fiind deschise traficului de mărfuri şi conectând în acelaşi timp cel puțin 2 poli actuali de dezvoltare economică: Bucureşti şi Piteşti şi 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 şi 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 şi beneficiarilor, agenți, vamă, poliție, administrație portuară, operatori portuari, etc. Această concentrare de factori responsabili are rolul de a organiza şi controla întreaga activitate portuară pentru a asigura un trafic fluent, printr-o îmbinare

armonioasă între 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 desfăşurarea transferului de mărfuri, precum şi 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 şi organizată a fluxului de transfer de la sosirea mărfurilor în port, pe calea apei sau pe uscat, până la ieşire. 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 şi în porturile fluvio-maritime Brăila, Galați, Tulcea şi Sulina, porturi situate la Dunăre.

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

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

În anul 2008, traficul de mărfuri încărcate/descărcate în principalele porturi maritime din Europa, Rotterdam (Olanda) şi 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) şi Hamburg (Germania) au înregistrat o valoare semnificativă în ceea ce priveşte 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 şi feroviar de marfă care reprezintă 78 %, respectiv 15 % din transportul total de marfă.

În timp ce rețelele rutiere şi feroviare acoperă şi leagă toate țările şi regiunile din Europa, rețeaua de căi navigabile interioare este mai puțin densă şi are o lungime de aproximativ 28.000 km[20]. Aproximativ 22.000 km de căi navigabile interioare întrunesc cerințele de bază ale acordului AGN şi sunt considerate căi navigabile interioare de importanță internațională.

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

Lungimea legăturilor lipsă ale căilor navigabile interioare reprezintă 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 şi comunicații între vestul şi 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 şi de 5 ori mai sigur decât traficul feroviar[21]),

- fiabilitate ridicată, fiind relativ mai ieftin,

- "prietenos cu mediul": eficiență energetică ridicată, emisii de gaze reduse, poluare fonică scăzută,

- costuri reduse de investiții, întreținere şi transport, necesitând o mentenanță a rețelei relativ scăzută,

- sistem eficient de urmărire a transportului de marfă,

- restricții reduse ale traficului.

---

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

Transportul de mărfuri pe căile navigabile interioare se derulează în România pe Dunăre şi 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 transportului portuar de containere pe căile navigabile interioare înregistrat în portul Constanța în transportul portuar de containere pe căile navigabile interioare 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 % şi 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. Totuşi acest mod de transport rămâne avantajos fiind utilizat în special la

transportul, pe distanțe medii şi lungi, a expedițiilor rapide de mărfuri, al containerelor de mici dimensiuni, al mărfurilor uşor 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 - Bucureşti, Timişoara, Arad şi 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 îşi desfăşoară activitatea S.C. CFR "TRANSAUTO" SA, în calitate de operator terminal transport combinat şi SNTFM "CFR Marfă" SA, în calitate de proprietar[22] şi operator național feroviar de marfă. În prezent, o parte dintre aceste terminale sunt închise. Locațiile acestor terminale se regăsesc în anexa nr. 19.

_____

[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.

Aceste terminale utilizate pentru transportul intermodal funcționează cu echipamente şi 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 şi 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 şi/sau modernizarea unor terminale

Amplasarea viitoarelor terminale rezultă din analiza[23] rutelor de tranzit prin România, reprezentând eventualele nevoi interne ce pot fi acoperite în cursul tranzitării teritoriului național:

_____

[23] Bibliografie European Gateways Platform

1.Zona Timişoara

- 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 Timişoara - Traian Vuia.

2.Zona Bucureşti (partea de Vest) - conectată la Autostrada A1 (Bucureşti - Piteşti), pe Axa prioritară nr. 7.

3.Zona Constanța

- conectată rutier/feroviar/aerian cu municipiul Bucureşti, pe ruta Bucureşti - 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 Bucureşti - Giurgiu şi Videle - Giurgiu (coridorul Pan European de transport nr. IX),

- conectată la drumul expres Bucureşti - Giurgiu,

- posibilitate de trecere a podului peste Dunăre la Giurgiu - Ruse,

- conexiune cu coridorul Pan European de transport nr. VII.

5.Zona Braşov

- amplasată în centrul țării pe Axa prioritară 22 şi pe coridorul Pan-European de transport nr. IV pe secțiunea Bucureşti - Ploieşti - Braşov - Sibiu,

- zonă cu grad ridicat de dezvoltare,

- propusă pentru extinderea rețelei TEN-T pe secțiunea Craiova - Piteşti - Braşov - Bacău,

6.Zona Suceava

- amplasată pe coridorul Pan-European de transport nr. IX, pe secțiunea Siret - Suceava - Bacău - Mărăşeşti - Tişița,

- propusă pentru extinderea rețelei TEN-T pe secțiunea Petea - Satu Mare - Baia Mare - Dej - Suceava - Rădăuți - Prut, conexiune cu drum expres şi legătură rapidă la Drumul Nordului,

- propusă pentru extinderea rețelei TEN-T pe tronsonul Apahida - Dej - Beclean pe Someş - 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 - Bucureşti - Nădlac/Curtici);

- pe căi navigabile interioare (port Constanța - canal Dunăre - Marea Neagră - port Giurgiu) combinat cu transport rutier/feroviar pe secțiunea Giurgiu - Bucureşti şi Bucureşti - Timişoara - 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 şi Arad - Timişoara.

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 şi rutier/feroviar pe ramura sudică a Coridorului nr. IV, Calafat - Nădlac/Curtici.

Zonele potențiale pentru amplasarea terminalelor intermodale de pe această rută sunt: Constanța şi Giurgiu/Oltenița, Calafat, Timişoara - Arad.

3.Conexiune Marea Neagră - Republica MOLDOVA - UCRAINA

- Coridorul Pan-European nr. IV pe secțiunea Constanța - Bucureşti şi Coridorul Pan-European nr. IX pe tronsonul Bucureşti - Albița;

- Feroviar: Coridorul Pan-European nr. IV şi IX;

- Căi navigabile interioare: port Constanța - prin Canal Sulina - port Galați.

Zonele potențiale pentru amplasarea terminalelor intermodale pe această rută sunt: Constanța şi Galați.

IV.Conexiune Republica MOLDOVA - ROMÂNIA - BULGARIA

- Rutier: Coridorul Pan-European nr. IX pe secțiunea Giurgiu - Bucureşti - Albița;

- Feroviar: Coridorul Pan-European nr. IX;

- Căi navigabile interioare: port Giurgiuleşti (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 şi Bucureşti.

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

- zona Timişoara (posibil Recaş),

- zona oraşului Bucureşti,

- zona Constanța,

- zona bazinului fluvial Giurgiu/Oltenița,

- zona Braşov,

- zona Suceava.

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

- Calafat - Craiova - Piteşti,

- Turda - Cluj Napoca - Dej - Târgu Mureş,

- Făgăraş - Sfântu Gheorghe,

- Galați - Bacău - Iaşi,

- Giurgiu/Oltenița - Bucureşti - Ploieşti.

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

***) La capitolul 2 secțiunea 2.3 subsecțiunea 2.3.2, după punctul 6 se introduce un nou punct, punctul 7, cu următorul cuprins:**

"7.Zona Iaşi

- amplasată rutier şi feroviar pe rețeaua centrală TEN-T;

- conectare la viitoarea autostradă Târgu Mureş - Iaşi - Ungheni;

- beneficiază de existența infrastructurii de transport pe cale ferată largă, facilitându-se astfel legătura feroviară cu Republica Moldova, Ucraina şi Rusia;

- crearea unui pol de creştere economică în zona Moldovei prin concentrarea de structuri de afaceri la Iaşi numită «Future Hub Iaşi».

- potențial de conectare rutier/feroviar/aerian**."**

*(la data 31-aug-2012 punctul 2., subpunctul 2.3.2.. modificat de Art. I, punctul 1. din **Ordinul 1358/2012**)*

***)** La capitolul 2 secțiunea 2.3 subsecțiunea 2.3.2 punctul IV, paragraful 3 se modifică şi va avea următorul cuprins:

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

- zona Timişoara (se vor analiza două locații - Recaş şi Remetea Mare);

- zona Iaşi;

- zona municipiului Bucureşti;

- zona Constanța;

- zona bazinului fluvial Giurgiu/Oltenița;

- zona Braşov;

- zona Suceava."

*(la data 31-aug-2012 punctul 2., subpunctul 2.3.2.. modificat de Art. I, punctul 2. din **Ordinul 1358/2012**)*

2.3.3.Criterii de selectare a terminalelor intermodale

Principalele criterii de selectare a terminalelor intermodale sunt următoarele:

- Criteriul eficienței economice privind nivelul actual şi 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 şi 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 şi 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 şi potențialul României în ceea ce priveşte conexiunile de transport intermodal cu țările învecinate şi Marea Neagră pentru comerț internațional,

- creşterea interesului din partea industriei pentru transportul intermodal datorită atenției sporite a companiilor pentru protecția mediului înconjurător,

- forța de muncă calificată şi costuri scăzute,

- amplasament avantajos pe rețeaua TEN-T cu accesibilitate la țările învecinate,

- servicii de transport rutier de marfă bine organizate şi competitive,

- rețea feroviară extinsă, accesibilă inclusiv operatorilor privați, furnizând servicii locale competive,

- potențialul fluviului Dunărea şi 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 şi capacități pentru operarea mărfurilor şi 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 priveşte impactul redus asupra mediului, precum şi costurile reduse de dezvoltare şi 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 (Bucureşti, Timişoara, Constanța).

Puncte slabe:

- lipsa unui Master Plan General pentru Transporturi, care să includă şi o strategie pentru transport intermodal,

- calitatea relativ scăzută a infrastructurilor de transport,

- existența volumelor reduse de transport în UTI împiedică organizarea unor servicii frecvente şi competitive de transport navetizat,

- investiții insuficiente pentru reabilitatarea/modernizarea infrastructurii naționale de transport feroviar, conducând la restricții de viteză şi apariția de puncte periculoase,

- conexiuni rutiere insuficiente cu terminalele intermodale şi/sau porturile care să asigure atractivitatea potențialilor beneficiari ai transportului intermodal,

- lipsa subvențiilor în infrastructura terminalelor existente şi 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 şi întreținerea infrastructurii portuare,

- insuficiența investițiilor în utilaje şi 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.

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Oportunități:

- politici comunitare favorabile dezvoltării transportului intermodal,

- existența surselor de finanțare UE (POS-T sau Programul TEN-T) şi a Strategiei UE pentru regiunea Dunării,

- reducerea impactului negativ al transportului rutier asupra mediului prin utilizarea transportului feroviar şi pe căile navigabile interioare,

- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate creşterii parcului de vehiculele rutiere,

- limitarea pragului de zgomote în localități, ceea ce facilitează utilizarea transportului pe calea ferată şi 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,

- creşterea cererii pentru transportul de containere pe calea ferată,

- implementarea sistemelor inteligente de monitorizare a traficului în scopul creşterii siguranței traficului, a urmăririi în timp real a încărcăturii intermodale şi a eficientizării transportului intermodal,

- sprijinirea modurilor de transport mai puțin poluante,

- perspectiva internalizării costurilor externe,

- consolidarea climatului de afaceri în vederea creşterii 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 şi operatorii de transport,

- acordarea de facilități la plata TVA,

- integrarea serviciilor vamale extinse în lanțul logistic intermodal.

Amenințări:

- starea precara a infrastructurii de transport feroviar, tarifele ridicate de utilizare a infrastructurii, care chiar şi în cazul reducerii cu 30 %, conduc la tarife de transport mari în comparație cu cele de pe căile ferate sârbe (subvenționate şi nereformate), distanțele şi duratele de transport mari față de rutele concurente prin Serbia, au drept consecință pierderea fluxului internațional de tranzit şi 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 şi în procedurile de licitație,

- întârzieri în realizarea proiectelor prioritare de infrastructură,

- insuficienta coordonare între modurile de transport,

- insuficienta pregătire profesională a consultanților angajați şi 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 şi al îmbunătățirii impactului transportului asupra mediului şi a siguranței traficului în România.

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

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

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

3.2.Obiective specifice

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

- modernizarea şi/sau construirea unor terminale intermodale şi a infrastructurii aferente;

- realizarea unor servicii intermodale de calitate;

- implementarea unui sistem de urmărire, planificare şi management a transportului intermodal de marfă, utilizând sistemele inteligente de transport disponibile pe piață;

- stimularea promovării sistemului național de transport intermodal.

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

February 6, 2013

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Un sistem competitiv de transport intermodal în România depinde pe termen scurt, în principal, de modernizarea şi/sau construirea unor terminale eficiente în principalele locații din România corespunzătoare unor poli de dezvoltare economică şi 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 dovedeşte 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 şi în conformitate cu graficul de circulație

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

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

Creşterea cererii pentru servicii de transport intermodal şi implicit creşterea eficienței unui terminal intermodal se bazează pe desfăşurarea unor activități orientate pe termen scurt şi 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 şi transportul intermodal pentru sectorul privat şi public,

- pregătirea şi 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 României[24].

February 6, 2013

[24] Cartea Albă "Abilitarea României ca centru de comerț al porții de est a Europei" şi documentul Grupului de Lucru Comun MEC-EGP privind reducerea CO_2.

B4.Servicii intermodale unitare, naționale şi internaționale

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

Serviciile intermodale unitare trebuie să includă acțiuni privind dezvoltarea transportului RO-LA[25] în România pentru descongestionarea traficului rutier la trecerea munților Carpați pe drumurile publice existente.

[25] RO-LA: Transport Combinat Însoțit

B5.Prezența beneficiarilor de transport în vecinătatea terminalelor intermodale

Amplasarea unui terminal intermodal în vecinătatea parcurilor industriale şi 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 şi cel logistic pe de o parte, cât şi între acestea şi terminal pe de altă parte. Astfel, poate fi stabilită o "bandă de transport" între parcurile industriale şi 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 şi 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 şi de activitățile vamale. Prin urmare, infrastructura de acces la un terminal intermodal este considerată ca parte integrantă din terminal şi trebuie luată în considerare din perioada planificării etapelor de construire a terminalului intermodal.

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

Sistemul de planificare şi 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.

February 6, 2013

[26] Radio Frequency IDentification - sistem ce permite identificarea la mare viteză a unităților de mişcare.

[27] Decizia CE nr. **96/2006**.

Acest sistem trebuie să permită - pe baza unui sistem de asistare a deciziei - monitorizarea[28] în timp real a unităților standardizate de transport marfă în containere utilizând tehnologiile GPS, GSM şi GIS[29], respectiv monitorizarea în timp real a mijloacelor de transport intermodal de marfă.

---

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

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

Este necesară crearea unei interfețe standardizate între diversele moduri de transport care să permită identificarea şi 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 şi 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 şi al mărfurilor, de realizare a interoperabilității intermodale, a gestionării transportului de mărfuri pe coridoarele Pan-europene de transport, a localizării şi 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 şi reglementarea tarifelor de acces la infrastructură pentru soluții intermodale în ceea ce priveşte structura costului total la transportul rutier. Trebuie avută în vedere, pe de o parte, politica de stimulare pentru utilizarea la maximum a transportului feroviar şi a capacităților de transport pe căile navigabile interioare, creând astfel costuri relativ mai mici pe unitatea de transportat şi, 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 concurență [30].

---

[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.

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

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Pe baza unor studii de piață şi a prognozelor pentru transportul intermodal în şi prin România, cât şi 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 mil. unități intermodale (sau 2,4 mil. TEU).

În consecință, până în anul 2020, realizarea unui sistem eficient şi 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 euro[31] obținute din taxe şi impozite, precum şi la o creştere a activității de export care va contribui la realizarea unei balanțe comerciale pozitive.

_____

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

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 şi calitativ progresele realizate.

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

1.repartizarea transportului de marfă pe moduri de transport (%),

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

2.număr de terminale construite pe termen scurt din POS-T (2007-2013),

***)** La capitolul 3 secțiunea 3.2 subsecțiunea 3.2.2, punctul 2 se modifică şi va avea următorul cuprins:

"2.Se propune construirea a cel puțin unui terminal care trebuie să corespundă uneia dintre cele 7 (şapte) locații principale, şi anume cele 3 porți/hub-uri de intrare-ieşire a mărfurilor (zona Timişoara/zona Constanța/zona Iaşi), conectate cu zona municipiului Bucureşti şi cu bazinul fluvial Giurgiu/Oltenița, precum şi zonele de interes economic şi turistic Braşov şi Suceava."

*(la data 31-aug-2012 punctul 3., subpunctul 3.2.2.. modificat de Art. I, punctul 3. din **Ordinul 1358/2012**)*

3.număr de terminale construite pe termen mediu din POS-T (2014-2020),

Se propune construirea a minimum 3 terminale care trebuie să corespundă celorlate locații identificate ca fiind zone cheie şi anume:

- **Calafat - Craiova - Piteşti,**
- **Turda - Cluj Napoca - Dej - Târgu Mureş,**
- **Făgăraş - Sfântu Gheorghe,**
- **Galați - Bacău - Iaşi,**
- **Giurgiu/Oltenița - Bucureşti - Ploieşti.**

4.număr de containere/TEU transportate,

Previziunile intermodale[32] pentru România indică un volum de transport intermodal în şi prin România de 1,2 milioane TEU (corespunzător la 0,7 milioane unităţi UTI[33]) până în anul 2020.

Transportul intermodal total prognozat în portul Constanţa 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.

_____

[32] DIOMIS - Evoluţia traficului intermodal feroviar/rutier în ţările din Europa Centrală şi 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 naţional şi internaţional şi un raport de 1,8 TEU/UTI pentru marfa continentală internaţională.

Piaţa totală pentru "pachetul ECE" este estimată la peste 18 milioane TEU în 2020[34]. Rapoartele experţilor estimează că Portul Constanţa poate atrage peste 4 milioane TEU din acest total, atunci când există o "cale mai uşoară" în/prin România.

_____

[34] Dezvoltarea prognozată a PIB-ului în Europa Centrală şi de Est şi împărţirea curentă a PIB-ului în Europa arată că PPP total (Paritatea Puterii de Cumpărare) a ECE va creşte 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 Constanţa în 2020.

5.punctualitatea serviciilor intermodale: limita maximă admisă de întârziere a trenurilor (minute),

6.fiabilitatea (regularitatea) serviciilor intermodale: expedierea trenurilor şi a navelor de linie conform programului de transport stabilit (%),

7.frecvenţa serviciilor intermodale (nr. curse/săptămână),

8.timpul total de executare a contractului de transport intermodal de marfă, inclusiv timpul necesar încărcării/descărcării, procedurilor vamale şi al altor operaţiuni adiacente/conexe (ore),

9.indicatori de mediu: consumul de energie, surse mixte de energie, emisii de CO_2, zgomot şi folosirea spaţiului.

Indicatorii cheie de performanţă mai susmenţionaţi trebuie să fie prelucraţi în cadrul unui sistem eficient de măsurare care să permită măsurarea, evaluarea şi raportarea acestora astfel încât informaţiile cantitative şi calitative obţinute 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:

February 6, 2013

- **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 şi 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 şi financiare** - costuri de investiții ridicate pentru unitățile de transport intermodale şi terminale, costuri ridicate de utilizare (de transfer şi 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 instituționale** - absența unui cadru armonizat de reglementări financiare, tehnice şi organizaționale în domeniul transportului intermodal şi al logisticii transporturilor de marfă.

4.DIRECȚII DE ACȚIUNE

Pentru atingerea obiectivului general este necesară stabilirea şi prioritizarea unor acțiuni şi 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.

Etapele necesare premergătoare identificării zonelor cheie sunt:

* evaluarea fluxurilor de mărfuri în UTI în trafic național şi tranzit prin România pe baza prognozei şi 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 şi cele din punctele finale de distribuție,

* optimizarea numărului necesar de terminale intermodale în România în conformitate cu volumul de marfă grupată, astfel încât modernizarea şi/sau construirea unor terminale intermodale să se realizeze în locații unde:

- este deja prezent un mare complex industrial,

- sunt planificate activități de producție şi/sau asamblare şi/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 şi din sectorul privat în vederea promovării şi 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 şi susținerea zonelor cheie identificate până în prezent pentru modernizarea şi/sau construirea a cel puțin unui terminal intermodal.

Identificarea zonelor cheie trebuie să aibă ca fundament analizele şi studiile[35] efectuate asupra mişcării fluxurilor de intrare a mărfurilor în Europa în relația cu Asia (anexa nr. 23), locația principalelor piețe de vânzare din Europa şi cererea pentru amplasarea activităților de asamblare în "pachetul de asamblare" pentru Europa centrală şi de est. Rezultatele trebuie să fie în concordanță cu obiectivele şi strategiile regionale şi naționale din România în ceea ce priveşte politica de transport şi anume:

- integrarea României în coridorul interoperabil "E" de marfă pe ruta Dresda - Praga - Bratislava - Budapesta - Lokoshaza/Curtici - Bucureşti

- Constanța, cu varianta Curtici - Timişoara - Orşova - Craiova - Bucureşti, care este parte componentă a coridorului Pan-european nr. IV (anexa nr. 24),

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

_____

[35] Bibliografie utilizată de grupul EGP-MTI

4.1.2.Promovarea şi implementarea proiectelor privind modernizarea şi/sau construirea unor terminale intermodale ("Centre Intermodale Regionale de Transport Marfă")

Etapele premergătoare necesare acțiunii mai susmențională sunt:

- stabilirea obiectivelor de investiții corespunzătoare zonelor cheie identificate, respectiv a fondurilor necesare pentru elaborarea studiilor de fezabilitate, a proiectelor tehnice şi a execuției lucrărilor (după caz) a cel puțin unui terminal având în vedere oportunitatea şi necesitatea depunerii urgente a cererilor de finanțare prin fonduri structurale[36];

_____

[36] POS-T 2007-2013: Domeniul major de intervenție 3.1 - Promovarea transportului intermodal

- subvenționarea în faza de debut a modernizării şi/sau construirii terminalelor intermodale în zonele identificate în ceea ce priveşte asigurarea accesibilității la terminale prin conexiuni rutiere şi feroviare suplimentare, dar şi prin organizarea superioară a activității pe infrastructurile deja existente;

- urmărirea procedurilor de programare şi 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 şi modernizarea şi/sau construirea unor terminale intermodale în locații cheie din România[37] în vederea consolidării sistemului de transport intermodal de mărfuri şi 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 şi/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.

---

[37] În mod normal, un terminal poate deservi o zonă de circa 75 km în jurul terminalului datorită unui cost mai efectiv şi timp eficient.

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 şi/sau zone de logistică.

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

4.2.1.Consolidarea sistemului de transport intermodal de mărfuri

Etapele necesare realizării acestei acțiuni sunt:

*** implementarea unor noi proiecte privind modernizarea şi/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 şi promovarea unor rute comune modurilor de transport, asigurarea transparenței modului de calcul al prețului de transport, facilităților aplicate şi a siguranței conferite pe aceste rute, în vederea conectării continue a aceluiaşi 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 şi management al transportului intermodal de marfă utilizând fluxurile de marfă (naționale, internaționale şi 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 şi a centrelor logistice regionale într-o rețea intermodală națională, interconectată şi care să includă principalele zone de producție şi consum cu caracter autonom, urmărind:**

- modernizarea conexiunilor logistice între centrele intermodale pentru a stimula eficacitatea modurilor de transport şi combinațiilor acestora,

- îmbunătățirea sistemului de informare şi comunicare în domeniul transportului intermodal prin folosirea tehnicilor de identificare automată şi de gestiune a mijloacelor de transport şi a unităților de încărcătură,

- implementarea standardizării sistemelor de informare între centrele intermodale.

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

- corelarea strategiei intermodale cu prevederile acordurilor şi convențiilor internaționale (AGC, AGTC, AGN, TER, liniilor directoare privind rețeaua TEN-T existentă şi extinsă şi a Liniilor Directoare NATO), precum şi a necesităților de dezvoltare regională,

- promovarea celor mai bune metode şi practici de subvenții/concesiuni din alte state membre ale Uniunii Europene, precum şi ale unor platforme de studii intermodale (cursuri, specializări, schimb de experiență, etc.) în vederea dezvoltării unei culturi intermodale.

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

Măsurile şi acțiunile la nivel național trebuie stabilite ca angajamente politice concrete pe baza unui plan de acțiuni (anexa nr. 25a şi 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 este necesară monitorizarea continuă a îndeplinirii punctuale a sarcinilor asumate pentru fiecare tip de transport.

Monitorizarea se desfăşoară în conformitate cu planul de acțiuni (pe termen scurt şi mediu, anexa nr. 26a şi 26b) care fixează liniile directoare pentru implementarea Strategiei de transport intermodal şi se bazează pe analiza periodică (lunară/trimestrială/semestrială) a progreselor tehnice şi 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 şi Infrastructurii.

5.CADRU LEGISLATIV ŞI INSTITUȚIONAL

February 6, 2013

5.1.Cadru legislativ

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

În acelaşi 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 şi anumite rute de coastă în Europa, mai eficient şi mai atractiv pentru clienți. Protocolul stabileşte un cadru legal pentru realizarea unui plan coordonat de dezvoltare a serviciilor de transport intermodal pe căile navigabile interioare pan-europene şi pe rutele de coastă, cât şi a infrastructurii necesare pentru funcționarea acestor servicii pe baza parametrilor şi standardelor de performanță convenite la nivel internațional. În acelaşi timp, protocolul stabileşte şi o listă cu căile navigabile şi terminalele de transbordare pentru transportul regulat intermodal şi combinat în trafic internațional în Austria, Belgia, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Franța, Germania, Ungaria, Olanda, Polonia, România, Federația Rusă, Slovacia, Serbia, Elveția şi Ucraina.

5.1.1.1.Legislație europeană în vigoare în România

- Directiva **2004/51/CE** privind accesul şi furnizarea de servicii feroviare în terminale şi porturi,

- Directiva **2010/40/UE** a Parlamentului European şi a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier şi pentru interfețele cu alte moduri de transport, cu modificările şi completările ulterioare,

- Directiva **2005/44/CE** a Parlamentului European şi a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind armonizarea serviciilor de informații pe căile navigabile interioare (RIS) din Comunitatea Europeană, cu modificările şi completările ulterioare.

5.1.1.2.Alte prevederi europene şi 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 (A.G.N.)**, 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

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

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 şi 2030 a Ministerului Transporturilor şi 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 şi modernizarea rețelei de transport de interes național şi european, cu modificările şi completările ulterioare,

- Legea nr. **363/2006** privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport,

- Hotărâre de Guvern **193/2000** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. **88/1999** privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri,

- Hotărâre de Guvern nr. **817/2005** pentru aprobarea Planului privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii şi în vederea modernizării şi reînnoirii infrastructurii,

- Hotărâre de Guvern nr. **651/2006** privind aprobarea politicii în domeniul ajutorului de stat pentru perioada 2006-2013,

- Hotărâre de Guvern nr. **998/2008** pentru desemnarea polilor naționali de creştere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară şi națională, cu modificările şi completările ulterioare,

- Ordonanța Guvernului nr. **43/1997** privind regimul drumurilor, cu modificările şi 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 şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităților de transport naval în porturi şi pe căile navigabile interioare, republicată,

- Ordonanța de Guvern nr. **88/1999** privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri, cu modificările şi completările ulterioare,

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. **12/1998** privind transportul pe căile ferate române şi reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările şi completările ulterioare,

- Ordonanța de Urgență 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 şi monitorizarea activităților de transport intermodal. Activitatea de transport este organizată şi monitorizată separat pe direcții de specialitate (de coordonare a transporturilor aeriene, navale, rutiere şi feroviare).

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

6.Surse de 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;

- concesionare (modernizare şi/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 stabileşte prioritățile, obiectivele şi 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 şi a siguranței pasagerilor, Domeniul major de intervenție 3.1 - Promovarea transportului intermodal, prin care se finanțează proiectele de pregătire, construire şi/sau modernizare a infrastructurii de transport intermodal.

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

b.Programul TEN-T în conformitate cu Regulamentul TEN[38] 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 şi lucrări care contribuie la atingerea obiectivelor din programul TEN-T.

_____

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

Concesionare

Construirea sau modernizarea infrastructurii relevante (terminale intermodale) se va realiza cu acordul administratorilor de infrastructură şi al autorităților publice locale. Operarea infrastructurii intermodale, însă, poate fi concesionată mediului privat care trebuie să asigure accesul şi utilizarea în mod nedescriminatoriu, 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 şi utilitățile/suprastructura sunt puse la dispoziție de către sectorul public care are şi răspunderea reglementării privind exploatarea,

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 şi utilitățile/suprastructura aparțin sectorului privat, sectorul public păstrând răspunderea reglementării exploatării terminalelor.

d)PRIVAT: sectorul privat participă în totalitate la realizarea terminalului, asumându-şi răspunderea reglementării exploatării acestuia, precum şi asigurarea accesului la terminal în mod nediscriminatoriu.

Ajutor de stat

În conformitate cu reglementările Uniunii Europene privind ajutorul de stat - Art. 107 şi 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 şi 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 şi rutier) ar putea fi acoperită prin fonduri anuale de compensare din Fondul de Mediu._____

[39] - Art. 88 (3) al Tratatului CE.

Acest ajutor de stat se înscrie în contextul integrării politicilor de mediu în elaborarea şi aplicarea politicilor regionale şi energetice şi al fundamentării unei strategii de dezvoltare durabilă, realizând un echilibru între creşterea economică şi protecția mediului fără a produce o distorsiune a competiției pe piața de transport de marfă din România care să prejudiciază 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 creştere a surselor de finanțare extrabugetară, în cazul în care se doreşte creşterea 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;

- creşterea sistemelor de investiție directă (surse proprii, surse atrase) pentru a îndeplini obiectivele desfăşurării în timp a acțiunilor, menținând angajamentele de stabilitate bugetară şi de reducere a deficitului cheltuielilor publice;

- creşterea surselor de finanțare europeană (nerambursabilă);

- creşterea surselor proprii şi a intervenției sectorului privat prin utilizarea de formule de parteneriat public-privat;

- promovarea colaborării dintre sectoarele public şi 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 şi nediscriminatoriu, precum şi 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 şi/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" S.A. şi autoritățile publice locale.

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

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

[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 şi din fondul de coeziune pentru a fi construite.

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

1.administratorul infrastructurii feroviare (CNCF "CFR" S.A.),

2.administratorii terenurilor aparținând domeniului public aferente terminalelor,

3.autoritățile locale şi/sau parteneriate de asociere între acestea,

4.parteneriate de asociere între autoritățile locale şi administratorii de infrastructură sau terenuri.

7.Concluzii şi recomandări

7.1.Concluzii

7.1.1.Cadrul competițional

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

Competiția este distorsionată şi 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 şi nu se reflectă în internalizarea acestora, transportul rutier va fi avantajat.

În ceea ce priveşte 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 desfăşoare 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 cale ferată-rutier, costurile totale de transport ale autotrenurilor rutiere (TIR-uri) pe rute feroviare în sistem de tip RO-LA (Rollende Landstrassen/şosea rulantă) - incluzând tariful de utilizare a infrastructurii, costurile de remorcare şi alte costuri, mai ales cu mentenanța vagoanelor specializate RO-LA - depăşesc costurile totale de transport a acestora pe drumurile publice.

Deşi 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

February 6, 2013

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 şi necesitatea alinierii României la această strategie

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

Realizarea obiectivelor UE prevăzute în Strategia 2020 are ca scop menținerea unui echilibru între creşterea economică şi protecția mediului, prin reducerea costurilor de logistică pentru transportul de marfă în Europa. În acest context, rezultatul preconizat este îmbunătățirea ratelor medii anuale de creştere 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 şi centre logistice,

- Platforme industriale.

În ansamblu, organizarea transportului pe rețeaua națională de transport intră în atribuțiile Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii, ca autoritate în domeniu. Logistica transportului de marfă, care este unul dintre motoarele competitivității europene, pune accentul pe planificarea, organizarea, gestionarea, controlul şi 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 şi distribuție). Această activitate se bazează pe lanțuri logistice eficiente în vederea organizării transportului de materii prime şi produse finite.

Pe plan internațional, globalizarea comerțului a determinat lanțuri de aprovizionare şi distribuție mai lungi şi mai complexe, ceea ce a determinat o creştere 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/desfacere[41].

---

[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).

Creşterea costului s-a adăugat la celelalte costuri adiționale privind producția, asamblarea, vânzările şi costurile de gestionare. Pentru companii, obiectivul este reducerea costurilor totale, a timpului şi a riscurilor în lanțurile de aprovizionare, în care îşi desfăşoară 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 (şi componente) în țări precum China. În prezent, datorită creşterii gradului de conştientizare 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 şi/sau asamblare a produselor departe de piața de vânzare/desfacere (off-shoring) şi varianta alegerii unor locații de vânzare/desfacere cât mai aproape de locul producției şi/sau asamblării produselor (near-shoring).

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

Noua configurație a produsului final urmăreşte combinația dintre:

- o poziție centrală în cadrul unei piețe principale de vânzare,

- un raport eficient între gradul ridicat de calificare al angajaților şi numărul acestor angajați la costuri relativ scăzute,

- soluții logistice eficiente.

Bazat pe aceleaşi principii de reducere a costului, timpului şi a riscurilor, comerțul (şi logistica) caută întotdeauna "calea cea mai uşoară".

Conform rapoartelor şi analizelor efectuate pe piața europeană centrală şi de est[42] 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) şi căile navigabile interioare ale ECE, are oportunitatea[43] de a atrage un procent însemnat din totalul mărfurilor containerizate dinspre canalul Suez.

---

[42] Rapoartele experților şi ale specialiştilor 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 şi la un venit din taxe de peste 1,6 miliarde euro.

În aceste condiții, atât sectorul industrial (producție, asamblare), cât şi 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 creştere semnificativă a vânzărilor şi 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 repercusiuni 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 şi poate asigura condiții competitive adecvate față de toate modurile de transport, asigurând accesul la

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 şi 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 şi a siguranței pasagerilor.

Impactul asupra mediului devine astfel un element cheie al acestei strategii asigurând un transport de suprafață durabil care să permită creşterea economică şi coeziunea socială, dar să reducă sau să elimine congestia şi poluarea. Decuplarea degradării mediului față de creşterea 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 şi cel aerian să-şi reducă intensitatea, iar transportul public, feroviar şi maritim să crească în volum.

Rebalansarea şi integrarea diferitelor moduri de transport în scopul permiterii interoperabilității şi interconectivității rețelelor de transport, respectiv transferul către moduri durabile de transport din punct de vedere ecologic se bazează pe introducerea principiului "poluatorul plăteşte" 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 şi concepte noi şi optimizate pentru toate modurile de transport de suprafață:

a)o înaltă eficiență a sistemelor de propulsie şi a componentelor acestora bazate pe combustibili reciclabili şi tehnologii alternative,

b)sisteme de propulsie cu emisie poluantă "o",

c)strategii şi tehnologii pentru creşterea siguranței în transport care includ concepte şi sisteme avansate pentru interfața om-maşină şi vehicul-infrastructură,

d)integrarea pe scară largă şi validarea platformelor pentru sisteme inteligente de transport (ITS) incluzând navigația prin satelit (GPS).

Principalele beneficii ce pot fi obținute sunt:

- creşterea 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 (SO_2);

- 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, creşterii ratei accidentelor şi a congestiei traficului;

- scăderea efectelor negative asupra naturii şi peisajelor datorită fragmentării habitatelor şi 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 şi cel privat şi în conformitate cu strategiile de planificare națională şi regională,

- În conformitate cu prevederile strategiei Europa 2020 care stipulează reducerea emisiilor de CO_2 pentru vehiculele rutiere este necesar transferul unui segment al transportului de marfă dinspre transportul rutier către calea ferată şi 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 şi 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 şi 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 specialişti în domeniul transporturilor feroviare, rutiere, navale şi aeriene din direcțiile de specialitate din cadrul MTI, cu experiență în managementul proiectelor, precum şi specialişti în domeniul logisticii şi al transportului intermodal, care vor fi instruiți în domeniul managementului de proiecte. Această unitate trebuie să aibă rolul de a iniția, dezvolta şi gestiona politica de dezvoltare intermodală şi să permită rezolvarea operativă a problemelor legate de procedurile intermodale şi 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 şi 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 şi 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 şi public, activități în care RIA poate acționa ca intermediar în dialogul necesar dintre autoritățile publice şi cele private în ceea ce priveşte nevoia de informații generale privind piața precum şi unele informații confidențiale care trebuie să fie transferate de la sectorul privat către sectorul public necesare elaborării şi 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 şi schimb de experiență în domeniul transportului intermodal, cât şi pe programele de studiu ale facultăților de profil,

- Se recomandă instruirea potențialilor beneficiari de fonduri în domeniul transporturilor intermodale cu privire la oportunitățile şi 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 şi platforme industriale (existente sau potențiale) care să genereze efecte pozitive asupra economiei regionale şi locale prin reducerea impactului transporturilor asupra mediului înconjurător (descongestionarea rețelelor de transport rutier şi 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, şi 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 şi 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 şi administrative şi respectiv a fluidizării transportului de marfă.

8.Anexe

-****-

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

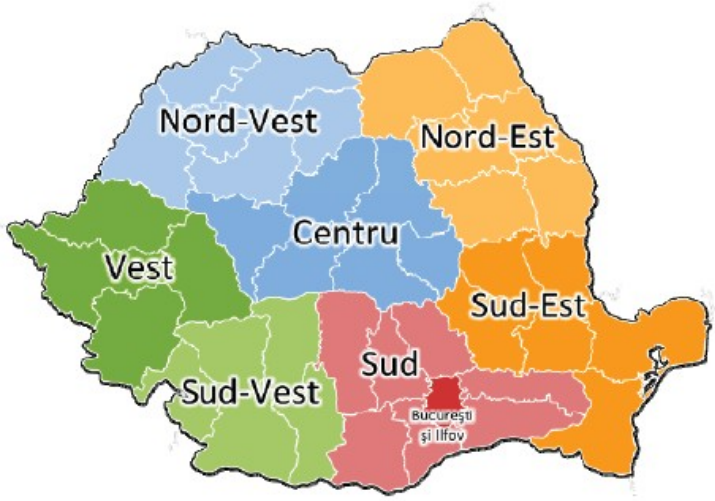
ACT SINTETIC

Anexa nr. 1[a]: România: Județe



Anexa nr. 1[b]:

România: Regiuni de dezvoltare



Anexa nr. 2: Comerțul internațional

1.Comerțul internațional

- milioane euro -					
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Export	22.255	25.850	29.549	33.725	29.084
Import	32.568	40.746	51.322	57.240	38.953

Sursă: INS

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

2.Comerțul internațional pe moduri de transport

Exporturile pe moduri de transport

- milioane euro -					
	2005	2006	2007	2008	2009
Total, din care	22.255	25.850	29.549	33.725	29.084
Feroviar	1.033	1.284	1.420	1.852	1.188
Rutier	14.460	17.266	19.114	22.434	20.506
Maritim	5.981	6.220	6.175	7.560	5.654
Fluvial	236	399	277	420	335

Sursă: INS

%					
	2005	2006	2007	2008	2009
Total, din care	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Feroviar	4,6	5,0	4,8	5,5	4,1
Rutier	65,0	66,8	64,7	66,3	70,5
Maritim	26,9	24,1	20,9	22,5	19,5
Fluvial	1,1	1,6	1,0	1,3	1,2

Sursă: INS/MTI

Importurile pe moduri de transport

- milioane euro -					
	2005	2006	2007	2008	2009
Total, din care	32.568	40.746	51.322	57.240	38.953
Feroviar	2.273	2.827	3.237	3.297	1.112
Rutier	22.411	28.207	32.774	37.928	27.736
Maritim	5.456	6.504	8.015	10.312	5.989
Fluvial	200	185	315	373	407

Sursă: INS

%					
	2005	2006	2007	2008	2009
Total, din care	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Feroviar	7,0	7,0	6,3	5,8	2,9
Rutier	68,9	69,3	63,9	66,3	71,2
Maritim	16,8	16,0	15,7	18,1	15,4
Fluvial	0,7	0,5	0,7	0,7	1,1

Sursă: INS/MTI

3.Comerțul internațional cu principalele țări partenere din UE-27

Export

Sursă: INS	- milioane euro -				
	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL, din care:	15.641	18.228	21.269	23.765	21.600
Franța	1.656	1.938	2.272	2.491	2.378

Germania	3.123	4.060	5.009	5.535	5.442
Italia	4.270	4.637	5.033	5.219	4.461
Olanda	598	637	608	980	952
			%		
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
TOTAL, din care:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Franța	10,6	10,6	10,7	10,5	11,1
Germania	20,0	22,3	23,5	23,3	25,2
Italia	27,3	25,4	23,7	22,0	60,7
Olanda	3,8	3,5	2,8	4,1	4,4

Sursă: INS/MTI

Import

			- milioane euro -		
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
TOTAL, din care:	20.567	27.995	36.587	39.838	28.472
Franța	2.196	2.458	3.260	3.210	2.401
Germania	4.550	6.750	8.845	9.409	6.741
Italia	5.032	5.680	6.529	6.620	4.551
Olanda	576	1.226	1.858	2.134	1.505

Sursă: INS

			%		
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
TOTAL din care:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Franța	10,7	8,8	8,9	8,1	8,4
Germania	22,1	24,1	24,2	23,6	23,7
Italia	24,5	20,3	17,8	16,6	16,0
Olanda	2,8	4,4	5,1	5,4	5,3

Sursă: INS/MTI

Anexa nr. 3: Indicatori privind transportul feroviar

Linii de cale ferată de folosință publică în exploatare

			Km		
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Total din care:	10.948	10.789	10.777	10.785	10.784
Electrificate	3.999	3.965	3.974	3.974	4.002

Sursă: INS

Mărfuri transportate

			mii tone		
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Total	69.175	68.313	68.772	66.711	50.596

Sursă: INS

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Parcursul mărfurilor

milioane tone-km					
	2005	2006	2007	2008	2009
Total	16.582	15.791	15.757	15.236	11.088

Sursă: INS

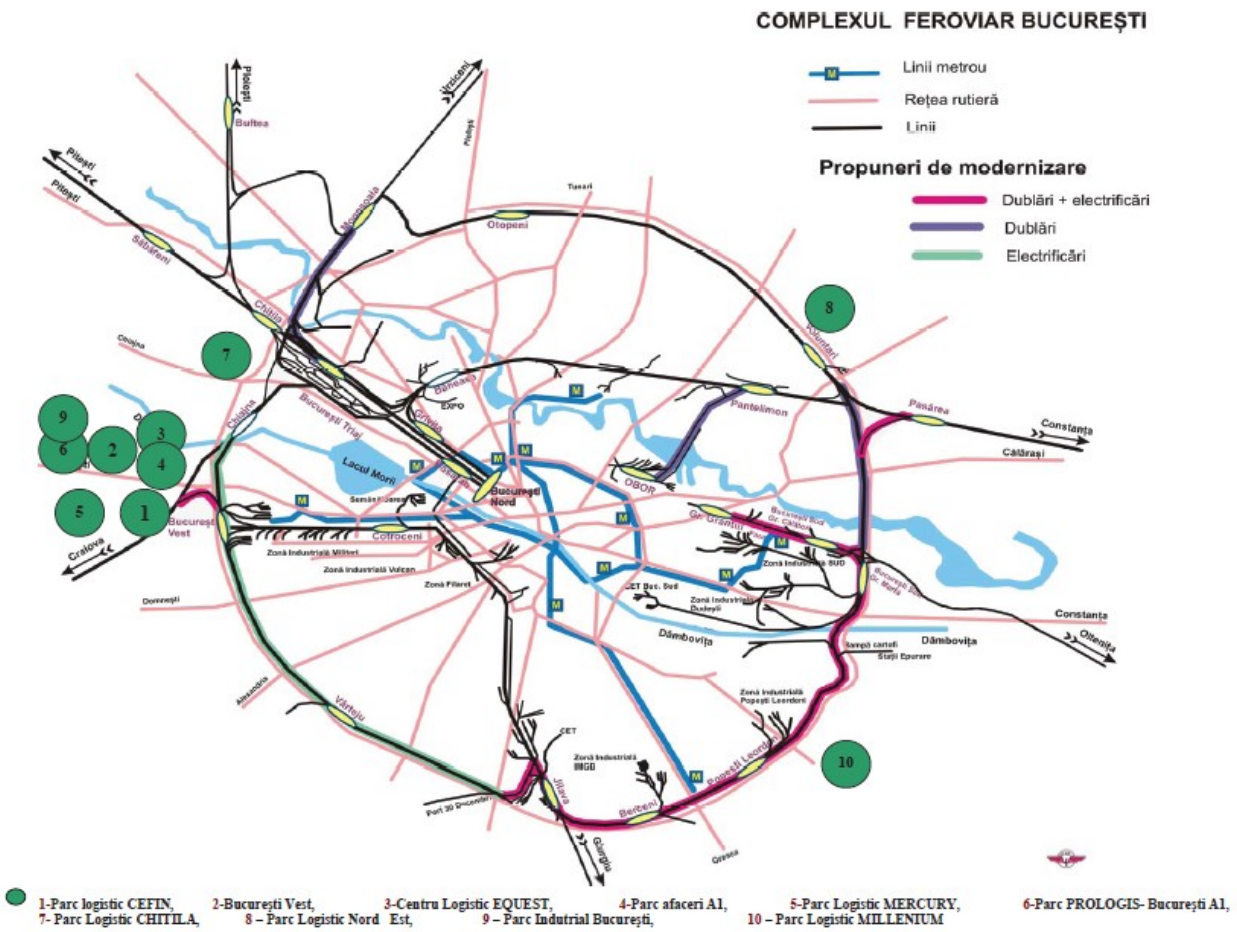
Transportul combinat de mărfuri pe rețeaua feroviară

	2005	2006	2007	2008	2009
Total unități[1]	271.774	360.695	280.389	230.829	145.065
Nr. containere	258.603	348.427	232.494	217.817	137.816
TEU	349.198	523793	320.923	260.936	181.238
Tone	4.244.877	3.410.990	3.082.257	2.700.020	1.469.748

[1] Unități mobile pentru transportul combinat de mărfuri: containere şi cutii mobile; semiremorci (fără însoțitor); vehicule rutiere (cu însoțitor).

Sursă: INS

Anexa nr. 4: Operatori logistici în zona Bucureşti



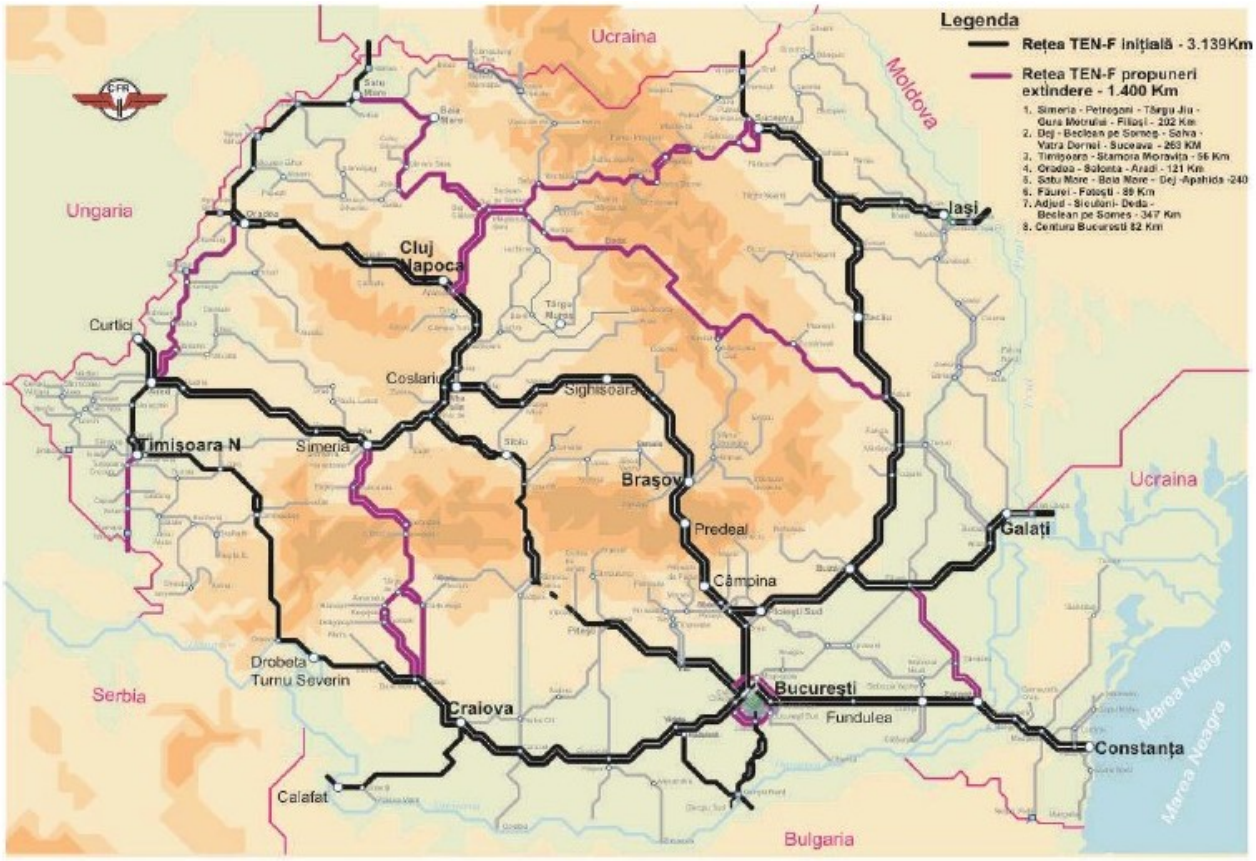
STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Anexa nr. 5: Rute, timp de parcurs şi capacităţi aferente pentru trenurile de containere de pe reţeaua CFR

Secţia	Via	Timpul mediu de parcurs (ore)	Capacitatea de transport (nr. trase/24 ore):
Curtici - Constanţa Port	Predeal	33	6
Curtici - Constanţa Port	Livezeni	33	5
Curtici - Giurgiu Nord	Predeal	26	6
Curtici - Giurgiu Nord	Livezeni	26	11
Constanţa Port - Curtici	Predeal	35	3
Constanţa Port - Curtici	Livezeni	37	5
Giurgiu Nord - Curtici	Predeal	28	3
Giurgiu Nord - Curtici	Livezeni	25	8

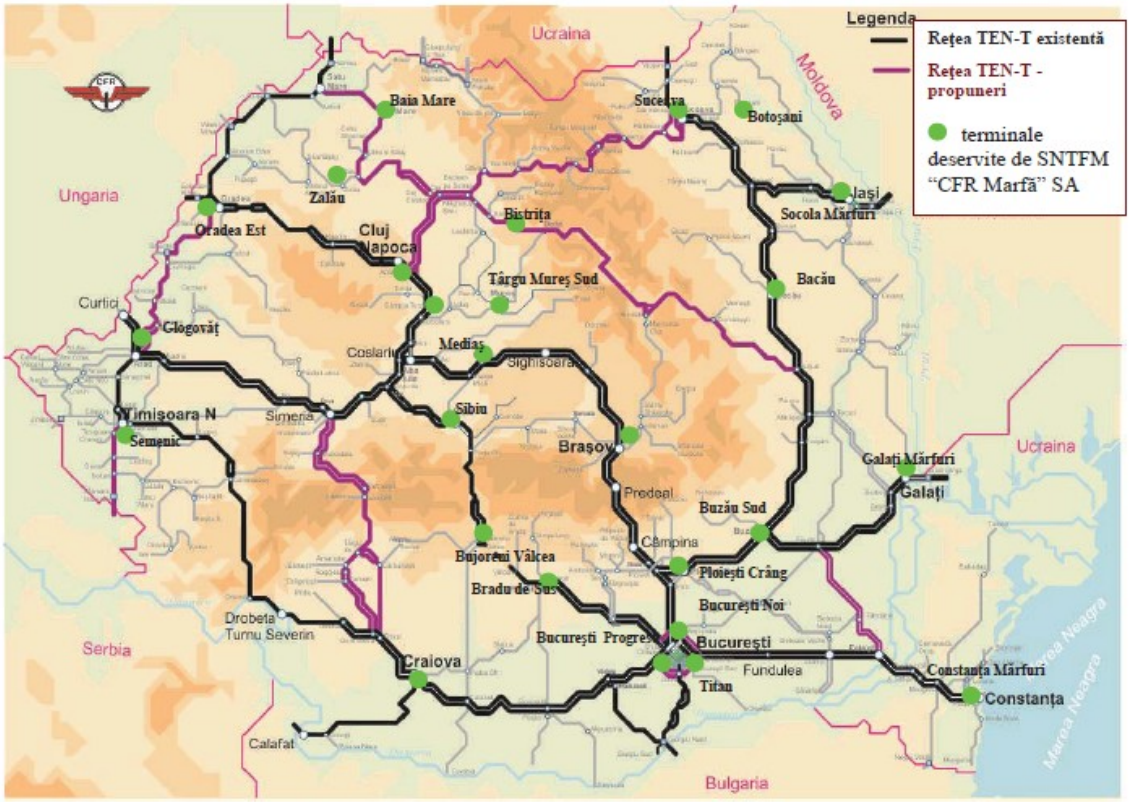
Anexa nr. 6: Reţeaua TEN-T: componenta feroviară



Anexa nr. 7: Amplasarea terminalelor SNTFM CFR Marfă SA

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC



Anexa nr. 8: Lista operatorilor privați de transport feroviar de marfă[1]

Nr. crt.	Denumire	Tipul activității (călători/marfă sau ambele)
1.	S.C. ROMANIA EUROEST S.A.	marfă
2.	S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L.	marfă
3.	S.C. COMPANIA DE TRANSPORT FEROVIAR S.A.	marfă
4.	S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.	marfă
5.	S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIAR S.R.L.	marfă
6.	S.C. RC-CF TRANS S.R.L.	marfă
7.	S.C. TRANSFEROVIAR GRUP S.A.	marfă şi călători
8.	S.C. CONSTANTIN GRUP S.R.L.	marfă
9.	S.C. TRANSBLUE S.R.L.	marfă
10.	S.C. REGIOTRANS S.R.L.	călători
11.	S.C. KAIROS S.R.L.	marfă
12.	S.C. ROMPETROL LOGISTICS S.R.L.	marfă
13.	S.C. SERVTRANS INVEST S.A.	marfă şi călători
14.	S.C. C.N. SERVICE C.F. R.E.C. S.A.	marfă
15.	S.C. GRUP FEROVIAR ROMÂN S.A.	marfă
16.	S.C. UNIFERTRANS S.A.	marfă
17.	S.C. SOFTRANS S.R.L.	marfă
18.	S.C. LOGISTIC SERVICES DANUBIUS S.R.L.	marfă
19.	S.C. DORI TRANS S.R.L.	marfă şi călători
20.	S.C. GRUP TRANSPORT FEROVIAR S.A.	marfă
21.	S.C. APRIA S.R.L.	marfă
22.	S.C. RAIL FORCE S.R.L.	marfă
23.	S.C. VEST TRANS RAIL S.R.L.	marfă

24.	**S.C. FEROTRANS - T.F.I. S.R.L.**	călători şi marfă
25.	**S.C. RAIL CARGO ROMÂNIA S.R.L.**	marfă
26.	**S.C. ROFERSPED S.A.**	marfă
27.	**S.C. CARMENSIMI GRUP S.R.L.**	marfă
28.	**PORR RAILWAY TRANSPORT S.R.L.**	marfă

[1] Licențiate la data de 30 septembrie 2010 conform OMT **535/2007**

Anexa nr. 9: Analiza comparativă a costurilor totale de transport containerizat în varianta RO-LA, respectiv varianta rutieră[1]

[1] Analiza financiară a fost efectuată în anul 2009

Relansarea transportului RO-LA este dependentă de atragerea şi susținerea traficului de TIR-uri pe vagoane RO-LA.

Astfel, pentru verificarea posibilităților tehnice de circulație a trenului RO-LA (a gabaritului, a condițiilor speciale de circulație inclusiv a folosirii dublei tracțiuni pentru creşterea tonajului) şi dacă durata de transport pe sens este competitivă în raport cu duratele transportului rutier, inclusiv cu operațiunile de îmbarcare - debarcare a autotrenurilor rutiere (TIR-uri), în data de 28.07.2009, pe relația Bucureşti Progresu - Glogovăț (via Livezeni) s-a efectuat un parcurs de probă (tur-retur) a trenului RO-LA format din 21 vagoane RO-LA RRalpine cu roți mici de tip Saadkkms, încărcate cu 21 TIR-uri, plus un vagon cuşetă pentru şoferi şi un vagon generator pe relația Glogovăț - Bucureşti Progresu.

Parcursul trenului a fost executat fără nici un fel de probleme în exploatare în 15 ore şi 40 de minute, față de 17 ore cât era prevăzut în livretul de mers.

Analiza comparației dintre costurile minime de transport feroviar (TUI + remorcare) şi cele pe drumurile publice, a reliefat însă că transportul TIR-ului pe drumul public este mai puțin costisitor decât în varianta transportului feroviar al TIR-ului în sistem RO-LA (tabelul de mai jos).

Parametrii tren RO-LA	Relația de transport RO-LA	Costuri totale de transport feroviar euro/TIR şi sens	Costuri transport rutier euro/TIR şi sens (cu autorizație rutieră gratuită)	Costuri transport rutier euro/TIR şi sens (cu autorizație rutieră cu plată)
1200 tb/500 m	**Glogovăț - Bucureşti Progresu**	**572**	**238**	**338**

S-a stabilit ca valoarea subvenției să fie de minimum 55 % din tariful de transport al TIR-ului pe vagon, conform tabelului, adică 315 euro/TIR şi sens. În acest fel tariful de transport pe TIR transportat este de 257 euro şi ținând cont că mai există şi taxe de terminal RO-LA de aproximativ 40 euro, la ambele capete ale lanțului de transport, prețul final ar ajunge la aproximativ 297 euro.

Având în vedere că parcul inventar de vagoane RO-LA al societății CFR Marfă este de 160 vagoane fizice, valoarea subvenției zilnice şi anuale pentru 1-3 perechi de trenuri RO-LA/zi (o pereche de trenuri reprezintă 2 trenuri), cu un rulaj de maxim 24 ore între stația de expediere şi stația de destinație formate din 21 vagoane specializate RO- LA, vagon cuşetă şi vagon generator de încălzire pe timp de iarnă, trebuie să aibă valorile din tabelul de mai jos.

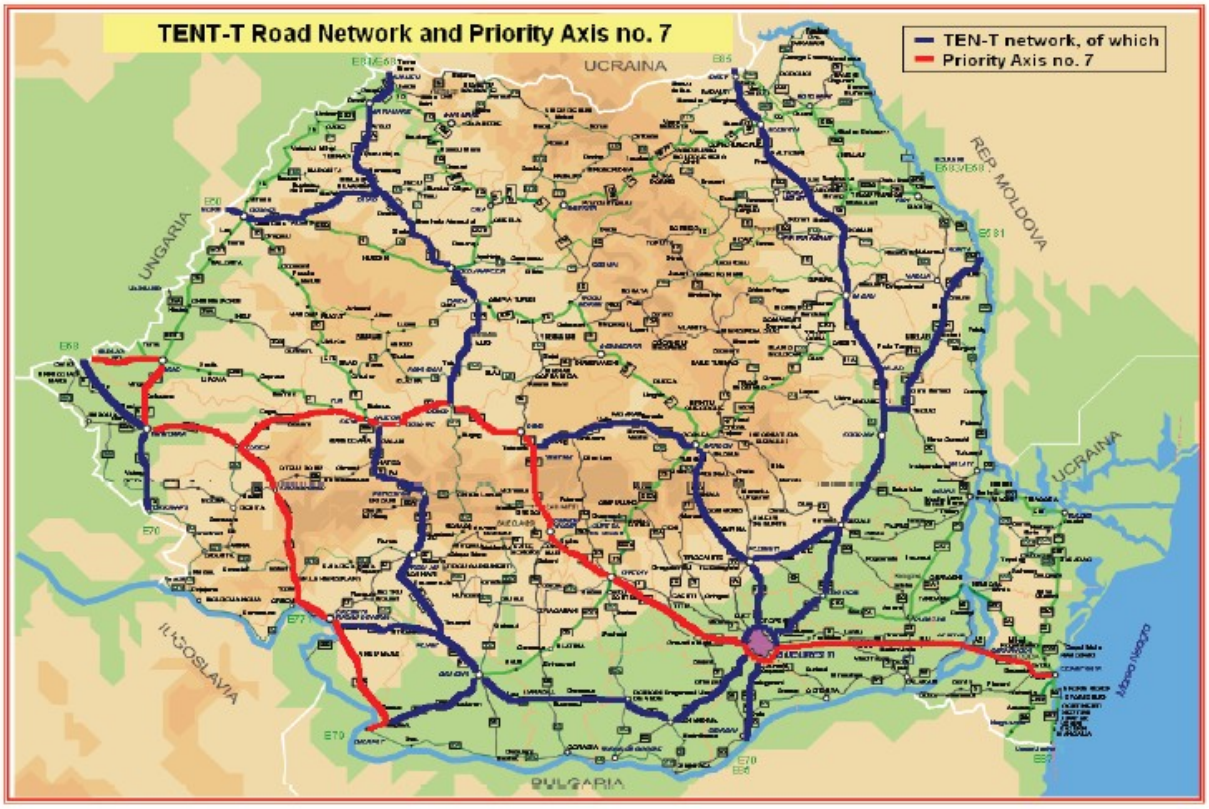
February 6, 2013

Nr. pereche(i) de trenuri RO-LA/zi	Subvenție zilnică euro/pereche(i) tren RO-LA	Subvenție anuală (euro)	Rest parc de vagoane RO-LA buc. fizice
1	13.230	4.828.950	100
2	26.460	9.657.900	60
3	39.690	14.486.850	0

La costurile prezentate mai sus se adaugă costurile aferente din stația Bucureşti Progresu cu:

- spațiile betonate acces TIR-uri;
- spațiile betonate parcare TIR-uri;
- spațiile betonate îmbarcare TIR-uri;
- spații pentru verificări şi întocmiri documente, pentru încasări valutare şi pentru organe abilitate (vamă, fito-sanitare, etc.);
- rampe mobile de îmbarcare;
- porți de gabarit, etc.;
- dotare tehnică pentru reparații planificate periodice ale celor 160 vagoane specializate cu grad tehnic ridicat de complexitate (CFR Marfă nu are în prezent logistică tehnică necesară).

Anexa nr. 10: Rețeaua TEN-T: componenta rutieră



Anexa nr. 11: Indicatori tehnici privind transportul rutier

Lungimea drumurilor publice

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

km					
	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL, din care	79.904	79.952	80.893	81.693	81.713
Drum național, din care	15.934	15.983	16.118	16.599	16.503
- autostrăzi	228	228	281	281	321
- drum european	5.873	5.883	5.983	6.073	6.180
- drum 3 benzi	201	206	196	203	212
- drum 4 benzi	1.125	1.170	1.277	1.280	1.347
Drum județean	35.550	35.368	35.435	35.251	35.048
Drum comunal	28.460	28.601	29.340	29.843	30.162
Densitate pe 100 km^2 teritoriu	33,5	33,5	39,9	34,3	34,3

Sursa: INS

Mărfuri transportate

mii tone					
	2005	2006	2007	2008	2009
Total	306.994	335.327	356.669	364.605	293.409

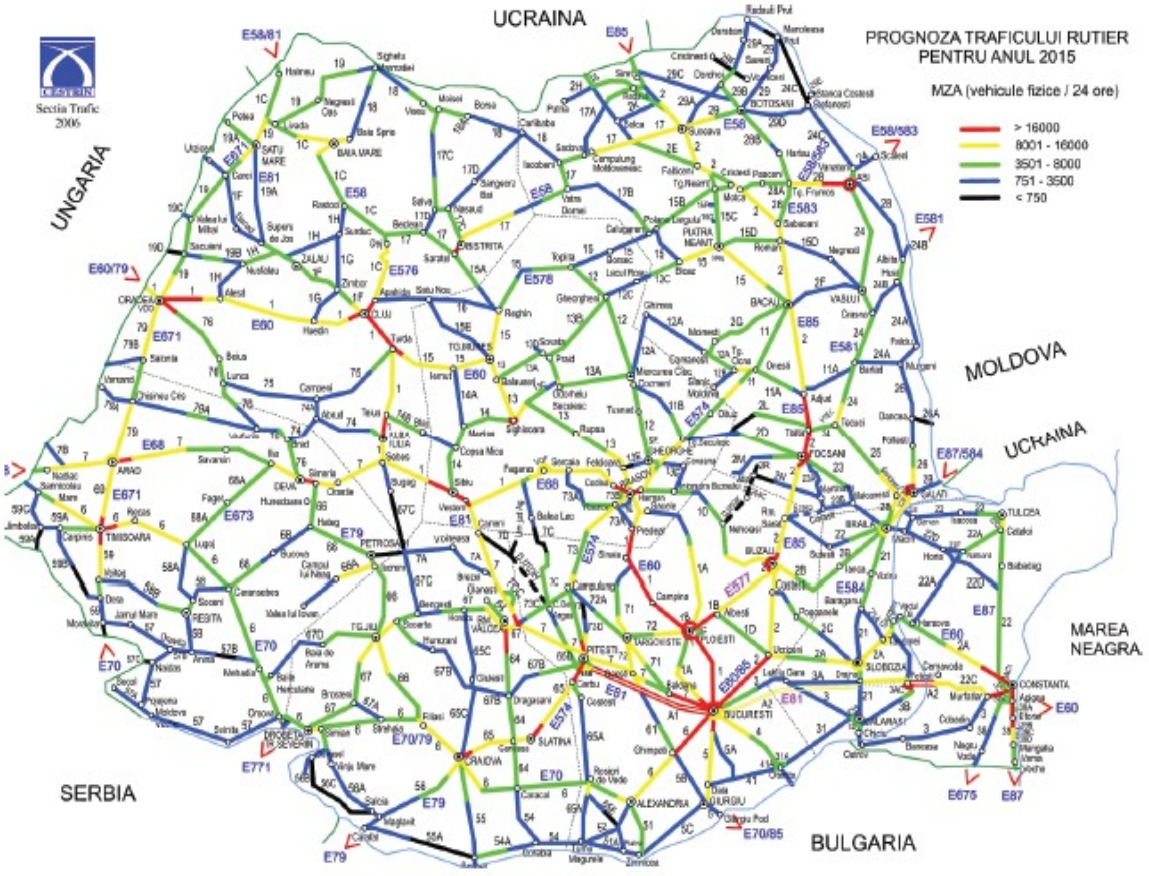
Sursă: INS

Parcursul mărfurilor

milioane tone-km					
	2005	2006	2007	2008	2009
Total	51.531	57.278	59.517	56.377	34.265

Sursă: INS

Anexa nr. 12:



STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Anexa nr. 13: Porturile româneşti şi punctele de lucru situate la Dunăre şi pe canalele navigabile Dunăre - Marea Neagră şi Poarta Albă - Midia Năvodari

Nr. crt.	Denumire port sau punct de lucru	Poziția km Dunăre/ canal	Nr. dane	Lungime cheuri (m)	Suprafață port (mp)	Adâncimi (m)	Acces	Județul	Administrator infrastructură
1	Baziaş	1072	1	50	19.459	3,50	acces rutier	Caraş Severin	MTI - APDF Giurgiu
2	Moldova Veche	1048	5	560	31.240	3,50	acces rutier	Caraş Severin	MTI - APDF Giurgiu
3	Moldova Nouă	1046	1	50		3,50	acces rutier	Caraş Severin	MEC - Întreprinderea minieră Moldova Nouă
4	Drencova	1015	3	240	19.678	3,50	acces rutier	Caraş Severin	MTI - APDF Giurgiu
5	Orşova	954	7	700	50.439	3,50	acces rutier şi feroviar	Mehedinți	MTI - APDF Giurgiu
6	Drobeta Tr. Severin	931	14	1.400	139.442	3,50	acces rutier şi feroviar	Mehedinți	MTI - APDF Giurgiu
7	Gruia	851	1	50	9.782	2,50	acces rutier	Mehedinți	MTI - APDF Giurgiu
8	Cetate	811	4	400	95.689	2,50	acces rutier	Dolj	MTI - APDF Giurgiu
9	Calafat	795	7	650	51.218	2,50	acces rutier şi feroviar	Dolj	MTI - APDF Giurgiu
10	Bechet	679	8	790	76.287	2,50	acces rutier	Dolj	MTI - APDF Giurgiu
11	Corabia	630	12	1.200	227.357	2,50	acces rutier şi feroviar	Olt	MTI - APDF Giurgiu
12	Turnu Măgurele	597	9	930	85.264	2,50	acces rutier şi feroviar	Teleorman	CJ Teleorman - Administrația Locală Turnu Măgurele
13	Zimnicea	554	6	600	52.270	2,50	acces rutier şi feroviar	Teleorman	CJ Teleorman - Administrația Locală Zimnicea
14	Giurgiu	493	29	3.590	389.565	3,50	acces rutier şi feroviar	Giurgiu	MTI - APDF Giurgiu
15	Oltenița	430	3	300	88.577	3,00	acces rutier şi feroviar	Călăraşi	MTI - APDF Giurgiu
16	Călăraşi	370	12	1.370	164.005	2,80	acces rutier şi feroviar	Călăraşi	MTI - APDF Giurgiu
17	Chiciu	372	5	999	5.091	2,50	acces rutier	Călăraşi	MTI - APDF Giurgiu
18	Cernavodă	300	14	1.460	126.072	2,50	acces rutier şi feroviar	Constanța	MTI - APDF Giurgiu
19	Hârşova	253	2	260	14.401	3,50	acces rutier	Constanța	MTI - APDF Giurgiu
20	Brăila	170	40	4.790	398.630	7,21	acces rutier şi feroviar	Brăila	MTI - APDM Galați
21	Galați	150	57	7.022	864.131	7,21	acces rutier şi feroviar	Galați	MTI - APDM Galați

22	Isaccea	103	4	372	48.813	3,00	acces rutier	Tulcea	MTI - APDM Galați
23	Tulcea	71	25	2.250	107.762	7,21	acces rutier şi feroviar	Tulcea	MTI - APDM Galați
24	Sulina	0	15	2.126		3,00	acces naval	Tulcea	C.O. Sulina - Administrația Locală Sulina
25	Medgidia	37,5 CDMN	13	1.320	403.086	6,50	acces rutier şi feroviar	Constanța	MTI - ACN Constanța
26	Basarabi	25 CDMN	6	750	203.346	6,50	acces rutier	Constanța	MTI - ACN Constanța
27	Ovidiu	11 CPAMN	4	410	79.599	6,50	acces rutier	Constanța	MTI - ACN Constanța
28	Luminita	5 CPAMN	3	225	787.738	6,50	acces rutier	Constanța	MTI - ACN Constanța

Anexa nr. 14: Indicatori statistici privind transportul maritim

Mărfuri transportate

mii tone					
	2005	2006	2007	2008	2009
Total	47.694	46.709	48.928	50.458	36.021

Sursă: INS

Trafic portuar de containere şi unități mobile

	2005	2006	2007	2008	2009
Containere, TEU	475.960	670.690	1.404.900	1.405.334	607.483
Unități mobile RO - RO autopulsate	-	-	139.848	104.827	141.034
Unități mobile RO - RO fără autopropulsie	-	-	1.244	647	110

Sursă: INS

Trafic portuar de containere[1] şi unități mobile

mii tone					
	2005	2006	2007	2008	2009
Total, din care:	7.264	9.765	12.526	50.458	36.094
Port Constanța	-	-	-	45.750	29.181
Containere, TEU	-	-	-	11.126	5.149
Unități mobile RO - RO autopulsate	-	-	-	75	72
Unități mobile RO - RO fără autopropulsie	-	-	-	24	4

Sursă: INS

[1] În anii 2005-2007 nu s-a urmărit traficul portuar de containere pe porturi

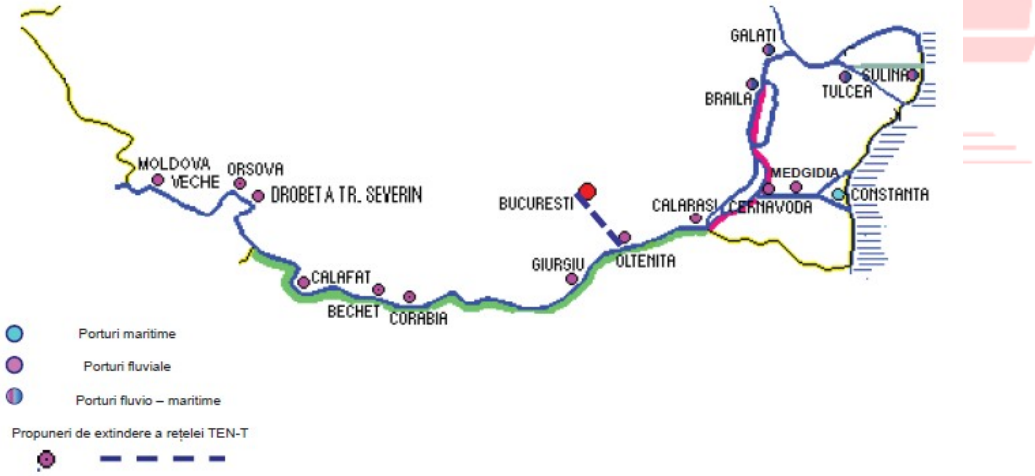
STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Anexa nr. 15: Axa europeană prioritară TEN-T nr. 18 Rin/Meuse - Main - Dunăre



Anexa nr. 16: Rețeaua TEN-T - căi navigabile interioare şi porturi



Anexa nr. 17: Indicatori tehnici privind transportul pe căile navigabile interioare

Lungimea căilor navigabile interioare în anul 2009

	km
TOTAL	1.779
1. Dunărea	1.075
2. Brațele secundare ale Dunării	524
3. Canalul Dunăre - Marea Neagră	64
4. Canalul Poarta Albă - Midia Năvodari	28

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

5. Canalul Bega	40
6. Lacul de acumulare Bicaz	30
7. Lacul de acumulare Vidraru	18

Sursă: INS

Mărfuri transportate

mii tone					
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009[1]**
Total	33.648	29.304	29.425	30.295	24.743

Sursă: INS

[1] Include date statistice raportate de Căpităniile Zonale şi transport între porturi din Bulgaria, echivalent cu transport de tranzit pentru România

Parcursul mărfurilor

milioane tone-km					
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009[2]**
Total	8.438	8.158	8.195	8.687	11.765

Sursă: INS

[2] Idem

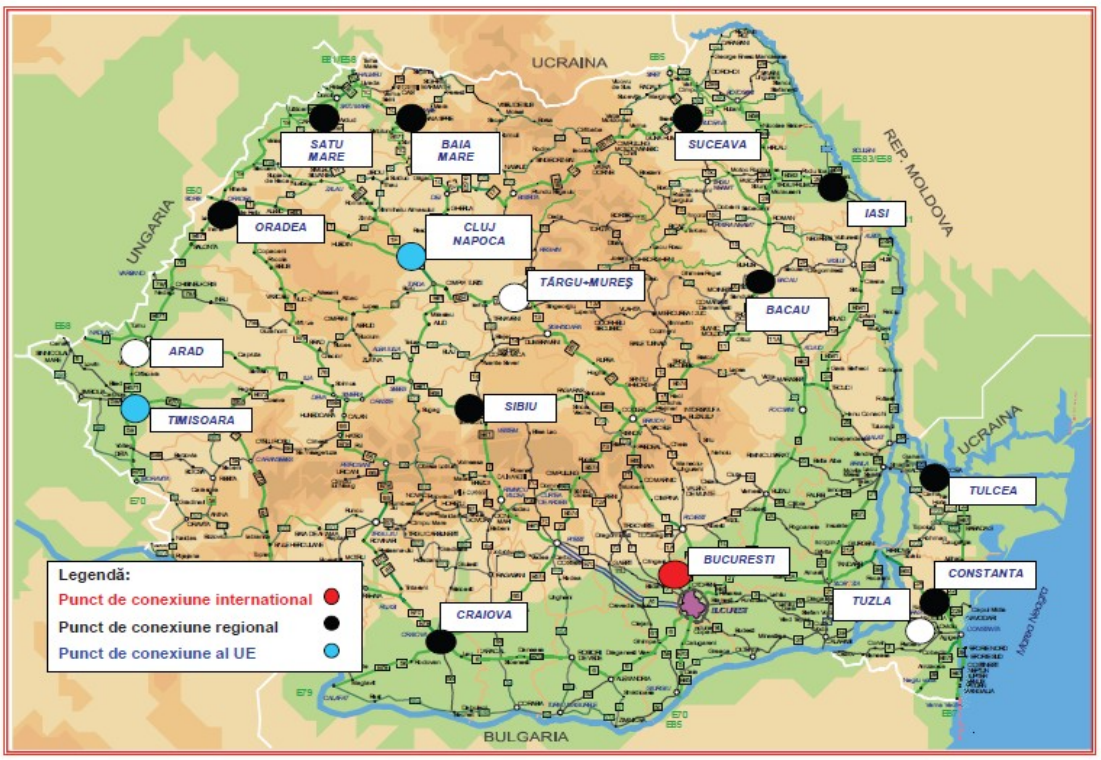
Trafic portuar de containere[3]

mii TEU					
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Total, din care:	-	-	9.927	11.555	11.721
Constanța	-	-	7.564	8.563	8.023
Giurgiu	-	-	2.191	2.775	3.388
Oltenița	-	-	-	1	38

Sursă: INS

[3] În anii 2005-2006 nu s-a urmărit traficul de containere pe porturi

Anexa nr. 18: Amplasarea aeroporturilor pe teritoriul național al României



STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Anexa nr. 19: LISTA terminalelor cu acces la rețeaua CFR operate de SNTFM "CFR Marfă" SA

Nr.	Terminalul de transport combinat	Stația de cale ferată care îl deservește	Nr. UTI manipulate în terminal în primele 8 luni ale anului 2010	Obs.
1.	Bucureştii Noi	Bucureştii Noi	1669	c.a.
2.	Titan	Bucureşti Sud	-	f.a.
3.	Bucureşti Progresu	Bucureşti Progresu	-	f.a.
4.	Ploieşti Crâng	Ploieşti Crâng	-	f.a.
5.	Craiova	Craiova	111	c.a.
6.	Bradu de Sus	Bradu de Sus	269	c.a.
7.	Bujoreni Vâlcea	Bujoreni Vâlcea	508	c.a.
8.	Semenic	Timişoara Sud	34	c.a.
9.	Glogovăț	Glogovăț	-	f.a.
10.	Cluj Napoca Est	Cluj Napoca Est	495	c.a.
11.	Oradea Est	Oradea Est	132	c.a.
12.	Turda	Turda	568	c.a.
13.	Zalău	Zalău	772	c.a.
14.	Bistrița	Bistrița	-	f.a.
15.	Baia Mare	Baia Mare	-	f.a.
16.	Braşov Triaj	Braşov Triaj	514	c.a.
17.	Sibiu	Sibiu	-	f.a.
18.	Târgu Mureş Sud	Târgu Mureş Sud	-	f.a.
19.	Mediaş	Mediaş	126	c.a.
20.	Socola Mărfuri	Socola	146	c.a.
21.	Bacău	Bacău	323	c.a.
22.	Suceava	Suceava	2845	c.a.
23.	Botoşani	Botoşani	-	f.a.
24.	Galați Mărfuri	Galați Mărfuri	-	f.a.
25.	Buzău Sud	Buzău Sud	-	f.a.
26.	Constanța Mărfuri	Constanța Mărfuri	-	f.a.

Legendă:

* trafic sporit din cauza închiderii liniei C.F. Suceava - Dorneşti (din cauza inundațiilor).

Containerele încărcate în Dorneşti se transportă la terminalul Suceava, cu mijloace rutiere, iar de la Suceava la Constanța Ferry Boat, pe calea ferată.

c.a. - cu activitate

f.a. - fără activitate

Anexa nr. 20: Lista terminalelor private, a operatorilor şi a liniilor ferate industriale în care se manipulează UTI (transbordare, transvazare, încărcare, descărcare) de către alți operatori feroviari decât SNTFM "CFR Marfă" SA

Nr.	Terminalul/LFI	Stația de racord c.f.	DOTĂRI
1	Container Terminal Railport Arad "SC Railport Arad SRL"[1]	Curtici	Suprafața act. 5 hectare, extindere 10 ha 2 linii cf de 650 m capacitate 60.000 TEU 1 macara Kalmar RTG,

February 6, 2013

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

			1 motostivuitor Kalmar capacitate depozitare 1-1.200 TEU.
2	EURO GATE TERMINAL Ploieşti[2]		Suprafață 10 hectare, 3 linii cf capacitate de depozitare de 5.750 TEU Facilități: securitate 24/7, sistem de supraveghere video, punct vamal, stație pentru containere de marfă, stație de reparare containere, stație de combustibil, parcare autovehicule şi camioane
3	Holboaca Terminal ARVI AGRO SRL		Transfer de pe ecartament normal pe ecartament larg
4	Terminal City Gaz SRL - Zona liberă Galați	Galați	Transvazare GPL
5	Trade Trans Terminal SRL - Arad	Curtici	Transbordare Rutier-Feroviar
6	Port Constanța Dana 44 SC UMEX SA	Stația CF Port B	Macarale mobile (tone) 1x250; 9x12,5 Motostivuitoare containere (tone): 2x36, 2x40; Spreaders: 2x20" - 40"; 2 automatic spreaders 35 tractoare, 19 trailere de 20 şi 60 tone, 100.000 m^2 platforme deschise
7	Port Constanța Danele 51-52 SC SOCEP SA.	Stația CF Port B	Macarale pentru containere 3x40,6 tone 2 transtainere de 32 tone 17 motostivuitoare pentru containere, de la 7 până la 15 tone 14 tractoare Macra de cheu de 20 tone 120 puncte pentru cuplarea containerelor frigorifice Capacitate de depozitare 7.500 TEU Suprafața terminalului 141.600 m^2
8	Port Constanța Danele 121-124 CSCT - Agigea (Terminal containere Constanța Sud)	Stația CF FerryBoat	Macarale de cheu Post Panamax 3x40,6 tone 2 macarale Super Post Panamax Macarale mobile 3 x41 tone Motostivuitoare containere 3x45 tone; 13x40,6 tone, 4x10 tone; 5x1,5 tone 55 tractoare 624 puncte de cuplare a containerelor frigorifice Capacitate de depozitare 28.000 TEU Suprafața terminalului: 220.000 m^2
9	Port Constanța Dana 119 SC APM Terminal România SRL.	Stația CF FerryBoat	Macara mobilă 104 tone Spreaders de 20" şi 40" Suprafața terminalului: 41.740 m^2
10	CN APDM SA Galați SC Docuri SA SC Bazinul Nou SA	Galați	Macarale plutitoare: 2 x 32 tone, 1 x 16 tone, 1 x 10 tone Macarale de cheu: 10 x 10 tone, 1 x 6,3 tone, 2 x 32 tone (macarale pod - transcontainer) Macarale auto: 3 x 50 tone, 1 x 30 tone Stivuitoare: 4 x 22-25 tone, 4 x 10-14 tone, 6 x 5-7 tone, 9 x 1,6-3,2 tone
11	CN APDM SA Galați Sucursala Tulcea SC Deltanav Tulcea	Tulcea Oraş	Macarale de cheu: 2x16 tf
12	CN APDM SA Galați Sucursala Brăila SC Hercules SC Transeuropa	Brăila	macarale portal de 4x5 tf 1 macara de 16 tf pe pneuri 3 stivuitoare de 2,5 tf 1 electrostivuitor de 2 t 1 tractor cu două remorci
13	CN APDF SA Giurgiu SCAEP Giurgiu	Giurgiu	2 macarale de 15 tf şi una de 50 tf, UN utilaj de manipulare containere în terminal, motostivuitor

			40 tf, Supraf. platforme depozitare 18.000 mp
14	CN APDF SA Giurgiu Punct de lucru Călăraşi SCAEP Giurgiu	Călăraşi	Macarale de cheu: 1x5 tf; 1x16 tf
15	CN APDF SA Giurgiu Agenția Calafat SCEP Orşova	Calafat	Macarale de cheu: 2x5 tf
16	CN APDF SA Giurgiu Sucursala Drobeta Tr. Severin SC Transeuropa	Drobeta Turnu Severin	Macarale de cheu: 1x5 tf; 2x16 tf
17	CN APDF SA Giurgiu Punct de lucru Orşova SCEP Orşova	Orşova	Macarale de cheu: 2x16 tf; 2x5 tf Macara plutitoare: 1x5 tf
18	CN APDF SA Giurgiu Punct de lucru Oltenița SCAEP Giurgiu	Oltenița	Linie închisă Macarale de cheu: 3x5 tf

[1] Inaugurat în septembrie 2009 şi realizat prin asocierea a trei companii private - Trade Trans Log SRL din România, MAV Kombiterminal din Ungaria şi Portul Koper din Slovenia, cu o investiție de aproximativ 11 milioane euro. Este situat la Curtici.

[2] Realizat cu o investiție de aproximativ 7 milioane euro, amplasat în Ploieşti şi va deveni operațional la începutul lui 2011.

Anexa nr. 21: Cerințe minime pentru terminale

Terminalele intermodale susținute de către autoritățile publice trebuie să îndeplinească o serie de cerințe minime.

1.**Terminale intermodale feroviare:**

- O suprafață totală de cel puțin 6-8 hectare

- Lungimea minimă utilă a liniilor ferate (secundare) din grupa de primire expediere a terminalului să fie de 750 m

- Minim 2 linii de cale ferată de primire-expediere

- Sarcina pe osie de 22,5 tone,

- Conexiune rutieră în cel puțin două direcții diferite.

2.**Terminale intermodale pe căile navigabile interioare:**

- Lungime dană de 160 m,

- Lățimea platformei de operare la dană de 150 m.

Atât terminalele feroviare, cât şi terminalele pe căile navigabile interioare trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- Depozit pentru containere goale

February 6, 2013

- Capacitate de stivuire de 2000 UTI, inclusiv puncte frigorifice

- Funcționare tot timpul anului 24/7/52

- Deschis tuturor utilizatorilor

- Securizat, facilități pentru Servicii Vamale Extinse

- Conexiuni pentru ansamblu de lucrări TIC, pentru gestionarea terminalelor, fluxul de documente şi control, etc.

- Acces rutier eficient către terminale.

Lucrările eligibile pentru modernizarea/dezvoltarea/construcția unui terminal intermodal de marfă sunt următoarele:

- Platforma de depozitare temporară a unităților intermodale de marfă (containere, în special) tranzitate,

- Platforma va permite o înălțime de 5 containere şi va avea o suprafață de aproximativ 6 hectare,

- Clădiri şi structuri aferente, inclusiv clădiri administrative, clădiri destinate activităților legate de vamă, porți de acces şi clădiri de întreținere,

- Instalații de drenare, alimentare cu apă şi canalizare,

- Instalații electrice şi rețele electrice, inclusiv iluminarea terminalului, încălzire, împrejmuire, infrastructură de comunicații,

- Accesul feroviar şi lucrări aferente de infrastructura feroviară şi de acces pe o lungime maximă de 5 km,

- Accesul rutier şi lucrări aferente de infrastructura rutiera şi de acces pe o lungime maximă de 5 km, exclusiv lungimea de pe teritoriul terminalelor.

Anexa nr. 22: CRITERII DE ALEGERE A TERMINALELOR INTERMODALE

Nr crt.	CRITERII DE APRECIERE		Punctaj acordat 0-100 pct.	Ponderea criteriu %	PUNCTAJ ACORDAT LOCAȚIILOR STUDIATE						Rezultat final ponderat
					1	2	3	4	5	6	
1.	1. Criteriul eficienței economice (Nivelul actual şi de perspectivă al cererii de transport de marfă în zona de referință) 35 %	1.1 Existența unor zone industriale/ platforme logistice în zona de referință		7							
		1.2 Disponibilitatea cererii actuale de transport de marfă		7							
		1.3 Certitudinea unei cereri de transport de		7							

		marfă pe termen mediu şi lung									
		1.4 Existența unor studii de piață care justifică potențialul zonei pe termen mediu şi/sau lung		7							
		1.5 Posibilitatea dezvoltării unor zone industriale relevante în zona de referință		7							
2.	2. Criteriul interconexiunilor optime dintre căile de transport existente sau aflate în imediata vecinătate a terminalului din zona de referință 20 %	2.1 Distanța cea mai mică față de o axă, coridor sau magistrală de cale ferată		5							
		2.2 Distanța cea mai mică față de o autostradă, drum expres sau drum național relevant		5							
		2.3 Distanța cea mai mică față de un port maritim, fluvial sau canal navigabil		5							
		2.4 Distanța cea mai mică față de un aeroport		2							
		2.5 Proximitatea terminalului față de utilizatorii, beneficiarii de transport		2							
		2.6 Posibilitatea realizării racordurilor la căile de acces la terminal		1							
3.	3. Criteriul priorității de finanțare în conformitate cu politica de transport a Uniunii Europene şi dinamica atragerii de fonduri externe 15 %	3.1 Prioritatea de finanțare a axelor sau coridoarelor prioritare de transport		5							
		3.2 Prioritatea de finanțare a rutelor de transport din cadrul rețelei de bază TEN-T		5							
		3.3 Prioritatea de finanțare a		3							

		rutelor de transport propuse pentru extinderea rețelei de bază TEN-T									
		3.4 Posibilitatea finanțării sau cofinanțării infrastructurii de transport din alte fonduri		2							
4.	4. Criteriul minimizării investițiilor 15 %	4.1 Investiții minime în infrastructura de transport feroviar din zona de referință a terminalului		3							
		4.2 Investiții minime în infrastructura de transport rutier din zona de referință a terminalului		3							
		4.3 Investiții minime în infrastructura de transport naval din zona de referință a terminalului (cheiuri, dane, etc.)		3							
		4.4 Investiții minime în infrastructura de transport aerian		1							
		4.5 Investiții minime în suprastructura terminalului (platforme, depozite, clădiri, facilități, etc.		2							
		4.6 Investiții minime în echipamente şi utilaje (macarale, motostivuitoare, etc.)		3							
5.	5. Criteriul zonei de influență a terminalului 10 %	5.1 Mărimea zonei efective de influență măsurată în km, pe care terminalul o poate deservi în		4							

		mod eficient									
		5.2 Lipsa unor terminale a căror activitate ar putea interfera şi face concurență zonei de referință a terminalului propus		3							
		5.3 Nu se derulează activități de construire, dezvoltare, modernizare a unor terminale aflate la distanțe mai mici de 300 km față de terminalul din zona de referință		3							
6.	6. Criteriul oportunității de comerț extern 5 %	6.1 Integrarea în lanțul de transport near-shoring, privind apropierea de piața de vânzări a Europei Centrale şi de Est pentru produsele asamblate în România)		3							
		6.2 Integrarea în circuitul de comerț transfrontalier		1							
		6.3 Acorduri şi parteneriate economice încheiate sau propuse a fi încheiate între România şi țările vecin		1							
	TOTAL PUNCTAJ		100	100 %							

Obs. Se acordă fiecărui criteriu un punctaj cuprins între 0-100 puncte astfel încât suma punctelor alocate tuturor criteriilor să nu depăşească 100 puncte.

Anexa nr. 23: REȚEAUA DE TRANSPORT INTERCONTINENTAL



Anexa nr. 24: Coridor interoperabil "E" de mărfuri



Anexa nr. 25[a]: PLAN DE ACȚIUNI pentru perioada 2010-2013

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Nr crt.	MĂSURĂ PROPUSĂ	ETAPE	ACTIVITĂȚI	Responsabil
0	1	2	3	4
1.	Identificarea[1] pe teritoriul României a unui număr minim de zone strategice cheie pentru amplasarea centrelor logistice	1.1 Evaluarea fluxurilor de mărfuri	1.1.1 Decizia privind stabilirea unei Unități de Management a Proiectelor Intermodale în cadrul MTI.	**MTI**
			1.1.2 Stabilirea sarcinilor concrete ale Unității de Management a Proiectelor Intermodale în relațiile interministeriale precum şi a altor entități din România.	**MTI**
			1.1.3 Obținerea acordului MTI pentru elaborarea unor studii de prefezabilitate.	**MTI**
			1.1.4 Elaborarea studiilor de piață care vor avea la bază următoarele elemente inițiale: - analiza volumului şi a structurii fluxurilor de mărfuri pe baza prognozei dezvoltării economice naționale, a politicii industriale şi a perspectivei mediului de afaceri, - evaluarea fluxurilor de mărfuri în UTI în trafic național şi tranzit pe baza oportunităților oferite prin "pachetul de asamblare", - evaluarea zonelor geografice şi a companiilor/parcurilor industriale care pot fi servite de terminale într-o manieră competitivă pe baza rețelelor relevante de producție şi distribuție - condiții/măsuri de dezvoltare necesare, - mărimea inițială preconizată a terminalelor şi etapele de dezvoltare.	**Beneficiari[2] Consultanți MTI**
		1.2 Gruparea fluxurilor de mărfuri	1.2.1 Analiza locațiilor unor potențiale centre multimodale de marfă aflate în zonele economice cheie din vecinătatea parcurilor industriale şi a platformelor logistice ținând seama de volumul de mărfuri, modul de grupare pe principiul acumulării de cargo în vederea navetizării/marşrutizării curenților de mărfuri precum şi de modul de amplasare a punctelor de origine(acumulare), respectiv de destinație (distribuție) față de terminale.	**Beneficiari Consultanți MTI**
			1.2.2 Integrarea proiectului de investiție într-un Master Plan de dezvoltare a zonei de referință care să includă dezvoltarea unui parc industrial nou.	
		1.3 Optimizarea fluxurilor de mărfuri şi a numărului necesar de terminale intermodale în România	1.3.1 Analiza optimizării numărului de terminale intermodale pe baza identificării indicatorilor de performanță care trebuie utilizați şi în conformitate cu volumul de marfă grupată, astfel încât modernizarea/dezvoltarea/construirea de terminale intermodale să se realizeze în locații în care este deja prezent un mare complex industrial, sunt planificate activități de producție şi/sau asamblare şi/sau activități comerciale în parcuri industriale cu o dimensiune de cel puțin 50 ha.	**Beneficiari Consultanți MTI**
		1.4 Contactarea principalilor potențiali beneficiari şi utilizatori de terminale	1.4.1 Discutarea cu potențialii beneficiari/utilizatori ai terminalelor atât din sectorul public cât şi din sectorul privat (parcurile industriale, consilii județene, etc.), promovarea avantajelor transportului intermodal şi a soluțiilor alternative de transport combinat, colectarea scrisorilor de intenție elaborate de către aceştia.	**MTI Beneficiari Operator de transport Utilizator Consultanți**
			1.4.2 Agreerea şi încheierea unor acorduri de parteneriat între autoritățile publice locale şi administratorii de infrastructură cu stabilirea clară a responsabilităților inițiale.	
			1.4.3 Identificarea condițiilor pe care aceştia le pun în ceea ce priveşte modul de finanțare a terminalelor (inclusiv parteneriatul public-privat).	
			1.4.4 Stabilirea responsabilităților în exploatarea terminalului după promovarea şi implementarea proiectului.	

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

2.	Promovarea şi implementarea proiectelor privind modernizarea, dezvoltarea sau construirea a cel puțin unui terminal[3]	2.1 Executarea studiilor de fezabilitate corespunzătoare fiecărei zone identificate	2.1.1 Elaborarea studiilor de fezabilitate elaborate pentru zonele de interes regional şi includerea acestor studii în Programul Național de Dezvoltare a Infrastructurii precum şi asigurarea fondurilor aferente de la bugetul de stat.	**Beneficiari Consultanți MTI**
			2.1.2 Demararea procedurii de expropriere a terenurilor.	**Beneficiari**
			2.1.3 Obținerea avizelor necesare	**Beneficiari**
		2.2 Executarea proiectelor tehnice	2.2.1 Întocmirea proiectelor tehnice	**Beneficiari**
			2.2.2 Obținerea avizelor necesare (CTE, CA, AGA)	**Beneficiari MTI**
			2.2.3 Analiza proiectelor tehnice şi stabilirea sistemului de măsurare a indicatorilor de performanță în vederea implementării şi monitorizării rezultatelor	**Beneficiari MTI**
		2.3 Urmărirea procedurilor necesare pentru încheierea contractului de finanțare	2.3.1 Elaborarea şi depunerea cererii de finanțare DMI 3.1 (2011-2013)	**Beneficiari**
			2.3.2 Evaluarea, selecția şi aprobarea cererilor de finanțare	**AM POST**
			2.3.3 Semnarea contractului cadru de finanțare	**AM POST Beneficiar**
			2.3.4 Derularea procedurilor de achiziție publică pentru executarea lucrărilor şi supervizarea acestora	**AM POST Beneficiar**
		2.4 Derularea procedurilor de implementare	2.4.1 Construcția terminalului intermodal	**Beneficiari**
			2.4.2 Monitorizarea îndeplinirii funcționalității terminalului	**AM POST**
		2.5 Stabilirea soluțiilor de rentabilizare a activității în terminalele de transport intermodal deja construite[4]	Măsuri tehnice/investiționale: 2.5.1 Sporirea numărului şi lungimii liniilor de cale ferată; 2.5.2 Scurtarea duratele de intrare şi ieşire a trenurilor din terminal prin reconfigurarea zonei diagonalelor astfel încât să crească numărul de parcursuri simultane; 2.5.3 Extinderea zonei în care se realizează transferul rutier-feroviar al unităților de încărcătură; 2.5.4 Îmbunătățirea accesului rutier în terminal şi creşterea numărului spațiilor de parcare; 2.5.5 Dotarea cu utilaje de transfer performante şi cu productivitate ridicată; 2.5.6 Dotarea cu mijloace de identificare automată a mijloacelor de transport (vagoane, tractoare şi remorci) şi a unităților de încărcătură (containere, cutii mobile).	**Beneficiari MTI CNCF CFR SA**
			Măsuri de organizare şi exploatare: 2.5.7 Creşterea duratei de funcționare zilnică a terminalului; 2.5.8 Organizarea superioară a activităților prin simultaneizarea operațiilor din terminal; 2.5.9 Redimensionarea proceselor tehnologice şi a echipelor de lucru; 2.5.10 Creşterea gradului de utilizare a tehnicii electronice de calcul (soluții de optimizare prin stabilirea ordinii optime de introducere la activitățile de încărcare/descărcare) şi a sistemelor de informare, comandă, control şi comunicații.	**Beneficiari Operator de transport Utilizator/ concesionar**
			Măsuri financiare/fiscale/comerciale 2.5.11 Acordarea de subvenție/ajutor de stat pentru operatorii de transport feroviar sau/şi pentru cei rutieri care utilizează transportul intermodal astfel încât să se acopere diferența de costuri între cele două moduri de transport (feroviar şi rutier) prin fonduri anuale de compensare de la bugetul de stat (tip voucher)[5]; 2.5.12 Introducerea scutirii/reducerii taxei de mediu pentru transportul combinat; 2.5.13 Introducerea scutirii/reducerii la plata impozitului pe terenurile şi construcțiile aferente centrelor de transport combinat;	**MTI Beneficiari**

			2.5.14 Introducerea scutirii/reducerii impozitului pe venit respectiv reducerea/amânarea plății TVA pentru operatorii de transport combinat; 2.5.15 Scutirea/reducerea plății TUI (respectiv reducerii în compensare de la buget) pentru operatorii de transport combinat; 2.5.16 Introducerea unor autorizații compensatorii fără plată (tip bonus) unor transportatori care utilizează transportul intermodal (ex. o autorizație gratuită transportatorilor rutieri la un număr stabilit de îmbarcări pe trenul RO-LA); 2.5.17 Eliberarea de autorizații rutiere gratuite de tranzit sau de continuare parcurs în cazul TIR-urilor care utilizează tehnologia RO-LA sau feribot[6]; 2.5.18 Reducerea TUI cu până la 25 % pentru trenurile de marfă cu circulație permanentă şi instituirea TUI preferențial pentru transportul RO-LA[7].	

[1] Grupul comun de lucru româno-olandez (parteneriat EGP-MTI) a identificat pe teritoriul României şi a sintetizat documentația elaborată, 4 zone principale ca fiind de importanță cheie pentru a facilita cererea actuală şi de perspectivă pentru transportul intermodal pe termen scurt (2011 - 2013): zona Timişoara, partea de vest a Bucureştiului, port Constanța, zona bazinului fluvial Giurgiu/Oltenița, zona Braşov şi zona Suceava.

[2] Beneficiari: autoritățile locale şi/sau parteneriate între aceştia.

[3] Înființarea de centre logistice în regiunile de dezvoltare pentru stimularea transportului mixt cale ferată - rutier este deja o măsură cuprinsă în planul de guvernare.

[4] Acordarea unor subvenții/facilități poate fi făcută şi în faza de debut, în cazul construirii unor terminale noi

[5] Măsură agreată de către MTI, MMP, MFP şi Consiliul Concurenței în iunie 2010

[6] Măsură care se regăseşte în Programul de guvernare 2009-2012

[7] Măsură care se regăseşte în Programul de guvernare 2009-2012

Anexa nr. 25[b]: PLAN DE ACȚIUNI pentru perioada 2014 - 2020

Nr crt.	MĂSURĂ PROPUSĂ	ETAPE	ACTIVITĂȚI	Responsabil
0	1	2	3	5
1.	**3. Consolidarea sistemului de transport intermodal de mărfuri**	**3.1 Implementarea unor noi proiecte privind modernizarea, dezvoltarea sau construirea unor terminale intermodale**	3.1.1 Continuarea procesului de identificare a unor noi zone cheie aflate la confluența regiunilor cu oportunități de dezvoltare economică de perspectiva medie, pe baza evaluării, grupării şi optimizării fluxurilor de mărfuri.	Beneficiari[1] MTI
			3.1.2 Identificarea locațiilor unor noi centre logistice şi/sau de perspectivă cu rol de transfer optim între modurile de transport care operează pe distanțe scurte cu cele care operează pe distanțe lungi.	
			3.1.3 Stabilirea şi promovarea unor noi rute alternative de transport intermodal, asigurarea transparenței modului de calcul al prețului de transport, facilităților aplicate şi a siguranței conferite pe aceste rute în vederea conectării continue a aceluiaşi mod de transport sau divizării acestuia în funcție de opțiunile existente, astfel încât pe baza	

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

			alternativelor de transport, utilizatorii să aleagă ruta cea mai avantajoasă.	
			3.1.4 Stabilirea noilor locații cheie în vederea promovării şi implementării noilor proiecte privind modernizarea/dezvoltarea/construirea unor terminale intermodale[2].	
			3.1.5 Executarea studiilor de fezabilitate şi a proiectelor tehnice şi obținerea avizelor.	
			3.1.6 Urmărirea procedurilor de depunere a cererilor de finanțare, programare şi implementare a proiectelor, respectiv monitorizarea construirii terminalelor intermodale aprobate prin proiect.	
		3.2 Elaborarea unui sistem de planificare, monitorizare şi management al transportului intermodal de marfă	3.2.1 Elaborarea/implementarea unui sistem de asistare a deciziei privind programarea şi inter-relaționarea fluxurilor de mărfuri în sistemul intermodal.	Beneficiari Operator de transport Utilizator MTI
			3.2.2 Monitorizarea în timp real a unităților standardizate de transport marfă/containere în transportul intermodal de marfă.	
			3.2.3 Urmărirea derulării în timp real a executării contractelor de transport, identificarea şi soluționarea eventualelor probleme privind transportul.	
		3.3 Integrarea terminalelor intermodale existente şi a centrelor logistice regionale într-o rețea națională intermodală	3.3.1 Interconectarea noilor zone de producție şi consum	Beneficiari Operator de transport Utilizator MTI
			3.3.2 Implementarea sistemelor standardizate de informare, comunicare şi gestiune între centrele intermodale.	
			3.3.3 Modernizarea conexiunilor logistice între centrele intermodale	
2.	**4. Revizuirea şi actualizarea strategiei sistemului de transport intermodal de mărfuri la nivel național**	**4.1 Corelarea strategiei intermodale cu prevederile europene, documentele strategice naționale, necesitățile de dezvoltare şi convențiile internaționale**	4.1.1 Corelarea cu prevederile AGC, AGTC şi TER, precum şi a necesităților de dezvoltare	MTI - UMP
			4.1.2 Corelarea cu obiectivele rețelei TEN-T existente şi a celei propuse	
			4.1.3 Corelarea cu Master Planul General de Transport	
			4.1.4 Corelarea cu necesitățile de dezvoltare regionale şi naționale	
		4.2 Promovarea celor mai bune metode şi practici de transport intermodal	4.2.1 Utilizarea bunelor practici privind condițiile specifice de subvenție şi/sau concesiune în ceea ce priveşte transportul intermodal din alte state membre ale Uniunii Europene	MTI - UMP
			4.2.2 Crearea unei platforme de studii intermodale (cursuri, specializări, schimb de experiență, etc.)	
			4.2.3 Dezvoltarea unei culturi intermodale în România	

[1] Beneficiari pot fi: administratorii de infrastructură (CNCF CFR SA, CNADNR, CN APDF SA Giurgiu, CN APDM SA Galați, CN APM SA Constanța), autoritățile locale şi parteneriate între aceştia.

[2] Conform studiului EGP, au fost identificate zonele: Calafat - Craiova - Piteşti, Turda - Cluj Napoca - Dej - Târgu Mureş, Făgăraş - Sfântu Gheorghe, Galați - Bacău - Iaşi, Giurgiu/Oltenița - Bucureşti - Ploieşti.

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Anexa nr. 26[a]: Plan financiar pentru perioada 2011 - 2013

Nr. crt.	ACTIVITATE	SUBACTIVITATE	Cost estimativ proiect (euro)	Surse de finanțare
1.	**Organizarea Unității de Management a proiectelor intermodale din cadrul MTI**	- componenta strategică privind întărirea capacității administrative	**5.000.000**	**POS-DCA (98 % UE, 2 % buget)**
	Buget estimativ		**5.000.000**	
2.	**Programul "Promovare transport intermodal"**	E-catalogul intermodal	200.000	
		Organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca tema serviciile şi transportul intermodal pentru sectorul privat	350.000	
		Organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca tema serviciile şi transportul intermodal pentru sectorul public	350.000	
		Realizarea de sondaje în domeniul intermodal	350.000	
		Desfăşurarea sondajelor intermodale	500.000	
		Realizarea certificării intermodale	350.000	
		Implementarea certificării şi diseminării intermodale	400.000	
	Buget estimativ		**2.500.000**	
3.	**Aplicarea şi dezvoltarea strategiei**	Promovarea şi vizualizarea transportului intermodal, a coridoarelor logistice şi a portului Constanța în România	400.000	
		Lucrări pregătitoare, inclusiv consiliere juridică	50.000	
		Evaluarea experienței şi a performanței în domeniu	350.000	
		Realizarea CEELOG (bază de date pentru informarea companiilor privind avantajele utilizării variantelor de transport intermodal în relațiile comerciale cu CEE.	150.000	
		Organizarea de ateliere de lucru, seminarii şi conferințe	100.000	
		Contribuție PPP (3 ani)	600.000	
		Instruire şi pregătire profesională în domeniul logisticii/lanțului de aprovizionare şi desfacere	5.000.000	
	Buget estimativ		**6.650.000**	
4.	**Contracte de utilizare a infrastructurii feroviare de către CN "CFR" SA**	Lucrări pregătitoare, inclusiv consiliere juridică şi identificarea indicatorilor de performanță	50.000	
		Implementare din punct de vedere legislativ a responsabilității administratorului de infrastructură în relația cu operatorii de transport intermodal	50.000	

February 6, 2013

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

	Buget estimativ		**100.000**	
5.	**Servicii vamale extinse**	Asistență tehnică şi asigurarea facilităților	200.000	**Program TEN-T**
		Contribuție la studiul pilot	300.000	**Program TEN-T**
	Buget estimativ		**500.000**	
6.	**Organizarea serviciilor RO-LA pentru trecerea munților Carpați**	Studiu de fezabilitate pe ramura de nord a coridorului [4]	500.000	**Program TEN-T**
		Studiu de fezabilitate pe ramura sudică a coridorului [4]	500.000	**Program TEN-T**
		Subvenționarea operatorilor de transport intermodal	3.000.000	
	Buget estimativ		**4.000.000**	
7.	**Organizarea serviciilor RO-RO pentru Marea Neagră**	Studii de fezabilitate	500.000	**Program TEN-T**
		Subvenționarea operatorilor de transport intermodal	1.000.000	
	Buget estimativ		**1.500.000**	
~~8.*~~	~~**Dezvoltarea terminalelor intermodale 2011-2013**~~	~~Construcție terminal intermodal Timişoara~~	~~22.000.000~~	~~**POS-T 2007-2013** [4] **DM 3.1**~~
		~~Construcție terminal intermodal Suceava[2]~~		~~**POS-T 2007-2013 DM 3.1**~~
		~~Construcție terminal intermodal Braşov[3]~~		~~**POS-T 2007-2013 DM 3.1**~~
		~~Asistență tehnică pentru extindere terminal Port Constanța Sud~~	~~500.000~~	~~**Program TEN-T**~~
		~~Asistență tehnică pentru Bucureşti (partea de vest)~~	~~500.000~~	~~**Program TEN-T**~~
		~~Dezvoltare terminal Oltenița/Giurgiu~~	~~10.000.000~~	~~**POS-T 2007-2013 DM 3.1**~~
	~~**Buget estimativ**~~		~~**33.000.000**~~	
9.	**Planificarea şi pregătirea master planurilor privind modernizarea/ dezvoltarea/ construcția terminalelor intermodale prevăzute pentru perioada 2014-2020**	Master Plan pentru zona Calafat - Craiova - Piteşti	950.000	
		Master plan pentru zona Turda - Cluj-Napoca - Dej - Târgu Mureş	950.000	
		Master plan pentru zona Braşov - Făgăraş - Sfântu Gheorghe	750.000	
		Master plan pentru zona Galați - Bacău - Iaşi - Suceava	1.000.000	
		Master plan pentru zona Giurgiu/Oltenița - Bucureşti - Ploieşti	1.100.000	
	Buget estimativ		**4.750.000**	
10.	**Programul "Emisii 0" pentru flota de transport fluvial pe Dunăre**	Proiect de cercetare/dezvoltare pentru tipuri noi de nave	2.000.000	**Program cadru nr. 7 al UE**
	Buget estimativ		**2.000.000**	
11.	**Măsuri fiscale şi legislative**	Evaluarea bunelor practici din alte s.m şi executarea studiilor de evaluare şi stabilire a listei preliminare privind măsurile identificate de stimulare şi suport	150.000	

February 6, 2013

		a transportului intermodal		
		Pregătirea documentelor şi proiectelor privind măsurile fiscale şi legislative	300.000	
		Implementare legislativă	50.000	
	Buget estimativ		**500.000**	
12.	**Realizarea indicatorilor de performanță**	Asistență tehnică	75.000	**Program TEN-T**
		Dezvoltarea unui sistem de măsurare a indicatorilor	500.000	
		Testarea sistemului de măsurare	50.000	
		Realizarea unei baze de date	75.000	
	Buget estimativ		**700.000**	
	TOTAL GENERAL		**61.200.000**	

[1] În prezent, există un buget disponibil în cadrul Programului Operațional Sectorial de Transport, Axa Prioritară 3 - Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane şi a siguranței pasagerilor, Domeniul major de intervenție 3.1 - Promovarea transportului intermodal, de 18.019.383 Euro, având ca sursă de finanțare Fondul European pentru Dezvoltare Regională în valoarea de 12.814.778 euro şi fonduri publice naționale de 5.204.605 euro.

[2] În prezent, nu există o estimare a costurilor de construire şi/sau modernizare a unui terminal în zona Suceava.

[3] În prezent, nu există o estimare a costurilor de construire şi/sau modernizare a unui terminal în zona Braşov.

***) La capitolul 8* anexa nr. 26a, poziția 8 se modifică şi va avea următorul cuprins:**

Nr. crt.	ACTIVITATE	SUBACTIVITATE	Cost estimativ proiect (euro)	Surse de finanțare
"8.	Dezvoltarea terminalelor intermodale 2011-2013	Construcție terminal intermodal Timişoara	22.000.000	POS-T 2007-2013 DM 3.1[1]
		Construcție terminal intermodal Suceava[2]		POS-T 2007-2013 DM 3.1
		Construcție terminal intermodal Braşov[3]		POS-T 2007-2013 DM 3.1
		Construcție terminal intermodal Iaşi[4]		POS-T 2007-2013 DM 3.1
		Asistență tehnică pentru extindere terminal Port Constanța Sud	500.000	Program TEN-T
		Asistență tehnică pentru municipiul Bucureşti (partea de vest)	500.000	Program TEN-T
		Dezvoltare terminal Oltenița/Giurgiu	10.000.000	POS-T 2007-2013 DM 3.1
	Buget estimativ		33.000.000	

***) La capitolul 8 anexa nr. 26a, la nota de subsol, după punctul 3 se introduce un nou punct, punctul 4, cu următorul cuprins:**

[4]În prezent nu există o estimare a costurilor de construire şi/sau modernizare a unui terminal în zona Iaşi.

(la data 31-aug-2012 anexa 26^A modificat de Art. I, punctul 4. din Ordinul 1358/2012)

Anexa nr. 26[b]: Plan financiar pentru perioada 2014 - 2020

Nr. crt.	ACTIVITATE	SUBACTIVITATE	Cost estimativ proiect(euro)	Surse de finanțare
1.	**Continuarea organizării UMP**	Organizare (7 ani)	5.250.000	
		Contribuție PPP (7 ani)	1.400.000	
	Buget estimativ		**6.650.000**	
2.	**Programul "Promovare transport intermodal" (7 ani)**	Organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca tema serviciile şi transportul intermodal pentru sectorul privat	500.000	
		Organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca tema serviciile şi transportul intermodal pentru sectorul public	500.000	
		Realizarea de sondaje în domeniul intermodal	500.000	
		Desfăşurarea sondajelor intermodal	500.000	
		Realizarea certificării intermodale	500.000	
		Implementarea certificării şi diseminării intermodale	500.000	
	Buget estimativ		**3.000.000**	
3.	**Modernizare/construcție de terminale intermodale**	Calafat - Craiova - Piteşti	15.000.000	POS-T 2014-2020
		Turda - Cluj-Napoca - Dej - Târgu Mureş	15.000.000	POS-T 2014-2020
		Braşov - Făgăraş - Sfântu Gheorghe	15.000.000	POS-T 2014-2020
		Galați - Bacău - Iaşi - Suceava	15.000.000	POS-T 2014-2020
		Giurgiu/Oltenița - Bucureşti - Ploieşti	15.000.000	POS-T 2014-2020
		Suplimentar (noi locații)	30.000.000	
	Buget estimativ		**105.000.000**	
TOTAL GENERAL			**114.650.000**	

Anexa nr. 27: DEFINIȚII

Administratorul infrastructurii = orice organism sau orice agent economic care are ca obiect principal de activitate administrarea şi întreținerea infrastructurii feroviare, incluzând şi administrarea sistemelor de conducere a circulației, de control şi de siguranță a infrastructurii; funcțiile administratorului de infrastructură de pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate, în conformitate cu reglementările în vigoare, mai multor organisme sau agenți economici.

Ajutorul de stat = orice măsură de sprijin acordată de către stat sau de către unitățile administrativ-teritoriale, din resurse de stat sau resurse ale unităților administrativ-teritoriale, indiferent de formă, care distorsionează sau amenință să distorsioneze concurența, prin favorizarea anumitor întreprinderi, a producției anumitor bunuri, a prestării anumitor servicii sau

February 6, 2013

afectează comerțul dintre România şi statele membre ale Uniunii Europene, fiind considerat incompatibil cu un mediu concurențial normal.

Axă Prioritară din cadrul POS - T = una dintre prioritățile strategiei din cadrul unui program operațional, care cuprinde un grup de acțiuni strategice strâns legate între ele şi care au obiective specifice măsurabile.

Beneficiar = operatori, organisme sau firme, publice sau private, responsabile cu inițierea sau cu inițierea şi implementarea operațiunilor, conform documentului "Cadrul de Implementare".

Capacitate de infrastructură = posibilitatea de programare a traselor solicitate pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă.

Căile navigabile interioare ale României denumite în continuare căi navigabile = fluviul Dunărea, râurile, canalele şi lacurile situate în interiorul teritoriului României, pe porțiunile lor navigabile, precum şi apele navigabile de frontieră, de la malul românesc până la linia de frontieră.

Centru logistic = un centru într-o zonă în care toate activitățile legate de transport, logistică şi distribuție a mărfurilor - atât pentru tranzit național şi internațional, sunt efectuate de către operatori diferiți intr-o bază comercială. Operatorii pot fi proprietarii sau locatarii clădirilor şi instalațiilor (depozite, centre de distribuție, spațiile de depozitare, birouri, servicii de camioane, etc.), care au fost construite acolo. Pentru a se conforma cu normele liberei concurențe, un centru de logistică trebuie să fie deschis pentru a permite accesul la toate companiile implicate în activitățile prevăzute. De asemenea, un centru de logistică trebuie să fie echipat cu toate facilitățile publice pentru realizarea operațiunile de mai sus-menționate.

În vederea încurajării transportului intermodal pentru manipularea mărfurilor, un centru de logistică este de preferat să fie deservit de o multitudine de moduri de transport (rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian). Pentru a asigura sinergia şi cooperarea comercială, este important ca un centru de logistică să fie gestionat într-un corp juridic unic şi neutru (de preferință de către un parteneriat public-privat). În cele din urmă, un centru de logistică trebuie să fie conform cu standardele europene de calitate şi de performanță pentru a oferi cadrul pentru soluțiile de transport comercial şi durabil.

Contract de concesiune de servicii = contractul care are aceleaşi caracteristici ca şi contractul de servicii, cu deosebirea că în contrapartida serviciilor prestate contractantul, în calitate de concesionar, primeşte din partea autorității contractante, în calitate de concedent, dreptul de a exploata serviciile pe o perioadă determinată sau acest drept însoțit de plata unei sume de bani prestabilite.

Contract de Finanțare = document care reglementează relația dintre Autoritatea de Management şi beneficiar pe perioada de implementare a unui proiect, stabilind drepturile şi obligațiile fiecăruia cu privire la proiectul respectiv.

Coridor de transport feroviar de marfă = totalitatea liniilor feroviare desemnate, inclusiv liniile de transbordare feroviară de pe teritoriul şi respectiv dintre statele membre şi, dacă este cazul, țări terțe europene, care leagă două sau mai multe terminale de-a lungul unei rute principale şi, dacă este cazul, rute ocolitoare şi secțiuni care le conectează, inclusiv infrastructura feroviară şi echipamentele aferente şi serviciile feroviare relevante în conformitate cu articolul 5 din Directiva **2001/14/CE**.

Coridorul de transport mai verde este un concept de transport integrat în care transportul maritim, feroviar, pe căile navigabile interioare şi rutier se completează unul pe celalalt pentru a putea permite alegerea unui mod de transport mai ecologic.

Container = cutie specială, consolidată permițând stivuirea şi transportul acesteia pe orizontală sau verticală.

Corp mobil = o unitate pentru transportul de marfă, standardizată în conformitate cu dimensiunile vehiculelor rutiere şi echipată cu dispozitive de manevrare necesare activității de transbordare a acesteia de pe un mod de transport pe alt mod, în special rutier/feroviar.

Dezvoltare durabilă = dezvoltarea care corespunde necesităților prezentului, fără a compromite posibilitatea generațiilor viitoare de a-şi satisface propriile necesități.

Emisie = evacuarea directă ori indirectă, din surse punctuale sau difuze, de substanțe, vibrații, radiații electromagnetice şi ionizante, căldură ori de zgomot în aer, apă sau sol.

Evaluarea impactului asupra mediului = proces menit să identifice, să descrie şi să stabilească, în funcție de fiecare caz şi în conformitate cu legislația în vigoare, efectele directe şi indirecte, sinergice, cumulative, principale şi secundare ale unui proiect asupra sănătății oamenilor şi a mediului.

Gestionarul infrastructurii = orice organism sau orice întreprindere care are ca obiect principal de activitate administrarea şi întreținerea infrastructurii feroviare; aceasta include şi gestionarea sistemelor de control şi de siguranță a infrastructurii.

Hub = un punct central, un nod al unei rețele de transport sau un centru de redistribuire.

Infrastructură feroviară = ansamblul elementelor necesare circulației şi manevrei materialului rulant, clădirile stațiilor de cale ferată, cu facilitățile aferente, precum şi celelalte clădiri şi facilități destinate desfăşurării transportului feroviar.

Infrastructura de transport intermodal = zonă operațională în care unități intermodale de marfă (containere, în special) sunt transferate între diferite moduri de transport: rutier, feroviar, căi navigabile sau aerian.

Întreprindere publică = persoană juridică ce desfăşoară activități economice şi asupra căreia se exercită direct sau indirect, ca urmare a unor drepturi de proprietate, a participațiilor financiare sau a regulilor specifice prevăzute în actul de înființare a întreprinderii respective.

Lanț de transport = succesiunea modurilor de transport necesară deplasării mărfurilor de la origine la destinație. În cadrul unui lanț de transport are/au loc una/mai multe transbordări.

Mod de transport = metodă de transport utilizată pentru deplasarea mărfurilor şi călătorilor.

Operator economic = oricare furnizor de produse, prestator de servicii ori executant de lucrări - persoană fizică/juridică, de drept public sau privat, ori grup de astfel de persoane cu activitate în domeniul care oferă în mod licit pe piață produse, servicii şi/sau execuție de lucrări.

Operator de transport = orice agent economic, cu capital de stat sau privat, care a obținut o licență în conformitate cu legislația în vigoare, a cărui activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă şi/sau de călători.

February 6, 2013

Plan de implementare = documentul care prezintă mijloacele şi strategia pe care părțile interesate intenționează să le implementeze în scopul realizării, într-o anumită perioadă de timp, a activităților necesare şi suficiente pentru instituirea coridorului de transport de marfă.

Platformă = rampă pentru încărcarea şi descărcarea vagoanelor.

Proiect prioritar = proiect de infrastructură care constă în:

a)construcția sau îmbunătățirea infrastructurilor feroviare ori de pe căile navigabile interioare, astfel încât transportul unităților de transport intermodale (UTI) să devină posibil din punct de vedere tehnic şi viabil, cât şi din punct de vedere economic;

b)construcția sau dezvoltarea de terminale intermodale pentru transporturi interioare, inclusiv dotarea acestora cu echipamente de transbordare fixe ori mobile;

c)adaptarea zonelor portuare pentru dezvoltarea sau îmbunătățirea transferului containerelor între transportul maritim şi transportul feroviar, pe căile navigabile interioare sau rutier;

d)utilizarea echipamentelor de transport feroviar special adaptate pentru transportul combinat, acolo unde acest lucru este cerut de caracteristicile infrastructurii, în special din punctul de vedere al costului adaptării eventuale a unei astfel de infrastructuri şi sub rezerva ca utilizarea unor astfel de echipamente să fie asociată cu infrastructura în cauză şi ca operatorii implicați să aibă acces nediscriminatoriu la aceasta.

Program Operațional Sectorial Transport = document strategic aprobat de Comisia Europeană pentru finanțarea de investiții în domeniul transporturilor, identificat ca sector prioritar în Cadrul Strategic Național de Referință.

Rețeaua de transport este formată din următoarele componente: infrastructura de transport, rețeaua de management al traficului şi rețeaua sistemului de poziționare şi navigație.

Rețeaua de căi feroviare cuprinde rețeaua feroviară de mare viteză şi rețeaua feroviară convențională.

Rețeaua de căi navigabile interioare cuprinde: fluviul Dunărea, râurile pe porțiunile lor navigabile, canalele navigabile, precum şi diferitele brațe care asigură legătura dintre acestea.

Rețeaua de căi rutiere cuprinde autostrăzi, drumuri expres şi drumuri naționale, existente sau care urmează a fi realizate, şi care ocolesc principalele centre urbane pe rutele identificate pe rețea şi îndeplinesc cel puțin una dintre condițiile următoare:

a)joacă un rol important în traficul pe distanță lungă;

b)furnizează legături cu alte moduri de transport;

c)realizează legătura dintre regiunile izolate şi periferice şi regiunile centrale ale României.

Rețeaua de management şi informare asupra traficului şi rețeaua de determinare a poziției şi de navigație includ instalațiile tehnice necesare şi sistemele de informații şi de comunicații care asigură operarea armonioasă a rețelei şi gestionarea eficientă a traficului.

Rețeaua de management al traficului aerian cuprinde:

a)spațiul aerian rezervat pentru aviația generală;

b)căile aeriene;

c)facilități pentru navigația aeriană;

d)sistemele de management şi planificare a traficului şi sistemul de control al traficului aerian, cum ar fi: centre de control, mijloace de comunicare şi urmărire a traficului, care sunt necesare pentru desfăşurarea eficientă şi în siguranță a traficului aerian în spațiul aerian al României.

Rețeaua de management şi de informare asupra traficului feroviar cuprinde:

a)sistemele de management şi conducere operativă a circulației;

b)sistemele moderne de informare a utilizatorilor;

c)sistemele de raportare pentru trenurile care transportă mărfuri periculoase sau poluante;

d)sistemele de comunicații pentru semnalarea situațiilor periculoase şi pentru siguranța circulației feroviare.

Rețeaua de management şi de informare asupra traficului maritim şi pe căi navigabile interioare cuprinde:

a)sistemele de management al navigației pe căile navigabile interioare, costiere şi în porturi;

b)sistemele de determinare a poziției navelor;

c)sistemele de raportare pentru navele care transportă mărfuri periculoase sau poluante;

d)sistemele de comunicații pentru pericole şi siguranță, pentru a garanta un nivel ridicat de siguranță şi eficiență a navigației şi a protecției mediului în apele naționale navigabile ale României.

Rețeaua de management şi de informare asupra traficului rutier cuprinde:

a)sistemele moderne de informare a utilizatorilor;

b)sistemele de comunicație, alarmare/anunțare, intervenție;

c)sistemele de comunicații pentru semnalarea situațiilor periculoase şi pentru siguranța circulației rutiere;

d)sistemele de supraveghere a circulației rutiere.

Serviciu de transport feroviar internațional de marfă = serviciul de transport în cadrul căruia trenul trece cel puțin o dată frontiera de stat; trenul poate fi compus şi/sau descompus şi diferitele părți care îl compun pot proveni şi pot avea destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să treacă cel puțin o frontieră.

Terminal = Instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă şi special amenajată pentru a permite fie încărcarea şi/sau descărcarea mărfurilor din trenurile de marfă şi integrarea serviciilor feroviare cu serviciile rutiere, maritime, fluviale şi aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă. Şi, dacă este cazul, îndeplinirea procedurilor de frontieră la granițele țărilor europene terțe.

February 6, 2013

STRATEGIE DE TRANSPORT INTERMODAL ÎN ROMÂNIA[1] din 20 iunie 2011

ACT SINTETIC

Terminal intermodal de marfă = nucleul unui centru logistic alcătuit din infrastructura feroviară de acces, infrastructura rutieră de acces (cu intrare şi ieşire separate), precum şi platforma de depozitare temporară a mărfurilor transferate.

Terminal de transport intermodal = spațiul echipat pentru transbordarea de pe un mod de transport pe alt mod şi depozitarea unităților de transport intermodal (UTI).

Traficul însoțit (şosea rulantă/RO-LA) = acel domeniu intermediar al transportului combinat prin care vehiculul rutier complet împreună cu autotractorul parcurge o parte din drumul său pe calea feroviară. Denumirea RO-LA, răspândită în general şi folosită în practică în Europa, este prescurtarea expresiei germane "Rollende Landstrasse", ceea ce înseamnă şosea rulantă. Camioanele sau camioanele cu remorcă, respectiv autotractoarele pentru semiremorci, călătoresc pe o garnitură compusă din vagoane cu platformă joasă. Camioanele sunt urcate în vagoane cu ajutorul unei rampe mobile, ocupându-şi locul de-a lungul garniturii, tot cu ajutorul unei rampe. Şoferii de camion (însoțitorii) călătoresc în vagoane de dormit, unde se pot odihni pe timpul călătoriei. Timpul petrecut în tren este considerat în mod oficial, în cele mai multe țări, drept timp de odihnă, respectându-se astfel prevederile referitoare la timpii de odihnă şi de condus, cât şi la îmbunătățirea condițiilor de muncă, căci noaptea se va lucra mai puțin. Pe lângă reducerea cheltuielilor de personal scad semnificativ şi cheltuielile materiale (combustibil, lubrifiant, pneuri, service). Se pot economisi taxele pentru folosirea drumului, taxele de autostradă, impozitul pe camioane, pe tren nu trebuie prezentate autorizațiile de circulație. Pe lângă toate acestea, nu sunt restricții la sfârşit de săptămână, trenurile circulând atât duminica, cât şi în zilele de sărbătoare.

Transport = Procesul de deplasare a mărfurilor şi/sau persoanelor în condiții stabilite cu ajutorul unui mijloc de transport, pe un anumit traseu. Ramură a economiei naționale care are ca obiect activitățile sociale de deplasare a produselor de la producători spre consumatori, precum şi transportarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor folosite pentru deservirea generală a populației.

Transport combinat = 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 şi/sau final, iar restul transportului se efectuează pe calea ferată sau pe o cale navigabilă interioară ori pe un parcurs maritim ce depăşeşte 100 km în linie dreaptă.

Elemente ale transportului combinat:

1.Material rulant specific transportului combinat;

2.Vehicule rutiere care execută transport pe parcursul inițial şi/sau final al unui transport combinat;

3.Unități de transport intermodal (UTI): containere, cutii mobile, semiremorci care se pretează la transportul intermodal;

4.Utilaje şi dispozitive de manipulare a UTI;

5.Logistică aferentă transportului combinat: mijloace informatice, calculatoare, soft aferent.

Parcursul rutier inițial şi/sau final poate fi:

a)între punctul de încărcare a mărfii şi cea mai apropiată stație de cale ferată de expediție adecvată acestui mod de transport, pentru parcursul inițial, şi între cea mai apropiată stație de cale ferată de destinație adecvată şi punctul de descărcare a mărfii, pentru parcursul final;

b)pe o rază care să nu depăşească 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de îmbarcare sau debarcare.

Transport intermodal de marfă = un caz particular al transportului multimodal de marfă în unități de transport intermodal/containere, în care marfa în UTI/containerizată este transbordată de pe un mod de transport pe alt mod fără a se acționa asupra mărfurilor din UTI/container la trecerea de pe un mod de transport pe altul.

Transport multimodal de marfă = sistemul în care activitatea de transport se realizează prin intermediul a cel puțin două moduri de transport.

Convenția multimodală din cadrul Organizației Națiunilor Unite (care nu a intrat în vigoare şi, cel mai probabil, nu va intra vreodată) defineşte transportul multimodal în articolul 1.1, după cum urmează: Transportul internațional multimodal înseamnă transportul de mărfuri realizat pe cel puțin două moduri diferite de transport, pe baza unui contract de transport multimodal, dintr-un loc, într-o țară în care mărfurile sunt preluate de către operatorul de transport multimodal, în alt loc desemnat pentru livrare, situat într-o altă țară.

Transport piggyback = transportul vehiculelor rutiere pe calea ferată.

Unitate de încărcare = container, corp de schimb.

Unitate de transport intermodal = containere, corpuri de schimb sau semitrailere (fără însoțitor)/vehicule rutiere pentru transportul de marfă (cu însoțitor) necesare desfăşurării activităților de transport intermodal.

Unitate Ro-Ro = echipament pe roți pentru transportul mărfurilor, cum ar fi camioanele, trailerele sau semitrailere, care poate fi condus sau staționat pe o navă sau tren în vederea transportării.

Anexa nr. 28: Bibliografie

"Administrative obstacles in the Port of Constanta", Submission by SC CSCT SRL, 27.06.2008, used as input to Position Statement of European Ports, European Maritime Port Organisation, 2008.

"The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe", SEC(2007)1351, Commission of the European Communities, Brussels, 2007.

"Logistics Power of the Netherlands 2009", Holland International Distribution Country, TNO, Ministry of Transport, Zoetermeer, 2009.

"Marco Polo II", Executive Agency for Competitiveness and Innovation, European Commission, Brussels, 2009.

"Business plan 2010", Holland International Distribution Council, Zoetermeer, 2010.

"Just Add Water", Inland Navigation Europe, Brussels, 2009.

"Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways, Inland Waterways", Planco Consulting GmbH, Essen, Bundesanstalt fur Gewasserkunde, Koblenz, November 2007.

"External Costs of Transport", Infras/IWW, Zurich/Karlsruhe, October 2004.

"CO_2 emission reduction in transport", Netherlands Environmental Assessment Agency RIVM, Bilthoven, July 2009.

"Shipping, World Trade and the Reduction of CO_2 emissions", International Chamber of Shipping, London, 2009.

"Romania Effective Gateway", KLG Europe, Bucharest, April 2010.

"Why the Netherlands", Holland International Distribution Council, Zoetermeer, 2009.

"Economic Analysis of the European seaport system, ESPO/TMMA, Antwerp, May 2009.

"European Energy and Transport: Trends to 2030 - Update 2007", DG TREN, Brussels, April 2008.

"Methods for calculating the emissions of transport in the Netherlands", Task Force Traffic and Transport of the National Emission Inventory, December 2009. Inter-modal Transport in Europe", European Inter-modal Association, Brussels, 2005.

"National Peer Review Turkey", OECD/International Transport Forum, Paris, 2009. European Gateways Platform Sources used for Joint Taskforces MEC & MOT 2 of 4 "A toolkit for the development of inter-modal hubs", Consultation Paper, Melbourne, 2006.

"NAIADES, An Integrated European Action Program for Inland Waterway Transport", Commission of the European Communities, Brussels, January 2006.

"Integrated Services in the Inter-modal Chain (ISIC)", Ecorys, DG TREN, 2005.

"Third Annual Thematic Research Summary - Inter-modal Transport", Transport Research Knowledge Centre, August 2006.

"First National Contribution of Romania to the Development of the European Union Strategy for the Danube Region", Bucharest, 2010.

"Participation of the Government of the Republic of Serbia in the development of an overall European Union strategy for the Danube Region", Belgrade, March 2010.

"FREIGHTWISE, Freight Market Structure and Requirements for Inter-modal Shifts", DG TREN, July 2007.

"INTERIM, Integration in the inter-modal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes", Via Donau/Ovidius University Constanta, December 2007.

"Market observation Rail transport Romania" (in Dutch language), RailCargo, Hoogvliet, July 2009.

"PROMIT, Promoting Innovative Inter-modal Freight Transport", DG TREN, February 2008.

"Focus on Inter-modal Transport" (in Dutch language), Transport & Logistics Netherlands, Zoetermeer, 2008.

"Current Challenges for Inter-modal Freight Transport and Logistics in Europe and the U.S.", Institute of Transportation Studies, University of California, Irvine, August 2003.

"Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 şi 2020, 2030 ", Ministerul Transporturilor, Bucureşti, MARTIE 2008.

"Inter-modal Transport from a Dutch Perspective", RailCargo/Bureau Shortsea Shipping/Dutch Inland Shipping Agency, June 2008.

"Inter-modal Transport: The Corridor in View", ING, December 2008.

"Market developments in rail transport 1995 - 2020", KIM, The Hague, November 2007.

"ALSO DANUBE, Advanced Logistic Solutions for Danube Waterway", ViaDonau, Vienna, June 2006. European Gateways Platform Sources used for Joint Taskforces MEC & MOT 3 of 4 "Blue Ports: hubs for the regional economy" (in Dutch language), TNO, 2005.

"EU Strategy for the Danube Region (EUSDR)", first Austrian contribution to stock-taking, Federal Ministry for European and International Affairs, Vienna, 2009.

"National Position on the EU Strategy for the Danube Region", Slovak Ministry of Foreign Affairs, March 2010.

"REGINA, reflection group on inland navigation", part of the PLATINA project, Brussels, March 2010.

"Port Development Concept Galați", ViaDonau and Metaltrade International SRL, Vienna, April 2009.

"D.A.N.U.B.E. - Rețea de acces la Dunăre", C.N. Administrația Porturilor Dunării Fluviale S.A. Giurgiu, July 2009.

"Transportation & Logistics 2030", PricewaterhouseCoopers and European Business School, 2009.

"Connecting to Compete 2010 - Trade Logistics in the Global Economy", The World Bank, Washington, 2010.

"Supply Chain Strategies in a Multi-Polar World", Professor Hau L. Lee, Stanford University, Palo Alto, California, 2009.

"Romania Market Survey 2008-2011", European Gateways Platform, April 2009.

"Roads to Nowhere", Romanian Academic Society (SAR), Bucharest, August 2007.

"Port Mărfuri Giurgiu, 1st Danube Inter-modal hub", European Gateways Platform, October 2009.

"REALISE - Regional Action for Logistical Integration of Shipping across Europe", AMRIE, Brussels, December 2005.

"Seaports as turntables towards Sustainability", Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, November 2008.

"Setting Course for a Strong Economy", Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, November 2007.

"Responsible Shipping and a Vital Fleet", Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, June 2008. European Gateways Platform Sources used for Joint Taskforces MEC & MOT 4 of 4 "DIOMIS - Evolution of inter-modal rail/road traffic in Central and Eastern European Countries by 2020", International Union of Railways (UIC), Paris, March 2010.

"DIOMIS - Evolution of inter-modal rail/road traffic in Central and Eastern European Countries by 2020". Romania, Hungary, and Bulgaria Country Reports, International Union of Railways (UIC), Paris, January 2010.

"Europe 2020", European Commission, Brussels, March 2010.

"European Union Freight Transport Logistics Action Plan", European Commission, Brussels, October 2007.

"A sustainable future for transport - towards an integrated, technology-led and user friendly system", European Commission, Brussels, June 2009.

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 506 bis din data de 18 iulie 2011