

STRATEGIA POST- ADERARE IN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

Politica transporturilor în UE pleacă de la partajarea modală actuală (rutier 44%, aerian 41%, feroviar 8%, fluvial 4%) care este considerată a fi alarmantă, mai ales pentru că ascunde în ea o tendință de agravare a situației prin sporirea cu 50% a transportului rutier în perioada 1998-2010, în lipsa măsurilor de reorientare a fluxurilor de mărfuri dinspre rutier spre celelalte moduri de transport. În acest context, precum și în scopul reducerii numărului de accidente (40000 accidente rutiere/an, în ultimii ani) și a degradării mediului, UE susține dezvoltarea transportului intermodal și orientarea, cu preponderență, a transporturilor de mărfuri, către rețelele fluviale și feroviare care sunt considerate moduri de transport mai prietenoase față de mediu și subutilizate față de capacitățile disponibile.

În contextul de membru al UE al României, existența unei infrastructuri dezvoltate, conectată la rețeaua europeană de transport, ar permite o dezvoltare semnificativă a competitivității economice, și implicit, creării premiselor integrării rapide a economiei românești în piața europeană.

Având în vedere jaloanele de evoluție a politicii de transport pentru încurajarea competiției pe piață și diminuarea efectelor negative produse de sector, este evident că România are încă multe de făcut pentru a se alinia la actualele tendințe. Este, totuși, de evidențiat faptul că transporturile românești au și câteva avantaje din aceste puncte de vedere. Putem aminti, astfel, dezvoltarea scăzută a sectorului rutier, pînă la nivelul anului 1990, dar cu o creștere accentuată în ultimii ani, dezvoltare realizată, din păcate, pe seama diminuării evoluției favorabile sau la cote asemănătoare a celorlalte moduri. Toate aceste evoluții pot fi puse în mod clar în evidență de situația infrastructurii transporturilor. Actuala infrastructură a avut o evoluție de dezvoltare și modernizare asemănătoare cu cea a întregii economii românești, unul dintre obstacolele principale fiind resursele reduse ale finanțării.

Principalele motive ale finanțării limitate a infrastructurii de transport din România provin dintr-un număr de aspecte cheie ce definesc cele mai importante schimbări ce au avut loc în sectorul transporturi începînd cu anul 1990 și pînă în prezent. Acestea includ:

- Schimbări fundamentale în structura sectorului transporturi din România, de la o economie planificată de Stat (economie controlată) la o economie bazată pe cererea de transport dirijată de piață.
- Declinul industriilor ce ar folosi cu predilecție transportul feroviar.
- Instabilitatea regională în statele balcanice vecine.
- Moștenirea unei infrastructuri inadecvate și investiții reduse în continuare.
- Investiții reduse în întreținerea infrastructurii.
- O creștere rapidă a parcului de vehicule private.
- Deteriorarea infrastructurii rutiere și feroviare cauzată de inundații extinse.

Toate acestea au condus la:

- O reducere semnificativă a numărului de tone-kilometri de marfă transportate pe calea ferată.
- O schimbare a alurii fluxului de trafic și utilizarea sub capacitate a căilor navale, mai ales în ceea ce privește transportul internațional de mărfuri vrac și transportul de containere.
- Creșterea necesității construirii a noi infrastructuri de transport.
- Creșterea necesității reconstruirii și reabilitării infrastructurii de transport.
- O creștere rapidă a volumului de trafic rutier.

Efectele rezultante includ:

- Creșterea ambuteiajelor rutiere, a costurilor de operare pentru vehicule rutiere și a duratei deplasării acestora.
- Obligativitatea folosirii unor viteze feroviare mult diminuate
- Scăderea numărului de călători în transportul feroviar.
- Creșterea degradării mediului înconjurător, atât prin efectele produse de activitatea de transport, dar și prin degradarea habitatelor naturale prin dispunerea unei rețele infrastructurale, nejustificate economic, în anumite cazuri.
- Agravarea impactului negativ asupra competitivității și atractivității pieței românești pentru investiții.

În plus, a existat o preluare relativ lentă a ideilor și tehnologiilor inovatoare, fapt care a dus la reducerea oportunităților de a profita de surse alternative de finanțare, incluzând principiul „poluatorul plătește”, și noi moduri de transport precum transportul multimodal și combinat.

Toate aceste aspecte au condus la „injustă” dezvoltare a pieței transporturilor în România, în special în ceea ce privește potențialul concurențial al acesteia. Un factor suplimentar de distorsionare a pieței a fost, după părerea noastră, nu numai calitatea și gradul de dezvoltare a infrastructurii, ci și existența unor „subvenții mascate” determinate de neinternalizarea costurilor externe datorate activităților de transport, în special al celor rutiere. Considerăm ca fiind „subvenție mascată” acea valoare a costurilor achitate de terțe persoane neimplicate în activitatea propriu-zisă, dar care sunt afectate de efectele produse de aceasta.

Astfel, doar dacă vorbim de costurile datorate emisiilor cu efect de seră, transporturile rutiere ajung la valori de pînă la zece ori mai mari decît cele medii admisibile în timp ce, chiar dacă evoluția este tot crescătoare, cele ale transporturilor feroviare, de exemplu, nu depășesc jumătate din valoarea medie admisibilă. În mod evident, această tendință nu mai poate fi acceptată, dar instrumentele necesare pentru calmarea evoluției sunt doar la îndemîna legiuitorilor (prin adoptarea unor măsuri de natură economică și administrativă) și a transportatorilor, care pot adopta măsuri de optimizare a întregii activități și de utilizare a unor tehnologii mai puțin poluante.

Situația actuală a sistemului național de transport, caracterizată printr-un număr redus de autostrăzi și de conexiuni la nivel de autostradă sau de drumuri rapide, de variante ocolitoare a marilor aglomerații

urbane, de existența unei infrastructuri navale într-o stare avansată de degradare și a unei rețele feroviare care, în cea mai mare parte, dispune de material rulant uzat fizic și moral face, însă, necesară realizarea unor investiții majore, într-un timp relativ scurt, în infrastructura de transport. Aceasta, trebuie să atingă un nivel de dezvoltare, care să permită satisfacerea necesităților de mobilitate a persoanelor și mărfurilor în condiții optime, astfel încât, să asigure capacitatea, calitatea și siguranța cerută de standardele europene.

Astfel, în următorii ani, este necesară o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport, a infrastructurii rutiere, feroviare, navale și aeriene și a calității serviciilor.

Creșterea economică prognozată pentru următorii ani nu poate fi atinsă decât având la dispoziție un sistem de transport eficient și modern, racordat la rețeaua pan-europeană de transport prin coridoarele IV, VII și IX care traversează teritoriul României.

Cererea pieței pentru transportul de marfă este în corelație directă cu evoluția PIB-ului, fiind, în general, cu 2-3% mai mare decât acesta, datorită, în principal, ponderii ridicate în economia națională a mărfurilor cu densitate valorică redusă.

În condițiile în care prognozele indică un ritm anual de creștere a PIB-ului de 6-7%, creșterea anuală a capacității de transport a infrastructurii românești va trebui să fie de 8-10%, situație ce determină un necesar investițional apreciabil în acest domeniu.