



POLITICA ȘI STRATEGIA UNIUNII EUROPENE PRIVIND TRANSPORTURILE MULTIMODALE

EUROPEAN UNION POLICIES AND STRATEGY REGARDING MULTIMODAL TRANSPORTATION

*Col. (r) prof. univ. dr. Benone ANDRONIC**

*Col. (r) prof. univ. dr. Eugen SITEANU***

Rezumat: În Uniunea Europeană piața comună a transporturilor este un element cheie a dezvoltării durabile ce se prevede a fi îndeplinită cât mai curând posibil. În acest sens, s-au elaborat politici și strategii și s-au mobilizat importante resurse financiare.

Cu toate acestea, se observă că unele țări membre întâmpină dificultăți în a accesa fondurile europene și implicit dezvoltarea infrastructurii lor de transport multimodal.

Articolul nostru vizează explicitarea acestor politici și strategii de dezvoltare a transporturilor intermodale, precum și a modului cum a fost realizată infrastructura de transporturi în unele țări membre ale Uniunii Europene.

Cuvinte-cheie: piața comună de transport; integrarea modurilor de transport; transport multimodal; sisteme inteligente de transport; interoperabilitate.

Abstract: In the European Union, the common market of transportation is a key element of sustainable development which is supposed to occur as soon as possible. In this respect, policies and strategies have been settled and important financial resources have been brought up.

However, we notice that some member states have difficulties in accessing European funds and, consequently, in developing their multimodal transportation infrastructure.

Our article aims at explaining these policies and strategies of development for intermodal transportation, as well as the manner in which the transportation infrastructure has been created in some countries belonging to the European Union.

Keywords: common transportation market; integrating the transportation means; multimodal transportation; intelligent transportation systems; interoperability

* Prof. univ. dr. asoc. la Universitatea Națională de Apărare „Carol I”, membru corespondent al Academiei Oamenilor de Știință din România, E-mail: benoneandronic@yahoo.com

** Prof. univ. dr., membru corespondent al Academiei Oamenilor de Știință din România, E-mail: esiteanu@yahoo.com



În era globalizării transporturile au devenit indispensabile vieții economico-sociale a unei țări, în cazul nostru a pieții comune de transport a Uniunii Europene, fiind practic de neacceptat lipsa acestora. Iată cum, astăzi, produsele, mărfurile și persoanele trebuie să ajungă într-un timp scurt dintr-un loc (zonă) al (a) lumii în altul (alta). Intensificarea nevoilor unei economii din ce în ce mai globalizate, a determinat o mărire fără precedent a fluxurilor comerciale și de călătorilor și a dus la apariția unor moduri de transport diversificate, atât din punct de vedere al infrastructurii cât și a tehnicii rulante utilizate.

Iată doar unul din argumentele pentru care a apărut în Uniunea Europeană, cu necesitate, elaborarea Direcțiilor de acțiune referitoare la sistemele inteligente de transport și care vizează proiecte europene de cercetare - dezvoltare, în cadrul organizațiilor naționale de transport din fiecare țară membră a Uniunii.

Uniunea Europeană și-a propus, prin organismele de specialitate create și abilitate, să acționeze în direcția definirii și implementării unei rețele de transport transeuropene, care să formeze piața comună a transporturilor Uniunii, prin interconectarea infrastructurii de telematică și comunicații a statelor membre. Sunt inițiate o serie de proiecte de cercetare și dezvoltare tehnologică, finanțate prin programele cadru 4, 5 și 6 ale Comisiei Europene¹, care vor soluționa o gamă complexă de probleme referitoare la rețelele de transport pe continentul European. Liniile directe vizează, în primul rând, Rețeaua Trans-Europeană de Transport contribuind la realizarea unei societăți informaționale prin utilizarea telematicii² în transporturi și dezvoltarea unor fluxuri de transport (comerciale și de călători), care să traverseze întreg continentul european.

Cartea Albă a Comisiei Europene, privind Politica de Transport, prezintă strategia Comisiei Europene și liniile directe ale politicii sale în domeniul transporturilor. Sistemul inteligent de transport este evidențiat drept o direcție strategică, atât prin prisma țintelor politice, cât și a obiectivelor economice și sociale. Cartea Albă analizează situația actuală și de viitor, privind transportul și mobilitatea fluxurilor de transport, dar și un program de acțiune cu etape bine definite de implementare a obiectivelor avute în vedere. Obiectivul esențial al Comunității Europene este focalizarea politicii sale pe o abordare integrată a transporturilor în direcția satisfacerii cerințelor și necesităților socio-economice ale Uniunii.

Cele patru secțiuni ale Cartei Albe prezintă și analizează: interacțiunea între diversele moduri de transport existente în țările membre; locurile (punctele) de aglomerare (strangulare) a transporturilor și posibilele modalități de eliminare a acestora; necesitățile structurale ale infrastructurii pe cele patru moduri de transport (rutier, feroviar, maritim și fluvial, aerian), precum și administrarea globală a spațiului unic al transporturilor europene.³ În egală măsură sunt accentuate aspectele legate de securitatea transporturilor, mediu și inițiativele pentru o creștere susținută a pieții comune de transport european.

¹ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European; eur-lex.europa.eu/.../LexUriServ.do?uri=OJ:L

² <https://newpartsauto.wordpress.com/telematic>

³ www.europarl.europa.eu/atyourservice/ro/displayFtu.html?ftuId



Utilizarea pe scară largă a sistemelor inteligente de transport reprezintă o trăsătură dominantă a noii politici.

Crearea unui spațiu unic de transport multimodal european necesită dezvoltarea coordonată a politicilor de transport la nivel european, național și regional. Patru strategii, definite ca fundamentale, sunt evidențiate la nivel european pentru dezvoltarea transportului multimodal, astfel:

- *dezvoltarea infrastructurii*: rețeaua de transport trans-europeană și nodurile asociate acesteia;
- *armonizarea reglementărilor și a regulilor competiției*: un spațiu unic de transport european bine reglementat;
- *identificarea și eliminarea obstacolelor intermodalității și a costurilor asociate pe etapele realizării pieții comune a transporturilor*;
- *implementarea societății informaționale în sectorul de transport al pieții comune europene*.⁴

În opinia noastră, recunoașterea importanței transportului multimodal (intermodal) și a rolului acestuia în raport cu cel convențional, va duce, cu necesitate, la accentuarea dezvoltării societății informaționale și implicit utilizarea sistemelor inteligente de transport, care integrează prin eficientizare, modurile convenționale de transport existente la nivelul țărilor membre.

În opinia noastră, folosirea tehnologiei informaticii și comunicațiilor va determina creșterea calității și eficienței serviciilor de transport, permițând transparentă și flexibilitate în fundamentarea deciziei privind planificarea, programarea și executarea transporturilor. O informație transparentă și flexibilă va duce la o modificare a direcțiilor de dezvoltare a transporturilor și va permite crearea de noi oportunități privind diversificarea pieței comune a transporturilor, folosirea infrastructurii și a capacităților specifice multimodalității, în vederea creării de noi abordări conceptuale și operaționale.

Multimodalitatea se orientează spre integrarea modurilor de transport existente pe trei niveluri⁵: infrastructura și mijloacele de transport, activitățile de transport și folosirea infrastructurii, precum și serviciile și reglementările. Acțiunile actuale sunt orientate spre eliminarea barierelor prezente ale dezvoltării transportului multimodal „door-to-door”⁶ (de la ușă la ușă) și promovarea unei utilizări mai intense a mediilor ambiante.

Din punct de vedere politic, abordarea multimodalității transporturilor poate reprezenta și un instrument politic, care să ducă la abordarea concetuală a spațiului unic european al transporturilor, cu scopul folosirii mai echilibrată și eficientă a capacităților de transport disponibile la nivelul țărilor membre ale Uniunii (infrastructură, material rulant, echipament de operare etc.).

Baza economică a multimodalității este dată de acele moduri de transport care au caracteristici operaționale individuale și economice intrinseci, pot fi integrate într-un lanț de

⁴ ec.europa.eu/.../strategies/.../sec-2011-391-unofficial-translation_ro.pdf

⁵ <https://ro.scribd.com/doc/144130523/tp-multimodal>

⁶ Miorica MOROȘAN, *Mișcarea și Transporturile în operațiile multinaționale de stabilitate*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2014, p. 65.



transport „door-to-door” cu scopul de a îmbunătăți eficiența globală a sistemului de transport. Integrarea între moduri de transport se realizează la nivelul infrastructurii, la nivelul unității de încărcare/descărcare, comunicației, operațiilor și serviciilor etc.

Noi suntem de părere că abordarea transportului multimodal va atrage reconsiderarea cererilor utilizatorilor de transport. Multimodalitatea este o problemă de comerț și mobilitate în care căile ferate, rutiere, maritime, fluviale și aeriene, vor trebui utilizate într-o concepție integrată, pentru a contribui la optimizarea fluxurilor de transport în întreg spațiul pieței comune a transporturilor europene.

La nivelul activităților de transport, serviciile de informare, de asistare a sistemului informațional, tehnologia informației și comunicațiilor vor putea duce la îmbunătățirea utilizării capacităților existente în acest moment în țările membre ale Uniunii. Măsurile propuse în Cartea Albă în ceea ce privește schimbarea balanței între modurile de transport vizează:⁷

- îmbunătățirea calității serviciilor în domeniul rutier;
- reabilitarea căilor ferate existente;
- reglementarea dezvoltării transportului aerian;
- adaptarea unui sistemului comun de transport maritim și fluvial de pe căile navigabile interne ale Uniunii;
- conectarea tuturor modurilor de transport existente în țările membre ale Uniunii.

În opinia noastră, interconectarea modurilor de transport existente în țările membre și integrarea lor în spațiul unic european al transporturilor, va permite o eficientizare a transportului feroviar, rutier, maritim și chiar aerian. Iată de ce noi credem că, multimodalitatea este complementară altor politici de transport și ar trebui începută cu liberalizarea piețelor de transport naționale a țările membre, concomitent cu dezvoltarea rețelei de transport european și promovarea unor prețuri corecte pentru toți operatorii de transport.

Factorii politici ai Uniunii Europene ar trebui să creeze, încă de pe acum, prin reglementări clare, un cadru organizatoric care să sprijine integrarea modurilor de transport, interoperabilitatea și interconexiunea acestora, în vederea intensificării folosirii efective și eficiente a capacităților și infrastructurilor de transport existente în statele membre. Aceasta va permite, în accepțiunea noastră, facilitarea unor servicii de transport orientate către clienți, implicând punctele forte ale fiecărui mod de transport național. Direcțiile de acțiune ar trebui să se refere la un transport multimodal, care să încurajeze cooperarea și complementaritatea între modurile de transport din țările membre și care să favorizeze și competiția între diverși operatorii de transport. În opinia noastră, politica și strategia Uniunii Europene reprezintă pașii importanți în vederea realizării unui sistem de transport multimodal european viabil pe termen lung, extrem de necesar dezvoltării economice. Fără implicarea factorului politic național din țările membre ale Uniunii și a tuturor operatorilor economici implicați în transporturi, dezideratul pieței comune europene a transporturilor va fi dificil de realizat sau chiar abandonat.

⁷http://www.csnmeridian.ro/files/docs/Politica_europeana%20de%20transport%20perspectiva%20anului%202010%20.pdf



Țările aflate în tranziție din regiunea Europei Centrale și de Est cunosc importante modificări cu caracter economic care influențează dezvoltarea sistemelor lor inteligente de transport. Dezvoltarea lor economică determină o creștere fără precedent a fluxurilor de transport și implicit creșterea cererii de dezvoltare și modernizare a infrastructurii de transport. În acest moment al dezvoltării lor economice, realizarea sistemelor lor inteligente de transport⁸, aflate în tranziție spre o piață comună europeană, întâmpină mari dificultăți față de provocările aduse de creșterea fluxurilor de mărfuri și călători. În viitor, se întrevide o creștere semnificativă a traficului inter-regional, datorită localizării țărilor din regiunea est-europeană între fostele teritorii ale Uniunii Sovietice și cele ale Europei Occidentale, precum și a precarității căilor de conexiune terestră cu țările din Balcani. Stabilirea de politici noi de transport, la nivelul Uniunii Europene, este o cerință urgentă pentru dezvoltarea cu succes a sistemelor inteligente de transport și implicit la creerea pieței comune europene a transporturilor.

O direcție clară a politicii europene în transporturile multimodale este orientată spre realizarea de sisteme inteligente de transport mai rapide și cât mai eficiente, precum și spre clarificarea rolului organizațiilor publice în contextul realizării acestor sisteme, care să vină în sprijinirea factorilor de decizie.

Așa cum am mai arătat, la începutul acestui mileniului, transportul multimodal de mărfuri din Europa a cunoscut o dezvoltare notabilă.⁹ Astfel, Intercontainer-Interfrigo (ICF)¹⁰ este o rețea pan-europeană de transport combinat pe calea ferată care operează transporturi intermodale între porturile maritime din Germania și cele fluviale din Ungaria. ICF operează, de asemenea, de cinci ori pe săptămână, o linie expres Hansa-Hungaria-Containermergers, care leagă porturile maritime germane din Hamburg și Bremerhaven, cu stații și terminale de căi ferate din Ungaria. O altă rețea de transport combinat de mărfuri și pasageri este OverNight Express între Amsterdam și Milano, realizate de un operator feroviar de marfă, Railion, pe ruta Olanda - Belgia - Luxemburg - Germania - Elveția - Italia.

În Belgia înainte de 2010, în portul Anvers se utiliza un singur punct de intrare pentru transportul de cale ferată. Guvernul Belgiei a decis construirea celui de-al doilea în partea de nord a portului, iar calea ferată care ajunge în acest terminal să lege orașele din nordul provinciei Anvers. De asemenea, această cale ferată este un nod important pentru rute care leagă portul, de calea ferată „Iron Rhine”¹¹ între Germania și Belgia.

În Marea Britanie, compania de cale ferată „Railtrack”¹² împreună cu IBM și-au propus simplificarea sistemelor de operare pe calculator, utilizate în rețeaua feroviară, prin reducerea semnificativă a acestora, de la 270 de sisteme de operare la 35. Obiectivul final este adaptarea treptată a acestora și funcționarea împreună prin intermediul internetului, care permite, printre altele, operatorilor și tehnicienilor obținerea de informații actualizate on-line

⁸ Doina Banciu, Rodica Hrin, George Mihail, Lucian Anghel, Adrian David, *Inteligență în transporturi. Sisteme inteligente de transport*, Editura CAPITEL, București, 2006, p.16.

⁹ www.haguejusticeportal.net/index.php?id=6158

¹⁰ www.bloomberg.com/research/.../snapshot.asp?

¹¹ <http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbm1.en.pdf>

¹² www.railtrackriders.com.au/



despre starea rețelei prin intermediul computerelor și aplicației WAP¹³. În contextul procesului de privatizare a căilor ferate din Regatul Unit, trecerea la deschiderea pieței pentru companiile străine este susținută de Autoritatea feroviară „*Shadow Strategic*” și grupurile de transport. Operatorii naționali, cu toate acestea, sunt îngrijorați că nu toți dintre ei sunt în măsură să răspundă ofertelor enorme transmise de către companiile străine, iar preocuparea principală este ca, pe termen lung, operatorii străini să nu revină la investiții, sub forma unor companii private.

În Țările de Jos, pentru ca transportul feroviar ecologic să joace un rol mai mare în transportul de marfă, transportul rutier deservind în prezent cea mai mare parte a transporturilor, Comisia Europeană nu a avut obiecții la subvenția olandeză pentru construirea și extinderea a două terminale feroviare intermodale în Rotterdam - RSC Rotterdam și Terminalul european pentru containere.¹⁴ Subvenția a fost acceptată, deoarece rolul acesteia nu a fost de a finanța echipamentele de transbordare și a infrastructurii sale conexe, ceea ce ar fi dus altfel la o concurență neloială în serviciul de transbordare în cele două terminale. Subvenția a fost, de asemenea, susținută și din cauza fondului său de finanțare maximă, sub 20 la sută din totalul costurilor de construcție. Aceasta va ajuta în cele din urmă operatorii de terminale în a oferi clienților lor un preț mai mic pe transbordare, creind astfel condiții pentru creșterea cererii din sectorul transportului rutier și astfel, cei doi operatori au fost încurajați să contribuie la investițiile necesare pentru terminale, ceea ce va duce la generarea unui profit rezonabil în timp și la optimizarea utilizării fondurilor publice.

Și România s-a aliniat politicii europene definite în Cartea Albă a transporturilor, asigurând cadrulul strategic privind politica în domeniul transportului durabil. Astfel a fost elaborată în 2008, Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020-2030, care și-a propus misiunea de ridicare a standardelor sistemului național de transport la nivel european în vederea integrării de facto în Comunitatea Europeană și realizarea unui sistem de transport multimodal durabil și eficient, care să conducă la o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport în concordanță cu cerințele economice, sociale și de mediu¹⁵.

În acest sens pe teritoriul țării și în special pe culoarul 4 de transport, s-au construit și dat în exploatare segmente de autostrăzi care se vor conecta, atunci când acestea vor fi terminate, la căile rutiere din Europa. De asemenea, a început reabilitarea căilor ferate care la orizontul anului 2030 vor facilita interconectarea transporturilor feroviare între țările Europei Occidentale și porturile de la Marea Neagră.

Chiar dacă, în ultima perioadă, infrastructurile de transport au fost modernizate permanent, s-au păstrat decalajele între țara noastră și statele membre UE și, de asemenea, nu au fost realizate obiectivele stabilite în Cartea Albă și în Strategia Europeană de Dezvoltare Durabilă. Cu toate acestea se continuă modernizarea și dezvoltarea

¹³ Wireless Application Protocol (WAP) este un standard tehnic pentru accesarea informațiilor într-o rețea de telefonie mobilă.

¹⁴ www.intermodal-terminals.eu/.../terminal/view

¹⁵ [www.enterprise-europe-erbsn.ro/download/1447/;Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020-2030](http://www.enterprise-europe-erbsn.ro/download/1447/;Strategia%20pentru%20transport%20durabil%20pe%20perioada%202007-2013%20și%202020-2030), București, 2008, p. 28.



infrastructurilor și a mijloacelor de transport pentru realizarea unui grad acceptabil de compatibilitate și integrare în sistemul de transport comunitar.

În opinia noastră, toate aceste măsuri au avut și au ca obiect facilitarea comerțului și transportului multimodal în Europa, precum și îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a transporturilor.

BIBLIOGRAFIE

- MOROȘAN M, *Mișcarea și Transporturile în operațiile multinaționale de stabilitate*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2014;
- BANCIU D, HRIN R, MIHAIL G, ANGHEL L, DAVID A, *Inteligență în transporturi. Sisteme inteligente de transport*, Editura CAPITEL, București, 2006;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European; eur-lex.europa.eu/.../LexUriServ.do?uri=OJ:L
- Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020-2030, București, 2008;
- <https://newpartsauto.wordpress.com/telematic>
- [www.enterprise-europe-erbsn.ro/download/1447/;](http://www.enterprise-europe-erbsn.ro/download/1447/)
- www.europarl.europa.eu/atyourservice/ro/displayFtu.html?ftuId=ec.europa.eu/.../strategies/.../sec-2011-391-unofficial-translation_ro.pdf
- <https://ro.scribd.com/doc/144130523/tp-multimodal>
- <http://www.csnmeridian.ro/files/docs/Politicaeuropeana%20de%20transportva%20anului%202010%20.pdf>
- www.haguejusticeportal.net/index.php?id=6158
- www.bloomberg.com/research/.../snapshot.asp?
- <http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbn1.en.pdf>
- www.railtrackriders.com.au/
- www.intermodal-terminals.eu/.../terminal/view

