



**DIRECȚIA GENERALĂ POLITICI INTERNE**  
**DEPARTAMENTUL TEMATIC B: POLITICI STRUCTURALE ȘI DE**  
**COEZIUNE**

**TRANSPORT ȘI TURISM**

**PONDEREA MODALĂ A TRANSPORTULUI**  
**DE MĂRFURI CĂTRE**  
**ȘI DIN PORTURILE UE**

**SINTEZĂ**

**Rezumat**

Acest studiu prezintă ponderea modală a traficului portuar din UE. Studiul reunește date cu privire la traficul portuar și la caracteristicile sale și analizează diferitele moduri utilizate pentru a conecta porturile cu destinațiile finale ale mărfurilor, printre care transbordarea, operațiunile pe distanțe scurte și porturile interioare.

Studiul sprijină evaluarea progreselor înregistrate în direcția realizării obiectivelor de politică cu privire la transferul modal de la transportul rutier la moduri alternative de transport.

Acest document a fost solicitat de Comisia pentru transport și turism a Parlamentului European.

## **AUTORI**

Enrico Pastori, Italia

## **ADMINISTRATOR RESPONSABIL**

Piero Soave  
Departamentul tematic Politici structurale și de coeziune  
Parlamentul European  
B-1047 Bruxelles  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **ASISTENȚĂ EDITORIALĂ**

Adrienn Borka

## **VERSIUNI LINGVISTICE**

Originalul: EN.

## **DESPRE EDITOR**

Pentru a contacta Departamentul tematic sau pentru a vă abona la buletinul lunar al acestuia, vă rugăm să contactați: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Manuscris finalizat în martie 2015.  
© Uniunea Europeană, 2015.

Acest document este disponibil pe internet, la următoarea adresă:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **DISCLAIMER**

Opiniile exprimate în acest document sunt responsabilitatea autorului și nu reprezintă neapărat poziția oficială a Parlamentului European.

Reproducerea și traducerea documentului pentru scopuri necomerciale sunt autorizate, cu condiția ca sursa să fie menționată și editorul să fie anunțat în prealabil și să primească o copie a materialului.

## SINTEZĂ

Prezentarea generală abordează în mod specific chestiunile tipice modului de transport utilizat: feroviar, rutier, pe căi navigabile interioare și maritim pe distanțe scurte către și din porturile UE. Studiul include o analiză a traficului din porturile maritime, porturile interioare și terminalele rutiere-feroviare și subliniază câteva diferențe dintre statele membre/regiuni. În cele din urmă, acesta furnizează informații utile referitoare la provocările cu care se confruntă în prezent porturile UE în ceea ce privește creșterea traficului și congestiunea și accesibilitatea sa.

Caracteristicile porturilor și ale infrastructurilor care leagă porturile de hinterland, tipul de mărfuri manipulate și dimensiunea bazinelor hidrografice ale porturilor sunt parametrii care influențează în mod semnificativ alegerea modului de transport și posibilitatea de a realiza un transfer modal.

UE este dependentă într-o foarte mare măsură de porturile maritime pentru comerțul cu restul lumii și cel din cadrul pieței sale interne: 74 % din importurile și exporturile Uniunii și aproximativ 37 % din comerțul dintre statele membre ale UE tranzitează porturile maritime. Porturile garantează continuitatea teritorială a UE prin deservirea traficului maritim regional și local pentru a conecta zonele periferice și insulare. Porturile reprezintă nodurile pornind de la care se pot organiza fluxurile logistice multimodale ale rețelei transeuropene, utilizând conexiuni de transport maritim pe distanțe scurte și legături feroviare și ale căilor navigabile interioare pentru a reduce la minimum congestiunea traficului rutier și consumul de energie.

Transporturile maritime din porturile UE se ridică la peste 3 miliarde de tone anual.

Cartea albă din 2011 privind transporturile indică faptul că punctele de intrare pe piețele europene trebuie să fie eficiente și mai numeroase, evitându-se astfel traficul inutil pe teritoriul Europei. Porturile maritime joacă un rol major ca centre de logistică și necesită legături eficiente cu hinterlandul. Dezvoltarea lor este vitală, pentru a putea face față volumului crescut al transporturilor maritime de marfă, atât pe distanțe scurte în interiorul UE, cât și în afara UE. Căile navigabile interioare, al căror potențial nu este pe deplin utilizat, au un rol din ce în ce mai important de jucat, în special în ceea ce privește transportul de marfă către hinterland și conectarea mărilor europene. Din punctul de vedere al fluxurilor de mărfuri din cadrul sistemului portuar maritim european, se pot distinge cinci piețe principale: piața de transport containerizat, piața ro-ro (*roll-on/roll-off*), piața pentru transportul general convențional de mărfuri, piața pentru transportul de mărfuri lichide în vrac și piața pentru transportul de mărfuri solide în vrac. Fiecare dintre aceste piețe este caracterizată printr-o dinamică proprie: direcționarea diferitelor tipuri de transport maritim de marfă prin porturile europene către hinterland este ghidată de interacțiuni complexe între un set vast de factori și de actori. Cu toate acestea, la baza tuturor porturilor și tipurilor de comerț se află doi factori comuni care influențează stabilirea traseului către hinterland: conectivitatea portului cu hinterlandul și nivelul de performanță al portului în sine.

Este complicat să se asigure fiabilitatea datelor privind traficul din port din cauza a două aspecte intrinsec legate între ele: transbordarea și transportul maritim pe distanțe scurte.

*„Transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă deplasarea de mărfuri și de pasageri pe mare între porturi situate în Europa geografică sau între aceste porturi și porturi situate în țările din afara Europei care au un țărm la mările închise de la granițele Europei. Conceptul*

*de transport maritim pe distanțe scurte se extinde, de asemenea, la transportul maritim între statele membre ale Uniunii și Norvegia și Islanda și alte state de la Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Mediterană. (CE, 1999)*

În cazul containerelor, ponderea transportului maritim pe distanțe scurte este importantă deoarece:

- transportul maritim pe distanțe scurte (care reprezintă aproximativ 60 % din traficul din porturile UE) este destinat pentru hinterlandul direct al unui port (sau provine din hinterland); prin urmare, porturile trebuie dotate cu echipamentul necesar pentru gestionarea fluxurilor corespunzătoare și pentru trimiterea containerelor la destinațiile lor finale. Această cotă include fluxurile de mărfuri exportate către destinații din apropiere sau importate din acestea, conform definiției UE a transportului maritim pe distanțe scurte și a fluxurilor provenite din operațiuni de transbordare;
- cota transportului maritim pe distanțe lungi trebuie analizată în continuare deoarece se poate împărți în (i) trafic cu escală în port în vederea transbordării și (ii) trafic cu escală în port în vederea transportului interior ulterior către destinația finală. Din acest motiv, este fundamental să se țină seama de ponderea transbordării.

Pe de altă parte, transportul ro-ro este, în esență, un transport co-modal care implică un transport pe un sector rutier intern și un transport maritim care, cu anumite excepții, se realizează pe distanțe scurte (fiind, prin urmare, încadrat la transportul maritim pe distanțe scurte).

Măsura în care diferitele țări din UE folosesc transportul feroviar și transportul pe apă pentru mărfuri diferă foarte mult. Motivele care stau la baza acestui fapt sunt, printre altele:

(i) de ordin geografic (statele insulare utilizează în general transportul feroviar într-o măsură mai mică; regiunile fără ieșire la mare din centrul Europei, care sunt utilizate drept state de tranzit către principalele porturi, folosesc transportul feroviar într-o măsură mai mare);

(ii) de ordin economic și politic (țările a căror dezvoltare a inclus industriile grele folosesc în general transportul feroviar într-o măsură mai mare; în țările baltice și scandinave proporția transportului feroviar este mai mare);

(iii) de ordin ecologic (țările cu o politică ecologică pe termen lung folosesc în general transportul feroviar într-o măsură mai mare). Deși, din motive de sustenabilitate, transferul modal către transportul feroviar este considerat benefic, este posibil ca, din motive economice și politice [punctul (ii) de mai sus], anumite state să fi înregistrat efectiv transferuri semnificative de la transportul feroviar către transportul rutier. Astfel, în perioada 2000 - 2010, în opt state membre ale UE, ponderea modală a transportului feroviar a crescut. Cu toate acestea, în multe alte state membre s-a înregistrat un transfer modal considerabil către transportul rutier.

Performanțele fiecărui port în parte indică faptul că:

- transportul rutier este cel mai utilizat mod de transport pentru conectarea porturilor UE cu destinațiile interioare. Acest lucru poate fi explicat parțial prin ponderea mare a traficului maritim pe distanțe scurte, în cazul căruia, în general, hinterlandul este mai mic, însă transportul rutier este ales în principal datorită flexibilității și fiabilității sporite, precum și unui acces mai ușor la toate destinațiile interioare;

- căile navigabile interioare sunt utilizate pe scară largă de către porturi, atunci când disponibilitatea și standardul infrastructurii sunt adecvate pentru transportul unor volume mari de mărfuri. Acest lucru este valabil în cazul porturilor situate în Delta Rin-Scheldt (Anvers, Rotterdam și Amsterdam), unde ponderea modală a transportului pe căi navigabile interioare se află constant peste 30 %. Printre alte exemple în acest sens, se numără portul Constanța din România, porturile Le Havre și Marsilia din Franța și, într-o măsură mai mică, porturile Bremen și Hamburg din Germania;
- multe porturi înregistrează deja ponderi mari ale transportului feroviar. O pondere modală deosebit de ridicată se regăsește în porturile baltice din Tallin și din Riga (deși fluxurile sunt reduse în termeni absoluți), unde predomină fluxurile de tranzit de mărfuri în vrac. Dintre porturile care gestionează fluxuri mai mari în termeni absoluți, cele mai bune cazuri se regăsesc în Germania (Bremen și Hamburg, care găzduiesc până la 250 de trenuri zilnic), în Delta Rin-Scheldt (Rotterdam, Anvers și Zeebrugge), dar și în alte porturi care, per ansamblu, gestionează un număr considerabil mai mic de trenuri (Koper din Slovenia, Gdansk și Gdynia din Polonia, Trieste și La Spezia din Italia și Felixstowe și Southampton din Regatul Unit).

În concluzie, porturile examinate în cadrul acestui studiu indică, în multe cazuri, niveluri satisfăcătoare ale ponderii modale a transportului feroviar și a celui pe căi navigabile interioare.