

UNIVERSITATEA "BABEȘ-BOLYAI" CLUJ-NAPOCA  
FACULTATEA DE ȘTIINȚE ECONOMICE ȘI  
GESTIUNEA AFACERILOR  
DEPARTAMENTUL DE ECONOMICE POLITICĂ

## **TEZĂ DE DOCTORAT**

### **REZUMAT**

IMPORTANȚA TRANSPORTURILOR ÎN  
POLITICA REGIONALĂ. STUDIU DE CAZ:  
PERSPECTIVE ALE INFRASTRUCTURII  
AUTOSTRADALE ÎN REGIUNILE CENTRU -  
NORD-VEST – VEST.

**Coordonator științific:**

**Prof. Univ. Dr. Mihaela LUȚAȘ**

Doctorand:

István Csutak

Cluj-Napoca  
2014

## MULȚUMIRI

O teză de doctorat înseamnă nu numai capitolele din care se compune, ci reprezintă lungul și laboriosul parcurs al studiului și cercetării. Prin urmare, și lista cu mulțumiri este lungă, deși probabil incompletă, fapt pentru care îmi cer scuze.

În primul rând doresc să îmi exprim gratitudinea față de doamna Prof. Univ. Dr. Mihaela Luțaș pentru permanenta susținere profesională și de ordin moral, pentru sfaturile și criticile constructive, pentru argumentele și contra-argumentele fără de care această lucrare nu ar fi luat naștere.

De asemenea țin să mulțumesc foștilor mei dascăli Prof. Univ. Dr. Răzvan Nistor, Conf. Univ. Dr. Dana Bako și Prof. Univ. Dr. Ioan Lumperdean pentru profesionalismul și omenia cu care m-au sprijinit pe parcursul elaborării acestei lucrări.

Îi sunt recunoscător domnului Prof. Dr. Andras Inotai, profesor emerit și fost director de cercetare al Institutului pentru Economie Mondială de pe lângă Academia de Științe a Ungariei, pentru deschiderea cu care în repetate rânduri a formulat comentarii pe margine lucrării mele.

Fără aportul colegelor mele de generație, Ingrid Roxana Brișcan (absolventă a Universității Babeș-Bolyai, a Universității din Viena și a Universității din Agder) și Kinga Zsigmond (absolventă a Universității Eotvos Lorand și a Universității Pazmany Peter) nu aș fi izbutit. Pe această cale le mulțumesc pentru abnegația cu care m-au ajutat.

Le mulțumesc, de asemenea, tuturor prietenilor mei care m-au ajutat și au fost alături de mine în timpul perioadei mele de doctorat.

Și nu în ultimul rând sunt recunoscător familiei mele, care m-a ajutat, m-a sprijinit și m-a susținut fără rezerve în împlinirea dezideratului meu.

Rolul familiei mele în finalizarea doctoratului meu a fost unul foarte important.

## CUPRINS (fără subcapitole)

**Introducere**

**Capitolul 1. Cadrul conceptual al politicii de dezvoltare regională în Uniunea Europeană**

**Capitolul 2. Rolul și funcțiile regiunilor de dezvoltare**

**Capitolul 3. Politica privind transporturile în Uniunea Europeană**

**Capitolul 4. Studiu de caz: Impactul infrastructurii autostradale asupra creșterii economice în regiunile Centru, Nord-Vest, Vest în comparație cu regiunile Sud și Sud-Vest.**

**Concluzii și propuneri**

**Bibliografie selectivă**

**Cuvinte cheie:** *politică de dezvoltare regională, regiuni de dezvoltare, politica transporturilor, coridoarele pan-europene, rețelele transeuropene de transport, infrastructură autostradală, impactul autostrăzilor, linii de tendință, indicatori economici.*

## Introducere

Politica regională are un rol deosebit de important în dezvoltarea economică, având ca scop moderarea diferențelor teritoriale, crearea locurilor de muncă, creșterea competitivității, creșterea economică, îmbunătățirea nivelului de trai și dezvoltarea sustenabilă.

Transporturile reprezintă sistemul de legătură între ramurile economice și sistemul de circulație al schimburilor de mărfuri între diferite state. În lipsa unui sistem de transport organizat la nivel global nu se poate beneficia în mod eficient de avantajele globalizării.

Încă din cele mai vechi timpuri infrastructura rutieră a permis circulația persoanelor și a mărfurilor. După apariția autostrăzilor și dezvoltarea industriei auto, transportul rutier a înregistrat un avânt remarcabil și a devenit cel mai important și mai accesibil mod de transport terestru.<sup>1</sup>

Din perspectiva politicii de dezvoltare regională putem afirma că, la nivelul Uniunii Europene se manifestă principiul solidarității cu țări și regiuni mai puțin dezvoltate, prin oferă suportul financiar acordat în cadrul bugetului comunitar, în special zonelor mai puțin dezvoltate. Scopul principal al politicii regionale este moderarea inegalităților, existente și în prezent din punct de vedere economic, social, etc. Aceste inegalități pot avea o influență negativă asupra dezvoltării în ansamblu a Uniunii, dar și la nivel individual.

UE a investit cca. 347 mld. de Euro între anii 2007 și 2013 în regiunile europene. Prin această investiție a dorit să contribuie la dezvoltarea infrastructurii de transport, prosperitatea întreprinderilor mici și mijlocii, un mediu mai curat, dar și la îmbunătățirea nivelului educației.

---

<sup>1</sup> Pencea, R., (2009), *Dezvoltarea transporturilor, soluție pentru creșterea competitivității și modernizarea economiei românești*, Revista de Transport și Logistică, ediția nr. 35, pg. 28-30.

Teza de doctorat intitulată ”*Importanța transporturilor în politica regională. Studiu de caz: perspective ale infrastructurii autostradale în regiunile Centru - Nord-Vest – Vest*” prezintă o cercetare asupra dezvoltării regionale în Uniunea Europeană, din perspectiva transporturilor, cu particularizare pe România din punctul de vedere al impactului economic al infrastructurii de transport în regiunile Centru, Nord-Vest, Vest în comparație cu regiunile Sud și Sud-Vest în perioada 2000 - 2010.

Lucrarea este structurată în patru capitole și urmărește o ordine logică de abordare. În primele capitole am prezentat aspecte teoretice despre dezvoltarea regională, iar în partea a doua a lucrării am elaborat un studiu de caz privind impactul economic al autostrăzilor. Astfel încerc să ofer răspunsuri la o serie de întrebări precum: *Care este scopul politicii de dezvoltare regională? Care este rolul și care sunt funcțiile regiunilor de dezvoltare? Cum a evoluat politica transporturilor în Uniunea Europeană? Care este impactul economic ale infrastructurii de transport asupra creșterii economice? Când vor fi finalizate autostrăzile aflate în construcție în România?*

În realizarea demersului aplicativ am pornit de la următoarele ipoteze principale:

- presupunem că în acele regiuni unde autostrăzile sunt în construcție sau sunt construite deja, indicatorii economici sunt mai buni (de ex: rata șomajului este mai scăzută, numărul IMM-urilor este mai mare, valoarea PIB-ului regional este mai mare, etc.) decât în acele regiuni, unde nu există segmente de autostrăzi;
- în perioada 2013 – 2025 se vor construi mai multe autostrăzi în România decât în perioada 2001 – 2013;

Dorim să menționăm faptul că o mare parte din datele cuprinse în prezenta cercetare științifică au fost preluate și oferite de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR) din luna mai 2013. Aceste date vor fi folosite pe tot parcursul studiului de caz.

**Motivația** care stă la baza alegerii acestei teme pentru prezenta teză de doctorat este că am dorit să studiem impactul infrastructurii rutiere asupra creșterii economice și dezvoltării regionale. În Uniunea Europeană, în special în Europa de Est, marea majoritate a drumurilor, autostrăzilor și a căilor ferate sunt în proces de reabilitare, ceea ce conduce la o îmbunătățire continuă a acestora. Mărfurile sunt transportate mai rapid și mai eficient, iar pasagerii se pot bucura de un grad de mobilitate extrem de avantajos.

După finalizarea autostrăzilor A1, A2, A3, A4 în România, transportul de marfă și de pasageri va crește, ceea ce înseamnă nu numai un avantaj pentru infrastructura din țară, ci și că această ameliorare va duce de asemenea la o creștere economică. Investitorii străini ajung mai repede la destinații, iar portul Constanța va fi în conexiune prin autostradă cu marile orașe și centre comerciale din Europa.

**Obiectivul central** al prezentei teze de doctorat îl constituie analiza pe plan regional al avantajelor economice ale autostrăzilor, cu ajutorul indicatorilor economici în regiunile Centru, Nord-Vest și Vest. S-a analizat comparativ posibilitatea creșterii economice pe perioada 2000-2010 în cazul unei regiuni unde există deja o autostradă finalizată și în cazul regiunilor unde autostrăzile au fost în construcție și planificate. Mai mult decât atât, vom analiza lungimea probabilă a autostrăzilor care se vor finaliza în România în perioada 2013 – 2025.

În vederea îndeplinirii obiectivului general, o serie de **obiective specifice** au constituit parte integrantă a lucrării, dintre care menționăm:

- prezentarea cadrului conceptual al politicii de dezvoltare regională;
- reliefaarea rolului și funcțiilor regiunilor de dezvoltare;
- prezentarea istoricului politicii transporturilor în UE;
- prezentarea rețelelor trans-europene de transport și ale coridoarelor pan-europene;
- elaborarea unui studiu empiric în regiunile Centru, Nord-Vest, Vest în comparație cu regiunile Sud și Sud-Vest despre impactul economic al infrastructurii autostradale;
- prezentarea lucrărilor autostradale prognozate pentru perioada 2013-2025 în România;

În vederea unei derulări corecte a procesului de elaborare a tezei de doctorat și în sensul realizării obiectivelor mai sus menționate, cercetarea noastră a urmărit prin diferite *metode teoretice și empirice* evidențierea impactului infrastructurii asupra creșterii economice și dezvoltării regionale. Pe parcursul lucrării sunt utilizate, la nivel teoretic și practic: metoda istorică, metoda comparativă, metoda studiului de caz, metoda de analiză a indicatorilor economici și de impact, metoda de prognoză cu ajutorul liniei de tendință și calcule statistice, cum ar fi *One Sample T Test* și *One-Way Anova*.

*Metoda istorică* a fost utilizată pentru a evidenția evoluția dezvoltării regionale (capitolul 1), dar și rolul și funcțiile regiunilor de dezvoltare (capitolul 2). De asemenea, metoda a fost folosită și pentru a reliefa istoricul politicii transporturilor în UE (capitolul 3). *Metoda de analiză* și *metoda comparativă* constituie unele dintre cele mai importante metode ale cercetării economice și au fost utilizate pe parcursul cercetării pentru studierea impactului autostrăzilor asupra economiei regiunilor Centru, Nord-Vest, Vest în comparație cu regiunile Sud și Sud-Vest în perioada 2000 - 2010 (capitolul 4).

Pentru a adăuga profunzime studiului științific am utilizat *metoda studiului de caz*. Am comparat diferiți indicatori macroeconomici la nivelul regiunilor Centru - Nord-Vest - Vest, Sud și Sud-Vest, căutând un răspuns la întrebarea: *care este impactul autostrăzilor asupra transformărilor macroeconomice?* (capitolul 4).

Dintre acești indicatori cei mai reprezentativi sunt: gradul de ocupare, câștigul salarial nominal mediu net lunar, nivelul PIB/locuitor, numărul întreprinderilor active pe activități ale economiei naționale și cifra de afaceri.

Cu ajutorul formulelor de calcul statistic și a indicatorilor macroeconomici am calculat cum s-a manifestat creșterea economică în regiunile Centru - Nord-Vest - Vest, Sud și Sud-Vest în perioada 2000 - 2010.

O tehnică reprezentativă a analizei de prognoză o reprezintă *metoda de prognoză* cu ajutorul liniei de tendință. Cu ajutorul acestei metode am prezentat o prognoză în ceea ce privește construcția autostrăzilor în România, între anii 2013-2025. În cazul pregătirii liniei de tendință vom utiliza funcția polinomială (capitolul 4).

## **Sinteza capitolului 1: Cadrul conceptual al politicii de dezvoltare regională în Uniunea Europeană**

Primul capitol își propune, într-o primă fază, o inventariere a politicii regionale, punând accent pe cadrul conceptual al politicii de dezvoltare regională.

Politica regională reprezintă o expresie importantă a solidarității în cadrul Uniunii Europene.

Ea este politica internă de dezvoltare a Uniunii Europene, fiind una dintre politicile comunitare. În anul 1957 politica regională este inclusă în Tratatul de la Roma prin care ia naștere Comunitatea Economică Europeană. În preambul se afirmă că semnatarii – printre altele – sunt preocupați de întărirea unității economiilor lor și de asigurarea dezvoltării armonioase ”prin reducerea decalajului dintre diferitele regiuni și a rămânerii în urmă a zonelor defavorizate”.

Deja în Tratatul de la Roma s-a evidențiat faptul că integrarea vest-europeană nu se va putea realiza fără reducerea diferențelor regionale, aceasta stând în calea realizării celor patru libertăți de mișcare pentru mărfuri, servicii, capital și persoane. În perioada respectivă problemelor regionale nu le-a fost acordată o atenție deosebită în plan comunitar, deoarece s-a considerat că egalizarea produsă prin aplicarea celor patru libertăți de mișcare va ajuta la reducerea inegalităților teritoriale.

Coeziunea economică și socială apare în Actul Unic European semnat de către statele membre în anul 1986, prin care Uniunea Europeană dorește să promoveze alinierea celor mai defavorizate regiuni cu cele dezvoltate și reducerea diferențelor dintre diferitele regiuni; o nouă dimensiune apare în politica de coeziune, anume ”coeziunea economică, socială și teritorială”, prin care obiectivul a fost crearea unei dezvoltări teritoriale mai armonice și sustenabile.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Hutkai, Zs, (2012), *Politica Regională, abordarea multilaterală a conceptului de politică regională (A regionalis politika, a regio fogalmanak tobboldalú megközelítése)*, revista științifică al Universității Naționale de Serviciului Public din Budapesta, nr. 2012/1, pg. 1-3.



Dezvoltarea teritorială ca politică publică de sine stătătoare chiar și în practica politică și administrativă a statelor dezvoltate vest-europene apare în anii 50 – 60 ai secolului XX și doar ceva mai târziu devine unanim acceptată. În prima perioadă politica de dezvoltare teritorială s-a concentrat asupra arealelor rurale, rămase în urmă, care se confruntau cu probleme majore și încearcă, prin intervenții coordonate de către guvernul central al fiecărui stat în parte, să amelioreze mobilitatea factorilor de producție (în primul rând industrială) în favoarea zonelor țintă.

În perioada respectivă politicile de dezvoltare teritorială încă nu erau clar articulate, responsabilitățile aferente erau în sarcina unor ministere ce aveau conexiune cu economia (ministerele economiei, industriei, finanțelor publice) deși apăruseră deja primele instituții guvernamentale înființate în mod expres pentru sarcinile dezvoltării teritoriale.<sup>3</sup>

În anul 1962 se instituie Fondul European Agricol pentru Orientare și Garantare, iar în 1968 este înființată Direcția Generală Politică Regională a Comisiei Europene.

Începând cu anii 70 ai secolului XX, datorită schimbărilor structurale economice, mai multe zone, în special zone industriale-istorice, au ajuns în situații critice. Consecințele tensiunilor teritoriale s-au manifestat pe plan european, punând în pericol realizarea politicilor comune. La nivelul Comisiei Europene s-a pus problema ca obiectivele impuse în Tratatul de la Roma, adică reducerea diferențelor teritoriale, să nu poată fi realizată în cazul în care aceste sarcini vor fi încredințate guvernelor statelor membre. Era nevoie de elaborarea unei politici de dezvoltare regionale pe plan comunitar.

După un lung proces de pregătire s-a ajuns la o decizie la întâlnirea de la Paris în anul 1972 în legătură cu elaborarea unei politici comune de dezvoltare teritorială, care ar favoriza Uniunea Economică și Monetară, de asemenea s-a decis asupra creării unui fond special de finanțare, Fondul European de Dezvoltare Regională, creat în anul 1975.

Această politică, care servește la reducerea diferențelor teritoriale și la o dezvoltare teritorială armonioasă - din moment ce se axează pe diferite teritorii delimitabile geografic, care diferă de nivelul național - adică la reducerea diferențelor de dezvoltare dintre regiuni, a fost numită **politică regională**.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Szigeti, E. (ed.), (2006), *Studii teritoriale și de dezvoltare teritorială (Terület-es településfejlesztési ismeretek)*, Institutul de Administrație Publică Maghiară, Budapesta, pg. 7-8.

<sup>4</sup> Idem.

În anii 80 a sosit momentul pentru o reformă radicală a politicii regionale pe plan european. La aceasta a contribuit aderarea Greciei în anul 1981, Spaniei și Portugaliei în anul 1986 la Comunitatea Europeană, fapt prin care au crescut diferențele teritoriale interne.

Prin Actul Unic European s-a pronunțat clar că un criteriu important pentru crearea unei piețe comune este coeziunea economică și socială în interiorul comunității.<sup>5</sup>

Actul Unic European completează tratatul de la Roma cu articolele 130/A – 130/E și pune politica regională pe baze noi. Comunitatea declară că urmărește acțiuni care ”conduc la întărirea coeziunii sale economice și sociale” și ”reducerea decalajelor dintre diferitele regiuni și a rămânerii în urmă a regiunilor defavorizate”. Sunt definite și principiile și instrumentele acestei politici.

Odată cu intrarea în vigoare a Actului Unic European, politica regională a fost inclusă între politicile comunitare, având ca scop întărirea coeziunii economico-sociale prin reducerea diferențelor dintre regiuni și reducerea nivelului de înapoiere a regiunilor defavorizate. Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene a fost completat cu titlul Coeziune economică și socială, care fixează următoarele: pentru promovarea unei dezvoltări armonice și cuprinzătoare Comunitatea își va organiza și desfășura activitatea, încât aceasta să rezulte în întărirea coeziunii economice și sociale. Comunitatea se străduiește să reducă diferențele dintre regiuni și reduce nivelul de înapoiere a regiunilor defavorizate.

Statele membre își desfășoară și coordonează politica economică în asemenea fel, încât scopurile menționate să poată fi realizate. Politicile comune au drept obiectiv adâncirea integrării, crearea unei piețe interne stabile. Prin implementarea politicilor comune Uniunea Europeană urmărește realizarea obiectivelor generale, comune.

Pentru atingerea acestor obiective, Comunitatea le va susține prin fonduri structurale, prin finanțări provenind de la Banca Europeană de Investiții și cu ajutorul altor mijloace financiare deja existente.<sup>6</sup>

---

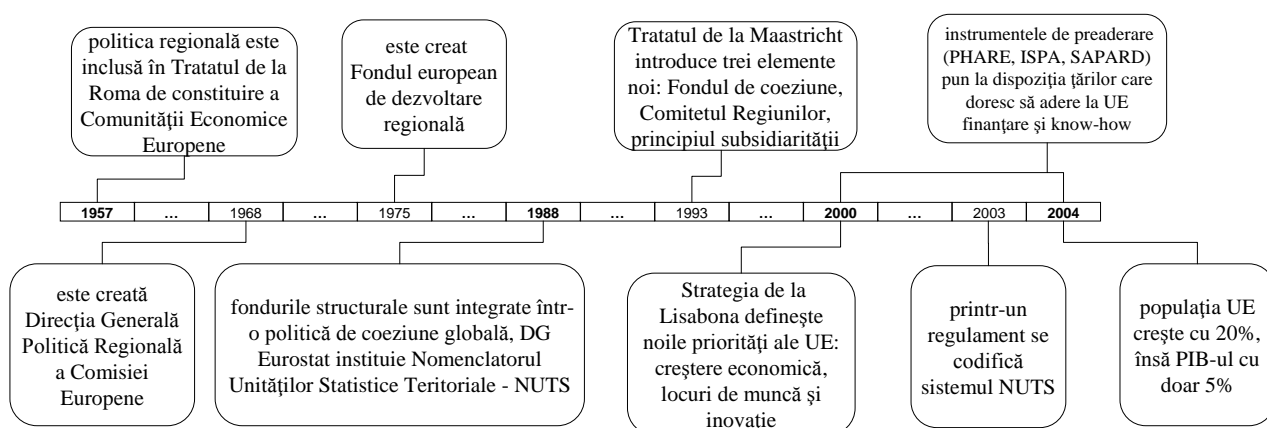
<sup>5</sup> Szigeti, E. (ed.), (2006), *Studii teritoriale și de dezvoltare teritorială (Terület-es településfejlesztési ismeretek)*, Institutul de Administrație Publică Maghiară, Budapesta, pg. 7-8.

<sup>6</sup> Hutkai, Zs, (2012), *Politica Regională, abordarea multilaterală a conceptului de politică regională (A regionális politika, a regio fogalmanak többoldalú megközelítése)*, revista științifică al Universității Naționale de Serviciului Public din Budapesta, nr. 2012/1, pg. 1-3.

Politica regională este o politică deosebit de importantă și complexă în Uniunea Europeană. După diferite criterii - de exemplu: geografic, economic, social, cultural - esența politicii este de a reduce, chiar și a elimina disparitățile economice și sociale dintre regiunile statelor membre și reducerea decalajelor în ceea ce privește nivelul de dezvoltare al regiunilor. Această politică a Uniunii Europene are ca obiectiv principal realizarea unei coeziuni economice și sociale. Domeniile de dezvoltare pe care trebuie să le amintim sunt: infrastructura de transport, dezvoltare urbană și rurală, formare profesională și infrastructura educației și a sănătății.

Infrastructura de transport constituie unul dintre cele mai clare exemple de realizări obținute cu ajutorul Fondurilor Structurale și al Fondului de Coeziune. Promovarea accesibilității este foarte importantă pentru consolidarea economiilor regionale și pentru a favoriza coeziunea și competitivitatea. Politica UE în domeniul transporturilor promovează mobilitatea durabilă pentru persoane și produse, asigurând eficiența și siguranța. Există o serie de acțiuni care vizează rețelele transeuropene de transport. Cele mai importante dintre acestea sunt următoarele: transportul rutier, feroviar, fluvial, maritim, aerian, urban și multimodal.

Grafic 1: Sinteza istoriei politicii de dezvoltare



Sursa: Prelucrare autor după literatura de specialitate.

## Sinteza capitolului 2: Rolul și funcțiile regiunilor de dezvoltare

Cel de-al doilea capitol abordează la nivel teoretic rolul și funcțiile regiunilor de dezvoltare, modalitatea definirii acestora și tipurile de regiuni.

Consiliul Europei definește regiunea ca o unitate administrativ-teritorială, având autoritate aleasă pentru administrația publică și administrarea mijloace financiare: regiunea este o unitate administrativ-teritorială, care este situată sub nivelul statului și are o autoritate aleasă a administrației publice și mijloace financiare de susținere a acestei autorități.<sup>7</sup>

Conceptul de regiune include două aspecte importante și anume: definirea și delimitarea unui teritoriu după diferite criterii, definirea și delimitarea unui teritoriu după un anumit nivel administrativ sub-statal.

Alături de regiune, în abordarea economiei din perspectivă spațială se folosesc și alți termeni cum ar fi: aria și zona.<sup>8</sup>

Științele economice operează cu două mari tipuri de regiuni:

- a.) grupuri de state pe un teritoriu continuu (UE, NAFTA);
- b.) teritoriu de nivel subnațional – aceasta este abordarea din domeniul dezvoltării regionale;

Literatura de specialitate<sup>9</sup> a economiei regionale operează cu tipuri de regiuni ce reflectă structura internă a entităților subnaționale: regiuni omogene și regiuni funcționale (un caz special al regiunilor funcționale sunt cele ”nodale”).

Ambele tipuri de regiuni pot fi utilizate drept *regiuni pentru planificare/programare* - în cazul cărora componenta cea mai puternică a unității este dată de centrul administrativ-teritorial și aplicarea unor politici și programe de dezvoltare regională destinate spațiului respectiv.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Pacesilă, M., (2004), *Regionalizarea în statele Uniunii Europene*, Academia de Studii Economice din București - Revista Administrație și Management Public, Nr. 3/2004, pg. 104-111.

<sup>8</sup> Constantin, D.L., (2004), *Elemente fundamentale de economie regională*, Editura ASE, București, pg. 14. (Constantin, D.L. citează din Czamanski, S. (1973), *Regional Science Techniques in Practice*, Lexington Books, Toronto, London, 1992).

<sup>9</sup> Hoover, E.M. & Giarratani, F., (1999), *An Introduction to Regional Economics*, West Virginia University, Morgantown, pg. 91-97 (Chapter 9).

<sup>10</sup> Constantin, D. L., (f.a.), *Economie și politici regionale – suport de curs*, Universitatea Alexandru Ioan Cuza din Iași – Centrul de Studii Europene, pg. 4-11, disponibil la [http://www.cse.uaic.ro/\\_fisiere/Documentare/Suporturi\\_curs/III\\_Economie\\_politici\\_regionale.pdf](http://www.cse.uaic.ro/_fisiere/Documentare/Suporturi_curs/III_Economie_politici_regionale.pdf), accesat la 27/11/2013.

Analizele regionale bazate pe sistemul NUTS al UE, adică analizând regiunile de dezvoltare<sup>11</sup>, disting două tipuri de regiuni<sup>12</sup>: regiuni administrative – normative, regiuni funcționale sau analitice.

Termenul de regiune are o arie de aplicabilitate foarte întinsă. Din perspectiva dezvoltării regionale și a integrării europene s-au concretizat trei categorii de regiuni și anume: regiunile din interiorul statelor, regiunile care cuprind mai multe state dintr-o anumită zonă geografică, regiunile transfrontaliere, care grupează zone geografice pe de o parte și de alta a frontierelor de state, legate prin tradiție, limbă, religie, cultură.<sup>13</sup>

În UE există regiuni administrative și regiuni statistice. Regulamentul 1059/2003 prevede ca în statele membre în care nu există unități administrative care să poată fi clasificate conform criteriilor NUTS, aceste regiuni statistice vor fi agregate, fără a avea rol administrativ. Acesta a fost cazul României și Ungariei. Deci regiunile administrative pot fi clasificate conform criteriilor NUTS, și atunci au și rol statistic pentru UE, dar acest lucru nu este obligatoriu.

Clasificarea NUTS furnizează date de referință pentru:

- a) colectarea, dezvoltarea și armonizarea datelor statistice pentru regionale ale UE;
- b) analiza socio-economică a regiunilor;
- c) cadru de finanțare pentru regiunile mai puțin dezvoltate, eligibile pentru fondurile structurale;

---

<sup>11</sup> Pascariu, G., (2006), *Analiză regională și urbană (instrumente ale dezvoltării regionale și spațiale) – suport de curs*, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București, pg. 4-5, disponibil la [http://www.cse.uaic.ro/\\_fisiere/Documentare/Suporturi\\_curs/III\\_Analiza\\_regionala\\_%20si\\_urbana.pdf](http://www.cse.uaic.ro/_fisiere/Documentare/Suporturi_curs/III_Analiza_regionala_%20si_urbana.pdf), accesat la 03/11/2013.

<sup>12</sup> Lengyel, I., (2003), *Competiție și dezvoltare teritorială: competitivitatea teritoriilor în Ungaria (Verseny es teruleti fejlodes: tersegek versenykepessege Magyarorszagon)*, Editura JatePress, Szeged, pg. 71-93.

<sup>13</sup> Universitatea Babeș-Bolyai - Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, (f.a.), *Analiza politicilor regionale - suport de curs*, pg. 5, disponibil la [http://www.apubb.ro/wp-content/uploads/2011/02/Politici\\_regionale\\_Suport\\_de\\_curs.pdf](http://www.apubb.ro/wp-content/uploads/2011/02/Politici_regionale_Suport_de_curs.pdf), accesat la 05/04/2012.

Obiectivul clasificării NUTS este de a oferi regiuni (entități) comparabile la același nivel.<sup>14</sup>

În UE clasificarea NUTS fiind folosit pentru planificare, are rolul de a sprijini consolidarea unității economice a Statelor Membre și de a reduce disparitățile dintre acestea. Clasificarea NUTS servește la colectarea, întocmirea și difuzarea statisticilor regionale armonizate.

În România, județele ar putea fi considerate din perspectiva politicii de dezvoltare regională ca fiind subdiviziuni de dezvoltare. Dezavantajul acestui mod de organizare este cel al unui număr mare de județe. În țara noastră, împărțirea teritorială administrativă cuprinde 41 de județe și municipiului București, corespunzător nivelului statistic NUTS 3. Referitor la dezvoltarea economică, ar trebui să fie mai eficient dacă țara ar fi structurată într-un număr mai mic de regiuni de dezvoltare, formate prin regruparea județelor cu profiluri complementare de dezvoltare. Această restructurare înseamnă gruparea județelor și prin Legea 151/1998 au fost create 8 regiuni de dezvoltare (nivelul al doilea de clasificare teritorială NUTS 2). Trebuie să menționăm faptul că regiunile sunt eficiente numai prin cooperarea voluntară a județelor din care au fost formate.<sup>15</sup> În România, regiunile de dezvoltare nu sunt unități administrativ-teritoriale și nu au personalitate juridică, fiind rezultatul unui acord liber între consiliile județene și locale.

În afară de sistemul NUTS al UE, în lume există o singură clasificare asemănătoare. Comunitatea Andină în 10 octombrie 2002 a instituit pentru Bolivia, Columbia, Ecuador, Peru și Venezuela ”la Nomenclatura de las Unidades Territoriales Estadísticas de la Comunidad Andina (NUTE ANDINA)”<sup>16</sup> Această clasificare este folosită în mod asemănător cu clasificare NUTS a UE.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> European Commission (2011), *Regions in the European Union — Nomenclature of territorial units for statistics NUTS 2010/EU-27*, Eurostat: Methodologies & Working papers, Luxembourg: Publications Office of the European Union, pg. 6-7.

<sup>15</sup> Comisia Europeană & Guvernul României (1997), *Carta Verde a Dezvoltării Regionale în România*, Programul Phare, București, pg. 34.

<sup>16</sup> Comunidad Andina, disponibil la <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/anexoDEC534.pdf>, <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/DEC534.doc>, accesat la 14/01/2014.

<sup>17</sup> Comunidad Andina - Secretaria General (2003), *Estadísticas Andinas en Mapas de Acuerdo a la Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas*, disponibil la <http://intranet.comunidadandina.org/documentos/dinformativos/sgdi564.pdf>, accesat la 14/01/2014.

### **Sinteza capitolului 3: Politica privind transporturile în Uniunea Europeană**

În capitolul al treilea preocuparea centrală a fost reliefaarea principalelor evoluții cu privire la istoricul politicii transporturilor în UE.

Transporturile și rețelele transeuropene se regăsesc clar și bine definite în tratatul de bază.<sup>18</sup> Ele cad sub incidența competenței partajate dintre Uniune și statele membre.

În cadrul politicii comune în domeniul transporturilor se urmăresc obiectivele stabilite prin tratate în acest domeniu. Sunt impuse condiții clare, ce definesc parametri unei piețe interne comune a transporturilor, infrastructura de transport va fi dezvoltată astfel ca să asigure crearea unui spațiu fără frontiere interne, subsecvent realizării obiectivelor UE.

Este asigurat cadrul legal pentru ca rețelele transeuropene să poată fi planificate și finanțate unitar. Fondul de coeziune este specificat drept sursă de finanțare pentru proiectele ce contribuie la realizarea rețelelor transeuropene: a infrastructurii de transport.

Transportul reprezintă pentru UE un domeniu important de dezvoltare. Existența unei infrastructuri de rețea corespunzătoare este esențială pentru crearea unei Piețe Unice. Această rețea conectează zonele izolate cu drumurile principale europene, determinând o creștere economică mai echilibrată între statele membre, de asemenea promovează dezvoltarea comerțului. Deschiderea pieței în statele membre a fost esențială pentru funcționarea eficientă a Uniunii Europene. Prin urmare, programul pieței unice a cerut liberalizarea transportului, și ca pe piața de transport libera circulație a serviciilor și principiul concurenței să prevaleze.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Uniunea Europeană (2010), *Versiunea consolidată a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene. Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene*, Oficiul pentru publicații al Uniunii Europene: Luxemburg, pg. 85, disponibil la [http://europa.eu/pol/pdf/qc3209190roc\\_002.pdf](http://europa.eu/pol/pdf/qc3209190roc_002.pdf), accesat la 07/01/2014.

<sup>19</sup> Szatmari, Z. & Vancsa, I. (2006), *Politica de transport in UE și transportul feroviar (Az Europai Unio kozlekedespolitikaja es vasutkozlekedese) - Cerc Științific Studentesc*, Universitatea de Tehnologie și Economie din Budapesta, pg. 3-26.

Politica comună în domeniul transporturilor<sup>20</sup> conține regulile de bază aplicabile transportului internațional în cadrul statelor membre. Statele fondatoare ale Comunității Economice Europene au recunoscut încă de la început importanța serviciilor de transport.<sup>21</sup> ”În vederea realizării obiectivelor” formulate în Articolul 2 al tratatului de la Roma Comunitatea urmărea și ”adoptarea unei politici comune în domeniul transporturilor”. Ca urmare principiile fundamentale ale Politicii Comune de Transport au fost stabilite prin cadrul Tratatului de la Roma, semnat în anul 1957. Transporturilor li se dedică un titlu separat în tratat, Titlul IV cu articolele 74 la 84. Acesta prevede reguli comune pentru transportul desfășurat în statele membre, condiții aplicabile transportatorilor ce-și desfășoară activitatea pe teritoriul acestora, precum și măsuri privind siguranța transporturilor și modalități de îmbunătățire a acesteia, urmărind obiectivele tratatelor.

Tratatul de la Roma nu a atins baza infrastructurală a politicii europene de transport.

În 1962 apare primul plan comun pentru autostrăzi.<sup>22</sup> Finanțarea rămâne în sarcina și la latitudinea statelor membre.

În anii ’70 obiectivul a fost liberalizarea pieții transporturilor, creșterea rolului acestui sector economic și să înceapă o armonizare a politicii transporturilor cu politica regională.

O nouă epocă a politicii comune în domeniul transporturilor a început în luna iunie a anului 1985, când Comisia Europeană a publicat Carta Albă privind finalizarea Pieței Interne, care a subliniat aspectele de piață ale transportului.

La sfârșitul anilor 80 și la începutul anilor 90, au fost înregistrate progrese importante în ceea ce privește liberalizarea și armonizarea politicilor de transport. La sfârșitul anilor 80 au intrat în discuție și alte probleme privind dezvoltarea infrastructurii, este vorba despre rețelele trans-europene și impactul transporturilor asupra mediului.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Uniunea Europeană (2010), *Versiunea consolidată a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene. Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene*, Oficiul pentru publicații al Uniunii Europene: Luxemburg, pg. 85, disponibil la [http://europa.eu/pol/pdf/qc3209190roc\\_002.pdf](http://europa.eu/pol/pdf/qc3209190roc_002.pdf), accesat la 07/01/2014.

<sup>21</sup> Zsolnay, T., (2004), *Transportul în Uniunea Europeană (Kozlekedes az Europai Unioban)*, Ministerul Externelor, Budapesta, pg. 2.

<sup>22</sup> Direction Generale des Transports – Direction Développement et Modernisation (1962), *Raport sur la situation de l’infrastructure et du parc des transports dans la Communauté*, Tome II, Routes et circulation routiere, disponibil la University of Pittsburgh: <http://aei.pitt.edu/45286/>, accesat la 29/12/2013.

<sup>23</sup> Institutul European din România (2005), *Politica în Domeniul Transporturilor*, Editura MasterPrint Super Offset, București, pg. 1-2.



În UE se constată o debalansare a modalităților de transport. Transportul rutier și aerian înregistrează creșteri importante, în același timp generând congestionare. În același timp potențialul de transport al căilor ferate și al transportului maritim pe rute scurte rămâne insuficient exploatat. Astfel se pierd alternative de transport.

Uniunea Europeană a trebuit și trebuie să vizeze promovarea dezvoltării rețelelor transeuropene ca un element cheie pentru crearea Pieței Interne și consolidarea coeziunii economice și sociale.

Construcția rețelelor trans-europene este un element important pentru creșterea economică și crearea de locuri de muncă. Această dezvoltare include interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale, precum și accesul la asemenea rețele.

Despre atingerea obiectivelor legate de libera circulație a persoanelor, mărfurilor, capitalului și a serviciilor, UE a stabilit și dezvoltat rețelele transeuropene în domeniul transporturilor (ideea rețelelor transeuropene a apărut la sfârșitul anilor 1980, în conexiune cu piața unică propusă). La începutul anilor '90 a apărut ideea coridoarelor pan-europene, care în Uniunea Europeană sunt cunoscute sub denumirea de TEN-T.

#### **Sinteza capitolului 4: Studiu de caz: Impactul infrastructurii autostradale asupra creșterii economice în regiunile Centru, Nord-Vest, Vest în comparație cu regiunile Sud și Sud-Vest**

În studiul de caz al tezei am elaborat o cercetare având drept scop compararea impactului infrastructurii autostradale asupra creșterii economice în perioada 2000 – 2010 în grupul de regiuni Centru - Nord-Vest – Vest și grupul regiunilor Sud și Sud-Vest.

Este esențial ca autostrăzile construite în România să fie capabile să se alăture unei rețele internaționale bine stabilite, altfel nu se poate profita de avantajele economice oferite de o autostradă în mod corespunzător. După cum știm, România este o țară de tranzit în sistemul de transport european între piețele din Europa de Vest și între piețele din Ucraina, Rusia, Balcani și Asia.

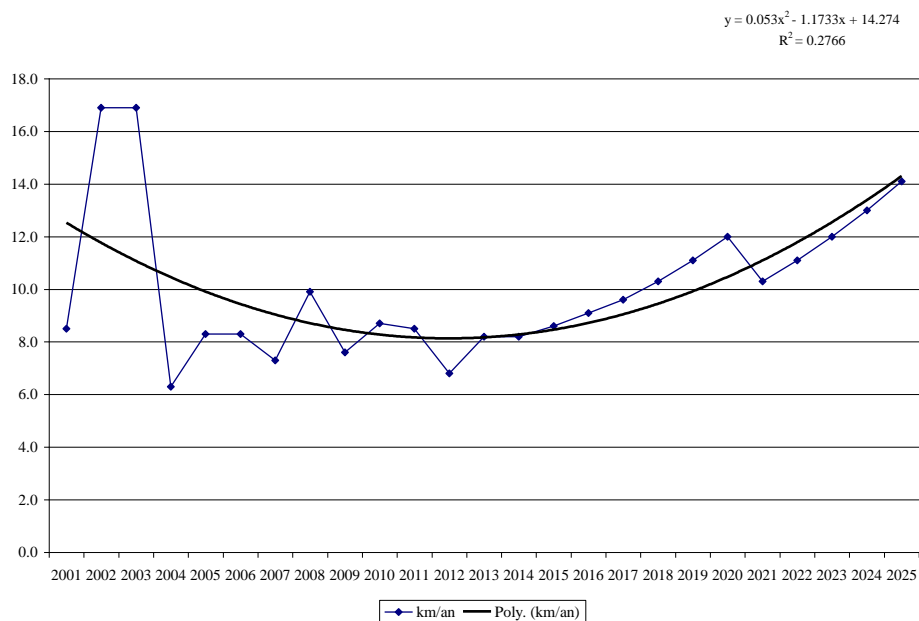
Din această poziție, țara trebuie să profite, de aceea este important ca România să asigure condiții adecvate tranzitului și comerțului internațional.

Calculule noastre și rezultatele acestor calcule demonstrează că în cazul în care UE finanțează construcția autostrăzii, în România, se pot construi aproximativ 10 km de autostradă într-un an (pe un singur segment), iar în cazul în care finanțarea se face din partea Guvernului se pot construi 8 km de autostradă pe parcursul unui an (pe un singur segment).

După cum se vede din rezultatele noastre, în următoarea perioadă analizată de noi (2013 - 2025), se vor construi 1159 km de autostrăzi noi, cu  $1159 - 430,5 = 728,5$  km mai mult decât în perioada anterioară (2001 - 2013), însemnând o creștere de 169%.

Prin metoda liniilor de tendință am prezentat un scenariu presupunând că fenomenele și condițiile existente nu se vor modifica iar procesul nu va fi obiectul unor intervenții din exterior. Cu alte cuvinte condițiile exterioare procesului de construire al sistemului de autostrăzi (planificare, finanțare, capacitate administrativă) rămân neschimbate, nici nu se deteriorează dar nici nu se ameliorează. Am făcut o prognoză în sensul autostrăzilor care vor fi construite în viitor. Această prognoză am calculat-o cu ajutorul liniilor de tendință. Cu această calculare de tendință am putut efectua o estimare mai exactă a evoluției autostrăzilor în viitor (2013 - 2025).

**Grafic 2: Estimarea construcției de autostrăzi în România în perioada 2001-2025 cu ajutorul liniei de tendință Polinomială**



Sursa: Prelucrare date autor.

În momentul de față (anul 2014) din punctul de vedere al abordării economice, la nivel mondial, există două curente diferite în domeniul politicii de transport, și anume:

- 1) construirea și dezvoltare infrastructurii de transport condiționează dezvoltarea economică;
- 2) construirea și dezvoltare infrastructurii de transport este riscantă în ceea ce privește dezvoltarea economică, deoarece construirea autostrăzilor nu garantează creșterea economică;

Păreră noastră este că o infrastructură de transport bine dezvoltată este vitală pentru o creștere economică (variante nr. 1) deoarece o infrastructură bună generează o creștere a cererii, creează noi locuri de muncă, ajută la creșterea volumului investițiilor străine directe, etc.

În analiza noastră am folosit indicatorii economici ai regiunilor Centru, Nord-Vest, Vest, în comparație cu cei ai regiunilor Sud și Sud-Vest în perioada 2000 – 2010. Pentru calcularea rezultatelor ne-am folosit versiunea 19 a programului de statistică SPSS.

Indicatorii economici cu care am lucrat sunt următorii:

- șomerii înregistrați și rata șomajului;
- câștigul salarial nominal mediu net lunar pe activități ale economiei naționale;
- produsul intern brut regional;
- produsul intern brut regional pe cap de locuitor;
- numărul întreprinderilor active pe activități ale economiei naționale;
- cifra de afaceri din unitățile locale, pe activități ale economiei naționale;
- activitatea de cazare turistică;

În cazul indicatorilor economici analizați se poate dovedi că în regiunile unde există autostrăzi sau autostrăzile sunt în construcție, nivelul de dezvoltare este mai mare decât în regiunile în care nu se regăsesc autostrăzi.

Prin analiza indicatorilor folosiți în studiu am ajuns la concluzia că regiunile Centru, Nord-Vest și Vest posedă cele mai bune valori la majoritatea indicatorilor (unde construcția autostrăzilor este în curs execuție), iar doar în cazul a doi indicatori se va regăsi regiunea Sud pe primul loc (unde majoritatea autostrăzilor sunt deja construite).

Perioada de criză economică și financiară în noile state membre, paradoxal, dar poate fi percepută în anumite situații, ca fiind generatoare de progres. Acest fapt este argumentat de nevoia de ”adaptare” care presupune elaborarea de noi politici și strategii pentru a fi în măsură de a evolua, cum ar fi politica comună a transporturilor. Totalitatea eforturilor concentrate înspre găsirea de noi soluții de restabilirea echilibrului, de armonizare și aliniere, conduce în final la o creștere economică.

### **Concluzii și propuneri finale**

Armonizarea intereselor infrastructurale ale noilor state membre în vederea alinierii la standardele Uniunii Europene constituie o cerință și în paralel o ”provocare” foarte importantă în zilele noastre.

În opinia noastră construirea infrastructurii autostradale trebuie să fie în favoarea performanței economiei naționale. O infrastructură bine proiectată este o condiție necesară dar nu și suficientă pentru creșterea eficienței a activității economice a unei țări, contribuie în mod direct și indirect la asigurarea stabilității macroeconomice, este una dintre cele mai eficiente modalități de dezvoltare economică regională, în același timp facilitează conexiunea între România și alte state din Europa. Trebuie să menționăm faptul că lipsa unei infrastructuri corespunzătoare poate produce dezechilibre economice.

Pe parcursul prezentei lucrări unele dintre obiectivele centrale au constat în evaluarea avantajelor economice ale autostrăzilor și prognozarea lungimii probabile a autostrăzilor care se vor finaliza în România în perioada 2013 – 2025. Principalele ipoteze de lucru au fost următoarele:

- am presupus că în acele regiuni unde autostrăzile sunt în construcție sau sunt construite deja, indicatorii economici sunt mai buni (de ex: rata șomajului este mai scăzută, numărul IMM-urilor este mai mare, valoarea PIB-ului regional este mai mare, etc.) decât în acele regiuni, unde nu există segmente de autostrăzi;
- în perioada 2013 – 2025 se vor construi mai multe autostrăzi în România decât în perioada 2001 – 2013;

Punctul nodal al acestui demers științific l-a constituit furnizarea unor răspunsuri la ipotezele noastre, care continuă să suscite interesul nu numai economiștilor ci și a simplilor cetățeni ai țării noastre.

Luând în considerare aspectele amintite, rezultatele obținute în urma aplicării diferitelor metodologii de testare (pe baza metodelor de cercetare enunțate anterior) pot fi rezumate astfel:

- am prezentat o estimare (prognoză) a evoluției autostrăzilor în viitor cu ajutorul liniilor de tendință, menită să furnizeze puncte de reper unor planificări ce urmează a fi făcute. În același timp am făcut prognozarea unor rezultate așteptate legate de construirea autostrăzilor în România în perioada 2013-2025. Construirea autostrăzilor constituie un pilon esențial al creșterii economice a fiecărei economii în Uniunea Europeană, iar construirea acestor rețele în România pe baza experiențelor din anii trecuți, necesită un interval lung de timp.
- atât proba One Sample T Test cât și One-Way Anova au arătat în mod semnificativ în mare majoritate în analiza întreprinsă de noi că autostrăzile sunt justificate din punct de vedere economic și se poate demonstra utilitatea economică a acestora;
- concluzia generală ce poate fi desprinsă în urma acestei analize este aceea că autostrăzile construite au un impact pozitiv asupra economiei regionale ca urmare, strategiile viitoare trebuie orientate înspre construirea unor noi autostrăzi;

Alte contribuții personale - în plus față de cele prezentate anterior, pe baza rezultatelor raționamentelor noastre - sunt:

- structurarea cunoștințelor referitoare la cadrul conceptual al politicii de dezvoltare regională și a politicii transporturilor în UE prin parcurgerea unei vaste bibliografii care însumează numeroase articole și studii de specialitate care ne-au permis prezentarea impactului existenței autostrăzilor asupra creșterii economice;
- stabilirea unui fir evolutiv privind construcția autostrăzilor în România;
- analiza comparativă a diferiților indicatori economici în diferite regiuni de dezvoltare;
- identificarea unei noi relații ”autostradă-economie” în vederea demonstrării șansei sporite a unei creșteri economice în prezența autostrăzilor precum și pentru dezvoltarea durabilă;
- noile state membre ale UE printre care și România, înregistrează creșteri privind construcția autostrăzilor, dar prin raportare la media UE mai sunt necesare a fi întreprinse numeroase acțiuni;

După părerea noastră autostrăzile trebuie construite de-a lungul principalelor rute transeuropene, naționale și cele mai justificate drumuri europene din punct de vedere economic. În cazul autostrăzilor trebuie avută în vedere deplasarea și deservirea potrivită a circulației internaționale și a circulației de tranzit, iar țara trebuie să profite din această situație din punct de vedere economic.

Considerăm că este necesară elaborarea - pe baza rezultatelor - a unui set de propuneri privind proiecte de autostrăzi în viitor în România. Din acest motiv căutăm răspunsul la următoarea întrebare: *Cum ar trebui să fie proiectată rețeaua de autostrăzi în România în viitor în scopul asigurării unei creșteri economice adecvate?*

În conformitate cu acest context considerăm utile următoarele posibile propuneri (recomandări). Suntem de părere că, ar mai trebui să se construiască cel puțin 5 autostrăzi și 2 drumuri de legătură pentru un trafic rutier adecvat în România. Propunerile noastre pentru autostrăzi iau în calcul traseele drumurilor europene care traversează țara. Aceste drumuri europene sunt cele mai aglomerate drumuri din România în momentul de față și se așteaptă o creștere a circulației pe aceste drumuri în viitorul apropiat. Există clar necesitatea reechilibrării distribuției traficului rutier.

În concluzie suntem de părere că ar fi necesară realizarea a cel puțin 360 km (Lugoj – Drobeta-Turnu Severin – Craiova – Calafat) + 60 km (Timișoara – Moravița) + 56 km (București - Giurgiu) + 310 km (Focșani – Botoșani - Suceava – Siret) + 185 km (Bistrița – Vatra Dornei – Câmpulung Moldovenesc – Suceava) = 971 km de autostrăzi în viitorul apropiat pentru o circulație mai eficientă, sigură și rapidă în România.

Pe baza rezultatelor provenite din studiul de caz, apreciem că între anii 2013 - 2025 se vor construi aproximativ 1159 km de autostrăzi, ceea ce înseamnă că se pot construi toate autostrăzile cuprinse în propunerile noastre.

În plus suntem de părere, că ar trebui să fie construite două drumuri de legătură (2X2 benzi) între Craiova - A1 și între Sebeș (A1) - Turda (A3).

Figura 1: Propunerile noastre de autostrăzi pe viitor în România



Sursa: Prelucrare date autor pe baza informațiilor furnizate de CNADNR în februarie 2014.

Luând în considerare toate aceste aspecte trebuie amintit faptul că prezenta lucrare de doctorat reprezintă doar punctul de plecare în studierea impactului autostrăzilor asupra economiei regionale. Analize economice precise și evaluarea impactului pot fi efectuate eficient doar în cazul autostrăzilor finalizate.

Din moment ce în regiunile analizate de noi nu există autostrăzi finalizate care să aibă legături cu alte autostrăzi naționale sau internaționale, nu putem să efectuăm o analiză precisă despre impactul acestora asupra economiei regionale.

Menționăm de asemenea posibilitatea extinderii ipotezelor de analiză ale prezentei lucrări prin includerea în eșantionul de cercetare și a indicatorilor altor regiuni de dezvoltare din România, chiar și regiunilor altor țări care au statutul de membru al Uniunii Europene.

Punctul final al acestei cercetări este marcat de evidențierea principalelor contribuții la literatura de specialitate mai ales europeană din domeniu dar și limitelor întâlnite în rândul oricărei cercetări. Deși rezultatele obținute au o ancorare profundă privind autostrăzile României, trebuie menționate și limitele cercetării întreprinse dintre care amintim accesul dificil la datele cu privire la construirea autostrăzilor, adică la baza de date CNADNR. Analiza impactului autostrăzilor asupra creșterii economice cu ajutorul indicatorilor economici a reprezentat o adevărată provocare cu care ne-am confruntat.

Considerăm că propunerea unor măsuri de îmbunătățire pe baza analizei economice realizate de către noi poate contribui într-o măsură semnificativă la creșterea traficului având drept rezultat creșterea economică.

În acest context, politica în domeniul transporturilor în România trebuie să se adapteze cerințelor aflate într-o continuă dinamică de la nivelul economiei Uniunii Europene și să servească într-o măsură substanțială obiectivele UE în scopul dezvoltării economice și sociale durabile a României în secolul al XXI-lea.



## BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

### Cărți, articole și studii de specialitate

1. Armstrong, H. & Taylor, J., (2000), *Regional economics and policy*, Blackwell Publisher, 3rd Edition, Oxford.
2. Annoni, P. & Dijkstra, L., (2013), *EU Regional Competitiveness Index*, JRC Scientific and Policy Reports - European Commission, Publications Office of the European Union, Luxembourg.
3. Barde, J.P. & Button, K., (ed.), (1990), *Transport policy and the environment: six case studies*, Earthscan Publications, London.
4. Borbely, L., (2011), *Modele de dezvoltare regională în Uniunea Europeană și România*, Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.
5. Constantin, D.L., (2004), *Elemente fundamentale de economie regională*, Editura ASE, București.
6. Constantin, D. L., (f.a.), *Economie și politici regionale – suport de curs*, Universitatea Alexandru Ioan Cuza din Iași – Centrul de Studii Europene, disponibil la [http://www.cse.uaic.ro/\\_fisiere/Documentare/Suporturi\\_curs/III\\_Economie\\_politici\\_regionale.pdf](http://www.cse.uaic.ro/_fisiere/Documentare/Suporturi_curs/III_Economie_politici_regionale.pdf).
7. Csutak, I. (2013), *Projected motorway construction in the Central, North-Western and Western regions of Romania between 2001-2025*, Review of Economic Studies and Research Virgil Madgearu, Vol. VI, No. 2.
8. Csutak, I. (2013), *Projected motorway construction in the Central and North-Western Regions of Romania between 2013-2021*, Acta Universitatis Danubius – Economica Journal, Vol. IX, No. 5.
9. Csutak, I. (2013), *Estimated date of completion of the planned motorway segments in the Central, North-Western and Western regions of Romania*, Annals of the “Constantin Brâncuși” University of Târgu Jiu, Economy Series, No. 5/2013.
10. Fleischer, T., (2007), *Coridoare transeuropene. Extinderea celor existente sau dezvoltarea unei rețelei pan-europene? (Transzeuropai folyosok: A meglevok hosszabbítgatása, vagy egy osszeuropai halozat kialakitása?)*, In: Glatz, F., (ed), (2007), *Balcării și Ungaria. Schimbare modului de gândire în politica externă? (A Balkan es Magyarorszag. Valtas a kulpolitikai gondolkodasban?)*, Academia Ungară de Științe – Centrul de Cercetare Socială (Institutul Europa), Budapesta.

11. Glenn, J.C. & Gordon, T.J., (ed), (f.a.), *The Millennium Project, Futures Research Methodology - V2.0*, Scenarios By Jerome C. Glenn and The Futures Group International, disponibil la <http://www.cgge.org.br/atividades/redirKori/3310>.
12. Gordon, G.L., (2012), *Reinventing local and regional economies*, CRC Press – Taylor&Francis Group, Boca Raton.
13. Halásková, M. & Halásková, R., (2009), *Administrative territorial structures in EU countries and their Specifics*, University of Pardubice.
14. Hoover, E.M. & Giarratani, F., (1999), *An Introduction to Regional Economics*, West Virginia University, Morgantown.
15. Hutkai, Zs, (2012), *Politica Regională, abordarea multilaterală a conceptului de politică regională (A regionalis politika, a regio fogalmanak tobboldalu megközelítése)*, revista științifică al Universității Naționale de Serviciului Public din Budapesta, nr. 2012/1.
16. Inotai, A. & Henriot, A., (1996), *Economic interpretation between the European Union and the Central and Eastern European countries*, Working Papers - Hungarian Academy of Sciences: Institute for World Economics, No. 68., Budapest.
17. Johnston, R.J. & Gregory, D. & Pratt, G. & Watts, M. (ed), (2000), *The Dictionary of Human Geography*, 4th edition, Blackwell Publishers Ltd, Oxford.
18. Lengyel, I., (2003), *Competiție și dezvoltare teritorială: competitivitatea teritoriilor în Ungaria (Verseny es teruleti fejlodes: tersegek versenykepessege Magyarorszagon)*, Editura JatePress, Szeged.
19. Luțaș, M., (1998), *Bazele microeconomiei*, Editura Risoprint, Cluj-Napoca.
20. Luțaș, M., (1999), *Integrarea economică europeană: necesitatea, posibilitatea și oportunitatea integrării economiei românești în Uniunea Europeană*, Editura Economică, București.
21. Luțaș, M., (2003), *Fundamentele economiei de piață*, Editura Risoprint, Cluj-Napoca.
22. Luțaș, M., (2004), *Uniunea Europeană: mecanismul integrării*, Editura Dacia, Cluj-Napoca.
23. Luțaș, M. & Câlea, S., (2005), *Economie Europeană*, Editura Imprimeria Ardealul, Cluj-Napoca.
24. MacFeely, S. & Moloney, R. & Keneally, M., (2011), *A Study of the NUTS 2 Administrative Regions using Input-Output Analyses*, Journal of the Statistical and Social Inquiry Society of Ireland, Vol. XL.

25. Nemeth, N., (2005), *Modelarea efectelor asupra structurii spațiale ale rețelei de autostrăzi – cazul Ungariei (Az autópálya-hálózat térszerkezet alakító hatásai – Magyarország esete)*, In: Faluvegi A., & Fazekas, K. & Nemes-Nagy, J. & Nemeth, N., (2005), *Locul și capul – piața forței de muncă și regionalism din Ungaria (Ahely es a fej – munkapiac es regionalitas Magyarországon)*, Academia Ungară de Științe – Institutul de Științe Economice, Budapesta.
26. Nițu, I., (2010), *Provocări la adresa analizei strategice. Studiu de caz: Implicațiile războiului ruso-georgian asupra echilibrului de putere în Eurasia*, Revista Română de Studii de Intelligence, No. 3.
27. Novak, E., (2008), *Dezvoltarea traseelor europene de transport (Az európai közlekedési utvonalak fejlesztése)*, Universitatea Szechenyi Istvan din Győr, disponibil la <http://kitt.uni-obuda.hu/mmaws/2008/eloadasok/6-szekcio/novak-eva.pdf>.
28. Pacesilă, M., (2004), *Regionalizarea în statele Uniunii Europene*, Academia de Studii Economice din București - Revista Administrație și Management Public, Nr. 3/2004.
29. Pascariu, G., (2006), *Analiză regională și urbană (instrumente ale dezvoltării regionale și spațiale) – suport de curs*, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București, disponibil la [http://www.cse.uaic.ro/\\_fisiere/Documentare/Suporturi\\_curs/III\\_Analiza\\_regionala\\_si\\_urbana.pdf](http://www.cse.uaic.ro/_fisiere/Documentare/Suporturi_curs/III_Analiza_regionala_si_urbana.pdf).
30. Pencea, R., (2009), *Dezvoltarea transporturilor, soluție pentru creșterea competitivității și modernizarea economiei românești*, Revista de Transport și Logistică, ediția nr. 35.
31. Pereș, L.G., (2009), *Globalizare în raport cu libera circulație*, Editura Sitech, Craiova.
32. Rădulescu, M., (2005), *Europa în mișcare: libera circulație a persoanelor în contextul extinderii Uniunii Europe*, Editura Tritonic, București.
33. Sołtys, J. & Lendzion, J., (f.a.), *Scenarios for the Future in the Regional and Local Territorial Planning*, disponibil la <http://www.imp.gda.pl/fileadmin/scitechfound/Publikacje/CetscenE.doc>.
34. Stancu, I. & Treanta, S. & Dumitru, L. I., (2010), *Helsinki Corridors – Ways of European Expansion and Development*, Management&Marketing Journal, Volumul VIII, nr. 1/2010.
35. Szatmari, Z. & Vancsa, I. (2006), *Politica de transport în UE și transportul feroviar (Az Európai Unió közlekedéspolitikája es vasutközlekedése)* - Cerc Științific Studentesc, Universitatea de Tehnologie și Economie din Budapesta.
36. Szigeti, E. (ed.), (2006), *Studii teritoriale și de dezvoltare teritorială (Terület-es településfejlesztési ismeretek)*, Institutul de Administrație Publică Maghiară, Budapesta.

37. Tari, A., (2004), *Politică Regională în Irlanda (Regionalis politika Irorszagban)*, al IV-lea conferință națională al tinerilor regionaliști din Universitatea Szechenyi Istvan din Győr.
38. Vincze, M., (2008), *Economia Europei. Aspecte teoretice și practice ale integrării economice europene (Europa Gazdasagatana. Az europai gazdasagi integracio elmeleti es gyakorlati kerdesei)*, Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.
39. Whitelegg, J., (1993), *Transport for a Sustainable Future : the case for Europe*, Belhaven Press, London.
40. Zsolnay, T., (2004), *Transportul în Uniunea Europeană (Kozlekedes az Europai Unioban)*, Ministerul Externelor, Budapesta.

### **Publicații ale organismelor naționale și internaționale**

1. Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru (2014), *Planul de dezvoltare al regiunii Centru 2014 – 2020*, Alba Iulia, disponibil la [http://regio-adrcentru.ro/Document\\_Files/ADElaborare%20PDR%202014-2020/00001440/n4gyr\\_2.%20Analiza%20socioeconomica.pdf](http://regio-adrcentru.ro/Document_Files/ADElaborare%20PDR%202014-2020/00001440/n4gyr_2.%20Analiza%20socioeconomica.pdf).
2. Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord-Vest (2014), *Planul de dezvoltare al regiunii Nord-Vest 2014 – 2020*, Cluj-Napoca, disponibil pe [http://www.nord-vest.ro/Document\\_Files/Planul-de-dezvoltare-regionala-2014-2020/00001614/hfvs3\\_PDR%202014-2020%20Transilvania%20Nord%20vers\\_febr\\_2014.pdf](http://www.nord-vest.ro/Document_Files/Planul-de-dezvoltare-regionala-2014-2020/00001614/hfvs3_PDR%202014-2020%20Transilvania%20Nord%20vers_febr_2014.pdf).
3. Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Muntenia (2013), *Planul de dezvoltare regională 2014-2020 al regiunii Sud Muntenia*, Călărași, disponibil pe <http://www.adrmuntenia.ro/imagini/upload/pdr20142020draft31iulie.pdf>.
4. Agenția pentru Dezvoltare Regională Vest (2014), *Planul pentru dezvoltare regională 2014 – 2020*, Timișoara, disponibil pe <http://www.adrvest.ro/index.php?page=articol&aid=1106>.
5. Banca Națională a României & Institutul Național de Statistică (2013), *Investiții străine directe în România în anul 2012*, disponibil la [http://www.bnro.ro/Investitiile-straine-directe-\(ISD\)-in-Romania-3174.aspx](http://www.bnro.ro/Investitiile-straine-directe-(ISD)-in-Romania-3174.aspx).
6. Comisia Brundtland (1987), *Our common Future*, disponibil la <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>.
7. Comisia Europeană & Guvernul României (1997), *Carta Verde a Dezvoltării Regionale în România*, Programul Phare, București.
8. Comisia Europeană - Direcția Generală Politică Regională (2011), *Politica de coeziune 2014-2020. Investiții în creștere economică și ocuparea forței de muncă*, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Luxemburg.

9. Commission of the European Communities (1985), *Completing the Internal Market* – White Paper from the Commission to the European Council, Brussels.
10. Commission of the European Communities (1992), *The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility*, White Paper, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities (1993).
11. Commission of the European Communities (1993), *Growth, competitiveness, employment. The challenges and ways forward into the 21st century*, White Paper – parts A and B, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
12. Commission of the European Communities (1995), *Towards fair and efficient pricing in transport. Policy options for internalising the external costs of transport in the European Union*, Green Paper, Brussels.
13. Commission of the European Communities (2001), *European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, White Paper, Brussels.
14. Communauté Economique Européenne - Commission (1961), *Memorandum sur l'orientation à donner à la politique commune des transports*, Bruxelles, disponibil la University of Pittsburgh: <http://aei.pitt.edu/view/eusubjects/H033006.html#gr>.
15. Compania națională de autostrăzi și drumuri naționale din România (f.a.), *Proiecte CNADNR comune cu alte Instituții Europene*, disponibil la <http://www.cnadnr.ro/docs/pagini/proiecte%20cu%20impact%20international.pdf>.
16. Comunidad Andina - Secretaria General (2003), *Estadísticas Andinas en Mapas de Acuerdo a la Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas*, disponibil la <http://intranet.comunidadandina.org/documentos/dinformativos/sgdi564.pdf>.
17. Council of European Municipalities and Regions (f.a.), *Local and Regional Government in Europe - Structures and competences*, disponibil la [http://www.ccre.org/docs/Local\\_and\\_Regional\\_Government\\_in\\_Europe.EN.pdf](http://www.ccre.org/docs/Local_and_Regional_Government_in_Europe.EN.pdf).
18. Direction Generale des Transports – Direction Développement et Modernisation (1962), *Raport sur la situation de l'infrastructure et et du parc des transports dans la Communauté*, Tome II, Routes et circulation routiere, disponibil la University of Pittsburgh: <http://aei.pitt.edu/45286/>.
19. ECORYS Nederland BV (2006), *Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion Funds for the Programming Period 2007-2013*, No 2005.CE.16.AT.014, Synthesis Report, Final, Client: European Commission, DG-REGIO, Rotterdam, disponibil la [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/strategic\\_trans.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/strategic_trans.pdf).

20. ECORYS Nederland BV (2006), *Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007-2013*, No 2005.CE.16.0.AT.014, Country Report Romania, Final, Client: European Commission, DG-REGIO, Rotterdam, disponibil la [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/evasltrat\\_tra n/romania.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/evasltrat_tra n/romania.pdf).
21. European Commission - Directorate General VII (1998), *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*, Prepared by the TINA Office Vienna.
22. European Commission (2005), *Trans-European Transport Network – TEN-T priority axes and projects 2005*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
23. European Commission (2011), *Regions in the European Union — Nomenclature of territorial units for statistics NUTS 2010/EU-27*, Eurostat: Methodologies & Working papers, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
24. European Commission (2011), *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, a budget for Europe 2020*, Brussels, disponibil la [http://ec.europa.eu/budget/library/biblio/documents/fin\\_fwk1420/MFF\\_COM-2011-500\\_Part\\_I\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/budget/library/biblio/documents/fin_fwk1420/MFF_COM-2011-500_Part_I_en.pdf).
25. European Commission (2012), *Connecting Europe Facility, Investing in Europe's Growth 2014 – 2020*, Directorate General for Mobility and Transport, Directorate B – European Mobility Network, Brussels.
26. European Commission (2013), *EU transport in figures 2013*, Statistical Pocketbook 2013, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
27. Federația Națională Mine-Energie – Departamentul Național Securitate, Sănătate în Muncă și Pregătire Profesională (f.a.), *Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia*, disponibil la <http://dnssmpp.fnme.ro/files/Regiunea%20de%20Dezvoltare%20Sud-Vest%20Oltenia.pdf>.
28. Government of Romania – Ministry of Transport (2013), *Sectoral Operational Programme Transport 2007-2013*, Bucharest, disponibil la [http://www.ampost.ro/fisiere/pagini\\_fisiere/FINAL+SOPT+Dec+Modified+programme+version+4\[1\].pdf](http://www.ampost.ro/fisiere/pagini_fisiere/FINAL+SOPT+Dec+Modified+programme+version+4[1].pdf).
29. Guvernul României – Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului (f.a.), *Craiova – Pol de creștere în industria constructoare de mașini și electrotehnica*, disponibil la <http://www.mdrl.ro/printeaza.php?p=598>.
30. Institutul European de Statistică – Eurostat (2009), *Glosar de termeni din domeniul statisticii transporturilor*, Document pregătit de către Grupul de lucru privind statistica transporturilor Eurostat – ITF - CEE-ONU, ediția a IV-a.

31. Institutul European din România (2005), *Manualul Afacerilor Europene*, Editura MasterPrint Super Offset, București.
32. Institutul European din România (2005), *Politica în Domeniul Transporturilor*, Editura MasterPrint Super Offset, București.
33. Institutul Național de Statistică (2006), *Anuarul Statistic al României 2006*, București.
34. Institutul Național de Statistică (2011), *Anuarul Statistic al României 2011*, București.
35. Judgment of the Court (1985), disponibil la <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61983CJ0013:EN:PDF>.
36. Ministerul Transporturilor (2007), *Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013*, București, disponibil la [http://www.ampost.ro/fisiere/pagini\\_fisiere/POS\\_Transport\\_final\\_RO\\_vers\\_1\\_12\\_07\\_2007.pdf](http://www.ampost.ro/fisiere/pagini_fisiere/POS_Transport_final_RO_vers_1_12_07_2007.pdf).
37. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (2012), *Document Cadru de Implementare a Programului Operațional Sectorial "Transport" 2007-2013*, București, disponibil la [http://www.fonduri-ue.ro/res/filepicker\\_users/cd25a597fd-62/Doc\\_prog/dci/5\\_DCI\\_POST/18.12.2012/DCI-%20POST.v4.18.12.2012.pdf](http://www.fonduri-ue.ro/res/filepicker_users/cd25a597fd-62/Doc_prog/dci/5_DCI_POST/18.12.2012/DCI-%20POST.v4.18.12.2012.pdf).
38. Parlamentul European (2009), *Transport și turism – ghid practic*, Direcția Generală Politici Interne – Departamentul Tematic – Politici Structurale și de Coeziune, Luxemburg – Oficiul pentru publicații Oficiale ale Comunităților Europene.
39. Primăria Municipiului Timișoara - Direcția Dezvoltare, Serviciul Dezvoltare Locală și Integrare Europeană (2010), *Plan Integrat de Dezvoltare – Polul de creștere Timișoara*, disponibil la [http://www.primariatm.ro/uploads/files/caracterizare\\_generala.pdf](http://www.primariatm.ro/uploads/files/caracterizare_generala.pdf).
40. Pro Ruris Kkt. (2005), *Program de Dezvoltare – Euroregiunea Ister-Granum (Fejlesztési Program – Ister-Granum Euroregio)*, volumul I, disponibil la [http://www.istergranum.hu/tanulmanyok/fejlesztési\\_terv/fejlesztésiprogram1.pdf](http://www.istergranum.hu/tanulmanyok/fejlesztési_terv/fejlesztésiprogram1.pdf).
41. TEN-STAC (2004), *Scenarios, Traffic Forecasts and Analyses of Corridors on the Trans-European Network*, part II, Project co-ordinator: NEA Transport research and training BV (Project funded by the European Community), disponibil la [http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2004\\_09\\_ten\\_stac\\_part2.pdf](http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2004_09_ten_stac_part2.pdf).
42. Uniunea Europeană – Comitetul Regiunilor (f.a.), *Un nou tratat: un nou rol pentru regiuni și autoritățile locale*, Bruxelles, disponibil la <http://cor.europa.eu/en/documentation/brochures/Documents/b7ec3799-7603-4fb6-8ab6-63b4bd4b38ad.pdf>.

43. Uniunea Europeană – Politica Regională (2007), *Politica de coeziune 2007-2013. Comentarii și texte oficiale*, Luxemburg: Oficiul pentru Publicații Oficiale ale Comunităților Europene.
44. Uniunea Europeană (2008), *În slujba regiunilor – Politica regională a UE 2007-2013*, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene: Luxembourg.
45. Uniunea Europeană (2010), *Versiunea consolidată a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene. Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene*, Oficiul pentru publicații al Uniunii Europene: Luxemburg, disponibil la [http://europa.eu/pol/pdf/qc3209190roc\\_002.pdf](http://europa.eu/pol/pdf/qc3209190roc_002.pdf).
46. Universitatea Babeș-Bolyai - Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, (f.a.), *Analiza politicilor regionale - suport de curs*, disponibil la [http://www.apubb.ro/wp-content/uploads/2011/02/Politici\\_regionale\\_Suport\\_de\\_curs.pdf](http://www.apubb.ro/wp-content/uploads/2011/02/Politici_regionale_Suport_de_curs.pdf).
47. World Economic Forum (2013), *Global Risks 2013*, Eighth Edition, Insight Report - An Initiative of the Risk Response Network, Cologne.

### Surse internet

1. Aguas de las Cuencas Mediterráneas S.A.: [www.acuamed.es/en/european\\_funds.asp](http://www.acuamed.es/en/european_funds.asp).
2. Comisia Europeană: [www.ec.europa.eu/index\\_ro.htm](http://www.ec.europa.eu/index_ro.htm).
3. Compania națională de autostrăzi și drumuri naționale din România: [www.cnadnr.ro](http://www.cnadnr.ro).
4. Comunidad Andina: [www.comunidadandina.org/normativa/dec/anexoDEC534.pdf](http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/anexoDEC534.pdf).  
<http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/DEC534.doc>.
5. Consiliul Uniunii Europene: [www.consilium.europa.eu/council/council-configurations?lang=en#tte](http://www.consilium.europa.eu/council/council-configurations?lang=en#tte).
6. Institutul European de Statistică – Eurostat: [www.epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/](http://www.epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/).
7. Institutul Național de Statistică: [www.insse.ro](http://www.insse.ro).
8. Ministerul Transporturilor: [www.mt.ro/traceca/retele\\_cor.html](http://www.mt.ro/traceca/retele_cor.html).
9. Parlamentul European: [www.europarl.europa.eu/committees/ro/tran/home.html](http://www.europarl.europa.eu/committees/ro/tran/home.html).
10. [www.130km.ro](http://www.130km.ro).
11. [www.europa.eu/legislation\\_summaries/transport/index\\_ro.htm](http://www.europa.eu/legislation_summaries/transport/index_ro.htm).