

### 1. Mecanisme de cooperare existente la nivelul Dunării

O dată cu reformarea politicii regionale a Uniunii Europene și cu dezbaterile care au avut loc pe marginea extinderii conceptului de coeziune economică și socială la dimensiunea teritorială, România și Austria au inițiat un amplu proces de consultare cu statele din vecinătate și cu Comisia Europeană pe tema întăririi cooperării regionale, pentru redefinirea și redimensionarea acesteia și pentru atingerea unor obiective concrete de dezvoltare economică și de parteneriat social<sup>1</sup>.

În consecință, Consiliul European din 17-18 iunie 2009, de la Bruxelles, a invitat Comisia Europeană să elaboreze, o Strategie a Uniunii Europene pentru regiunea Dunării. Strategia Dunării a fost concepută în urma unui proces de consultare publică, lansat la începutul anului 2010, de către Comisie, la nivelul tuturor statelor riverane și la care au fost invitați să participe toți actorii regionali interesați, autoritățile centrale și locale, formatorii de opinie, mediul academic și reprezentanții societății civile.

Pentru România, consolidarea cooperării dunarene rămâne o prioritate în condițiile în care potențialul de dezvoltare durabilă a regiunii este considerabil și dorim să contribuim la transformarea Dunării într-o coloană vertebrală a spațiului european, ca parte a axei Rin-Main-Dunăre. Problemele cu care ne confruntăm sunt numeroase, iar dimensiunile cooperării regionale sunt multiple: transport, energie, turism, agricultura și mediu înconjurător – pentru a enumera numai câteva dintre acestea.

Dezvoltarea economică și socială a regiunii dunarene trebuie să aibă un caracter durabil, care să respecte prevederile acquis-ului comunitar legate de protecția mediului înconjurător. România susține această abordare în condițiile în care gestionează cea mai mare parte a rezervației Delta Dunării, cel mai tânăr pământ al bazinului dunarean și un ecosistem unic în Europa, aflată din anul 1991 pe lista siturilor UNESCO definite drept patrimoniu cultural al umanității. Schimbările climatice, necesitatea protejării localităților împotriva catastrofelor naturale și parcurilor naționale din regiunea dunareană sunt aspecte extrem de importante care trebuie avute în vedere în actuala Strategie.

---

<sup>1</sup> First National Contribution of Romania to the Development of the European Union Strategy for the Danube Region, publicată în primăvara lui 2010

## Logistica integrată în industria navală

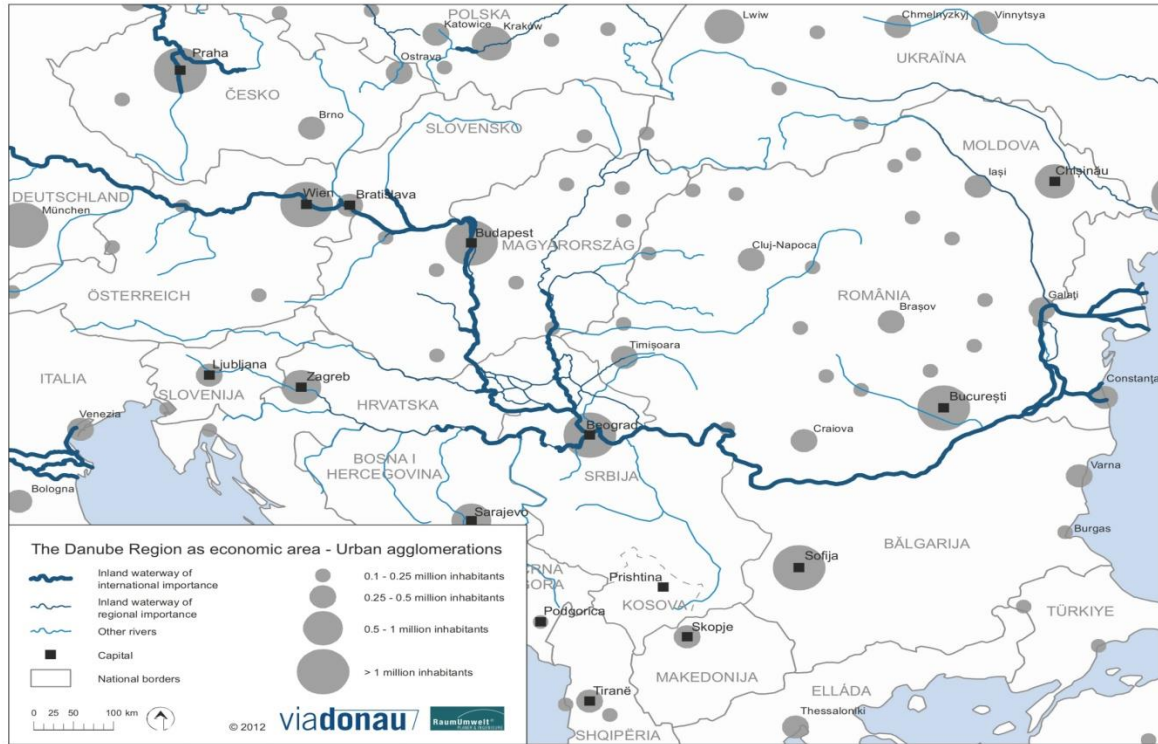
O importanta dimensiune economica a Dunării rămâne sectorul transportului naval. Definit drept Coridor Pan-European de Transport VII, fluviul Dunarea este parte a axei prioritare de transport care asigura legatura dintre Marea Nordului - prin portul Rotterdam și Marea Neagra - prin portul Constanta. Trebuie sa utilizam mai bine aceasta magistrala navigabila pentru dezvoltarea economica a regiunilor adiacente și diminuarea disparitatilor existente între diferitele regiuni.

Procesul de extindere a Uniunii Europene a transformat Dunarea într-un fluviu interior Uniunii și ne permite sa redefinim actiunea de cooperare regionala într-un cadru nou și de o maniera coerenta, în coordonatele politicilor și instrumentelor comunitare. Eforturilor statelor riverane de a raspunde nevoilor regiunii li se alatura acum actiunea institutiilor Uniunii Europene, a Comisiei Europene în primul rând, de atingere, prin politicile de coeziune și de dezvoltare regionala, a unor obiective comunitare în aceste domenii. Este o noua sansa pentru regiune, sansa care trebuie acum valorificata.

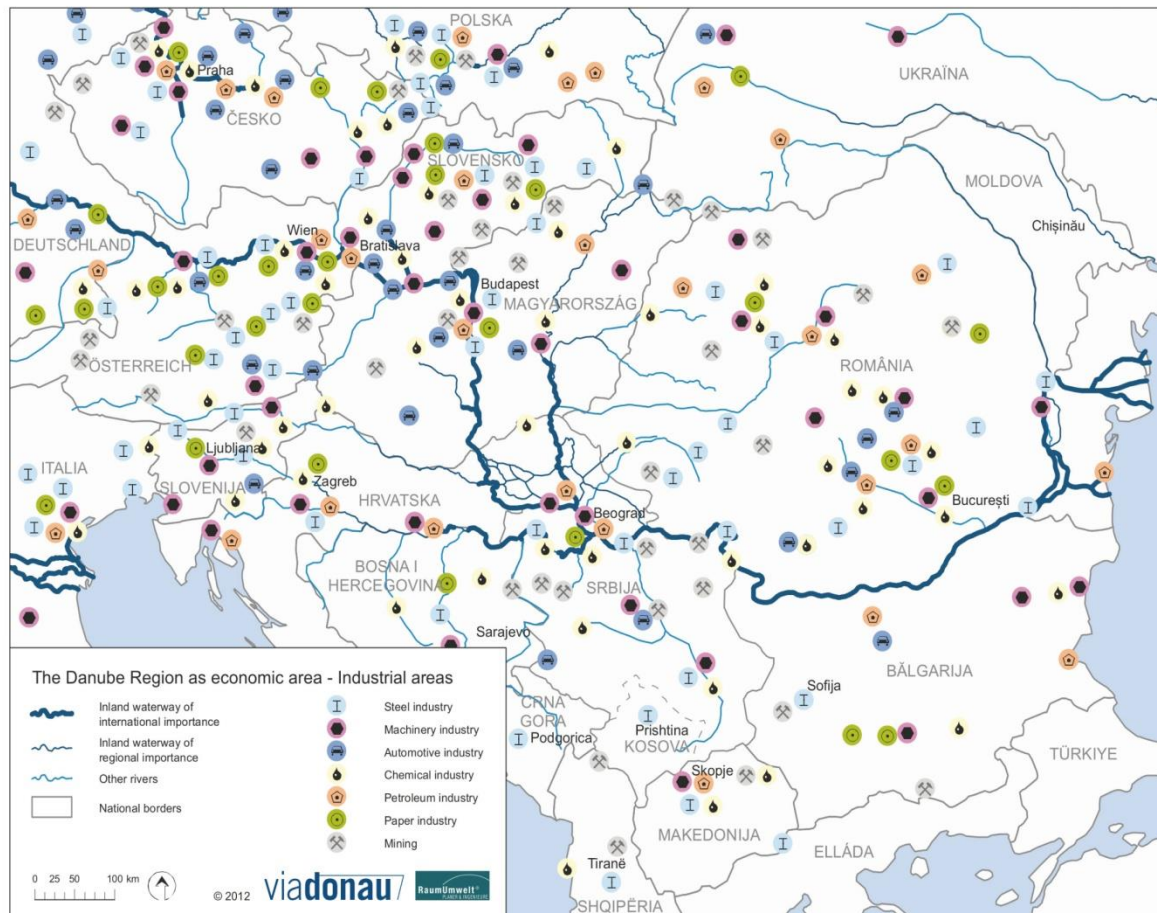
România sustine crearea unei Strategii capabile sa asigure o mai mare eficienta în administrarea fondurilor europene și sa integreze elementele actuale ale politicii de dezvoltare regionala. Strategia are capacitatea de a contribui la îmbunatatirea mecanismelor de implementare a initiativelor regionale și faciliteaza dialogul purtat la nivel comunitar, regional și local. Implementarea Strategiei va consolida dialogul Uniunii Europene cu statele terte din bazinul Dunării și implicit va facilita extinderea și fortificarea valorilor și standardelor europene în vecinatate. Nu trebuie neglijat nici potentialul acestei Strategii de facilitare a conectarii Uniunii cu zona extinsa a Marii Negre si, mai departe, cu regiunea Asiei Centrale. În acelasi timp, Strategia Dunării ar putea raspunde mai bine asteptarilor întregii Uniunii de a îmbunatati capacitatea de monitorizare a frontierelor sale externe, dar și de a consolida cooperarea Uniunii cu statele din vecinatate, în beneficiu reciproc.

Dunarea reprezinta una dintre cele mai mari cai fluviale de transport ale Europei dispunând de un potential imens pentru cresterea volumului de marfuri transportate. Valorificarea durabila a potentialului energetic semnificativ al regiunii, precum și transformarea ei într-un coridor de tranzit al energiei necesita de asemenea o activitate coordonata de planificare și implementare. Regiunea Dunării include zece state, dintre care sase sunt state membre ale Uniunii Europene și numara 200 milioane locuitori.

# Logistica integrată în industria navală



**Figura 1a** Prezentarea Regiunii Dunării ca zonă economică (aglomerațiile urbane), 2012



**Figura 1b** Prezentarea Regiunii Dunării ca zonă economică (zone industriale), 2012

## Logistica integrată în industria navală



**Figura 1c** Prezentarea Regiunii Dunării ca zonă economică (zone agricole), 2012

Sursa: [www.viadonau.org](http://www.viadonau.org)

Câteva din cele mai reprezentative organizatii și initiative de cooperare dedicate regiunii Dunării sunt discutate în continuare.

*Comisia Dunării și Procesul de Cooperare Dunăreană* reprezintă principalele structuri instituționale de cooperare interguvernamentale existente în zona Dunării. *Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR)* este un organism internațional, stabilit pentru implementarea Convenției pentru protecția fluviului Dunărea.

*Comisia Dunării (DE CERCETARE-DEZVOLTARE)* este o organizație internațională compusă din Austria, Bulgaria, Croația, Germania, Republica Moldova, România, Federația Rusă, Serbia, Slovacia, Ucraina și Ungaria, având ca principală atribuție asigurarea condițiilor normative pentru menținerea libertății de navigație pe fluviu, în virtutea reglementărilor Comisiei, statele membre urmând a îmbunătăți navigația pe sectoarele naționale. Mecanismele care au fost create pentru funcționarea Comisiei, precum și lipsa de interes a statelor au dus la lipsa de implicare a Comisiei în dezvoltarea transportului pe Dunăre.

## Logistica integrată în industria navală

Reglementările acesteia au valoare de recomandare și, în consecință nu există un proiect integrat de dezvoltare a transporturilor pe Dunare. Revizuirea Convenției de la Belgrad, prin care a fost creată Comisia, reprezintă singura modalitate prin care activitatea acesteia poate fi revitalizată. În urma revizuirii, statele care doresc cu adevărat să promoveze transporturile pe Dunare, vor avea mijloacele pentru lua, în cadrul Comisiei Dunării, măsuri concrete.

*Procesul de Cooperare Dunăreană (PDE CERCETARE-DEZVOLTARE)* a fost lansat oficial la Viena, la 27 mai 2002, pe baza unei inițiative comune a Guvernelor României și Austriei, a Comisiei Europene și a Pactului de Stabilitate pentru Europa de Sud-Est (PSESE). Participanții la PDE CERCETARE-DEZVOLTARE sunt statele din bazinul Dunării (România, Austria, Bosnia și Herțegovina, Bulgaria, Cehia, Croația, Germania, Republica Moldova, Serbia, Slovacia, Slovenia, Ucraina și Ungaria), la care se adaugă Comisia Europeană și Consiliul Cooperării Regionale (CCR), continuatorul PSESE, existând, de asemenea și câteva state cu statut de observator la Proces (Franța, FYROM, Federația Rusă și Statele Unite ale Americii).

PDE CERCETARE-DEZVOLTARE reprezintă un forum de cooperare regională, neinstituționalizat, structurat pe mai multe dimensiuni sectoriale (economică și dezvoltare durabilă, ecologică, culturală, navigație, turism, cooperare subregională), subsumate unei dimensiuni politice care are rolul de a stabili liniile directoare ale viitoarei cooperări și de a identifica proiectele prioritare care urmează să se realizeze în cadrul dimensiunilor sectoriale. Obiectivul său fundamental îl constituie armonizarea și valorizarea eficientă a diverselor inițiative de cooperare în regiunea dunăreană, în lumina valorilor și standardelor europene, având în vedere că, în contextul extinderii UE, Dunărea a devenit, practic, un fluviu interior al Uniunii.

*Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR)* a fost creată în 1994, iar statele membre ale acestui organism internațional sunt, în același timp, părțile semnatare ale Convenției pentru protecția fluviului Dunărea, instrumentul juridic de cooperare transfrontieră în scopul protecției și conservării ecosistemelor acvatice: Austria, Bosnia-Herțegovina, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Germania, Ungaria, Republica Moldova, Muntenegru, Serbia, România, Slovacia, Slovenia, Ucraina, Comunitatea Europeană.

Obiectivele ICPDR sunt conservarea și protecția biodiversității acvatice și a resurselor de apă ale Dunării pentru generațiile viitoare, prin reducerea aportului de nutrienți și a substanțelor prioritare periculoase, care poluează apele Dunării, precum și realizarea unui sistem integrat de control al riscului de inundații. În prezent, cea mai importantă activitate a acestei comisii se referă la coordonarea implementării în bazinul Dunării a Directivei Cadru pentru Apa a Uniunii Europene.

*ARGE Donauländer* a fost fondată la Viena, în 1990, prin semnarea Declarației Comune, ca asociație a regiunilor dunărene pentru promovarea dezvoltării economice, transportului, dezvoltării

## Logistica integrată în industria navală

teritoriale, turismului, culturii, științei și protecției mediului. Membrii sai sunt 23 de regiuni din 10 state dunarene. Activitatea sa se desfășoară pe domenii tematice în cadrul unor Comitete specializate.

### 2 Promovarea navigației pe ape interioare

La 17 ianuarie 2006, Comisia a propus un program de acțiuni multianual pentru promovarea transportului pe căile navigabile interioare (NAIADES), care trebuie implementat în perioada 2006-2013. Acest program ar urma să permită o mai bună utilizare a potențialului comercial și a capacităților încă nefolosite ale transportului pe căile navigabile interioare. Programul prevede numeroase măsuri legislative și acțiuni de coordonare și de sprijin în cinci domenii strategice:

- crearea unor condiții mai favorabile pentru servicii și penetrarea pe noi piețe. Sunt prevăzute, printre altele:
  - examinarea și introducerea de noi concepte logistice;
  - sprijinirea serviciilor de linie pentru transportul intermodal;
  - înlesnirea accesului la capital pentru IMM-uri,
  - îmbunătățirea cadrului juridic și administrativ;
- stimulente pentru modernizarea flotei, printre altele, prin dezvoltarea și promovarea aplicării de concepte și tehnologii inovatoare în construcția de nave;
- măsuri de combatere a penuriei de forță de muncă calificată, printre altele prin îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă, recunoașterea reciprocă a calificărilor, precum și prin menținerea instituțiilor de formare și perfecționare profesională;
- promovarea transportului pe căile navigabile interioare ca partener de afaceri de încredere, printre altele prin intensificarea acțiunilor de relații publice sau crearea și dezvoltarea unei rețele europene de promovare și dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare;
- punerea la dispoziție a unor infrastructuri adecvate prin menținerea și dezvoltarea rețelei europene de transport pe căi navigabile interioare, promovarea și dezvoltarea de instalații de transbordare și acțiuni de sprijin și coordonare a implementării și dezvoltării RIS.

### Programul de sprijin „Marco Polo”

La 22 iulie 2003, Consiliul și Parlamentul European au adoptat Regulamentul (CE) nr. 1382/2003 privind programul „Marco Polo” care urma să promoveze în perioada 1 ianuarie 2003-31 decembrie 2006 transferul transportului de mărfuri de pe căile rutiere spre transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare, precum și o serie de proiecte inovatoare. Pachetul financiar alocat acestui program este de 75 milioane EUR.

## Logistica integrată în industria navală

Prin Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 din 24 octombrie 2006, Consiliul și Parlamentul European au convenit asupra noului program Marco Polo II, care îl continuă pe primul. Totuși, sunt prevăzute două elemente noi:

(a) extinderea domeniului de aplicare pentru soluțiile și alternativele de transport intermodal în afara UE, precum

(b) conceptul autostrăzilor maritime, care trebuie să conducă la o utilizare mai intensă a transportului maritim pe distanțe scurte. În cursul negocierilor privind perspectivele financiare, Parlamentul European și Consiliul au căzut de acord să aloce un pachet financiar total de 450 milioane EUR programului Marco Polo II, în perioada 2007-2013.

### 3 Rolul terminalelor multimodale în strategia Dunării

În aprilie 2003, Comisia a prezentat o propunere privind unitățile de încărcare intermodale. Se urmărește stabilirea unor norme tehnice noi și unitare în vederea definirii unei unități de încărcare intermodale europene, aplicabilă tuturor mijloacelor de transport. Astfel ar fi considerabil simplificată transbordarea și ar fi îmbunătățită competitivitatea transportului intermodal. Între timp a fost publicată o propunere modificată a Comisiei, după ce Parlamentul European, spre deosebire de Consiliu, și-a exprimat poziția privind prima propunere.

În iunie 2006, Comisia a dat publicității Comunicarea intitulată „Logistica transportului de mărfuri în Europa – cheia mobilității durabile”, în care expune un concept de îmbunătățire destinat să amelioreze cadrul general pentru a crește eficiența diferitelor mijloace de transport și a diferitelor combinații de mijloace de transport. Obiectivul este de a transporta un volum mai mare de mărfuri cu un număr mai mic de unități de transport (vehicule, vagoane de marfă și nave).

Intensificarea relațiilor comerciale între țări și dezvoltarea unor proiecte cum sunt terminalele multimodale, cu accent pe construirea de autostrăzi și rețele feroviare reprezintă doar o mică parte din efectele pe termen lung pe care le va avea strategia Dunării, la comun, în statele din regiune. Punctul cheie este evident legat de crearea unei infrastructuri funcționale, între țările implicate în proiect.

Strategia creează un moment favorabil pentru investitorii din regiune, în special pentru cei care vor dezvolta terminale multimodale, corelând transportul pe apă cu cel pe calea ferată, două segmente promovate de oficialii Uniunii Europene, trecute în categoria de “transport verde”<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Caraiani G., Logistica Transporturilor, Editura Universitară, București, 2008, pg.121

## Logistica integrată în industria navală

În contextul în care traficul de mărfuri pe ruta Europa-Asia Centrală se intensifică, lucru ce determină construirea de noi linii destinate transportului feroviar de marfă, portului Constanța îi revine rolul de a fi principala poartă spre est a Uniunii Europene în ce privește ruta directă pentru livrarea și furnizarea mărfurilor.

România are potențial de a deveni, prin intermediul portului Constanța, principala poartă de intrare a bunurilor provenind din Estul Asiei și Orientul Mijlociu către Europa Centrală și de Est, și astfel de a ajunge una dintre rutele comerciale majore din viitor. Însă pentru maximizarea avantajelor geografice competitive, este necesar să se îmbunătățească infrastructura și să se implementeze câteva modificări legislative esențiale, care ar transforma-o într-o destinație ideală pentru importurile europene, iar transportatorii și companiile logistice vor trebui să se adapteze schimbărilor în dinamica rutelor comerciale pentru a putea să-și valorifice la maximum oportunitățile de profit.

Însă pentru a deveni un adevărat hub al spațiului ECE, portul trebuie să își dezvolte legăturile cu calea ferată implementând noi proiecte de infrastructură. Pe lângă cei 300 de km de cale ferată și un terminal ferry-boat, portul Constanța are un potențial uriaș de dezvoltare a infrastructurii prin deschiderea de noi linii ferry-boat. Există proiecte pentru construirea unui nou triaj în portul Constanța și dublarea liniilor de cale ferată, construirea a 11 km de linii noi, zone de manevră feroviară, o linie de așteptare pentru locomotive.

Pe lângă acestea, se va construi un dispozitiv de linii ferate în Poarta 10 a portului Constanța. Este vorba de linii industriale. Dezvoltarea capacității feroviare constă în realizarea unui complex feroviar sistematizat în sectorul fluvio-maritim al portului. Astfel, pe baza previziunilor de trafic până în 2020, se vor realiza alte linii ferate ce deservește actualii operatori.

Dezvoltarea rapidă a infrastructurii portului va contribui decisiv la poziționarea portului Constanța ca al doilea în Europa. Acest lucru este susținut de Ministerul Transporturilor din România, în contextul semnării unui Memorandum de Înțelegere între porturile Constanța și Rotterdam pentru cooperarea în proiecte de dezvoltare și stabilire a unei relații strategice pe termen lung.

Prin redirectionarea fluxului de mărfuri din Asia înspre Europa Centrală și de Est prin portul Constanța, statele europene ar putea economisi, în medie, 74 mil. euro anual pentru următorii zece ani, conform unui studiu realizat de European Gateways Platform (EGP), un parteneriat public privat dintre guvernul olandez și companiile româno-olandeze active în domeniul infrastructurii și logisticii. Câștigurile survin din reducerea costurilor externe, în care sunt incluse și emisiile de carbon.

Volumul de mărfuri prognozat pentru 2020 este de 1,47 milioane, adică în jur de 10% din volumul total de mărfuri destinat Europei Centrale și de Est.

Luând în considerare poziția strategică a României și a portului Constanța, acest volum trebuie considerat că fiind nivelul minim realizabil. Potrivit experților în domeniu, costurile logistice totale

## Logistica integrată în industria navală

de debarcare pentru produsele care trebuie să fie distribuite în Europa Centrală și de Est indică faptul că România are un avantaj competitiv față de alte porturi, cum ar fi Portul Koper din Slovenia. În prezent, marfa din Asia destinată Europei Centrale și de Est își face intrarea, în principal, prin porturile din Hamburg, Rotterdam și Antwerp.

Dincolo de atenția acordată celor două porturi și axei fluviale care le leaga, este important și stabilirea unui coridor terestru între Constanța și Rotterdam.

În cadrul proiectului cu finanțare europeană RETRACK, ce reunește 13 parteneri, furnizorul de servicii logistice olandez Centrum Transport va transporta pe calea ferată încărcături expediate în mod normal pe sosea.

Proiectul RETRACK are ca scop operarea de garnituri feroviare între Constanța și porturi vest-europene, inclusiv Rotterdam. Ținta partenerilor implicați în acest proiect este să dubleze volumul de marfuri transferat de pe sosele pe calea ferată și expediate spre și dinspre România, de la 10.000 la 20.000 de încărcături de camion.

Pentru România, consolidarea cooperării dunarene rămâne o prioritate în condițiile în care potențialul de dezvoltare durabilă a regiunii este considerabil și dorim să contribuim la transformarea Dunării într-o coloană vertebrală a spațiului european, ca parte a axei Rin-Main-Dunăre.

Prin redirectionarea fluxului de mărfuri din Asia înspre Europa Centrală și de Est prin portul Constanța, statele europene ar putea economisi, în medie, 74 mil. euro anual pentru următorii zece ani.

Dezvoltarea rapidă a infrastructurii portului va contribui decisiv la poziționarea portului Constanța ca al doilea în Europa. Acest lucru este susținut de Ministerul Transporturilor din România, în contextul semnării unui Memorandum de Înțelegere între porturile Constanța și Rotterdam pentru cooperarea în proiecte de dezvoltare și stabilire a unei relații strategice pe termen lung.

### REFERINȚE

1. Beizadea Haralambie, Popa Cătălin, Nistor Filip, Marinescu Călin – “Management portuar” – Editura Academiei Navale, Constanța, 2013.
2. Beizadea Haralambie, Popa Catalin – “Expediții internaționale”, Editura Academiei Navale, Constanța.
3. Bogers E., Henstra D., “State-of-the-art of intermodal freight transport”, EUTRALOG, 2003.
4. Foster, T., Armstrong R., “Top 25 third-party logistics providers: bigger and broader”, 2005.
5. Gattorna, John L., „Managementul logisticii și distribuției”, Editura Teora, București, 2001.

## Logistica integrată în industria navală

6. Groothedde, B., „Towards Collaborative Logistics and Transportation Network - A Modeling Approach to Hub Network Design”, Trail Research Series 2005/15 Delft: Van Marken, 2005.
7. Lunbach R. Thomas, Capineri Cristina, „Globalized Freight Transport”, 2007.
8. Neagoie Cristina, „Hybrid Network- The Logistic Future”, Analele Universității din Oradea, Științe Economice, volumul I, 2008.
9. Nicolae F. – „Instalații Navale și Portuare de Operare”, Note de curs, Constanța, 2010.
10. Nicolae, Florin- “ Instalații navale și portuare de operare” , Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Constanța, 2008.
11. Popa Cătălin, Hăulică D.- „Organizarea Transporturilor Navale”, Editura ANMB, Constanța, 2008.
12. First National Contribution of Romania to the Development of the European Union Strategy for the Danube Region, publicata în primavara lui 2010.
13. Revista Amfiteatrului Economic Academia de Studii Economice din București, Facultatea de comerț, „*Logistica mărfurilor*”, Editura ASE, 2008.
14. [www.portofconstantza.ro](http://www.portofconstantza.ro)