

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNTRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

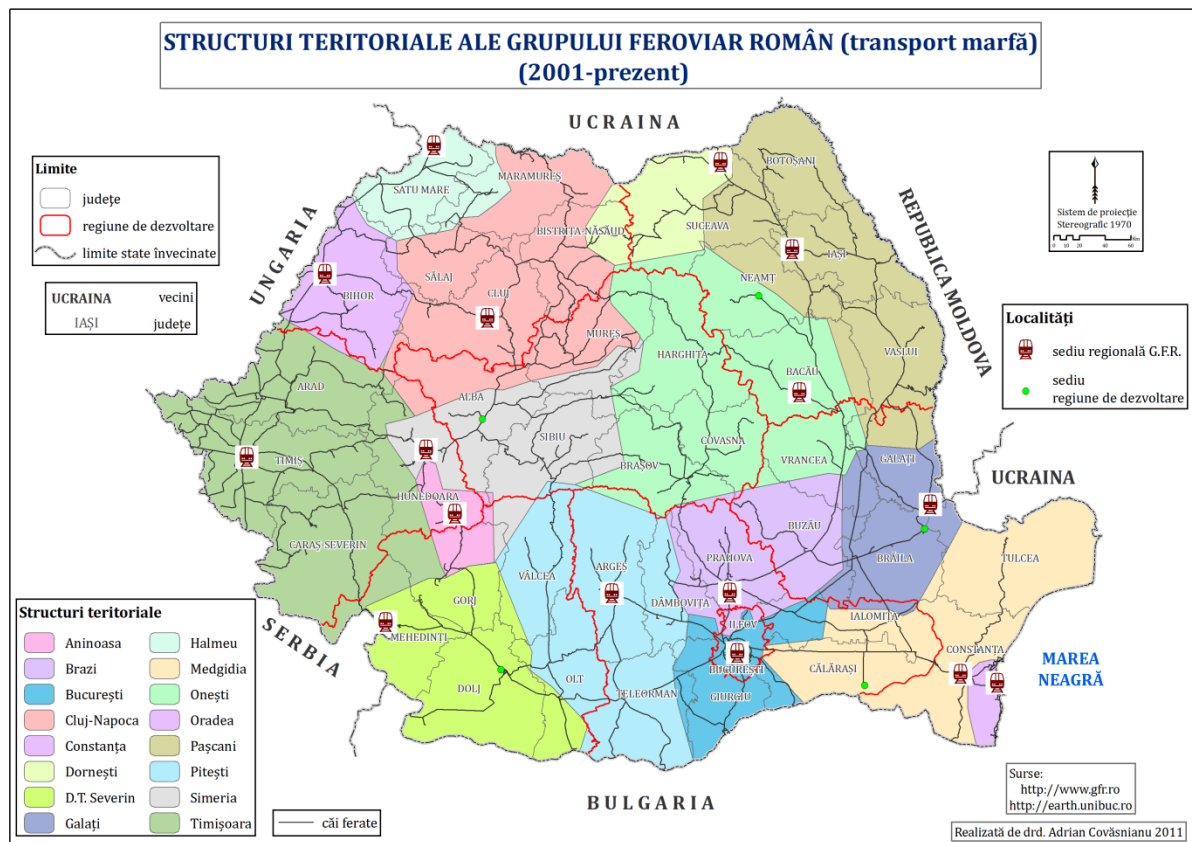


Figura 66 : Structuri regionale impuse de modul de organizare al Grupului Feroviar Român

La nivel regional, *Grupul Feroviar Român* este structurat în 16 structuri teritoriale, acestea fiind localizate preponderent în zonele industriale (Aninoasa, Brazi, Galați, Pitești), în marile orașe (București, Cluj-Napoca, Constanța, Timișoara), dar și în localitățile de graniță (Dornești, Halmeu). Aceste structuri, deși sunt disproporționate din punct de vedere teritorial (raportul dintre regionala Constanța și Timișoara fiind de 1 la 20,6) reușesc să funcționeze destul de bine, dovedindu-se viabile din punct de vedere economic. Așa cum se observă în Figura 66, aceste regionale de transport marfă nu urmează caroiul administrativ județean și nici pe cel non-administrativ impus de regiunile de dezvoltare, ci arhitectura infrastructurii de transport feroviar, astfel putând fi catalogate ca structuri “naturale”.

b. Transport rutier de persoane

După 1990, sistemul de căi de comunicație a trecut prin perioade dificile. Actualul sistem feroviar este subfinanțat, acest lucru traducându-se într-o infrastructură de transport aflată într-un stadiu avansat de uzură. Politica defectuoasă și prețul biletelor invers proporțional cu calitatea serviciilor oferite au făcut ca o bună parte a călătorilor să se îndrepte către sistemul de transport călători pe căi rutiere, determinând o creștere a serviciilor de transport rutier de persoane.

Pentru a surprinde fluxurile de călători și a observa potențialele nuclee ce pot impune regiuni, am considerat necesară analiza curselor directe de transport călători frecvente⁶⁰ ce se pot stabili între orașe. Prin prezentul demers, vom argumenta faptul că anumite localități au capacitatea de a fi centre importante, ce pot impune structuri neo-regionale, funcționale.

Scurtă metodologie

Cercetarea inițială s-a focalizat pe o ierarhizare a informațiilor, prima sursă de documentare fiind reprezentată de informațiile din mediul online (<http://www.autogari.ro> și <http://www.autogari-online.ro>), ulterior site-urile companiilor de transport rutier de persoane, iar într-un final a fost luat în calcul mersul autobuzelor din autogări și persoane amenajate și neamenajate. Însă, ca urmare a unor informații neactualizate și a lipsei de vizibilitate a transportatorilor rutieri în mediul online, metodologia inițială a fost modificată radical. Așadar, pentru a surprinde cât mai corect și actualizat situația transportului rutier, ordinea accesării informațiilor s-a modificat, prima sursă de încredere fiind considerată mersul autobuzelor, constatat la fața locului (autogări, informare directă). Apoi, aceste date au fost completate și corelate, după caz, cu site-urile companiilor de transport și într-un final verificate cu site-urile de specialitate.

În scopul evidențierii nucleelor regionale au fost selectate primele 12 orașe din România după criteriul demografic de la nivelul anului 2010⁶¹. În această listă se înscriu capitala București și orașele Iași, Brașov, Galați, Constanța, Brăila, Bacău, Craiova, Ploiești, Timișoara, Cluj-Napoca și Oradea. Ordinea reprezentării este una pur alfabetică.

b.1. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Bacău

Ca urmare a unui parc auto destul de sărac (sub media națională) majoritatea populației utilizează serviciile de transport rutier de persoane administrate de firmele private.

Astfel, cursele rutiere de persoane ce au ca punct de plecare localitatea Bacău deservesc arealul județului Bacău, aici întâlnindu-se peste 70 % din cele 64 de trasee directe.

⁶⁰ Cursele directe cu frecvență fac referire la cursele de luni până vineri, parțial și de luni până duminică

⁶¹ A fost luată în calcul populația stabilă la 1 iulie 2010 conform informațiilor furnizate de portalul *Tempo* din cadrul *Institutului Național de Statistică*

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNȚRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

Direcțiile generale urmează o componentă nord-sud și nord-est, dar și sud-vest (Figura 67). Profitând de poziția relativ centrală în Moldova, Bacăul are o accesibilitate bună cu capitala, existând 15 curse directe pe această direcție. La nivel regional, păstrează conexiuni directe cu reședințele de județe din Moldova istorică, cele mai multe curse (23 de legături directe) fiind pe ruta Bacău-Iași. Această valoare se explică prin fluxurile importante de călători între aceste 2 centre ce își dispută poziția de centru regional. Legătura cu centrul regiunii de dezvoltare din care face parte este destul de facilă, între Bacău și Piatra-Neamț existând 3 curse directe zilnice. Conexiunea cu regiunea de dezvoltare Centru se realizează frecvent prin cele 4 curse directe pe direcția Bacău-Brașov.

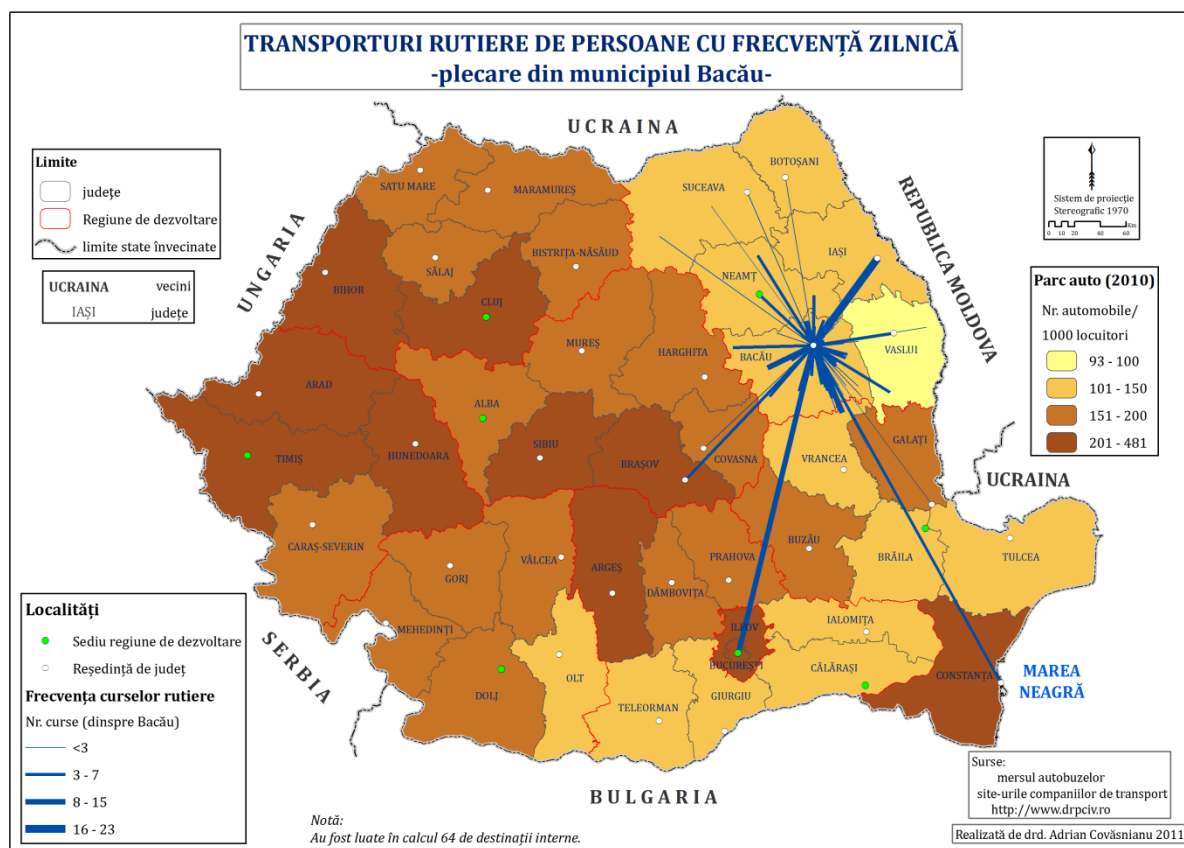


Figura 67 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Bacău

Analizând la nivel teritorial, din municipiul Bacău se realizează legături directe sau se tranzitează 15 județe cu o suprafață de peste 74.432 km², rezultând o accesibilitate (directă și indirectă) pentru circa 31% din totalul suprafeței țării. Prin urmare, Bacăul, prin densitatea curselor de transport persoane, poate reprezenta un centru important pe harta reprezentării regionale, prin poziția sa în teritoriul moldav.

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNȚRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

b.2. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Brăila

Cursele directe ce au ca punct de plecare municipiul Brăila deservește în mod preponderent județul, în procent de 42 % din totalul curselor analizate. Județul Brăila se situează sub media pe țară cu privire la parcul auto, cu o valoare de 144 autoturisme raportate la 1000 de locuitori, acest lucru influențând pozitiv numărul de curse intrajudețene. Numărul de curse directe este destul de redus, de doar 19 (Figura 68), ca urmare a poziționării în imediata apropiere a altei urbe, fiind o zonă de tranzit cu plecare din Galați. Cu toate acestea, păstrează legături directe cu capitala (14 curse rutiere) și orașele importante din imediata apropiere, fiind legată prin 5 curse de Constanța și 6 trasee de Tulcea. Legătura cu Moldova este facilitată de existența a 2 curse spre Iași și 3 trasee spre sediul regiunii de dezvoltare Nord-Est.

Cele mai dese curse se realizează pe relația Brăila-Galați, aici existând o frecvență de 50 de transporturi rutiere zilnice. Deși este sediul regiunii de dezvoltare Sud-Est, capacitatea sa de polarizare este limitată, ca urmare a poziției de tranzit și a rolului secundar între principalele centre urbane din regiune, respectiv Constanța și Galați.

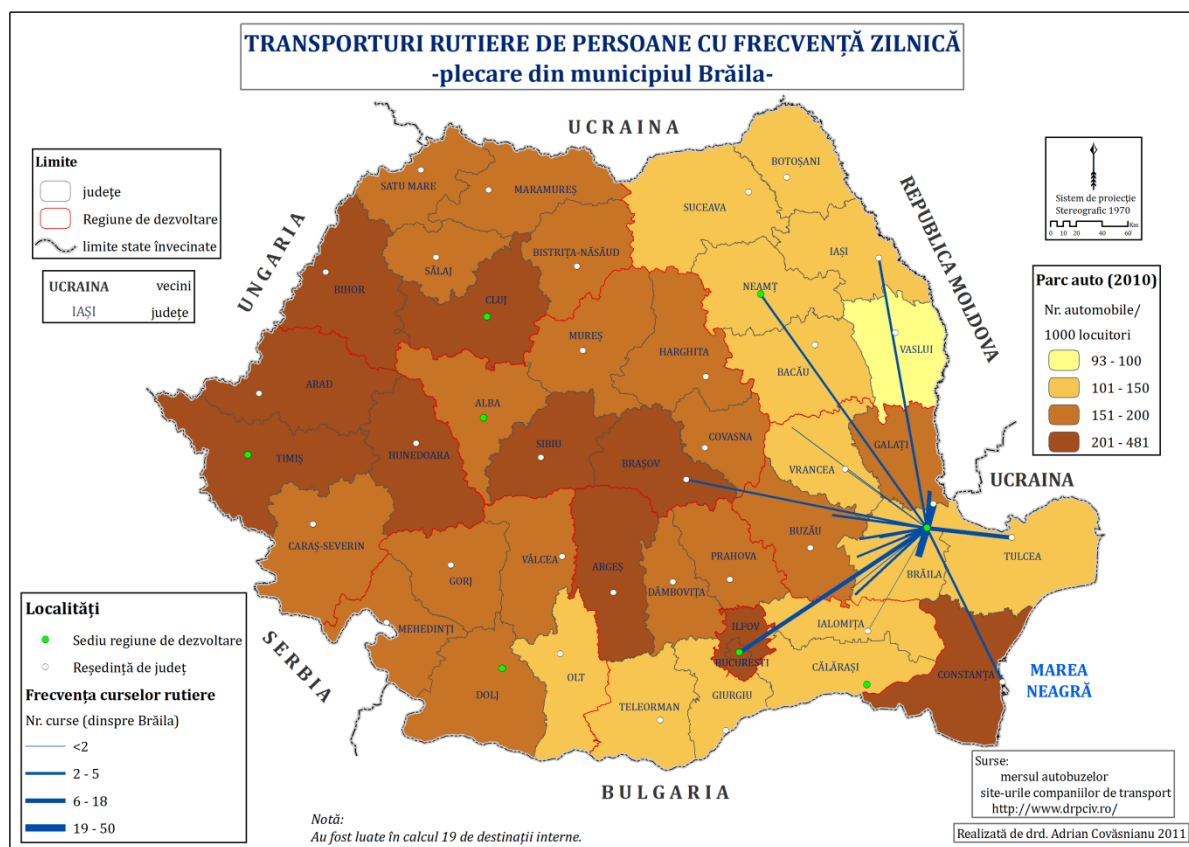


Figura 68 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Brăila

Analizând acoperirea cu trasee directe din municipiul Brăila, observăm că sunt deservite sau tranzitate 14 județe cu o suprafață de circa 70.887 km², rezultând o acoperire națională pentru circa 29 % din teritoriul țării, o valoare relativ scăzută pentru statutul de

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNȚRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

sediul al regiunii de dezvoltare pe care o reprezintă. Această valoare confirmă faptul că alegerea sediului de regiune sud-est a fost una de sorginte politică, cu veleități de pol regional, în detrimentul Galațiului sau Constanței.

b.3. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Brașov

Prin poziția sa centrală, municipiul Brașov este relaționat direct cu majoritatea provinciilor istorice, Moldova, Dobrogea, Muntenia și o bună parte a Olteniei. Așadar, legătura cu capitala este facilitată de existența a 15 curse directe, Galațiul este deservit cu 6 trasee, iar Bacăul este relaționat prin 4 curse zilnice directe. Capacitatea acestuia de atragere impune fluxuri de călători chiar și de la distanțe considerabile, cum este cazul Botoșaniului, fiind relaționat prin 3 curse directe. Deși județul Brașov dispune de un parc auto considerabil, cu o valoare de peste 218 de autoturisme raportate la 1.000 de locuitori, din reședința de județ pleacă 23 de curse directe intrajudețene, valoare ce confirmă potențialul de polarizare al urbei.

În cadrul regiunii din care face parte, are legături directe cu principalele orașe, excepție făcând lipsa unei curse directe cu actualul sediu de regiune Centru, Alba Iulia. Acest lucru se explică, probabil, prin lipsa unor sedii regionale de instituții publice, cât și a faptului că zona este tranzitată preponderent de curse cu plecare din Cluj-Napoca și Târgu-Mureș spre partea de vest a țării. Județul Alba, implicit sediul regional, prin poziția sa periferică în cadrul regiunii, se dovedește a fi apanajul unei apropieri de partea vestică, o zonă de tranzit între două regiuni.

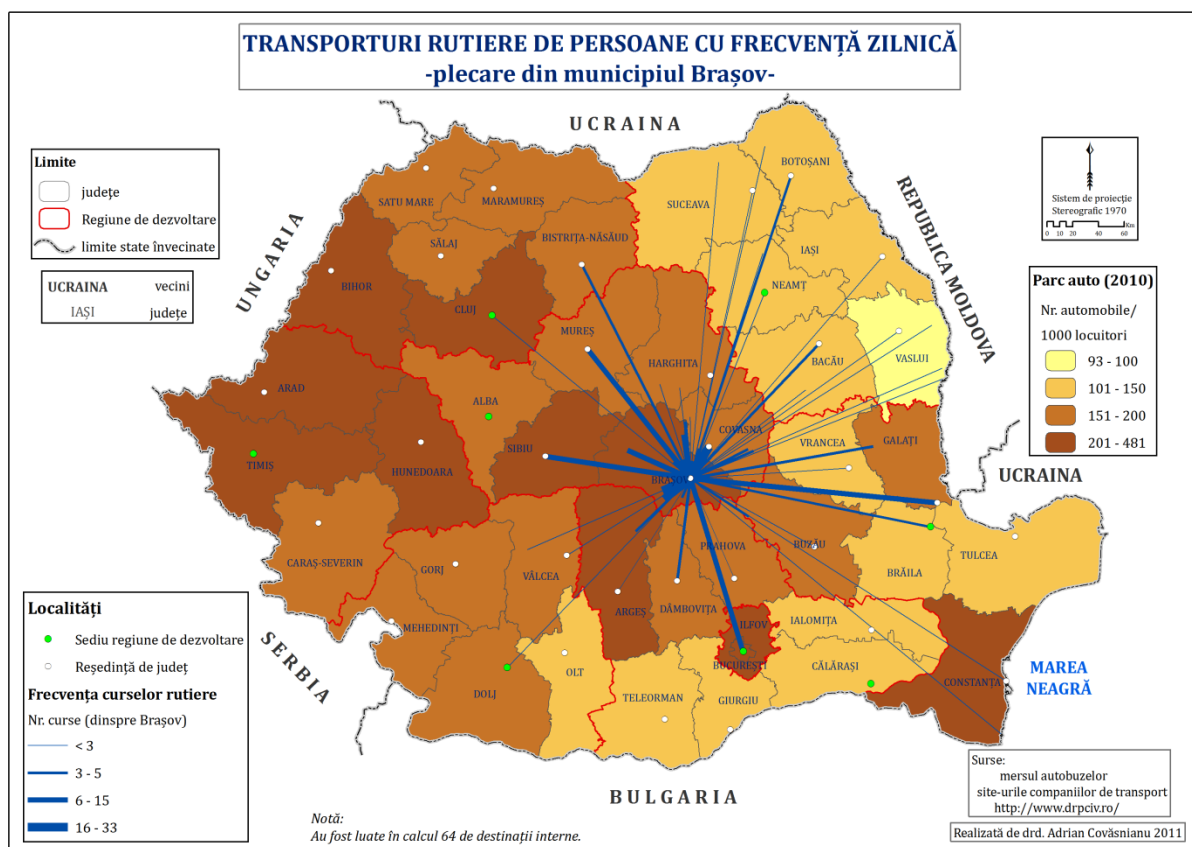


Figura 69 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Brașov

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNTRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

Analizând Figura 69, influența și puterea sa regională depășește carotajul non-administrativ al regiunii din care face parte, remarcându-se astfel o frecvență crescută pe relația Brașov-Bistrița Năsăud (4 curse), Brașov-Tecuci (3 curse), Brașov-Câmpulung (3 curse).

La nivel teritorial, din municipiul Brașov transportul rutier de persoane deservește 25 județe prin cele 64 destinații interne (prin curse directe sau în tranzit), acoperind o suprafață totală de 134.705 km², ceea ce reprezintă circa 56 % din suprafața țării. În consecință, Brașovul se dovedește a fi un centru urban de importanță regională, prin fluxurile de călători pe care le gestionează.

b.4. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din București

Transporturile rutiere cu plecare din municipiul București acoperă toată țara, existând peste 162 de destinații interne. La nivel național, observăm o deservire mai bună spre Moldova, Dobrogea, Muntenia și Oltenia în detrimentul Transilvaniei, Banatului, Crișanei și al Maramureșului. Acest “degrader” favorabil zonei vestice a țării este pus pe seama dezvoltării infrastructurii aeriene și a unui parc auto de automobile personale superior față de regiunile estice și sud-estice. Potențialul de atracție al capitalei este evidențiat parțial prin aceste fluxuri rutiere, însă cu toate acestea, observăm că cele mai numeroase trasee se înregistrează preponderent spre Moldova.

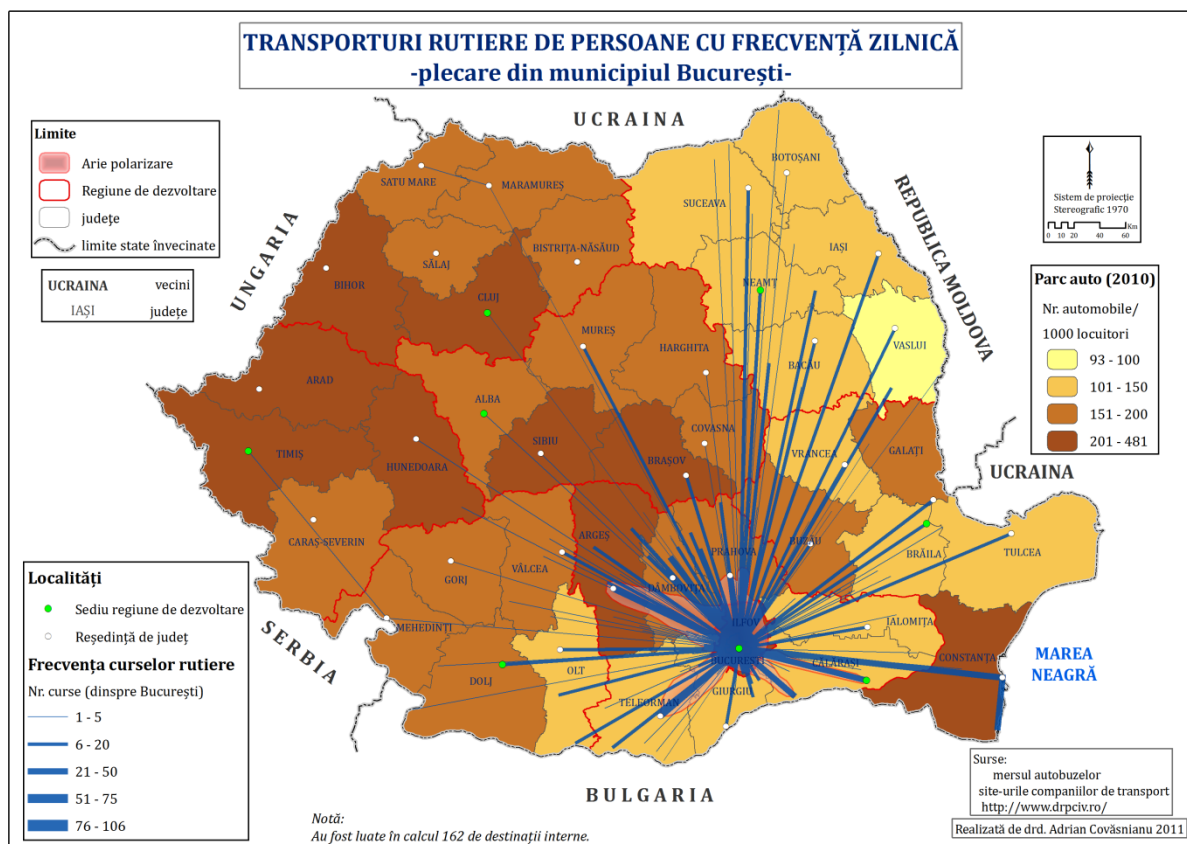


Figura 70 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din București

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNȚRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

Curse frecvente (de peste 25 de transporturi zilnice) se înregistrează spre localitățile aflate în izocrona de 30-45 minute, aceste destinații alimentând cu forță de muncă capitala.

Analizând Figura 70, observăm că prin importanța sa națională, Bucureștiul depășește cu mult arealul non-administrativ regional, atrăgând populația de pe întreg teritoriul național.

b.5. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Cluj-Napoca

Municipiul Cluj-Napoca, prin poziția regională, realizează legături facile atât în interiorul regiunii de dezvoltare Nord-Vest cât și cu partea nordică și vestică a regiunii vecine, centrale.

Acest pol regional se conectează cu restul orașelor regionale prin curse directe frecvente, legându-se de Iași, Constanța, Brașov, Timișoara și Botoșani.

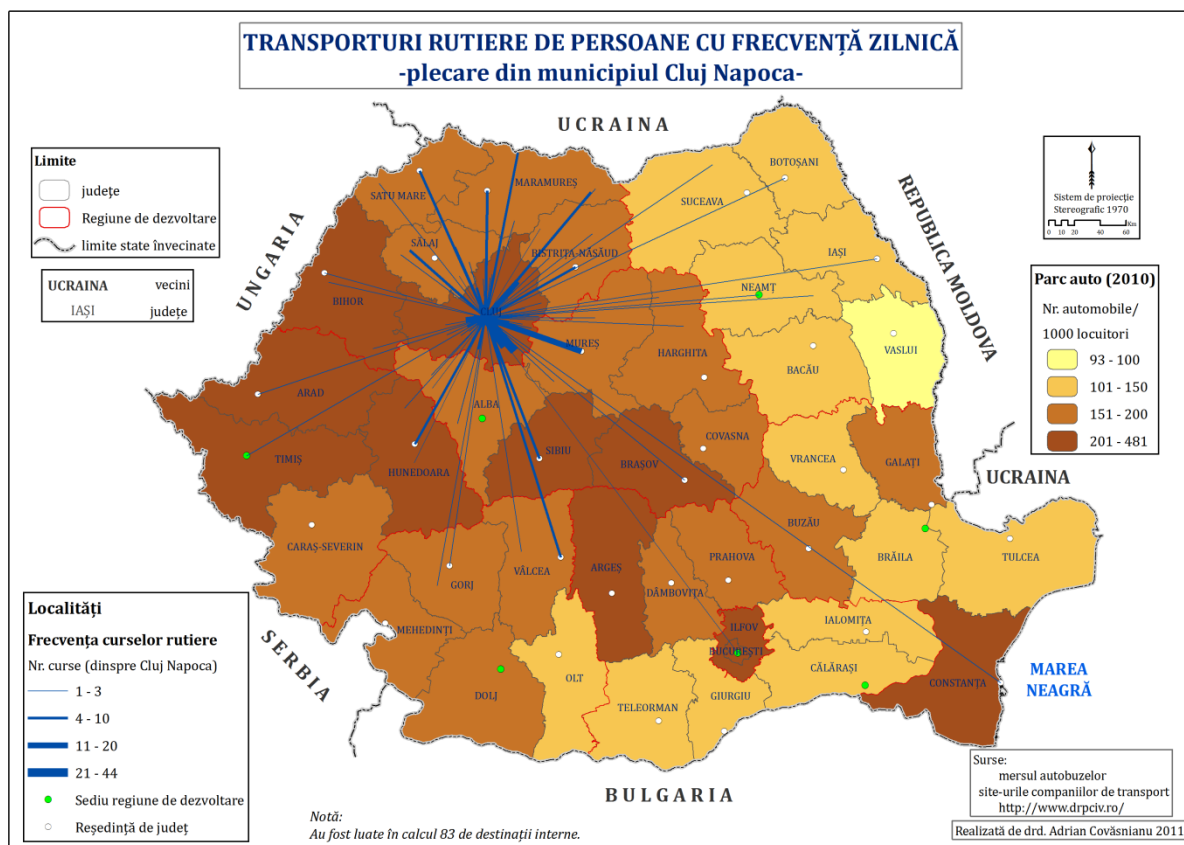


Figura 71 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Cluj-Napoca

Deși această localitate se află într-o zonă cu o densitate peste medie a numărului de automobile raportat la mia de locuitori, se înregistrează o valoare ridicată a curselor rutiere administrate de operatorii privați ca urmare a potențialului de atragere al urbei Cluj-Napoca.

Un număr însemnat de transporturi rutiere se realizează și pe direcția Cluj-Napoca-Târgu Mureș, cele două localități fiind interconectate de 12 de curse. Această valoare ridicată

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNȚRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

de curse se explică prin concurența acerbă dintre cele 2 orașe, ambele concurând la poziția de pol regional în zona Transilvaniei central-nordice datorită sediilor regionale de instituții publice cât și a reprezentanțelor de companii private.

În ceea ce privește deservirea județelor cu transporturi rutiere ce au ca plecare municipiul Cluj-Napoca, acestea sunt în număr de 25, acoperind o suprafață de circa 141.862 km², corespunzător a peste 59 % din teritoriul național (Figura 71).

Sintetizând, putem confirma faptul că municipiul Cluj-Napoca își merită poziția sa ierarhică în cadrul regiunii de dezvoltare, și chiar mai mult, dovedește că atractivitatea sa depășește carioajul regional impus, atrăgând fluxuri de călători și din județele Alba, Sibiu și Mureș.

b.6. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Constanța

Pentru calculul potențialului de atractivitate al municipiului Constanța au fost luate în considerare destinațiile interne, excluzând cursele din perioada estivală care au caracter temporar. Așadar, din cele 44 de destinații interne, mai bine de 43 % din total se realizează în interiorul provinciei istorice a Dobrogei. Legături frecvente ce depășesc carioajul istoric dobrogean se realizează cu Călărași (13 curse), Galați (11 transporturi), dar și spre localități mai îndepărtate, respectiv Buzău (6 curse), Ploiești (8 curse), Slobozia (6 curse). Legătura cu capitala se efectuează frecvent, existând circa 21 de curse pe direcția Constanța-București. Conexiuni cu regiuni mai îndepărtate sunt posibile, întreaga regiune moldavă și chiar Satu Mare fiind conectate cu malul mării.

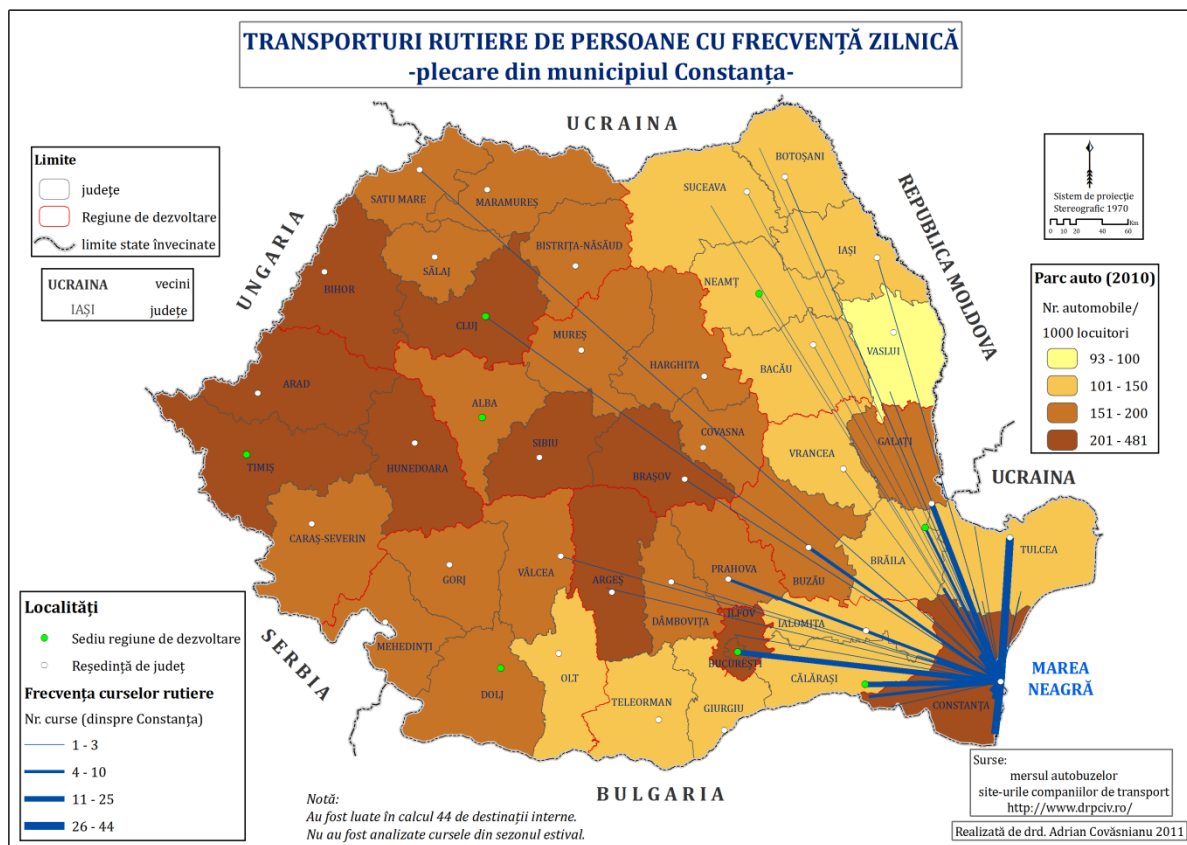


Figura 72 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Constanța

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNȚRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

Din Figura 72, observăm că atractivitatea Constanței depășește bariera naturală fluvială, aria de polarizare extinzându-se în județele limitrofe atât din interiorul regiunii din care face parte (Galați, Brăila, Buzău) cât și din regiunea de dezvoltare învecinată, cea de sud (Călărași, Ialomița, Prahova). Transporturile rutiere dinspre și spre Constanța tranzitează 25 de județe, acoperind un areal de circa 132.481 km², ce reprezintă aproximativ 55 % din totalul suprafeței naționale.

Concluzionând, putem afirma că polarizarea Constanței din punct de vedere al transporturilor rutiere depășește cu mult actuala regiune de dezvoltare în care se înscrie, dovedind că actualele structuri regionale sunt structuri permeabile.

b.7. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Craiova

Municipiul Craiova se remarcă prin poziția sa periferică la nivel național, însă aproximativ centrală în cadrul regiunii pe care o gestionează. Astfel, prin cele 68 de destinații interne, încearcă să se conecteze cât mai bine cu rețeaua de localități învecinate.

Prin numărul de curse existente, Craiova se identifică la scară regională, nedepășind limitele istorice ale provinciei Olteniei, excepție făcând legătura firească pe care o realizează cu capitala, pe această direcție existând nu mai puțin de 15 curse zilnice.

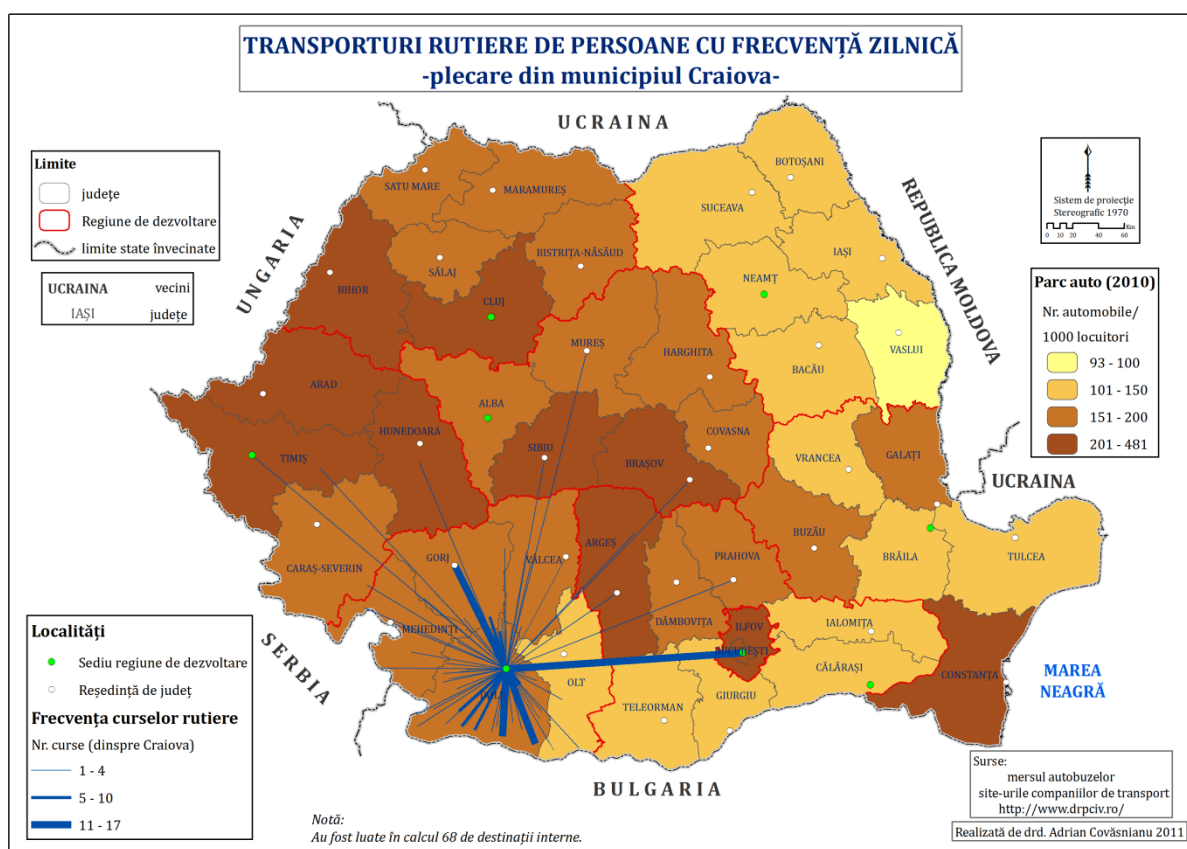


Figura 73 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Craiova

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNTR-UN DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

Analizând Figura 73, se remarcă influența Craiovei la nivelul regional în zona sud-estică a țării și numărul redus de sub 4 curse zilnice, ce interconectează capitala Băniei cu Timișoara, Sibiu, Târgu-Mureș, Brașov și Ploiești. Legături directe cu provinciile istorice ale Crișanei, Maramureșului, Moldovei și Dobrogei sunt inexistente, acestea fiind posibile prin alte curse indirecte. Din punct de vedere al accesibilității generale, din Craiova se poate pleca spre 17 județe, potențialul de deservire cu transport rutier acoperind 91.840 km², ce reprezintă circa 38 % din teritoriul național.

Astfel, Craiova dovedește a fi un centru important în regiunea pe care o administrează, însă datorită poziției sale de tranzit pe direcția București-Timișoara și a barierei orografice naturale nu reușește să polarizeze mai mult de 2 județe.

b.8. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Galați

Cursele directe dinspre municipiul Galați însumează 39 de destinații recensate, dintre care circa 41 % sunt reprezentate de curse intrajudețene. Analizând Figura 74, urbea Galațiului păstrează legături consistente directe cu orașele importante apropiate, Brăila fiind deservită de circa 50 curse, Constanța este conectată prin 12 curse directe, iar legătura cu capitala este facilitată de existența a 12 curse. Fluxuri importante se realizează și de la distanțe mai mari, zona Moldovei sudice și centrale fiind deservită frecvent, iar regiunile mai îndepărtate păstrează legături directe rutiere, cum este cazul relației Galați-Brașov (5 curse) și Galați-Sibiu (2 curse).

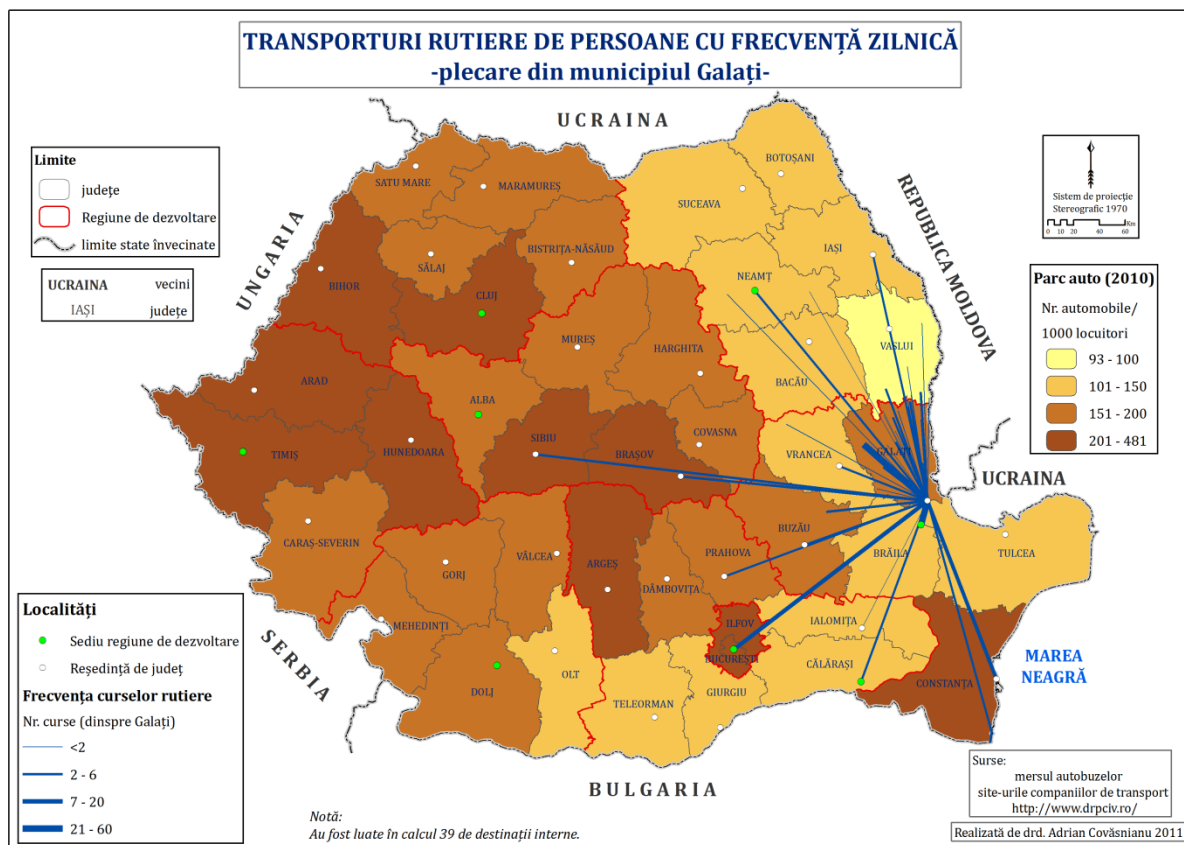


Figura 74 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Galați

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNTR-UN DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

La nivelul regiunii din care face parte are un rol important, însă nu decisiv, având o poziție de tranzit și contact între 2 poli regionali, respectiv Iași și Constanța. Acest lucru sugerează un rol de echilibru la nivel regional, putând așadar prelua o parte din funcțiile centrelor (neoficiale) de regiuni de dezvoltare.

În ceea ce privește acoperirea la nivel național, cursele directe cu plecare din Galați deservesc un areal de circa 85.861 km², agregat din 17 județe, reprezentând un procent de 36 % din totalul suprafeței naționale.

În concluzie, deși majoritatea curselor sunt intrajudețene, potențialul regional al Galațiului este evident, păstrând legături cu județele învecinate, Brăila și parțial Vrancea.

b.9. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Iași

Municipiul Iași se dovedește a fi un centru cu caracter regional *natural* atât la nivelul regiunii de dezvoltare din care face parte, cât și al provinciei istorice în care se include. Are legături facile cu aproape toate regiunile istorice (Muntenia, Transilvania, Maramureș și Dobrogea), iar prin legături indirecte deserveste și restul țării. Din cele 89 de destinații studiate, un procent de 56 % îl reprezintă cursele intrajudețene. Acest procent ridicat al deservirii populației cu servicii de transport rutier este justificat de existența unui parc de autoturisme inferior mediei pe țară, de circa 128 de autoturisme raportate la 1000 de locuitori.

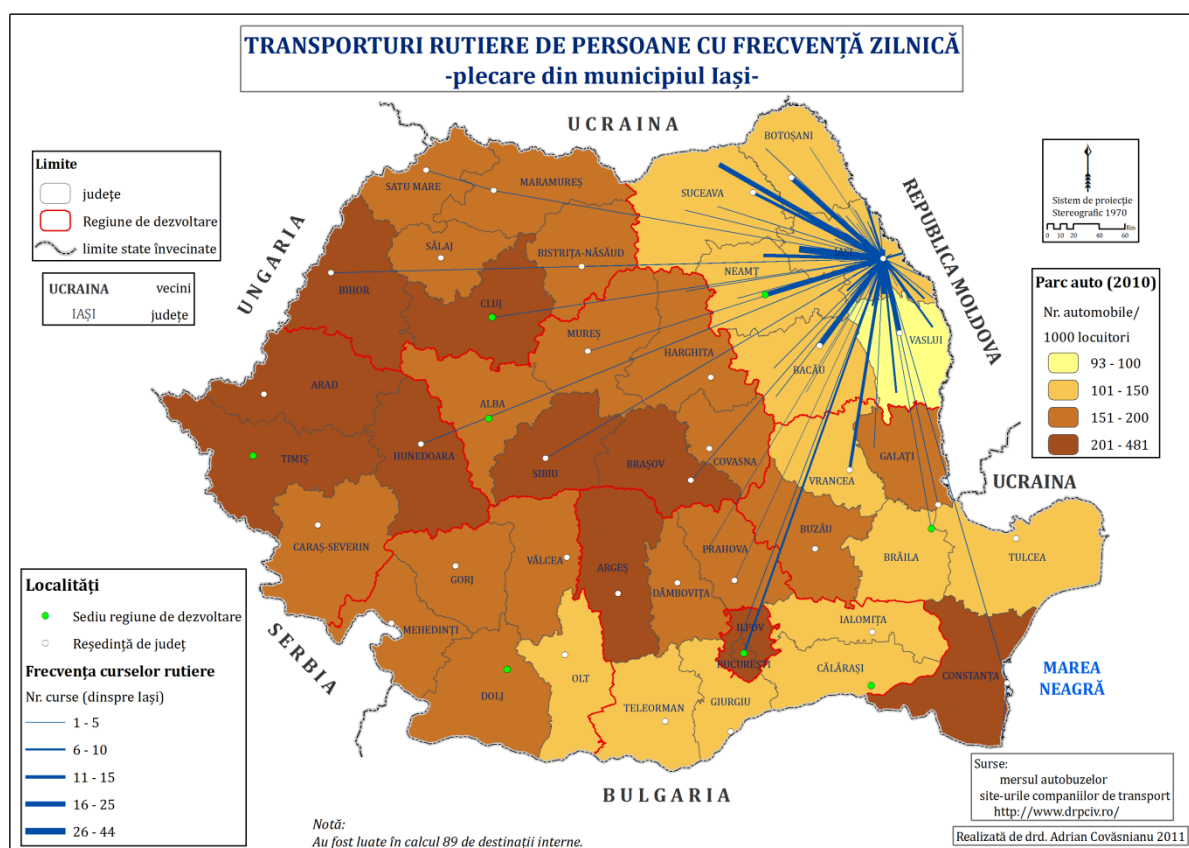


Figura 75 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Iași

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎN TRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

Fluxurile ce au ca punct de plecare Iașul deservește frecvent sediul regiunii de dezvoltare din care face parte, pe relația Iași-Piatra Neamț, funcționând 20 de curse zilnice, în general pe o componentă turistică și secundar pentru instituțiile publice din localitatea montană (Figura 75). La nivelul regiunii de dezvoltare nord-est, județele componente păstrează legături directe frecvente cu Iașul. În plus, județele învecinate, ce făceau parte din Moldova istorică, stabilesc curse directe frecvente, pe relația Iași-Focșani existând 14 curse zilnice, iar pe traseul Iași-Galați funcționând 3 curse zilnice. La nivel teritorial, Iașul realizează legături directe cu 24 județe, acoperind o suprafață de 129.735 km², ce reprezintă un procent de deservire de 54 % din teritoriul național.

În consecință, deși se află într-o poziție periferică în cadrul provinciei istorice a Moldovei și a actualei regiuni de dezvoltare, reușește să corecteze acest handicap prin existența unui sistem de transport rutier bine pus la punct, evidențiindu-și rolul de pol regional și de cel mai important oraș din zona de nord-est a țării.

b.10. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Oradea

Municipiul Oradea, prin poziția sa periferică la nivelul țării dar de contact cu Ungaria, reprezintă o destinație frecventată, având o poziție de „poartă de acces” către occident.

Transporturile rutiere cu plecare din Oradea acoperă integral provincia istorică a Crișanei, populația dispunând de curse regulate în teritoriu. Dintre cele 34 de destinații interne posibile, 15 transporturi sunt reprezentate de cursele intrajudețene. Legătura cu capitala nu este materializată printr-o cursă internă directă, atât ca urmare a distanței considerabile de peste 580 km, cât și a existenței unor curse aeriene zilnice (Figura 76).

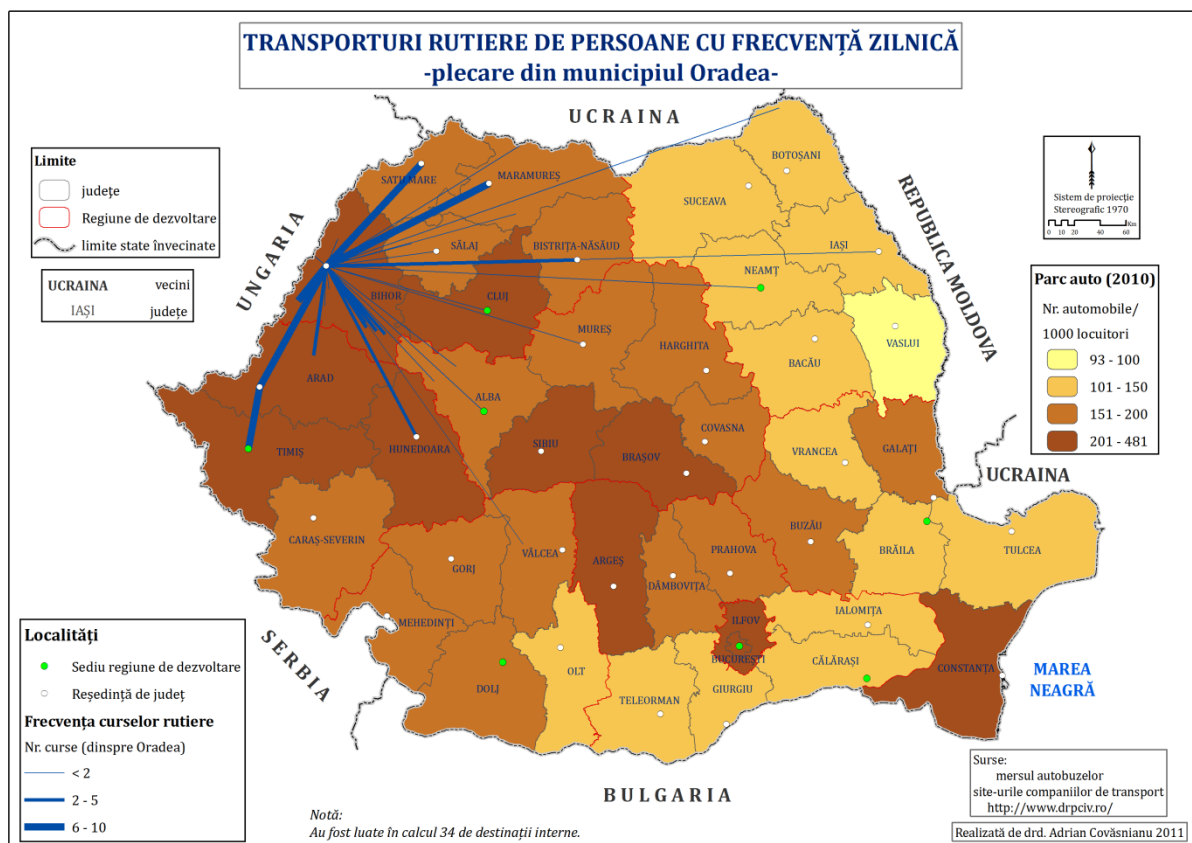


Figura 76 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Oradea

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎN TRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

Păstrează o legătură bună și cu provinciile învecinate: Maramureșul, de care este legat prin 7 curse zilnice cu plecare din Baia Mare și Satu Mare; Banatul este conectat cu Oradea prin 10 curse cu plecare din Timișoara și tranzitare prin Arad. De asemenea, există și un flux important de călători ce se deplasează pe direcția Oradea-Horezu, în scop turistic. Având în vedere poziționarea localității în apropierea frontierei, Oradea reprezintă o destinație intens uzitată, existând curse și din regiuni mai îndepărtate, cum este cazul Moldovei, cu care păstrează legături pe direcția Iași-Oradea, Piatra Neamț-Oradea și chiar Darabani-Oradea. Localitatea reușește să deservească 14 județe, totalizând un areal de 87.326 km² și prin urmare acoperă sau tranzitează 36 % din teritoriul național cu curse rutiere.

În concluzie, deși are o poziție marginală la nivelul țării, la nivel transfrontalier Oradea reprezintă o cale de acces către statele vecine, dovedind un rol de echilibru în zonă.

b.11. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Ploiești

Ploieștiul se află în imediata apropiere a capitalei (izocrona de 1 h), nereușind a-și delimita un areal concret de propagare. Cu toate acestea, stabilește conexiuni directe cu județele învecinate, pe direcția Ploiești-Buzău existând 16 curse; relația Ploiești-Târgoviște este materializată prin 21 de transporturi, iar pe traseul Ploiești-capitală sunt nu mai puțin de 52 de curse directe (Figura 77).

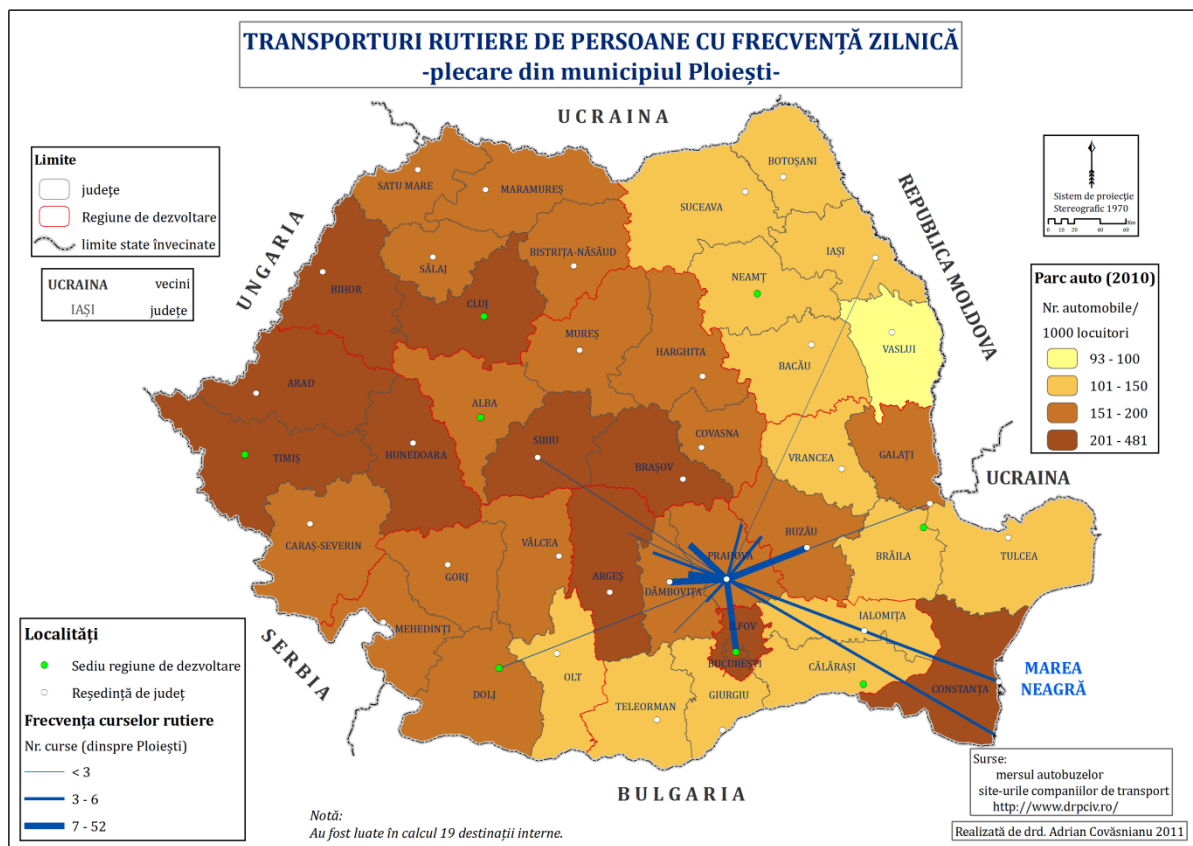


Figura 77 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Ploiești

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNȚRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

Fiind un important centru industrial și nod de comunicații, Ploieștiul stabilește legături frecvente cu capitala Moldovei, capitala Olteniei, dar și cu Sibiu și Galațiul. Dobrogea este bine legată de Ploiești prin existența a 3 curse pe relația Ploiești-Constanța, dar și prin cele 4 curse pe traseul Ploiești-Mangalia.

Cu toate că are o poziție de tranzit, această localitate reușește să deservească 20 de județe cu curse directe, consolidându-și astfel rolul teritorial pe care îl are în cadrul regiunii.

b.12. Transporturile rutiere de persoane cu plecare din Timișoara

Timișoara se dovedește a fi un important centru regional, cele 49 de destinații interne pe cale rutieră acoperind mai bine de 50 % din teritoriul național. Își consolidează ușor poziția de centru regional în interiorul Banatului istoric cât și al regiunii de dezvoltare Vest pe care o reprezintă.

Analizând Figura 78, observăm că din urbea Timișoarei se stabilesc conexiuni rutiere frecvente pe relațiile Timișoara-Oradea (10 curse interne), Baia Mare, Cluj-Napoca, Craiova, Sibiu, dar și cu localități mai îndepărtate, cum este cazul capitalei, respectiv al orașelor din Moldova (Botoșani, Huși).

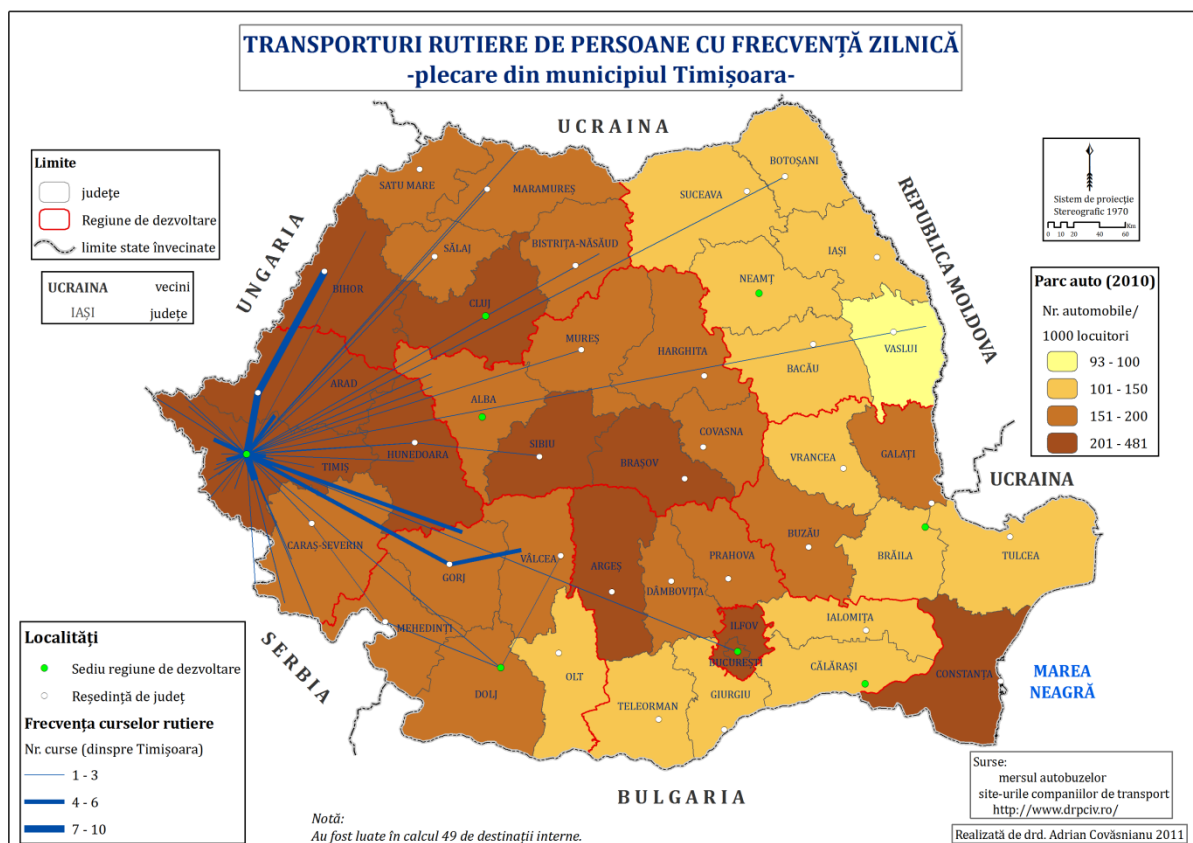


Figura 78 : Transporturi rutiere de persoane cu frecvență zilnică cu plecare din Timișoara

Numărul de destinații studiate este redus față de restul localităților de talia Timișoarei, acesta datorându-se faptului că zona vestică a țării dispune de o valoare peste

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNȚRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

medie a parcului auto și a existenței unei infrastructurii feroviare (județul Timiș deține una dintre cele mai dense rețele de căi ferate) și aeriene dezvoltate⁶².

Se poate conchide faptul că Timișoara își merită statutul de pol important la nivelul Banatului, numărul și frecvența curselor cu plecare de pe malurile Begăi confirmând rolul regional în cadrul regiunii de dezvoltare Vest.

b.13. Fluxurile interne între principalele 12 orașe ale țării

Demersul cercetării a continuat, ulterior agregându-se rezultatele obținute în urma analizei principalelor orașe din România conform criteriului demografic.

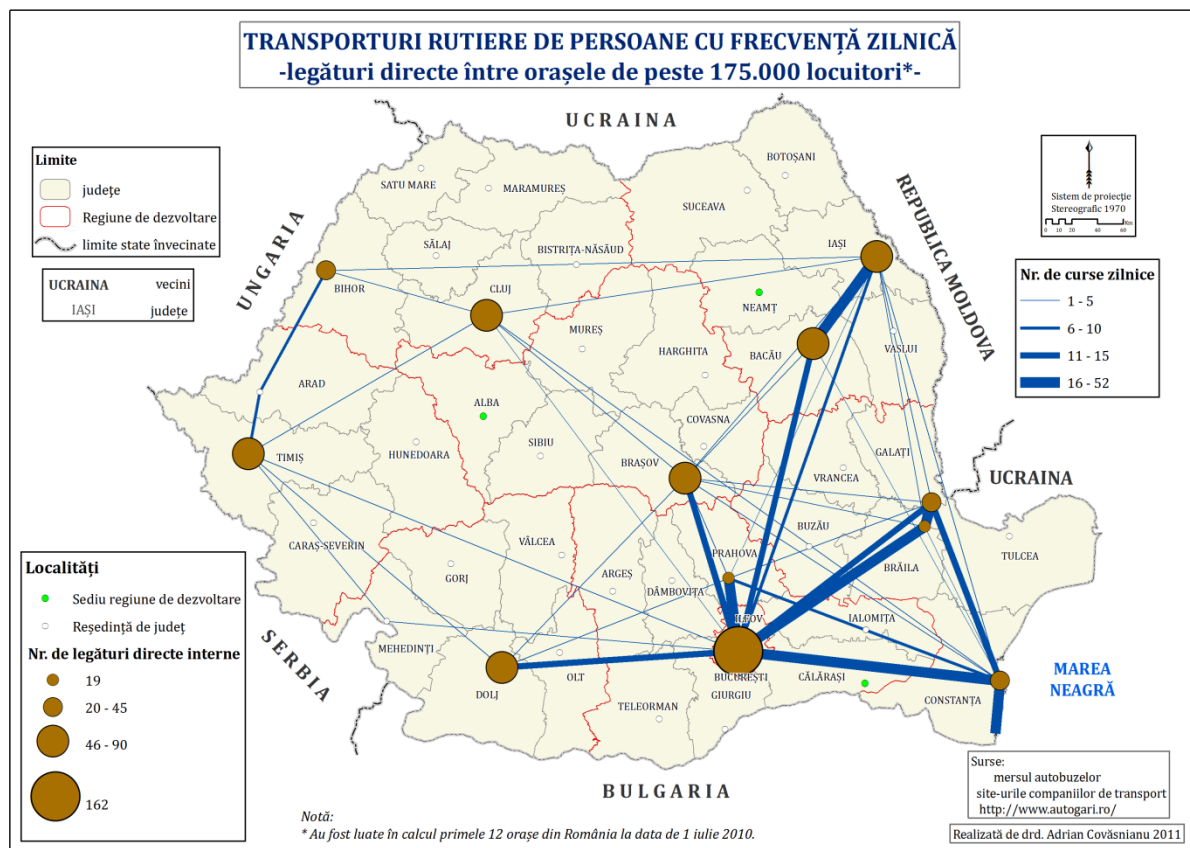


Figura 79 : Transporturile rutiere de persoane cu frecvență zilnică
între principalele 12 orașe din țară

Analizând Figura 79, observăm o dinamică accentuată a curselor zilnice în cadrul Moldovei, Dobrogei, Munteniei și parțial Olteniei în detrimentul regiunilor din vestul țării. Această frecvență ridicată a curselor este direct proporțională cu parcul auto, dar poate fi pusă și pe seama concurenței dintre orașe.

⁶² Aeroportul Internațional „Traian Vuia” din Timișoara este al treilea aeroport ca mărime din țară, după aeroporturile „Henri Coandă” și „Aurel Vlaicu” din București, deservind o populație de circa 2,5 milioane de locuitori. (http://ro.wikipedia.org/wiki/Jude%C8%9Bul_Timi%C8%99 - accesat pe 19.03.2011)

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

Analizând situația la nivelul fiecărei regiuni, putem constata următoarele:

- în cadrul regiunii București-Ilfov *capitala* domină, neexistând un centru care să o concureze;
- la nivelul regiunii Sud nu există nici un alt oraș concurent *Ploieștiului* care, deși se află poziționat în zona de influență directă a capitalei, reușește să își stabilească o arie de polarizare la nivelul județului Prahova și a județelor vecine, Dâmbovița și Buzău;
- regiunea de dezvoltare Sud-Vest este apanajul *Craiovei* care, prin poziția sa centrală, nu are un concurent, reușind să se impună atât la nivelul regiunii cât și al provinciei istorice pe care o administrează;
- regiunea de dezvoltare Vest este coordonată de *Timișoara*, localitate care reușește să administreze optim cele 4 județe, aria de influență depășind carcoajul non-administrativ regional;
- în cadrul regiunii Centru, deși are o poziție periferică, *Brașovul* reușește să dețină statutul de pol regional, nefiind concurat de nici un alt oraș de acest nivel, singurul posibil contracandidat, Târgu Mureș, fiind în “plasa” unui alt centru regional, Cluj-Napoca. Prin urmare, posibilitatea de a concura este redusă;
- regiunea de dezvoltare Nord-Vest reprezintă apanajul a două centre cu veleități regionale, Oradea și Cluj-Napoca. *Oradea*, prin poziția sa marginală și de tranzit către Occident, are un areal izolat de polarizare, fiind puternic concurată de *Cluj-Napoca*, care prin influența sa depășește “limita” regională, atingând și alte județe, Mureș și Alba;
- regiunea de dezvoltare Sud-Est este cea mai dinamică, datorită concurenței acerbe între cele 3 pretendente la poziția regională reprezentate de orașele Galați, Brăila și Constanța. În acest sens, competiția “istorică” dintre Galați și Brăila, la nivel politic a fost câștigată de Brăila, oraș care este momentan și sediul regiunii de dezvoltare. Analizând numărul de destinații interne observăm că Brăila are o poziție secundară, de tranzit, rolul principal revenindu-i *Galațiului*, oraș cu perspectivă regională, polarizând la nivelul județelor Galați, Brăila și parțial Vrancea. Cu toate că actuala regiune de dezvoltare încearcă să distrugă apartenența și identitatea la provinciile istorice, *Constanța* își menține și reactivează poziția, fluxurile de transporturi rutiere reliefând acest lucru. În plus, Constanța se dovedește a fi un centru regional nu doar la nivelul Dobrogei, ci chiar depășind bariera hidrografică, atrăgând fluxuri și din județele Călărași și Ialomița;
- în cadrul regiunii de dezvoltare Nord-Est competiția clasică dintre Iași și Bacău se păstrează, legăturile dintre cele 2 orașe fiind frecvente. Deși Bacăul are o poziție centrală și un acces mai facil, Iașul prin importanța sa de centru universitar și ajutat de o populație aproape dublă raportată la Bacău,

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNȚRE DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

păstrează legături directe cu toate județele atât din regiunea de dezvoltare cât și din provincia istorică a Moldovei, punându-și amprenta la nivel regional.

Pentru a observa rolul actualelor sedii de regiuni de dezvoltare s-a analizat conectivitatea acestora cu principalele 12 orașe din țară concurente din interiorul caroiajului regional (Figura 80).

În cadrul regiunii de dezvoltare Nord-Est, principalele concurente pentru poziția de centru regional păstrează conexiuni directe cu Piatra-Neamț, cu o frecvență sporită pe relația Iași-Piatra Neamț, această valoare fiind determinată preponderent de existența unor fluxuri turistice mai intense decât de componenta instituțională.

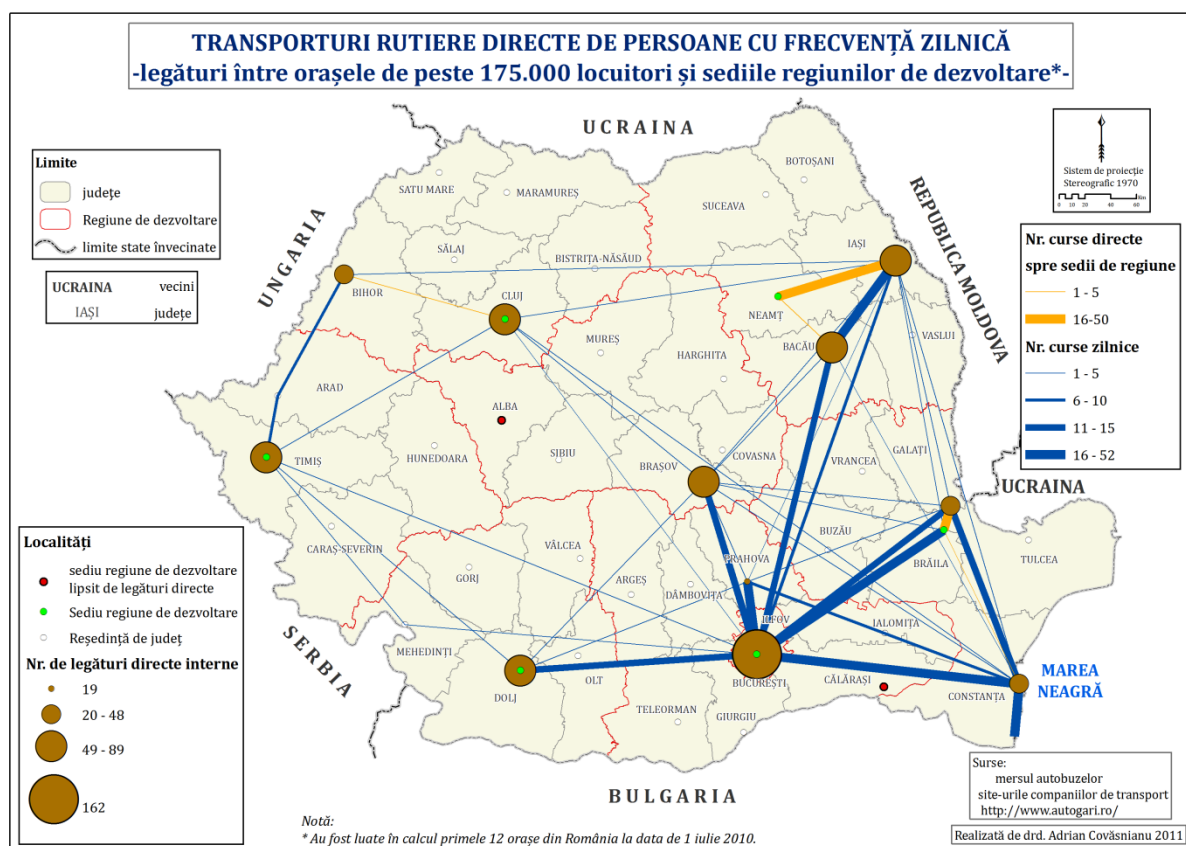


Figura 80 : Transporturile rutiere de persoane cu frecvență zilnică
între principalele 12 orașe din țară și sedii de regiuni de dezvoltare

La nivelul regiunii de dezvoltare Sud-Est există relații directe dinspre ambele pretendente la poziția dominantă în cadrul regiunii, respectiv pe direcția Constanța-Brăila și Galați-Brăila.

Pentru regiunea de dezvoltare Nord-Vest, Oradea stabilește legături directe cu actualul sediu regional, relația fiind una de subordonare.

În cazul regiunilor de dezvoltare Vest, Sud-Vest și Ilfov situația este clarificată, actualele sedii de regiune fiind localizate în principalele orașe cu pretenții regionale. În

REGIUNILE DE DEZVOLTARE ÎN ROMÂNIA EUROPEANĂ. ÎNTR-UN DEZIDERAT POLITIC ȘI REALITATE TERITORIALĂ

III. Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al mediilor private

schimb, există și unele situații în care respectivele localități-sediu de regiune nu prezintă legături directe cu orașele incluse în respectivul carioaj regional. Este cazul regiunii Centru, care prin poziția periferică a sediului Alba-Iulia, nu are nicio cursă directă cu pretendentă la acest statut, Brașov sau Cluj-Napoca. Acest lucru este pus pe seama faptului că Alba Iulia are puține instituții publice (în afară de Agenția de Dezvoltare și de Direcția Regională de Statistică - instituție impusă politic), rezultând un impact insesizabil la nivel regional. Un exemplu similar, se întâlnește și în cadrul sediului regiunii de dezvoltare Sud, respectiv municipiul Călărași, localitate care nu are nicio cursă directă cu Ploieștiul, oraș cu pretenții (justificate) de pol regional. Prin urmare, respectivele localități confirmă decizia politică care le-a propulsat în vederea alegerii acestora ca sedii de regiuni de dezvoltare.

În consecință, observăm că în cazul unor regiuni, asistăm la o descentralizare impusă politic (Piatra-Neamț, Călărași, Alba-Iulia și chiar Brăila), în favoarea altor entități, cu o identitate mai puternică. Acestea din urmă, beneficiind de un lobby puternic, și-au fixat sediile regionale în fostele capitale ale provinciilor istorice. Deși actualele regiuni de dezvoltare au încercat să impună o reconfigurare și descentralizare a puterii, transporturile rutiere infirmă acest lucru.

III.1.2. Curierat și poștă

Cu toate că există o companie națională de poștă și curierat, după 1990 au început să apară timid companii private de curierat și poștă, acestea valorificând slăbiciunea sistemului național de poștă, respectiv întârzierile de livrare și costurile ridicate, raportate la calitatea serviciilor.

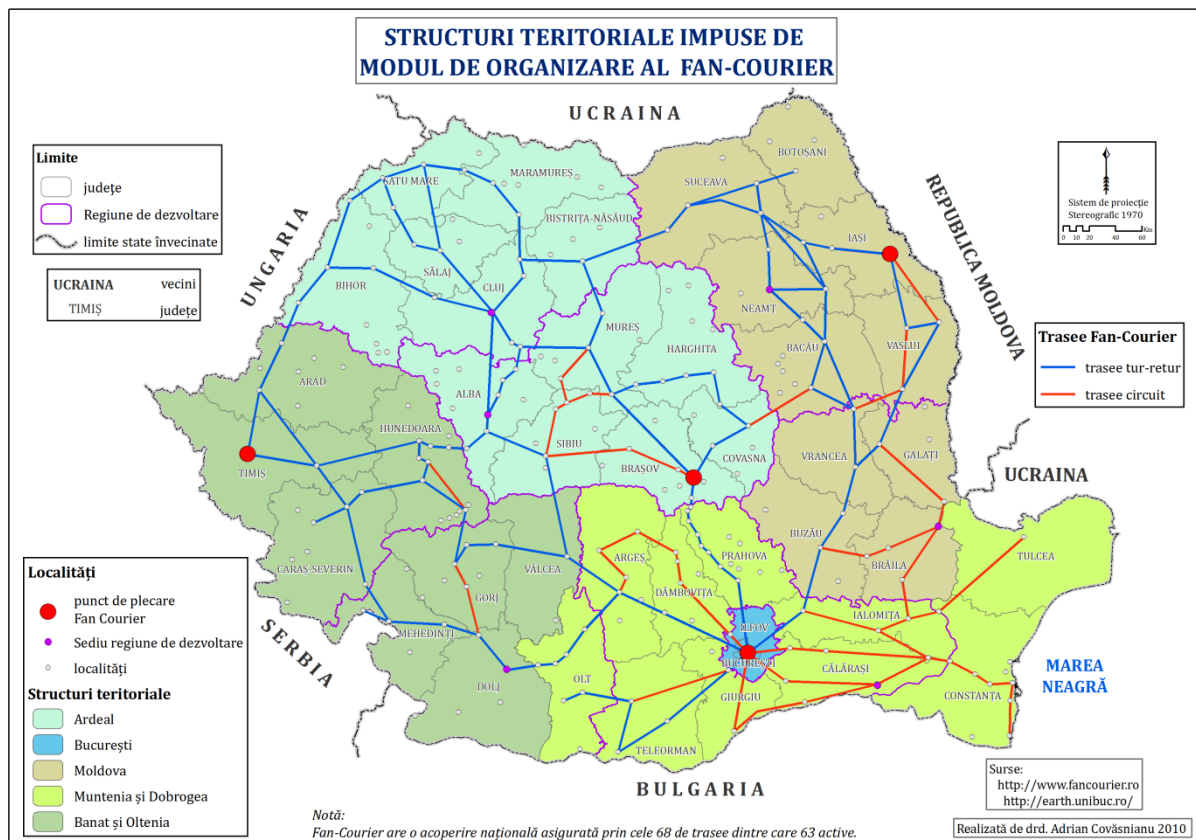


Figura 81 : Structuri teritoriale impuse de modul de organizare al Fan-Courier