

PROGRAMUL OPERAȚIONAL SECTORIAL DE TRANSPORT (POS-T) 2007 - 2013

sinteză

Programul Operațional Sectorial - Transport (POST) este unul dintre cele șapte programe operaționale din cadrul Obiectivului "Convergența." Prin creșterea și îmbunătățirea calitativă a investițiilor în capital fizic, se urmărește accelerarea convergenței României prin îmbunătățirea condițiilor favorabile creșterii și ocupării forței de muncă.

POST este instrumentul care dezvoltă obiectivele Cadrului Național Strategic de Referință (CNSR), stabilind priorități, deziderate și alocarea de fonduri pentru dezvoltarea sectorului transporturilor în România.

În paralel cu SOP pentru Infrastructura de Transport, a fost dezvoltat PO pentru Dezvoltare Regională. Ambele programe se integrează într-o strategie comună de dezvoltare pentru realizarea unui sistem de transport coerent care să asigure coeziunea spațială și interoperabilitatea cu sistemele de transport ale Uniunii Europene.

Aspectele cheie din domeniul transporturilor identificate în Planul Național de Dezvoltare al României 2004-2006 au fost :

- Transporturile interne din România, deși diversificate, au o capacitate insuficientă pentru transportul mărfurilor și pasagerilor, mai ales în unele zone și în anumite perioade ale anului (vara, week-end-uri);
- Infrastructura de transport este insuficient dezvoltată și necesită investiții importante pentru a fi adusă la standarde europene;
- Accesul la coridoarele vest-europene, precum și la cele est și sud-europene este limitat și îngreunat de capacitatea de transport și calitatea redusă a anumitor elemente de infrastructură (doar 100 km de autostradă, drumuri naționale nemodernizate, etc.);
- Așezarea României la intersecția multor drumuri ce unesc estul cu vestul Europei și sudul cu nordul Europei, precum și amplasarea țării pe axele de tranzit ce leagă Europa de Asia, subliniază importanța unei infrastructuri dezvoltate ;
- Accesul României la Marea Neagră și Fluviul Dunărea reprezintă o ocazie și un argument pentru creșterea transportului pe ape, ținând seama de costul scăzut în comparație cu transportul terestru sau aerian.

În concordanță cu obiectivul general, un aspect cheie a economiei românești în perioada 2007-2013 va fi dezvoltarea infrastructurii de transport, fapt care va avea un impact semnificativ în creșterea competitivității economice, facilitarea integrării economice în UE,

va contribui la dezvoltarea reală a pieței interne și va permite dezvoltarea economiei românești. Prin acest program se urmărește crearea condițiilor pentru creșterea investițiilor, promovarea unui transport durabil și a coeziunii spațiale.

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 începând cu 1990. 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;
- Instabilitate 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.

Acestea au condus la:

- O reducere semnificativă a numărului de tone-kilometri de marfă pe calea ferată;
- O schimbare a alurii fluxului de trafic internațional și utilizarea sub capacitate a căilor de transport pe apă pentru 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 vehiculele rutiere și a duratei deplasărilor rutiere;
- Viteze feroviare reduse;
- Scăderea numărului de călători în transportul feroviar;
- Creșterea degradării mediului înconjurător;
- Un impact negativ asupra competitivității și atractivității pieței românești pentru investiții.

Ca efect al modernizării, infrastructura de transport îmbunătățită va conduce în mod direct la creșterea competitivității produselor fabricate și a serviciilor furnizate, atât în sectoarele cheie ale economiei, cât și în întregul regiunilor României. Efectul global va fi îmbunătățirea generală a economiei României.

În particular, modernizarea infrastructurii va:

- a. Încuraja investițiile de capital necesare în locații care sunt greu de accesat în prezent sau care suferă blocaje excesive de trafic;
- b. Duce la optimizarea serviciilor de transport oferite clienților;
- c. Permite dezvoltarea de sisteme de logistică îmbunătățite rezultând în costuri mai mici ale bunurilor achiziționate și livrate;
- d. Facilitează cooperarea dintre producători și fabricanți;
- e. Crește potențialul de acces și penetrare a noilor piețe.

Obiectivul global al Programului Operațional Sectorial – Transport (POST) este să promoveze în România un sistem de transport care să permită deplasarea rapidă, eficientă și în condiții de siguranță a persoanelor și bunurilor, la servicii de un nivel corespunzător standardelor Europene, la nivel național, în cadrul Europei, între și în cadrul regiunilor României.

Principalele sub-obiective sunt după cum urmează:

- Promovarea circulației internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea de conexiuni atât pentru portul Constanța, cât și pentru Grecia, Bulgaria și Turcia, cu UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T relevante;
- Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile României și transferul acestora din interiorul țării către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T
- Promovarea dezvoltării unui sistem de transport echilibrat în ceea ce privește toate modurile de transport, prin încurajarea dezvoltării sectoarelor feroviar, naval și inter-modal
- Promovarea dezvoltării durabile, cu precădere prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței acestuia.

POST acoperă numai proiectele de transport finanțate de Guvernul României împreună cu FC și FEDR. POST nu va include proiecte co-finanțate de terți, inclusiv IFI.

Acest POST acoperă finanțarea proiectelor de transport din primul și al doilea val ce vor fi implementate în perioada bugetară 2007 – 2013. De asemenea acoperă finanțarea pregătirii de proiecte în perioada 2007-2013, proiecte propuse pentru implementare în următoarea perioadă bugetară 2014-2020.

În vederea realizării obiectivului POST se propune alocarea fondurilor din sursele UE și Bugetul de Stat relevante pentru transporturi pentru implementarea următoarelor **axe prioritare**:

1. Modernizarea și dezvoltarea Axelor Prioritare ale Rețelei Trans-europene de Transport (Axe prioritare TEN-T)
2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara Axelor prioritare TEN-T
3. Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor pentru rețelele de cale ferată națională și TEN-T
4. Dezvoltarea durabilă a sectorului Transporturi
5. Asistență Tehnică

Fiecare *axă prioritară a POST* poate fi finanțată fie din FC fie din FEDR, dar nu din amândouă, și va fi susținută de una sau mai multe operațiuni. La rândul ei, fiecare operațiune va consta dintr-un proiect sau dintr-un grup de proiecte.

Lista axelor prioritare POST și a operațiunilor		
Axele Prioritare POST	Fond UE	Operațiuni
Axa prioritară 1: Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T	FC	Operațiunea 1.1: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7
		Operațiunea 1.2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22
		Operațiunea 1.3 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 18
Axa prioritară 2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara Axelor prioritare TEN-T	FEDR	Operațiunea 2.1 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere
		Operațiunea 2.2 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată
		Operațiunea 2.3 Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale
		Operațiunea 2.4 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian
Axa prioritară 3 Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor pentru rețelele de cale ferată națională și TEN-T	FEDR	Operațiunea 3.1 Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor cu trenuri de generație nouă
Axa prioritară 4 Dezvoltarea durabilă a sectorului Transport	FEDR	Operațiunea 4.1 Promovarea transportului inter-modal
		Operațiunea 4.2 Îmbunătățirea siguranței traficului pentru toate modurile de transport
		Operațiunea 4.3 Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului
Axa prioritară 5 Asistență Tehnică pentru POST	FEDR	Operațiunea 5.1 Sprijinirea managementului eficient, implementării, monitorizării și controlului POST.
		Operațiunea 5.2 Sprijinirea activităților de informare și publicitate privind POST

AXA PRIORITARĂ 1 - Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T

Obiectiv: să întărească coeziunea teritorială dintre România și statele membre UE, prin reducerea semnificativă a timpilor de parcurs cu îmbunătățirea siguranței și calității serviciilor spre destinațiile principale, la nivel național și European, atât pentru pasageri cât și pentru bunuri, de-a lungul axelor prioritare TEN-T nr. 7,18 și 22.

Sursa de finanțare: Fondul de Coeziune și Bugetul de Stat al României

Operațiuni:

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 18

AXA PRIORITARĂ 2 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara Axelor prioritare TEN-T

Obiectiv: de a intensifica traficul de pasageri și de mărfuri, odată cu un grad mai mare de siguranță, viteză și calitate a serviciilor, inclusiv inter-operabilitatea căilor ferate; în lumina obiectivului politicii de coeziune de a dezvolta conexiuni secundare la axele prioritare TEN-T în scopul de a aborda eficient coeziunea teritorială în întreaga Europă, precum și între regiunile din România.

Sursa de finanțare: FEDR și bugetul Statului român.

Operațiuni:

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată
- Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian

AXA PRIORITARĂ 3 - Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor pentru rețelele de cale ferată națională

Obiectiv: realizarea unor servicii mai rapide, mai sigure și de calitate mai bună la standarde europene de inter-operabilitate pentru pasagerii interni și internaționali ai căilor ferate prin modernizarea materialului rulant al căilor ferate, permițând astfel căilor ferate să concureze eficient cu transportul rutier de pasageri în creștere.

Sursa de finanțare: FEDR și bugetul Statului român

Operațiuni:

- Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor cu trenuri de generație nouă

AXA PRIORITARĂ 4 - Dezvoltarea durabilă a sectorului Transporturi

Obiectiv: implementarea principiilor de dezvoltare durabilă a sectorului transporturi în România, conform concluziilor de la Cardiff ale Consiliului European (1998) și Strategiei Europene de dezvoltare durabilă (Göteborg 2001).

Sursa de finanțare: FEDR și bugetul Statului român.

Operațiuni:

- Promovarea transportului inter-modal
- Îmbunătățirea siguranței traficului pentru toate modurile de transport
- Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului

AXA PRIORITARA 5 - Asistența tehnică pentru POST**Obiective:**

- instruirea de personal în ceea ce privește aspectele tehnice ale implementării proiectelor de transporturi
- promovarea înțelegerii și aprecierii rolului și scopului instrumentelor structurale, precum și a contribuției UE la dezvoltarea infrastructurii transporturilor din România

Sursa de finanțare: FEDR și bugetul Statului român

Operațiuni:

- Sprijinirea managementului eficace, implementării, monitorizării și controlului POST
- Informare și publicitate privind POST

PLAN FINANCIAR

Bugetul total al POST pentru perioada de programare 2007-2013 este estimat la aproximativ 4.9 miliarde Euro, ceea ce reprezintă 18, 5% din bugetul global al operațiilor structurale pentru România pentru perioada menționată. Din aceasta sumă, 4 mld. Euro reprezintă suportul financiar al Comunității, în timp ce co-finanțarea națională va atinge în jur de 0,9 mld. Euro. Finanțarea din partea Comunității va proveni din Fondul pentru Coeziune și din Fondul European pentru Dezvoltare Regională.

IMPLEMENTARE

Funcția Autorității de Management pentru POST a fost cedată MTCT, Direcția Generală Relații Financiare Externe (DGRFE).

Fondul Național acționează ca Autoritate de Certificare/Plăți. În urma adoptării Hotărârilor de Guvern 272/2004, 497/2004 și 208/2005 departamentele de Certificare și Plăți ale acestuia se vor transforma în Autoritatea de Certificare și Plăți capabilă să funcționeze în conformitate cu noul acquis al Cadrului Național Strategic al României pentru 2007-2013.

Curtea de Conturi va acționa ca autoritate de audit.

Beneficiari

Beneficiarii sunt operatori, organisme sau firme, publice sau private, responsabile cu inițierea sau cu inițierea și implementarea operațiunilor. În cazul schemelor de ajutor în conformitate cu articolul 87 din Tratat și în cazul ajutoarelor acordate de organisme numite de Statele Membre, beneficiarii sunt organismele care primesc ajutorul public.

MTCT va folosi rețeaua agențiilor de implementare existente implicate în gestionarea fondurilor de preaderare care se află sub jurisdicția MTCT și care se concentrează pe operațiunile programului operațional. Acestea sunt următoarele instituții:

- Compania Națională de Autostrăzi & Drumuri Naționale (CNADN)
- Compania Națională de Căi Ferate (CFR)
- Agenția MTCT

ANALIZA SWOT A INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT DIN ROMÂNIA

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ România se află într-un moment important al aderării la UE și are potențial bun pentru noi conexiuni rutiere și feroviare cu țările învecinate și Marea Neagră pentru comerț internațional. ▪ Forța de muncă calificată cu costuri scăzute având educație de baza deși vor fi necesare noi calificări în vederea îndeplinirii cerințele de reconstrucție a domeniului transporturi. ▪ Un amplasament avantajos pe axa cheie TEN-T și pe Coridorul IX care furnizează o bună accesibilitate la țările învecinate. ▪ Servicii de transport auto private pentru marfa și pasageri bine organizate și competitive sunt disponibile în majoritatea locațiilor principale. ▪ Rețeaua feroviară extinsă cu operatori privați inovatori furnizând servicii locale. ▪ Dunărea și alte căi de transport pe râuri sunt bine conectate în vederea furnizării unui potențial nou transport de marfă vrac la costuri mici, dezvoltare a traficului de containere intermodale și utilizare turistică. ▪ Portul Constanța (cel mai mare de la Marea Neagră) este pe TEN-T și deține spațiu adecvat pentru extindere și pentru cantitățile crescute de marfă transportată, având o adâncime suficientă pentru cele mai mari vase și companii de shipping care își extind operațiunile și rutele de comerț. ▪ Resursele de transport pe apă extinse sunt dezvoltate astfel încât să fie adecvate transportului în vrac la costuri mici a mărfurilor cu valoare scăzută într-o manieră ecologică care necesită dezvoltare și întreținere reduse ale rețelei, și pot furniza o conexiune eficientă în dezvoltarea sistemelor noi de transport intermodale cu valoare mai ridicată. ▪ Transportul multimodal (rutier/feroviar) cu impact redus asupra mediului există și deține o cotă de piață ridicată a transportului teritorial de containere actual din România și furnizează o alternativă eficientă la transportul rutier. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Calitatea proiectării și construcției infrastructurii de transport nu a fost la standardele UE astfel încât sunt necesare investiții semnificative pentru reabilitarea acestora până la atingerea standardelor UE. ▪ Inițiativelor de transport multimodal le lipsește o dezvoltare viitoare. ▪ O distorsiune anterioară între dezvoltarea infrastructurii rutiere și feroviare în favoarea celei feroviare, care nu a fost bine întreținută. ▪ Serviciile private de bună calitate pentru transport rutier de pasageri și mărfuri nu operează în majoritatea zonelor rurale. ▪ Rețeaua rutieră este subdezvoltată în toată țara și prost întreținută creând un risc mare de accidente. ▪ Există puține autostrăzi, fără legătură cu UE, dezvoltarea regiunilor sau a țărilor învecinate. ▪ Investițiile scăzute în întreținerea infrastructurii feroviare rezultând în restricții de viteză și treceri la nivel în stare proastă. ▪ Vagoanele de tren și locomotivele nu fac față cererii clienților actuali, iar pentru transportul de marfă cele câteva operațiuni cu trenuri block limitează eficacitatea operațiunilor intermodale. Nu există contact coordonat cu clienții feroviari, nu există un mod campion, dar prețurile sunt inflexibile și documentația excesivă. ▪ Numărul pasagerilor feroviari și volumele de marfă pe cale ferată sunt în scădere. ▪ Investițiile scăzute în construcții noi și în întreținerea infrastructurii portuare maritime și fluviale, incluzând echipamentele de manevrare. Navigarea pe Dunăre pentru vasele mari este limitată de adâncimea și lățimea canalelor și șenalelor, și cu doar câteva poduri și feriboturi pentru traversare pentru transportul rutier, creează o barieră naturală comerțului. ▪ Lipsa investițiilor în gestionarea cursului râurilor și de servicii reduce valoarea căilor de transport pe apă, cu pierderi de trafic față de alte moduri.
OPORTUNITĂȚI	PERICOLE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ O creștere economică eficientă va conduce la un comerț internațional mai intens. ▪ Noi oportunități de a folosi fondurile suplimentare furnizate de UE pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din toate modurile de transport. ▪ Intensificarea privatizării în vederea atragerii investițiilor în toate modurile de transport pentru a ușura susținerea fiscală efectuată de 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pregătirea proiectelor și a studiilor de fezabilitate ca și chestiunile referitoare la achiziția terenurilor necesită prea mult timp de rezolvare și implementare. Dacă aceste aspecte nu se îmbunătățesc în vederea conformării cerințelor de aderare, se pot pierde oportunitățile de folosire a fondurilor UE. ▪ Dacă fondurile naționale disponibile sunt insuficiente pentru co-finanțarea oportunităților de

<p>către guvern.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilitatea crescută în Europa va crea potențialul pentru creștere economică în toate regiunile economice. ▪ Consolidarea climatului de afaceri va rezulta în îmbunătățiri ale sectoarelor de producție, agricultură și industrie, conducând la creșterea cererii de transport. ▪ Potențialul de dezvoltare a unui nou trafic de containere și marfă, ecologic, eficient și eficace pe apă în plus față de traficul turistic de pe Dunăre. ▪ Dezvoltarea călătoriilor de afaceri și turism prin creșterea cererii clienților de transport aerian low cost în București și în aeroporturile regionale pentru dezvoltare comercială pe tot teritoriul țării. ▪ Potențialul de restructurare al serviciilor operaționale de cale ferată (mai multe trenuri monobloc) în vederea creșterii folosirii modurilor de transport multimodal eficiente și eficace pentru tranzit și traficului containerelor internaționale și interne. ▪ Potențialul de a furniza acces mai bun în Europa din țările riverane Mării Negre și de a genera puncte de transbordare cu costuri scăzute între rețeaua maritimă și rețelele de transport rutier, feroviar și pe apă din România. 	<p>investiții, anumite proiecte vor fi întârziate.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ritmul lucrărilor de reconstrucție a fost lent până la aceasta data iar în viitor regula N+2 / 3 va necesita o implementare mai rapidă pentru a preveni compromiterea sau reducerea finanțărilor. ▪ Există o lipsă a resurselor calificate și nu există suficienți contractori și furnizori experimentați în România pentru a face față nevoilor de dezvoltare, acest lucru putând genera costuri mai ridicate. ▪ Infrastructura de transport necesită modernizări semnificative, tarife și nivel de servicii atractive în vederea prevenirii creșterii costurilor de transport intern și pentru a încuraja percepția României ca rută spre Europa, decât ca rețea de trafic intern. ▪ Serviciile, costurile și eficiența transportului feroviar atât pentru pasageri cât și pentru marfă trebuie să se îmbunătățească în vederea prevenirii declinului transportului feroviar în favoarea celui rutier. ▪ Există riscul în Constanța a unor reacții insuficiente la cererea clienților pentru servicii îmbunătățite astfel încât atât transportul feroviar și cel pe apă să fie lipsite de oportunități de extindere. ▪ Creșterea eficienței operațiunilor de transport rutier prin construirea unor noi autostrăzi și prin aplicarea tuturor legilor UE pentru transportul rutier, va mări competiția, va reduce prețurile și va crește eficiența, făcând transportul intermodal mai puțin atractiv. ▪ Există nevoia de a găsi un echilibru între dezvoltarea axelor principale rutiere și feroviare în România cu creșterea accesibilității la rutele și serviciile naționale, în cadrul fondurilor disponibile limitate.
---	---