

ORAȘE COMPETITIVE

Remodelarea economiei geografice a României



ROMANIA
REGIONAL DEVELOPMENT PROGRAM

Solutii pentru o dezvoltare regionala sustenabila a Romaniei





Lecții elementare pentru țări în curs de dezvoltare

- ▶ Strategiile de dezvoltare economică trebuie să se adreseze în primul rând oamenilor (nu orașelor, regiunilor, sau sectoarelor economice)
- ▶ Dezvoltarea și urbanizarea merg mână-n mână
- ▶ Țările în curs de dezvoltare nu se dezvoltă în mod uniform, iar acesta nu este un lucru rău
- ▶ Geografia și distanța contează în dezvoltare



Cum pot ajuta instituțiile publice

- ▶ INFRASTRUCTURĂ CONECTIVĂ pentru întreaga țară → care să înlesnească cât mai multor oameni accesul la oportunități (în țară și în afara țării)
- ▶ INSTITUȚII mai BUNE pentru zonele slab dezvoltate → pentru a încuraja urbanizarea acestor zone și pentru a înlesni mobilitatea celor care trăiesc acolo
- ▶ INVESTIȚII în CALITATEA VIEȚII pentru zonele dezvoltate → pentru a înlesni atragerea și reținerea oamenilor în zonă
- ▶ MĂSURI adresate COMUNITĂȚILOR MARGINALIZATE și MINORITĂȚILOR → a căror mobilitate este restricționată datorită unor cauze exogene și endogene.

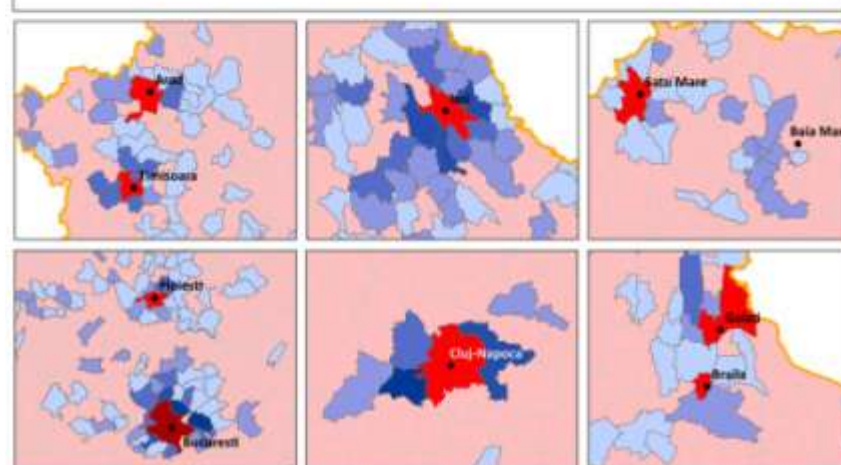
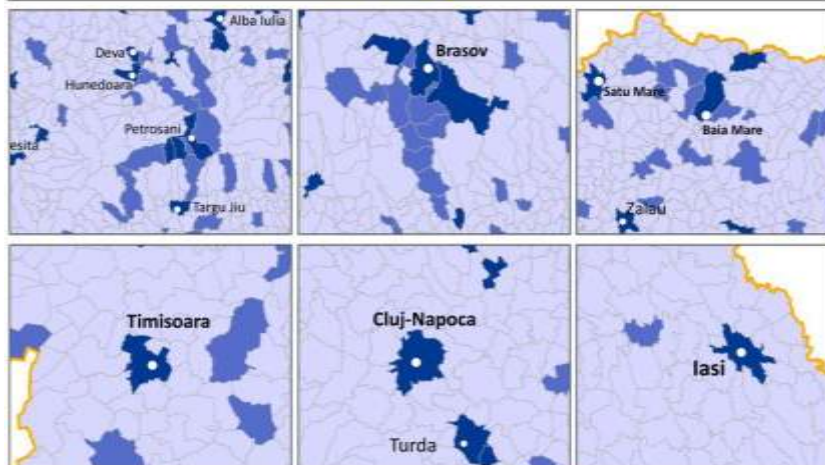
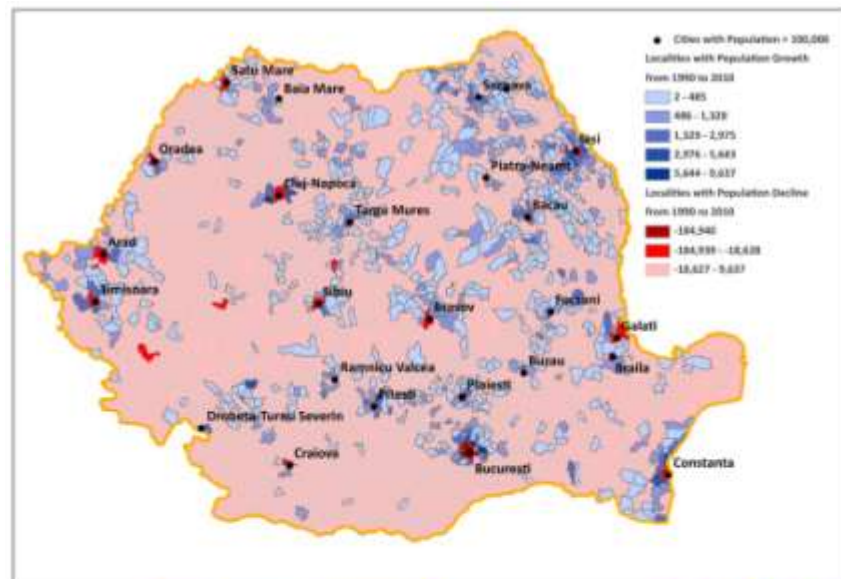
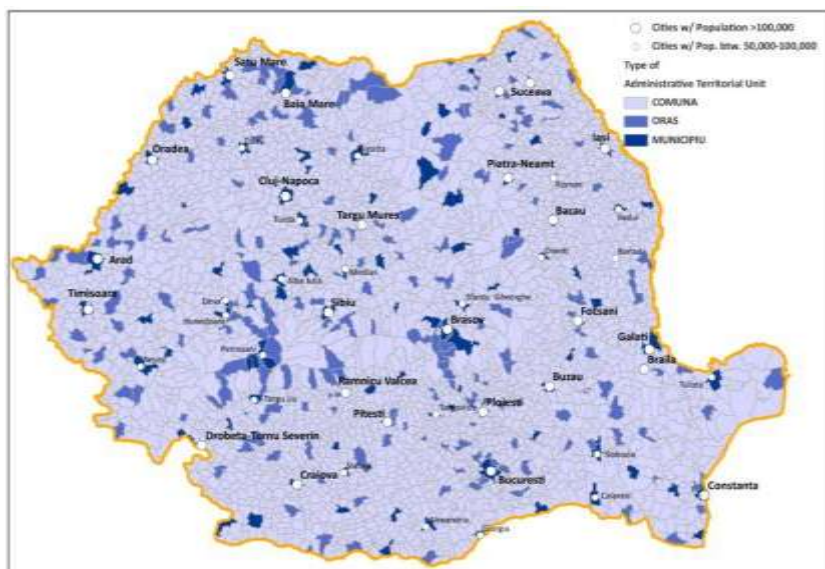


Care este scopul acestor intervenții publice:

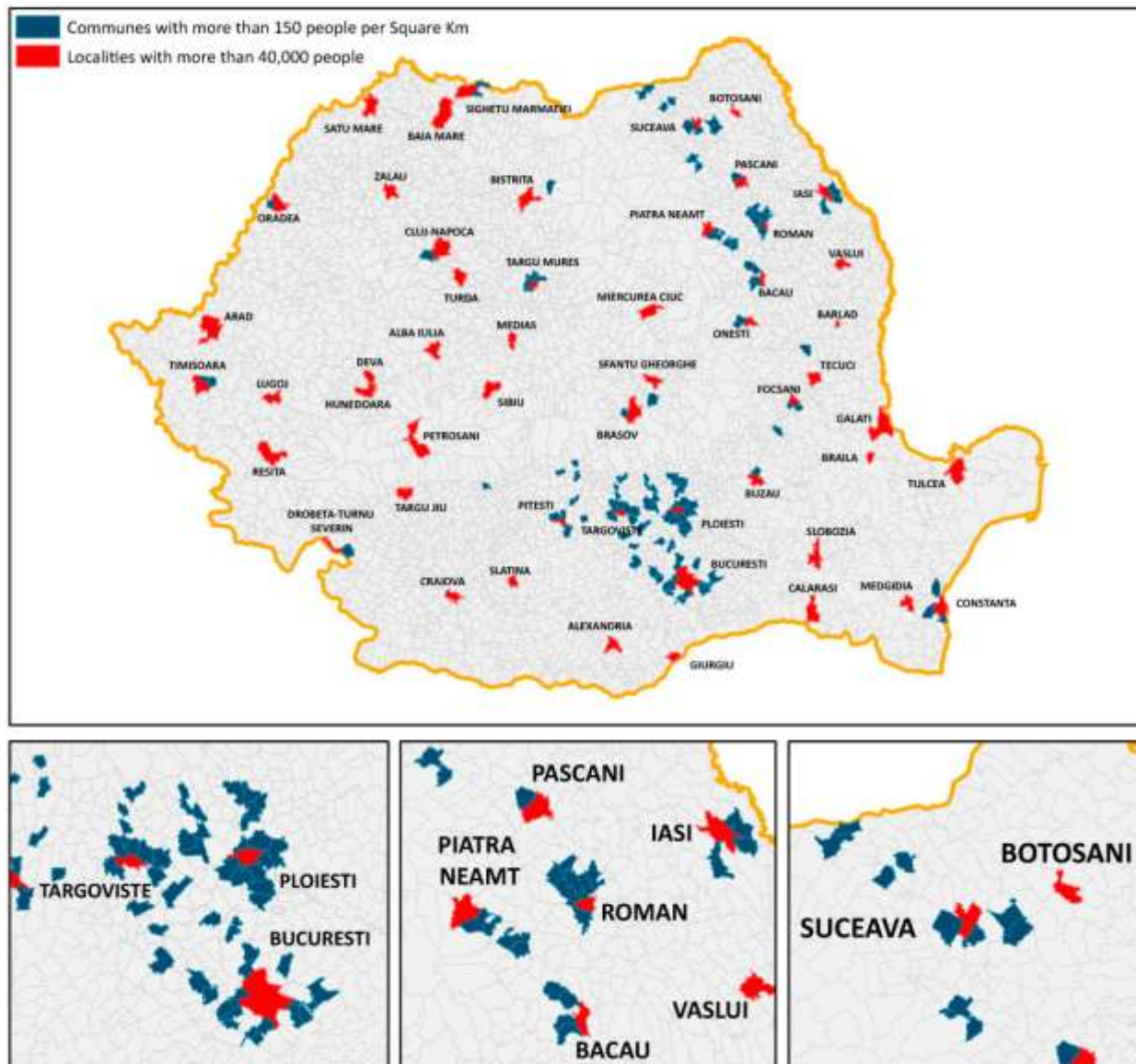
- 1 ÎNCURAJAREA DENSITĂȚII ECONOMICE și a URBANIZĂRII
- 2 PROMOVAREA DEZVOLTĂRII TERITORIALE EFICIENTE
- 3 CONTINUARE INTEGRĂRII REGIONALE

Definirea și administrarea mai bună a zonelor urbane funcționale

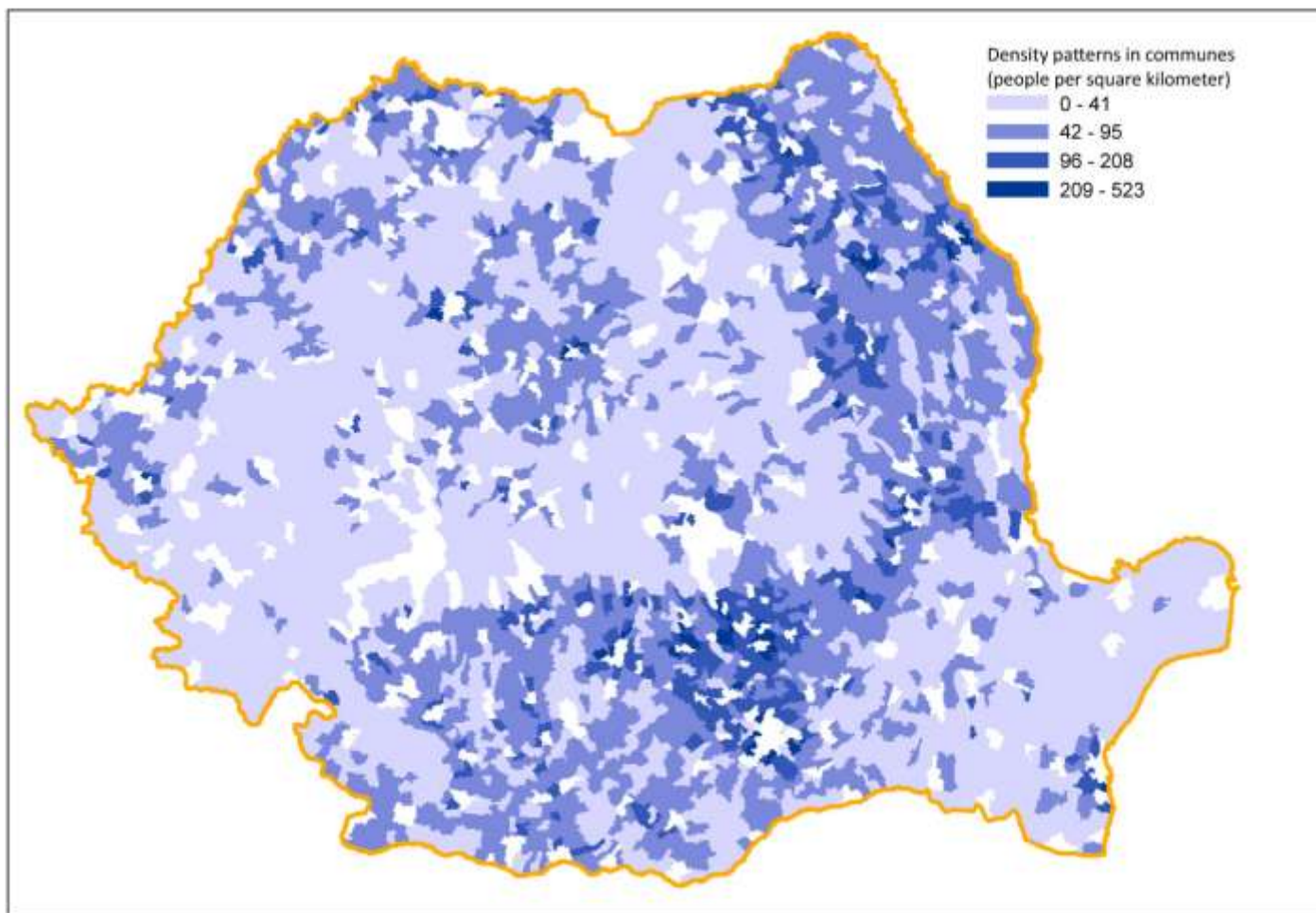
Zonele administrativ urbane nu corespund zonelor urbane funcționale



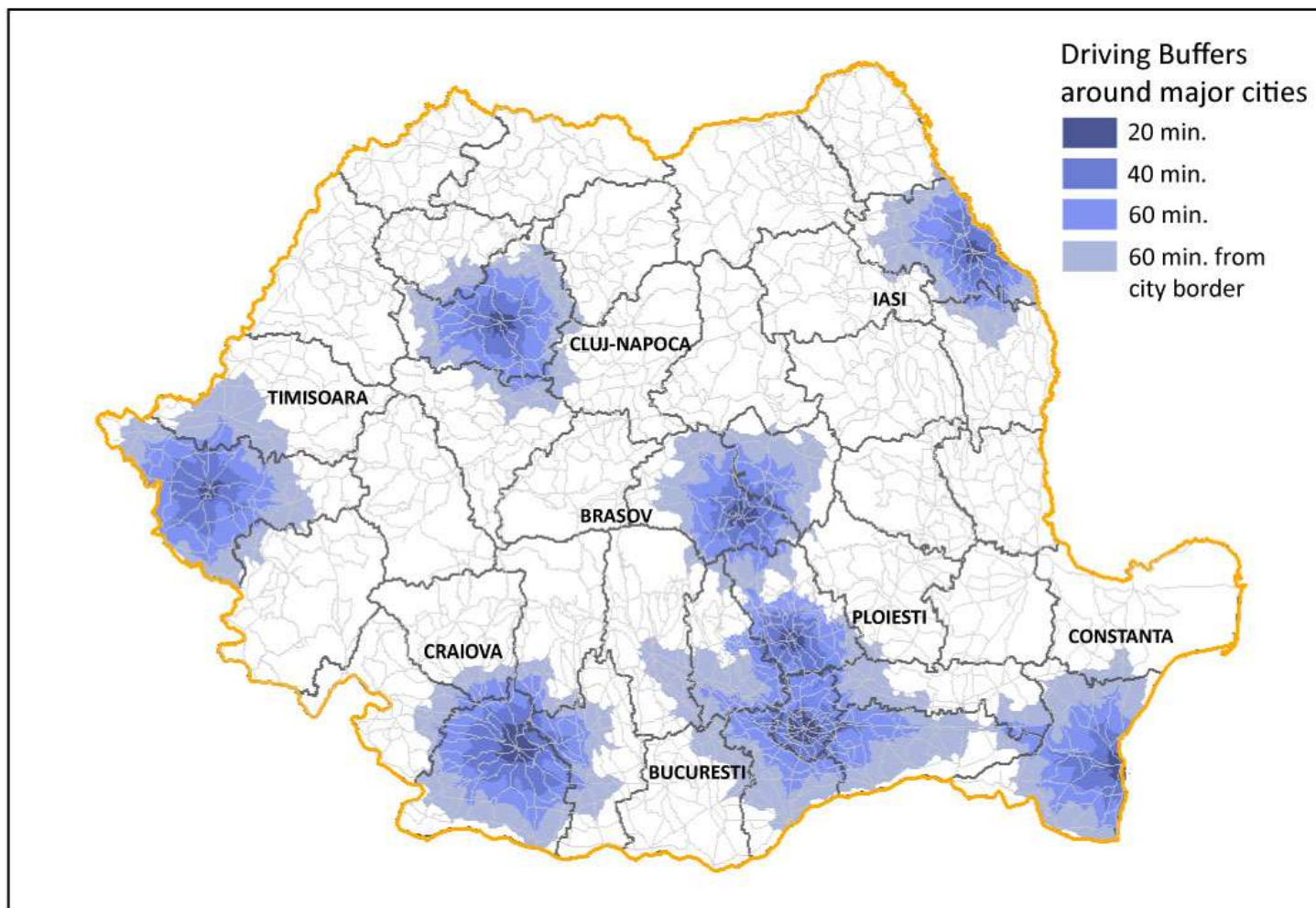
Extinderea infrastructurii urbane spre zonele peri-urbane dense



Promovarea unor standarde de viata mai bune în zone cu urbanizare scăzută dar densitate mare a populației



Extinderea masei economice a orașelor (1)



Data processed by ASRC (Advanced Studies and Research Center)

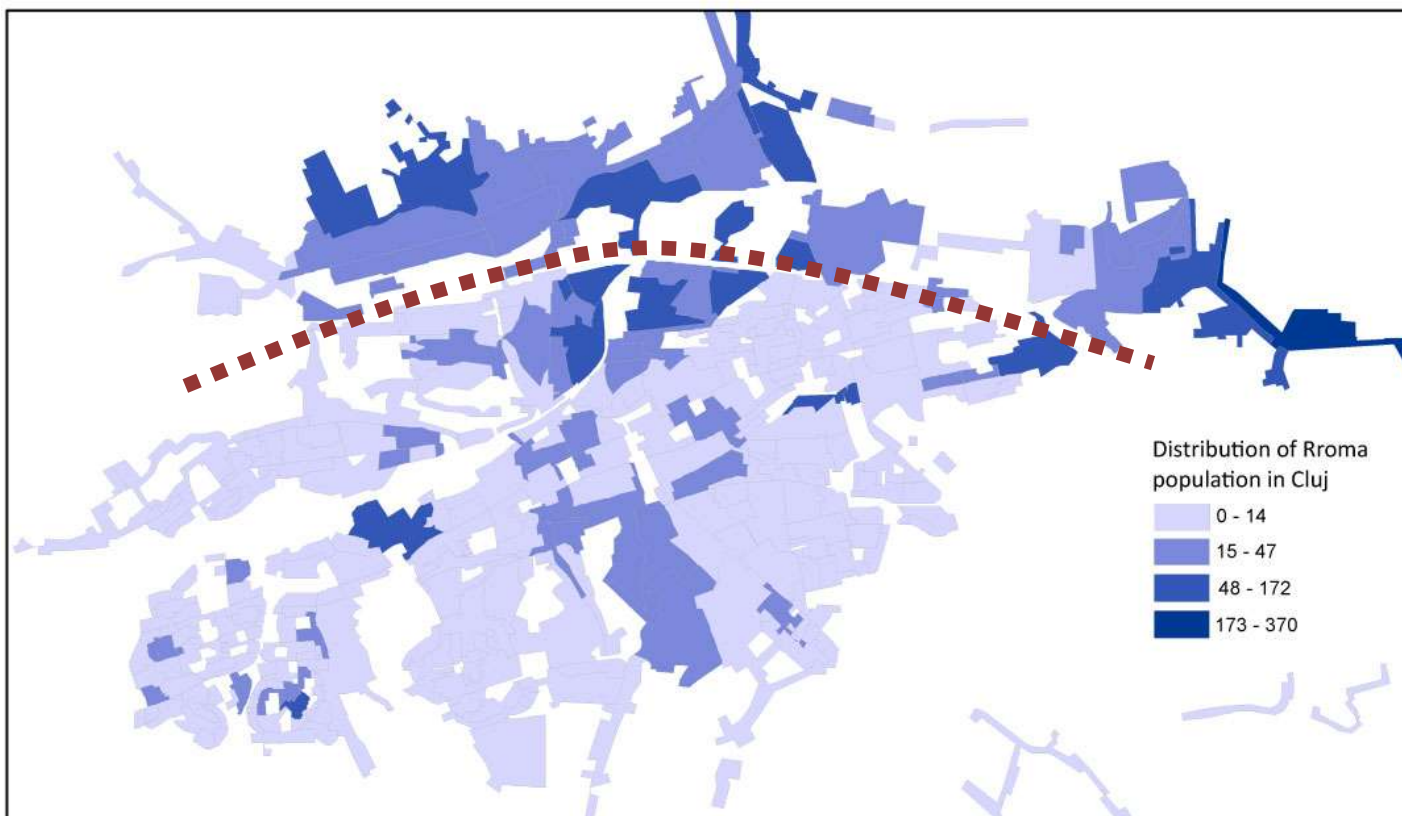
Extinderea masei economice a orașelor (2)

		Driving time buffer from city center			60 min. from city border
		20 min.	40 min.	60 min.	
Timișoara	Population	350,000	452,000	767,000	945,000
	% of National Firm Revenues	3.16%	3.41%	5.43%	6.00%
Cluj-Napoca	Population	360,000	482,000	620,000	905,000
	% of National Firm Revenues	3.29%	3.48%	3.71%	4.47%
Iași	Population	328,000	423,000	582,000	943,000
	% of National Firm Revenues	1.47%	1.52%	1.60%	2.20%
Craiova	Population	302,000	470,000	787,000	1,080,000
	% of National Firm Revenues	1.43%	1.60%	2.70%	2.94%
Constanța	Population	312,000	492,000	620,000	716,000
	% of National Firm Revenues	2.51%	4.12%	4.54%	4.67%
Brașov	Population	328,000	485,000	615,000	868,000
	% of National Firm Revenues	2.65%	2.83%	2.98%	3.54%
Ploiești	Population	305,000	556,000	2,724,000*	3,554,000*
	% of National Firm Revenues	2.89%	3.44%	43.17%*	47.24%*
București	Population	1,842,000	2,150,000	2,525,000	4,020,000
	% of National Firm Revenues	37.82%	41.15%	41.61%	50.58%

Data Source: National Institute of Statistics and ListăFimreș driving buffers processed by ASRC.

*Includes figures for Bucuresti and its surroundings

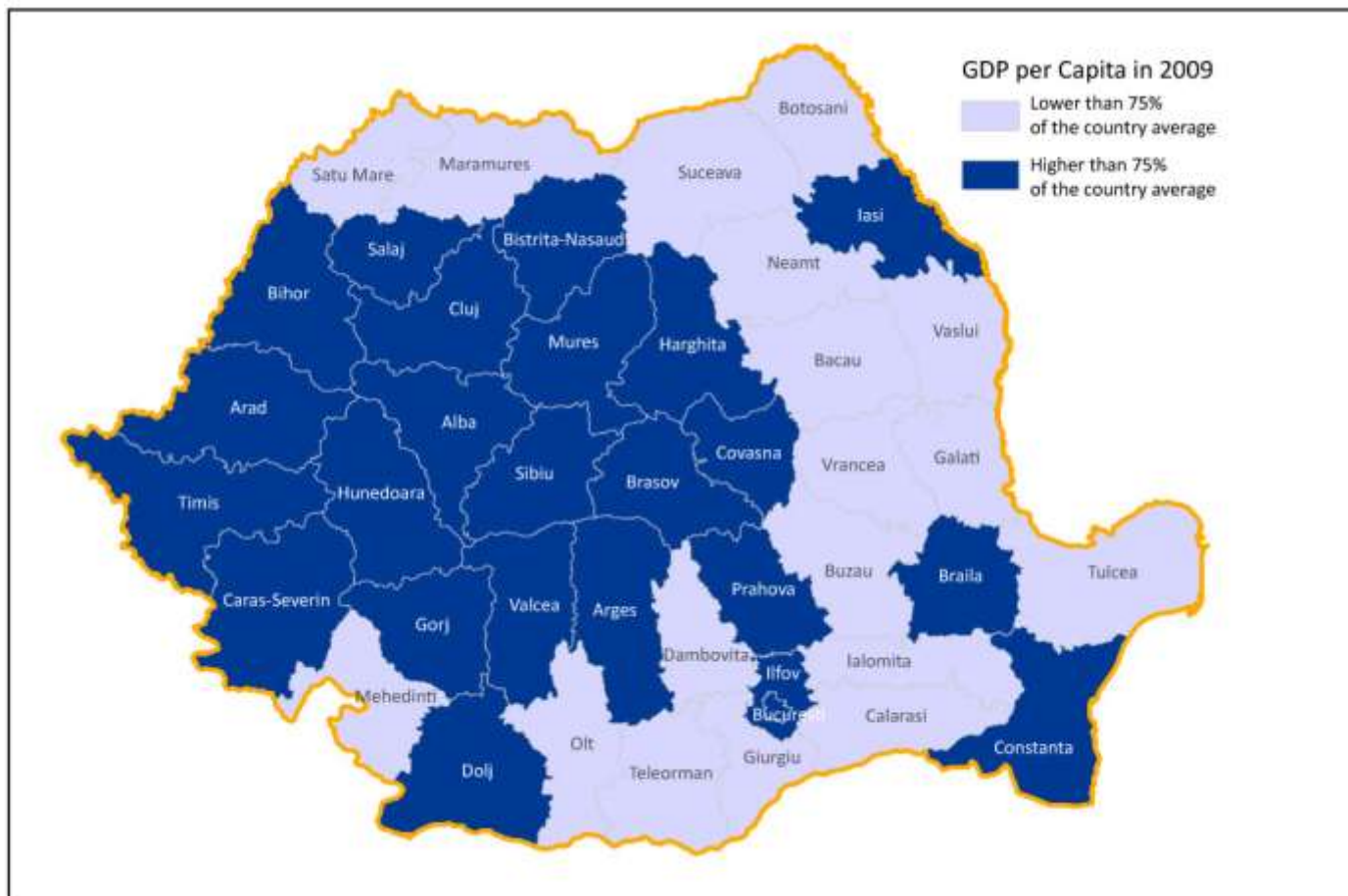
Integrarea urbană a comunităților marginalizate



Sursa: Institutul Național de Statistică

2 Definirea și administrarea mai bună a zonelor slab dezvoltate

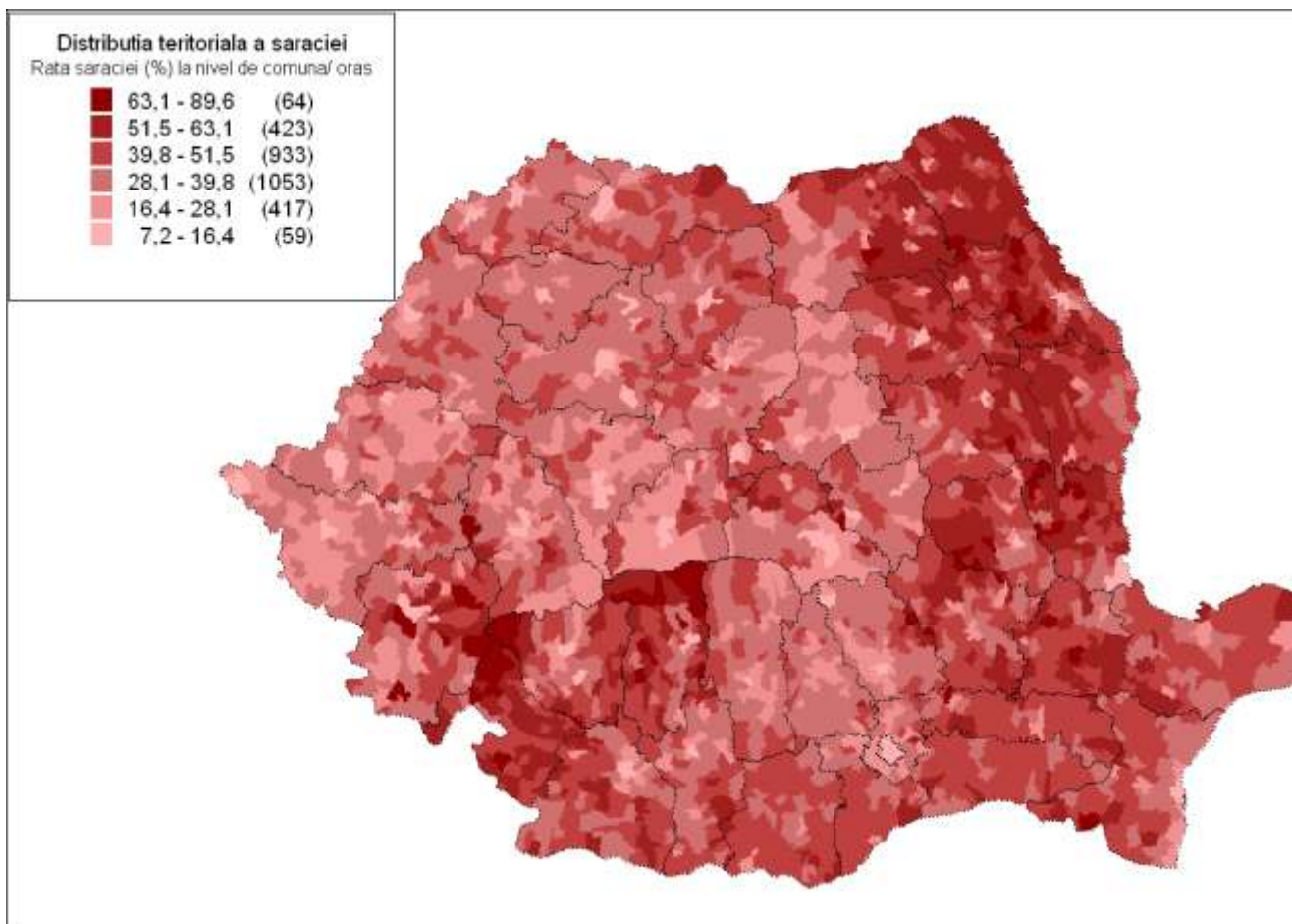
Există diferite metode pentru a defini zonele slab dezvoltate, la diferite niveluri de agregare



Sursa: Institutul Național de Statistică și EuroStat

2 Definirea și administrarea mai bună a zonelor slab dezvoltate

Există diferite metode pentru a defini zonele slab dezvoltate, la diferite niveluri de agregare



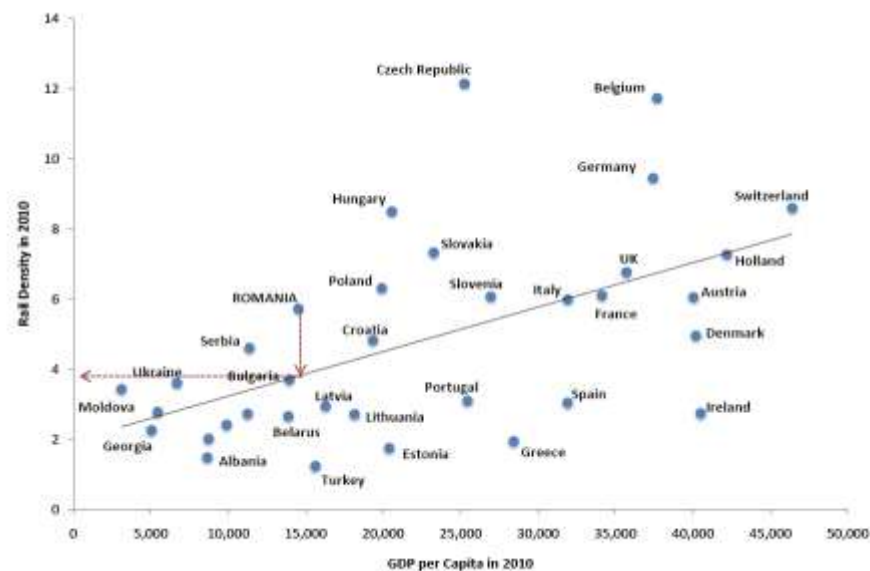
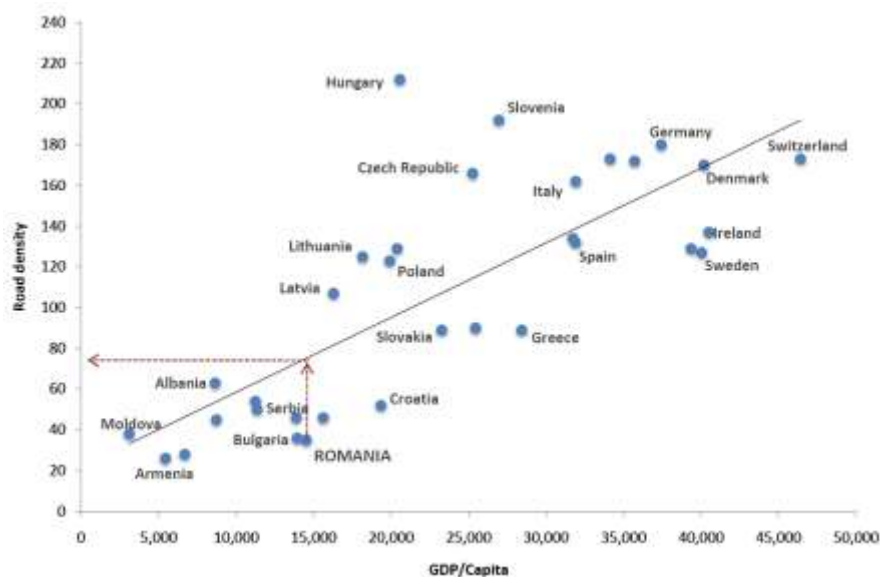
2 Definirea și administrarea mai bună a zonelor slab dezvoltate

Există diferite metode pentru a defini zonele slab dezvoltate, la diferite niveluri de agregare



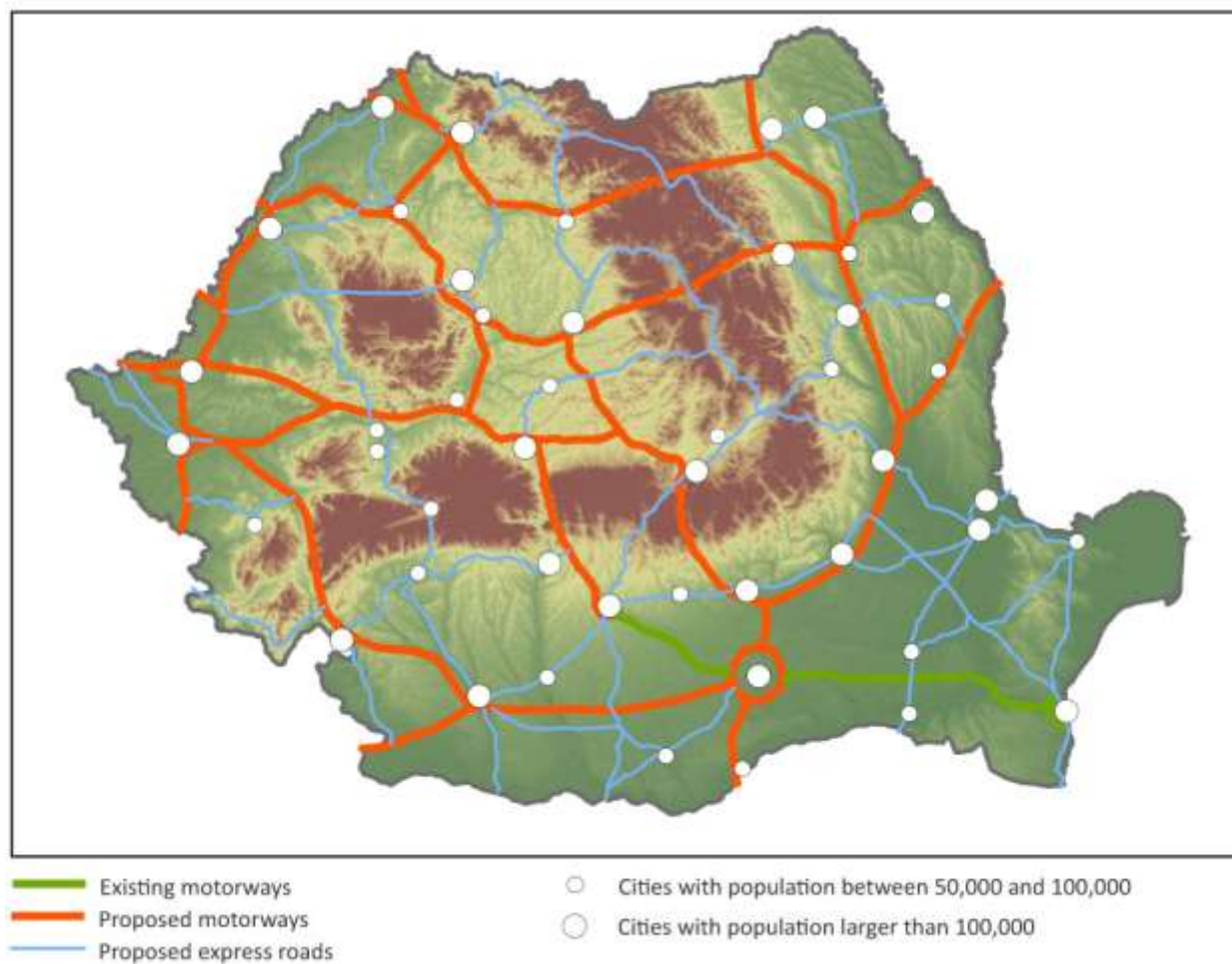
Extinderea și mentenanța infrastructurii conective

În mare, trebuie mai multe drumuri și infrastructură aeroportuară, și o administrare mai bună a infrastructurii de căi ferate



Sursa: World Development Indicators și CIA World Factbook

Coordonarea noilor proiecte cu planurile existente

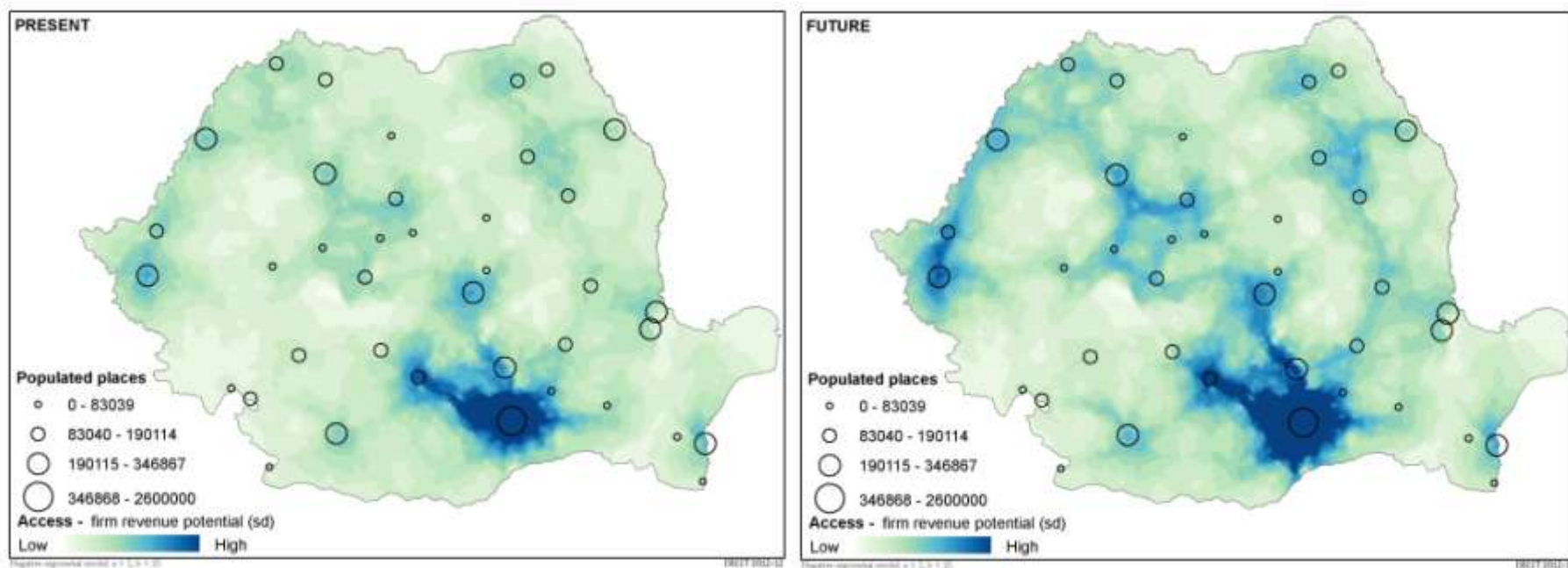


Sursa: Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I – Rețele de Transport - Legea nr. 353/2006 (MOF. Partea I nr. 806 din 26/09/2006)

Prioritizarea proiectelor de infrastructură (1)

Model gravitațional al densității economice

Prezent (stânga) și cu structura propusă de autostrăzi și drumuri expres (dreapta)



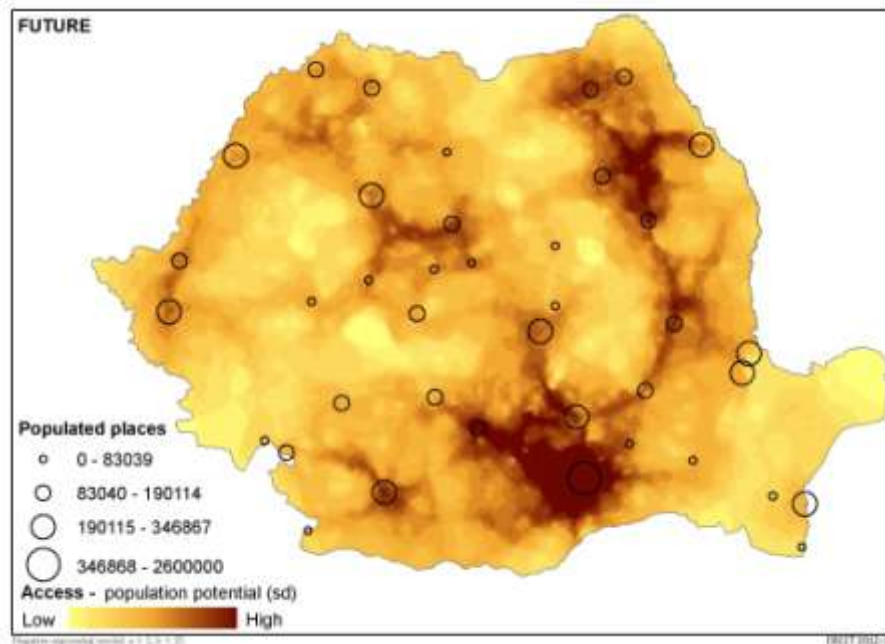
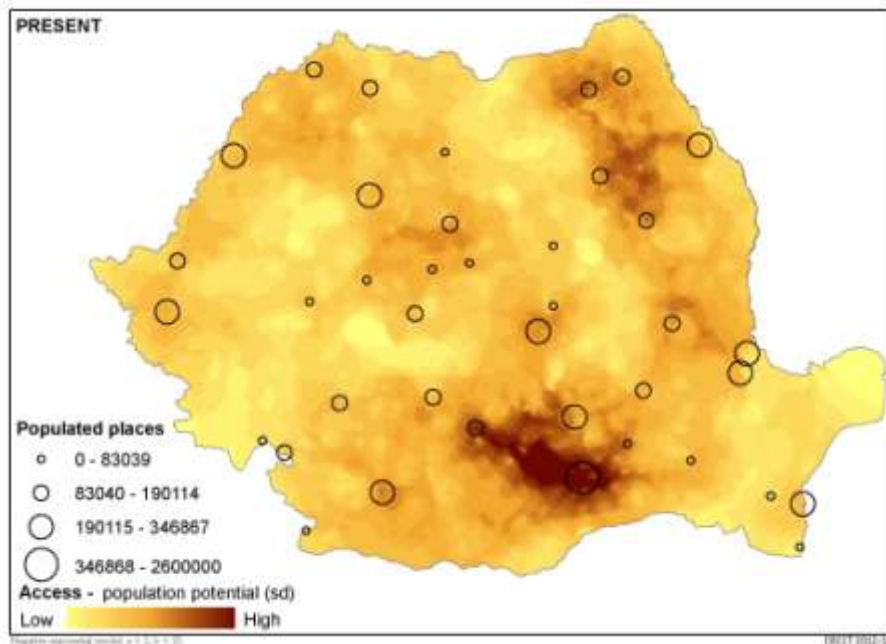
Sursa: datelor: Institutul Național de Statistică

Modelare: Brian Blankespoor

Prioritizarea proiectelor de infrastructură (2)

Model gravitațional demografic

Prezent (stânga) și cu structura propusă de autostrăzi și drumuri expres (dreapta)



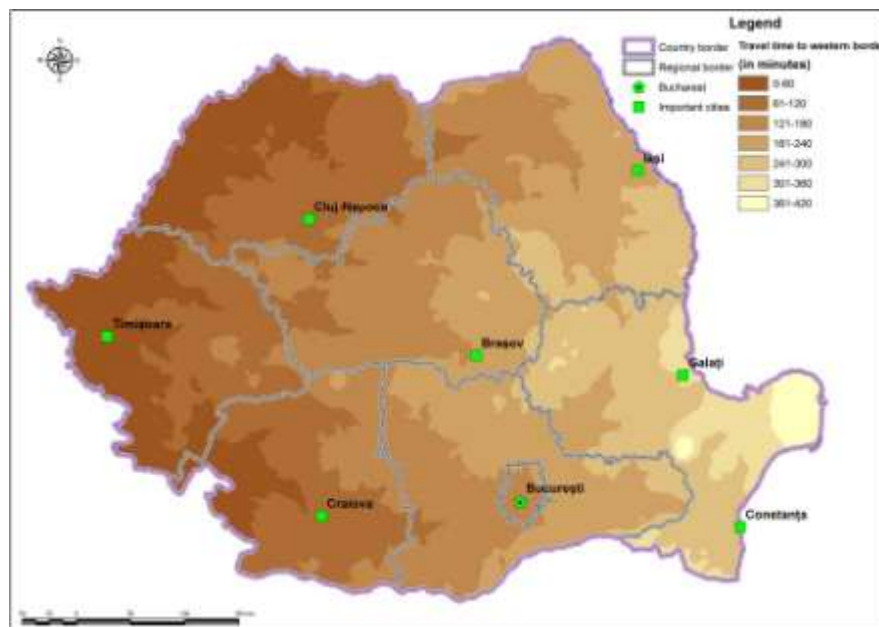
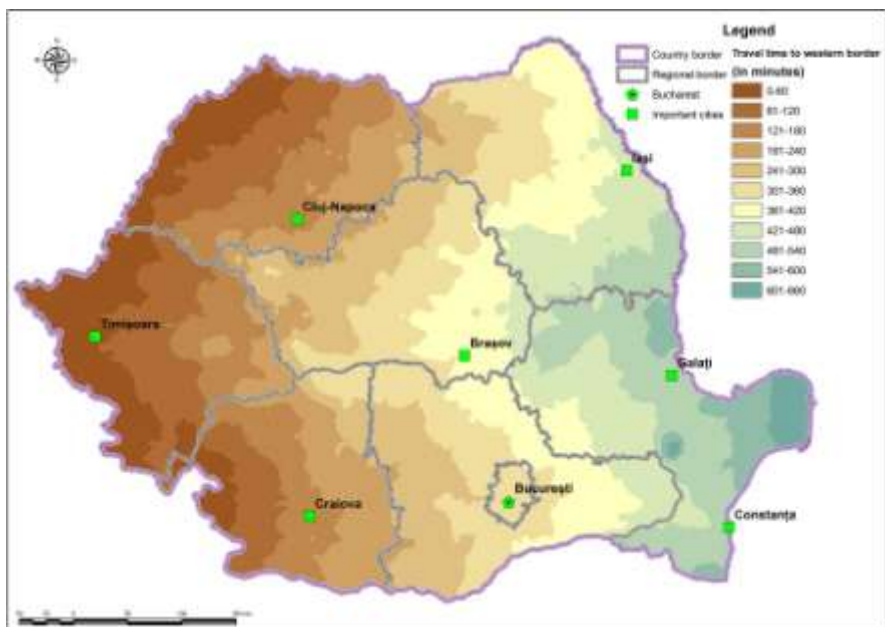
Sursa: datelor: Institutul Național de Statistică

Modelare: Brian Blankespoor

Beneficii ale investitiilor in infrastructura rutiera (1)

Timpul mediu necesar pentru a ajunge cu masina la granita de Vest

Prezent (stânga) și cu structura propusă de autostrăzi și drumuri expres (dreapta)

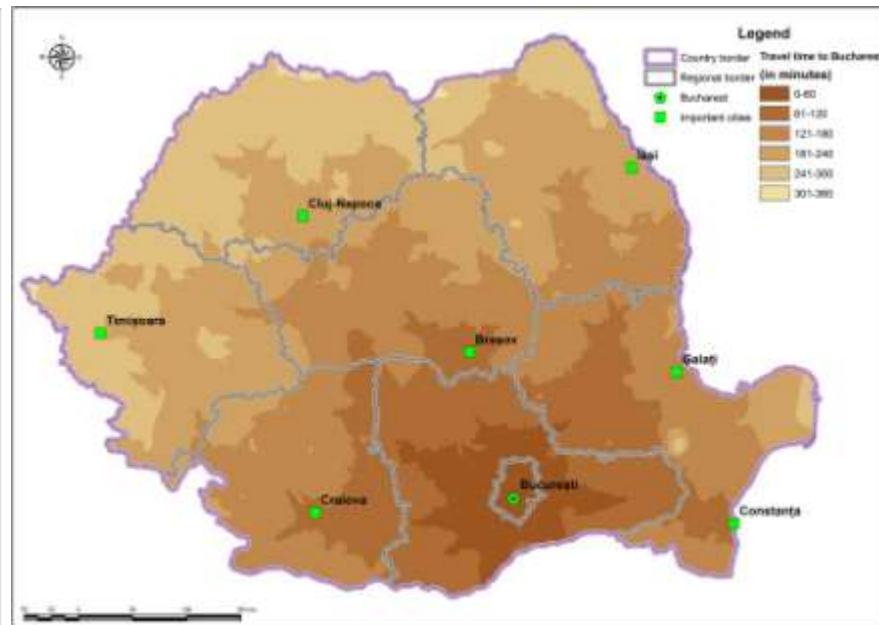
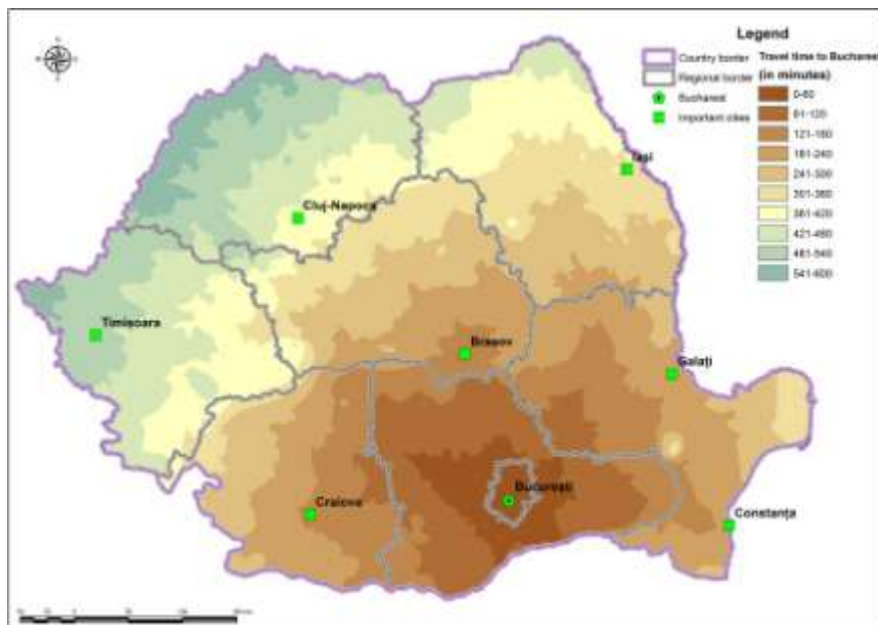


Modelare: Ciprian Moldovan, Titus Man, Raul Rusu

Beneficii ale investitiilor in infrastructura rutiera (2)

Timpul mediu necesar pentru a ajunge cu masina la Bucuresti

Prezent (stânga) și cu structura propusă de autostrăzi și drumuri expres (dreapta)

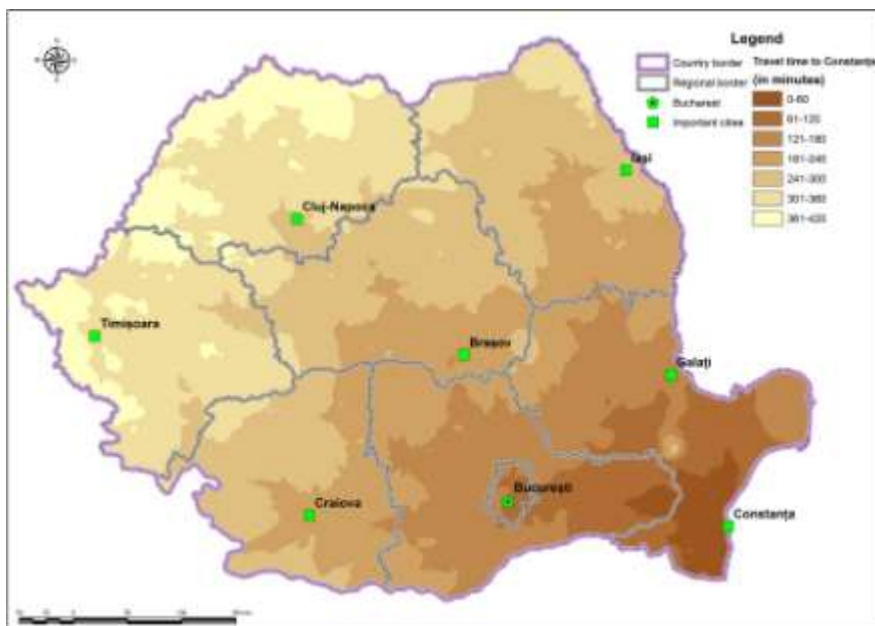
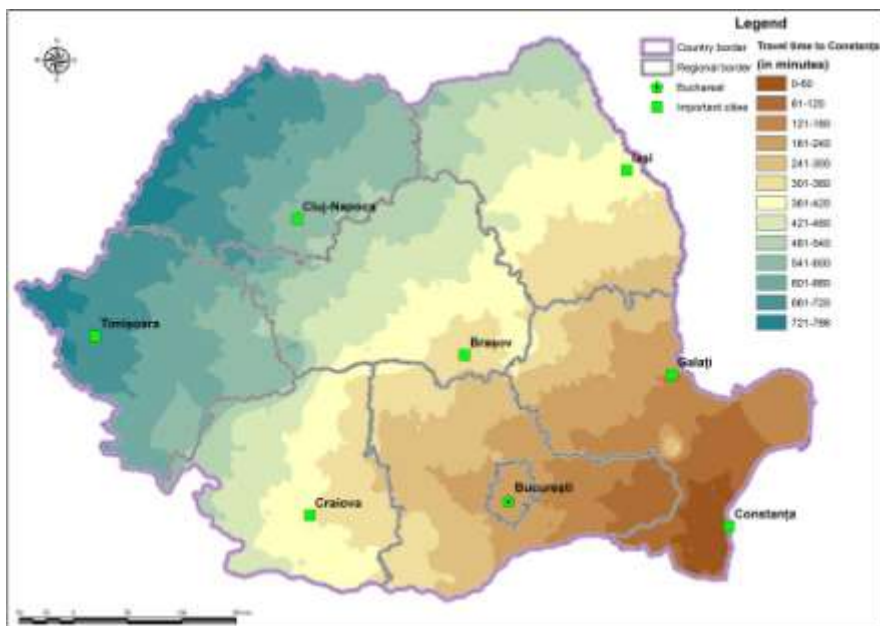


Modelare: Ciprian Moldovan, Titus Man, Raul Rusu

Beneficii ale investitiilor in infrastructura rutiera (3)

Timpul mediu necesar pentru a ajunge cu masina la Craiova

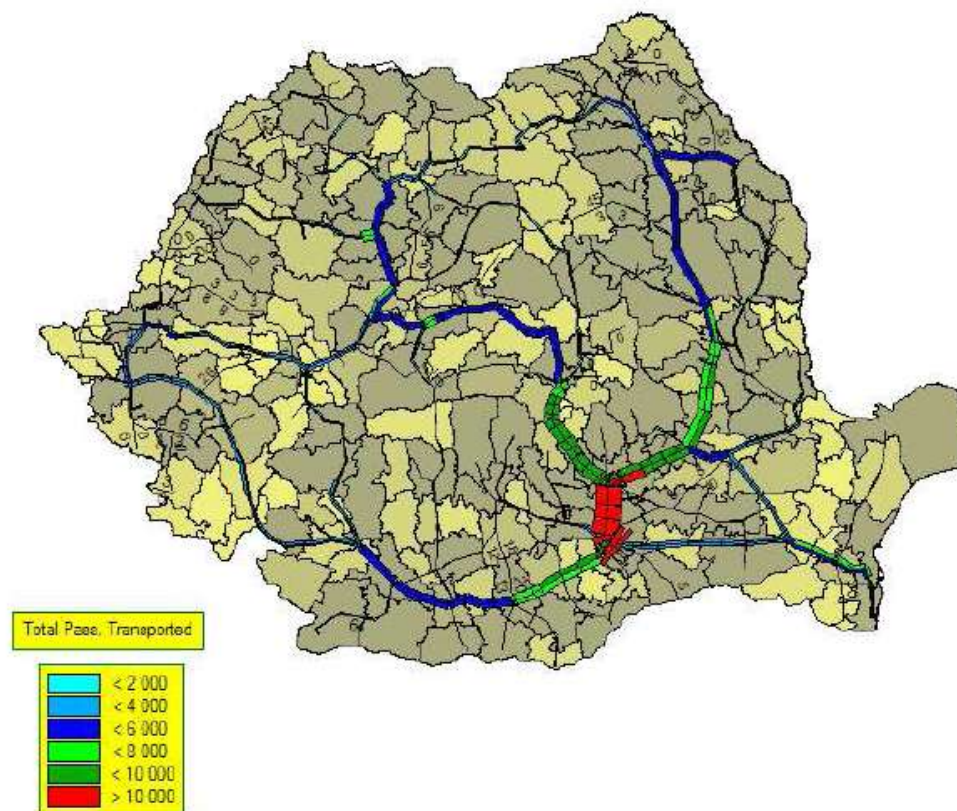
Prezent (stânga) și cu structura propusă de autostrăzi și drumuri expres (dreapta)



Modelare: Ciprian Moldovan, Titus Man, Raul Rusu

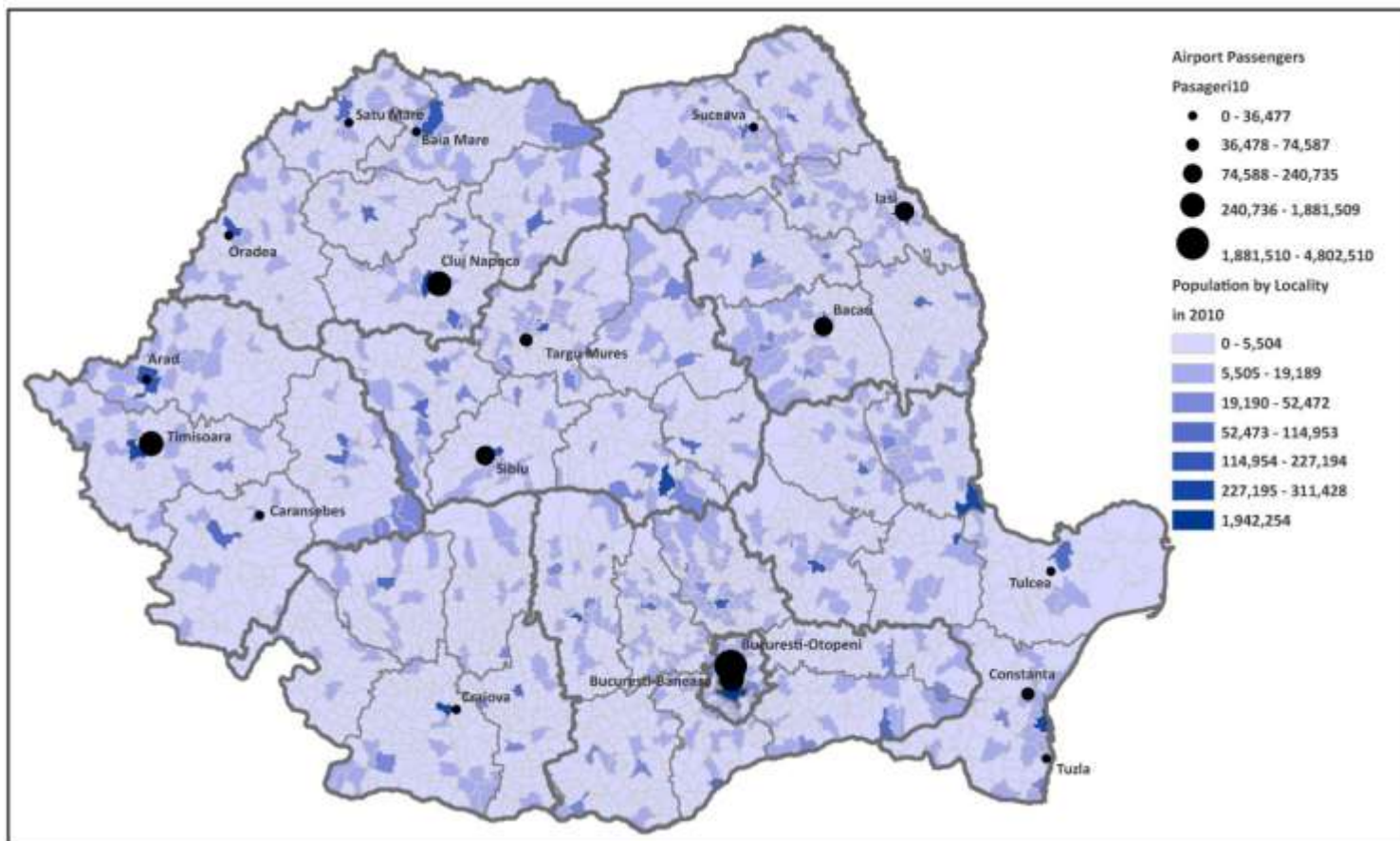
Îmbunătățirea condițiilor de trafic (viteză, comfort, etc.) pe porțiunile de cale ferată cu trafic intens... Și, îmbunătățirea graduală a întregii rețele

Trafic de pasageri pe căi ferate, în 2007



Sursa: Louis Berger SAS. 2009. Romania - Technical Assistance for the Elaboration of the General Transport Master Plan

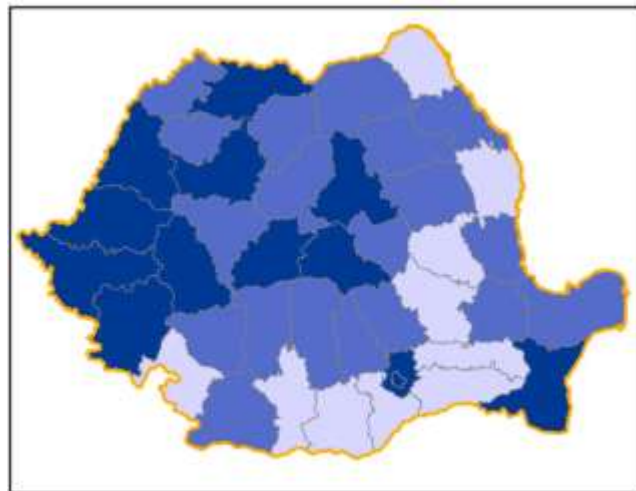
Îmbunătățirea accesibilității aeroporturilor cu trafic mare de pasageri



Sursa datelor: Monitorul Oficial al Romaniei: Ordin 169/1.801 al ministrului transportului si infrastructurii si al ministrului mediului si padurilor pentru aprobarea Planului national de actiune.

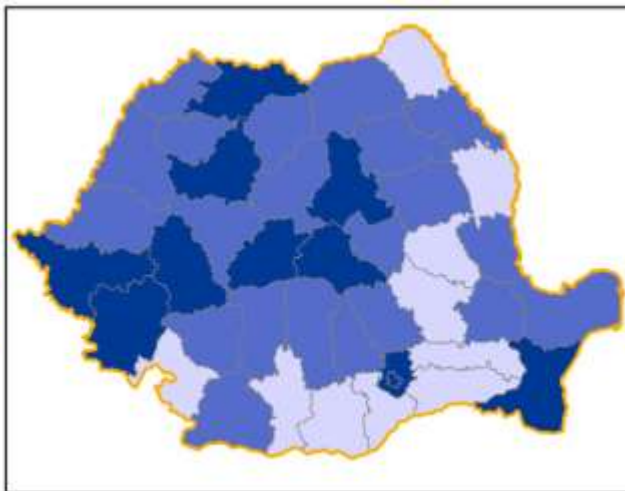
[Available at: http://www.dsclex.ro/legislatie/2011/august2011/mo2011_541.htm]

Extinderea infrastructurii de servicii publice



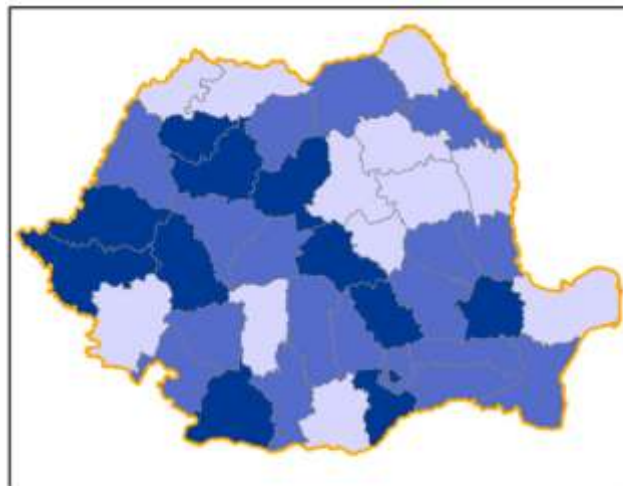
Share of housing units with water connection

36.8% - 50.8% 50.9% - 70.7% 70.8% - 96.6%



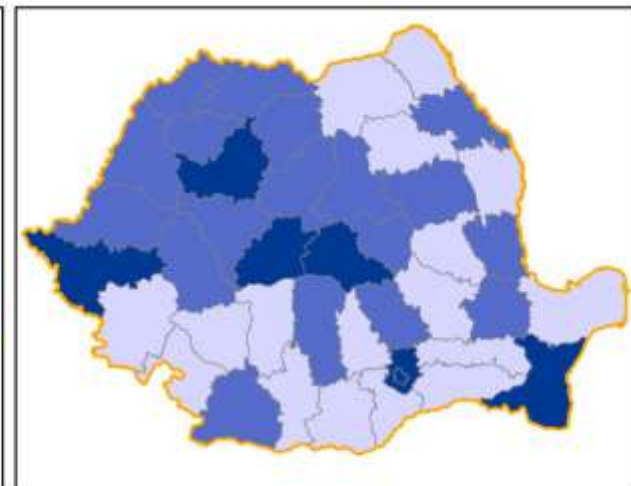
Share of housing units with sewage connection

30.5% - 47.7% 47.8% - 70.5% 70.6% - 96.6%



Share of housing units with electricity connection

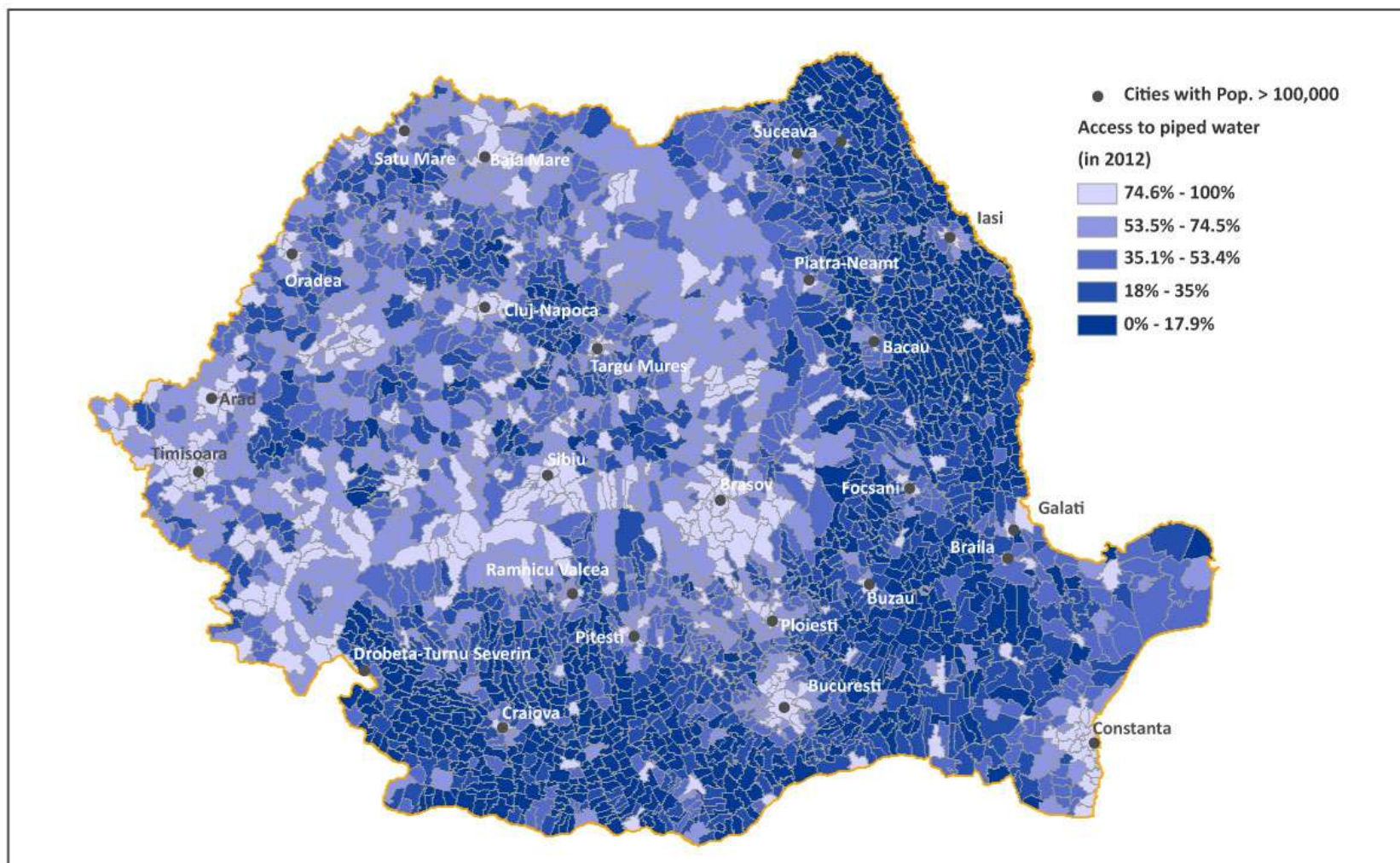
93.7% - 95.6% 95.7% - 97.1% 97.2% - 99.7%



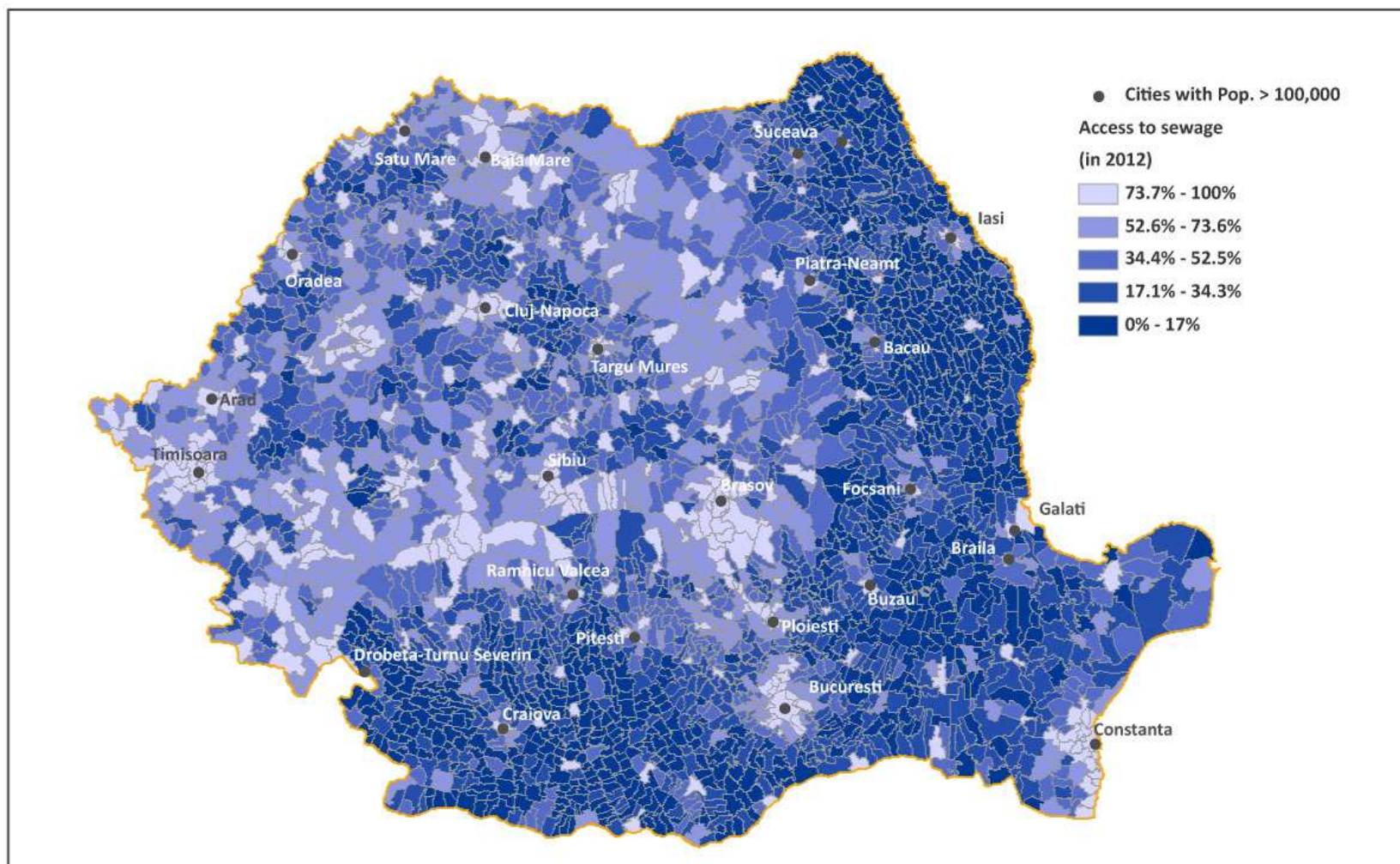
Share of housing units with central heating

16.3% - 32.4% 32.5% - 49.3% 49.4% - 91.3%

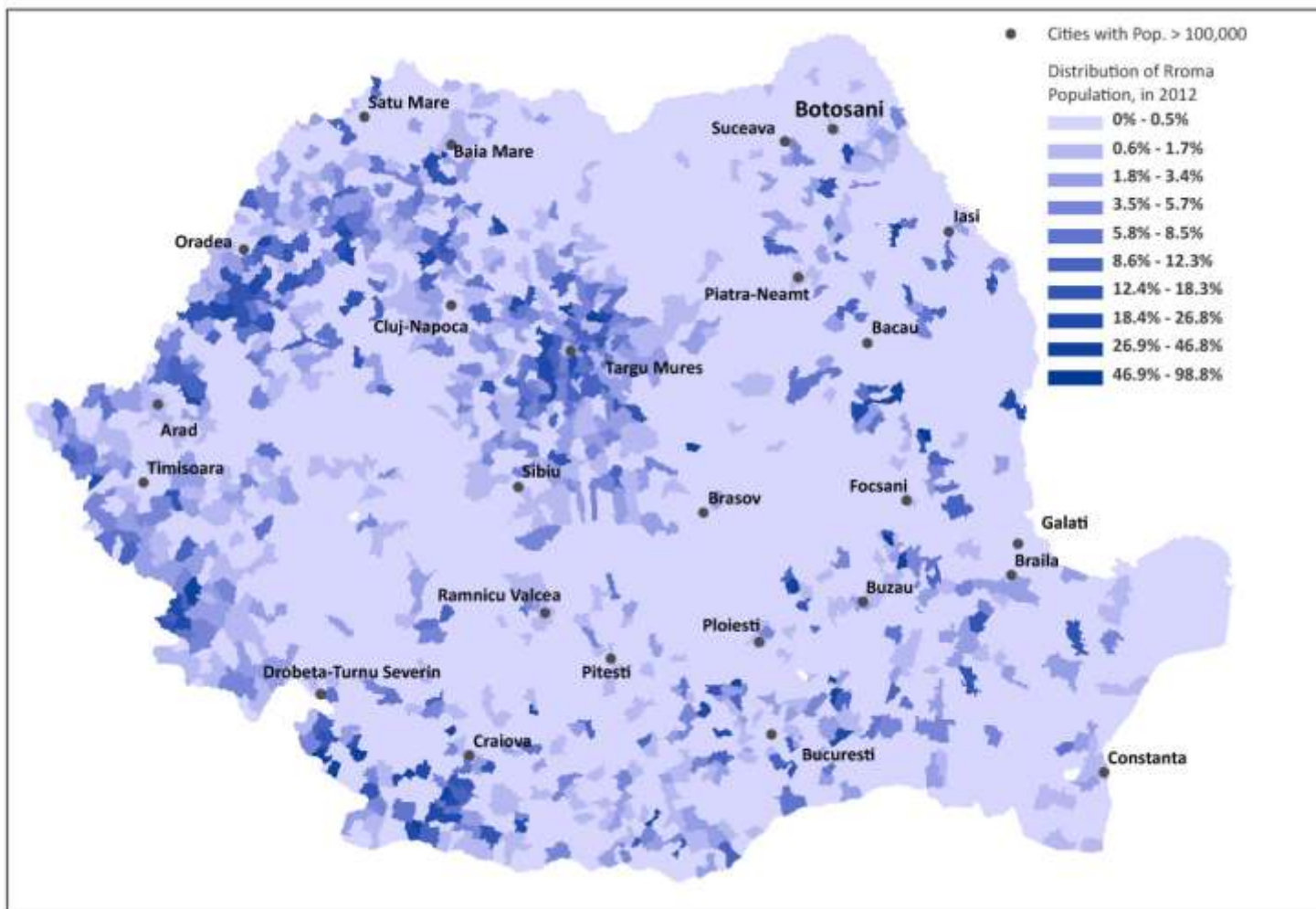
Extinderea infrastructurii de servicii publice



Extinderea infrastructurii de servicii publice

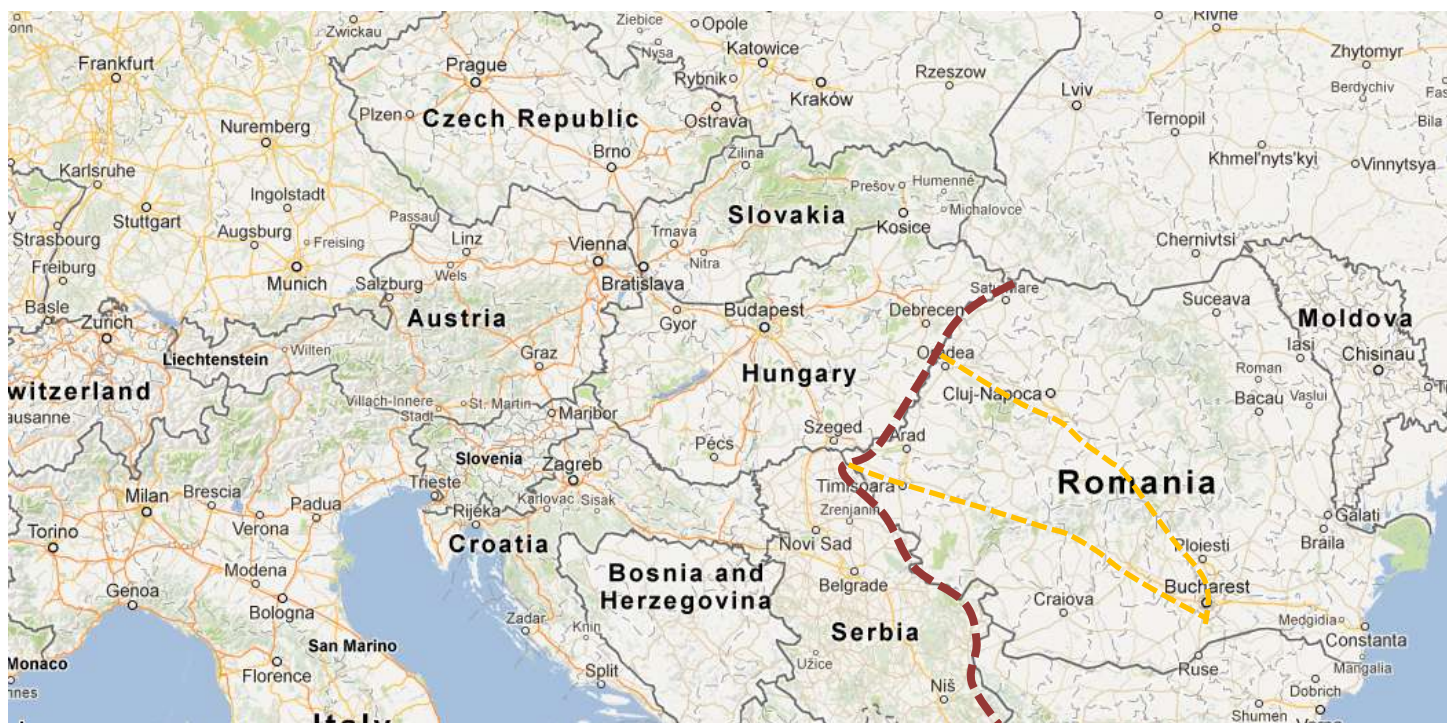


Măsuri de integrare a comunităților marginalizate



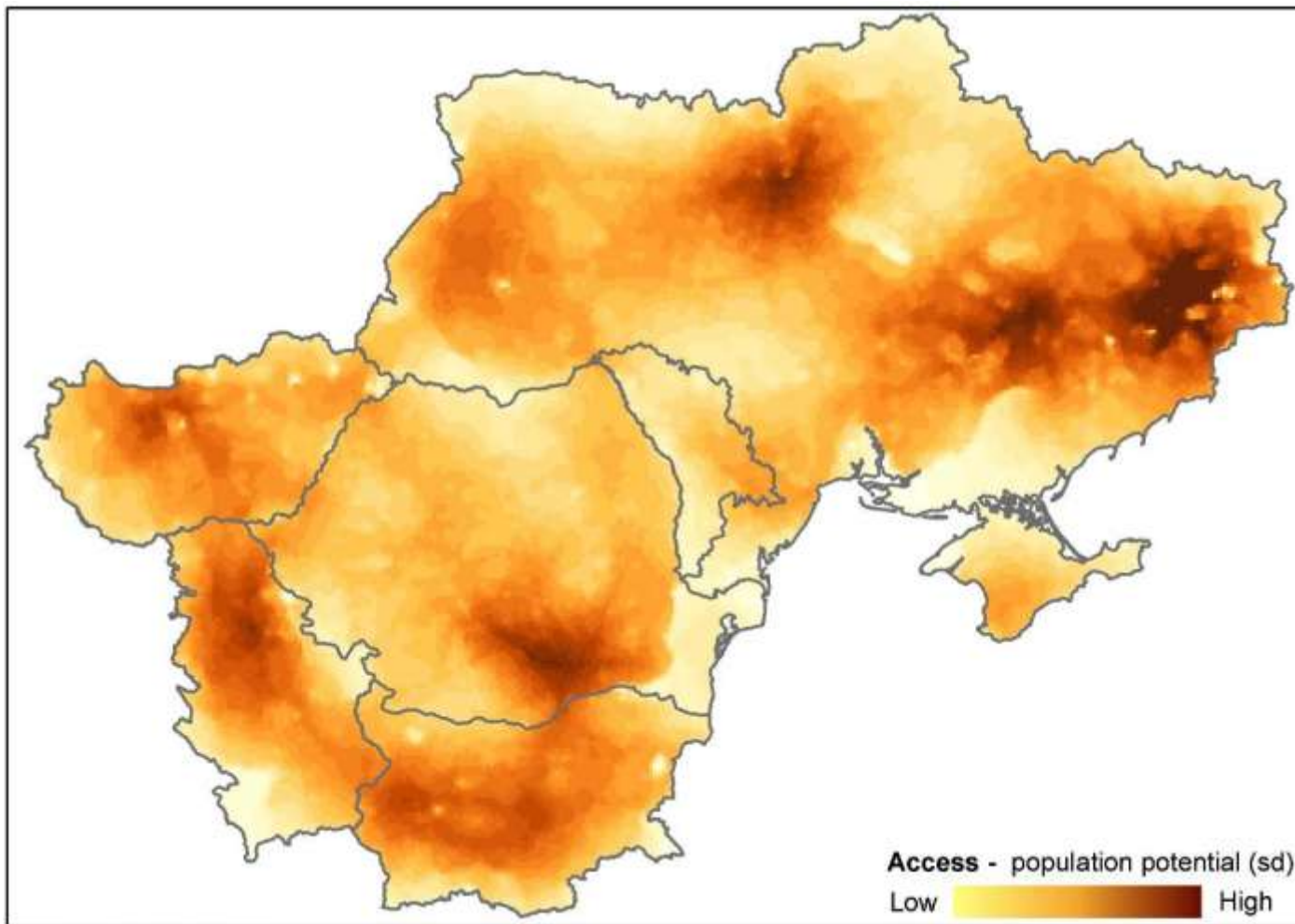
Continuarea integrării în spațiul UE

Chiar dacă România și Bulgaria sunt țări membre UE, după infrastructura de autostrăzi, ele se află în afara spațiului UE (chiar dacă majoritatea exporturilor și fluxurilor de oameni merg în acea direcție)

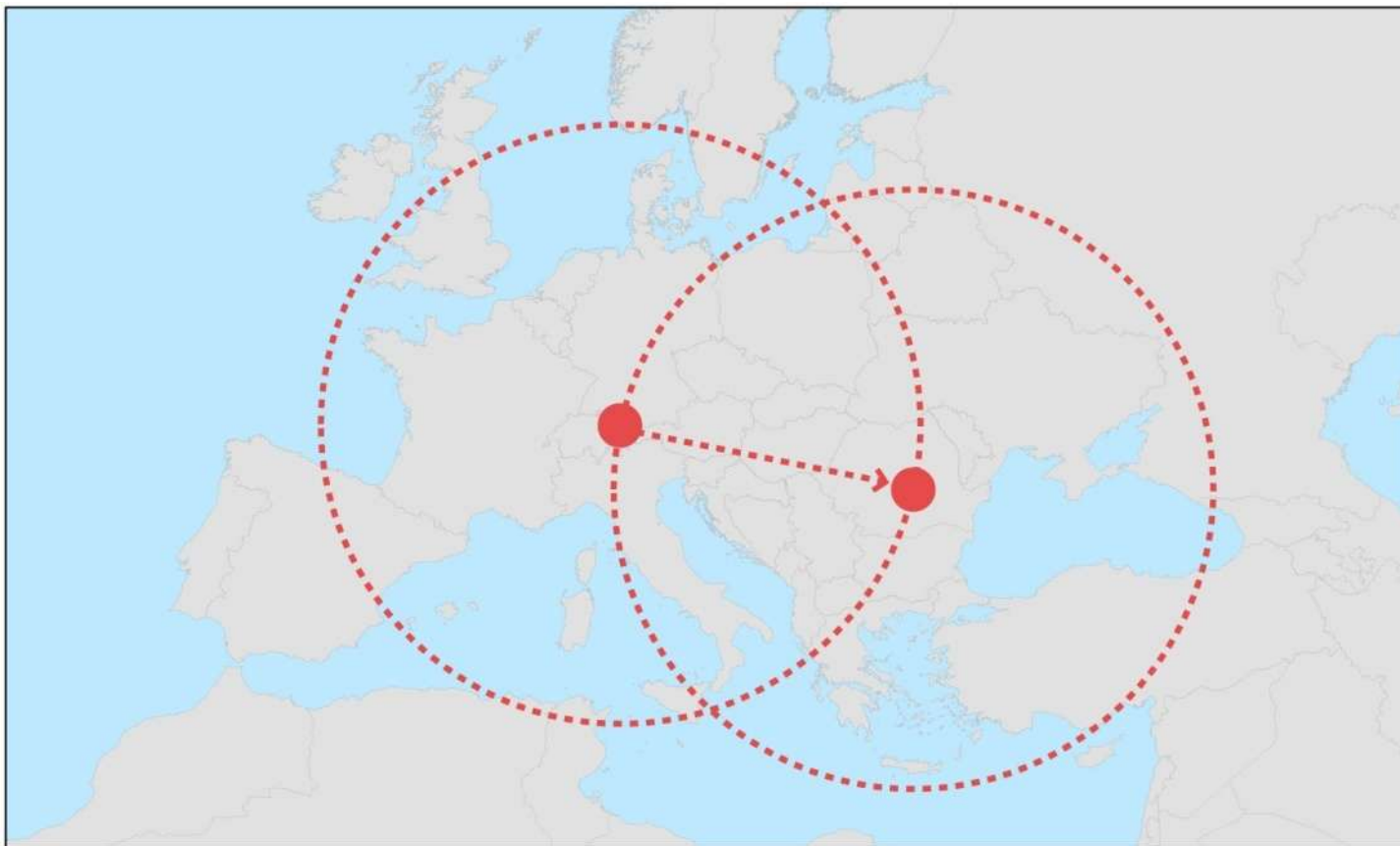


Sursa: Google Maps

Fara dezvoltarea unei infrastructuri de conexiune la pietele din Vest riscam sa fim ocoliti de fluxurile comerciale din regiune



Continuarea integrării în spațiul non-UE și tranziția de la un spațiu periferic al UE, la un centru de activitate în regiune

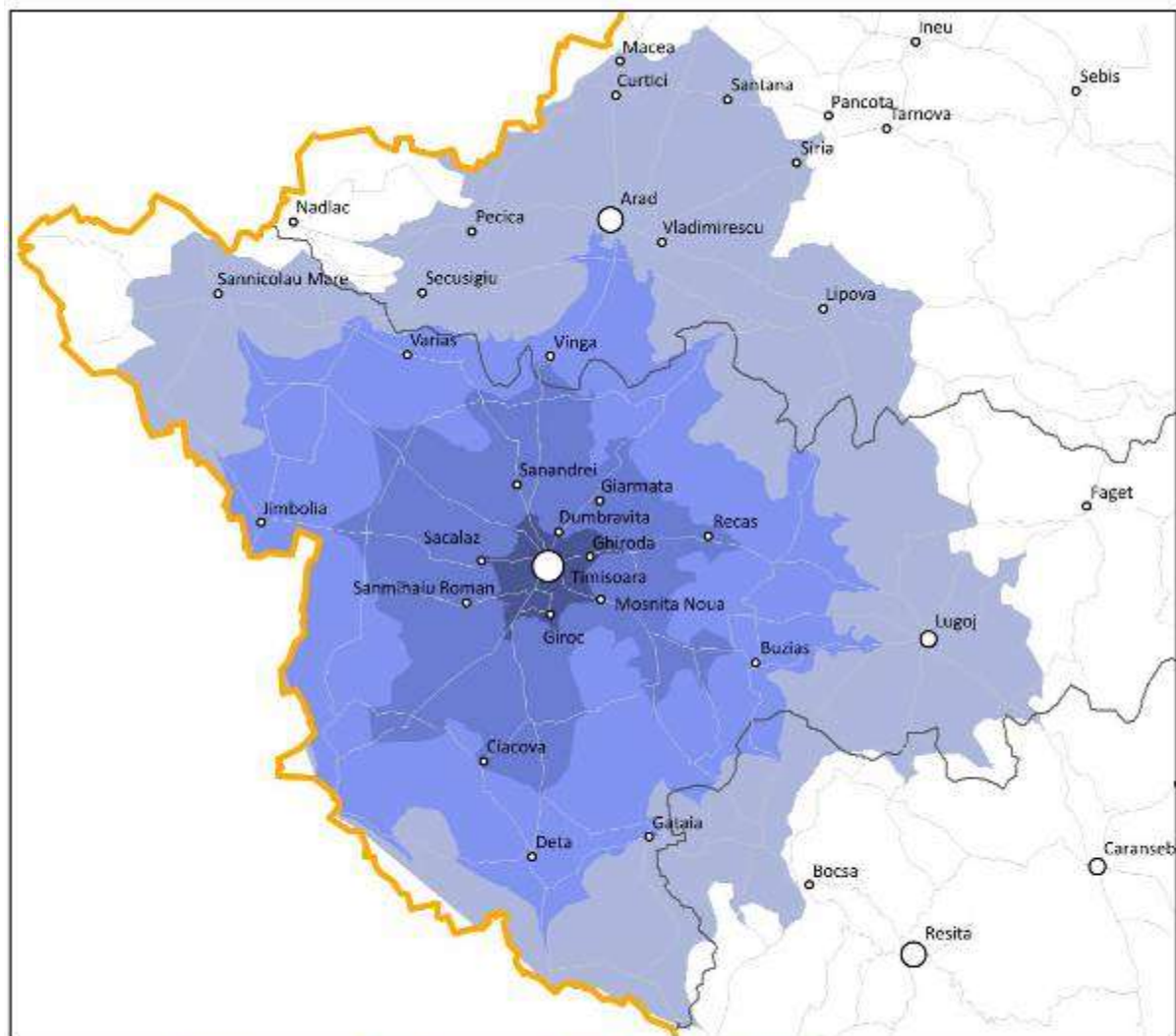




Multumesc!



Timișoara

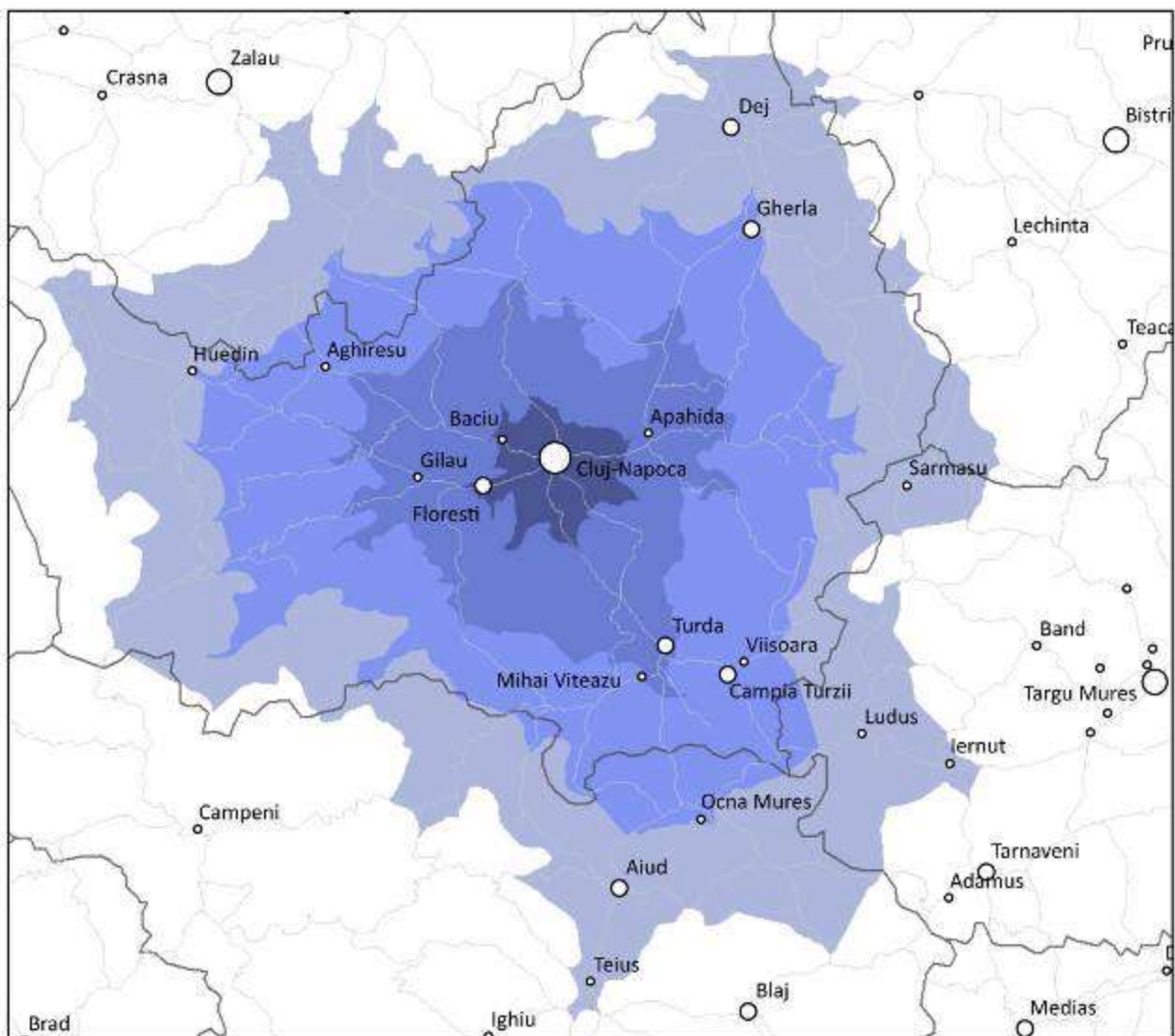


Driving Buffer: 20 min. 40 min. 60 min. 60 min. from city border

Data processed by ASRC (Advanced Studies and Research Center)



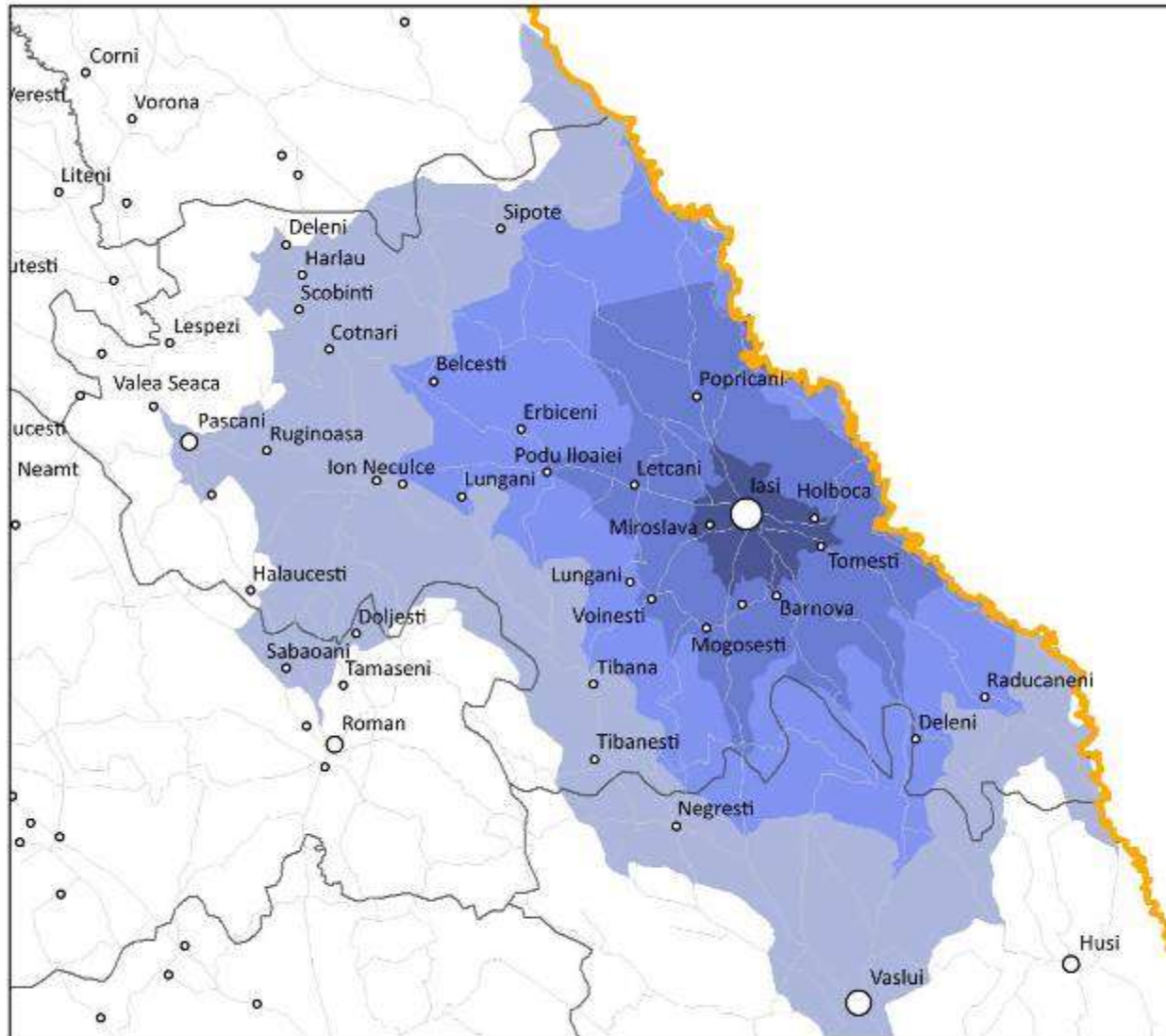
Cluj



Driving Buffer: 20 min. 40 min. 60 min. 60 min. from city border

Data processed by ASRC (Advanced Studies and Research Center)

Iași

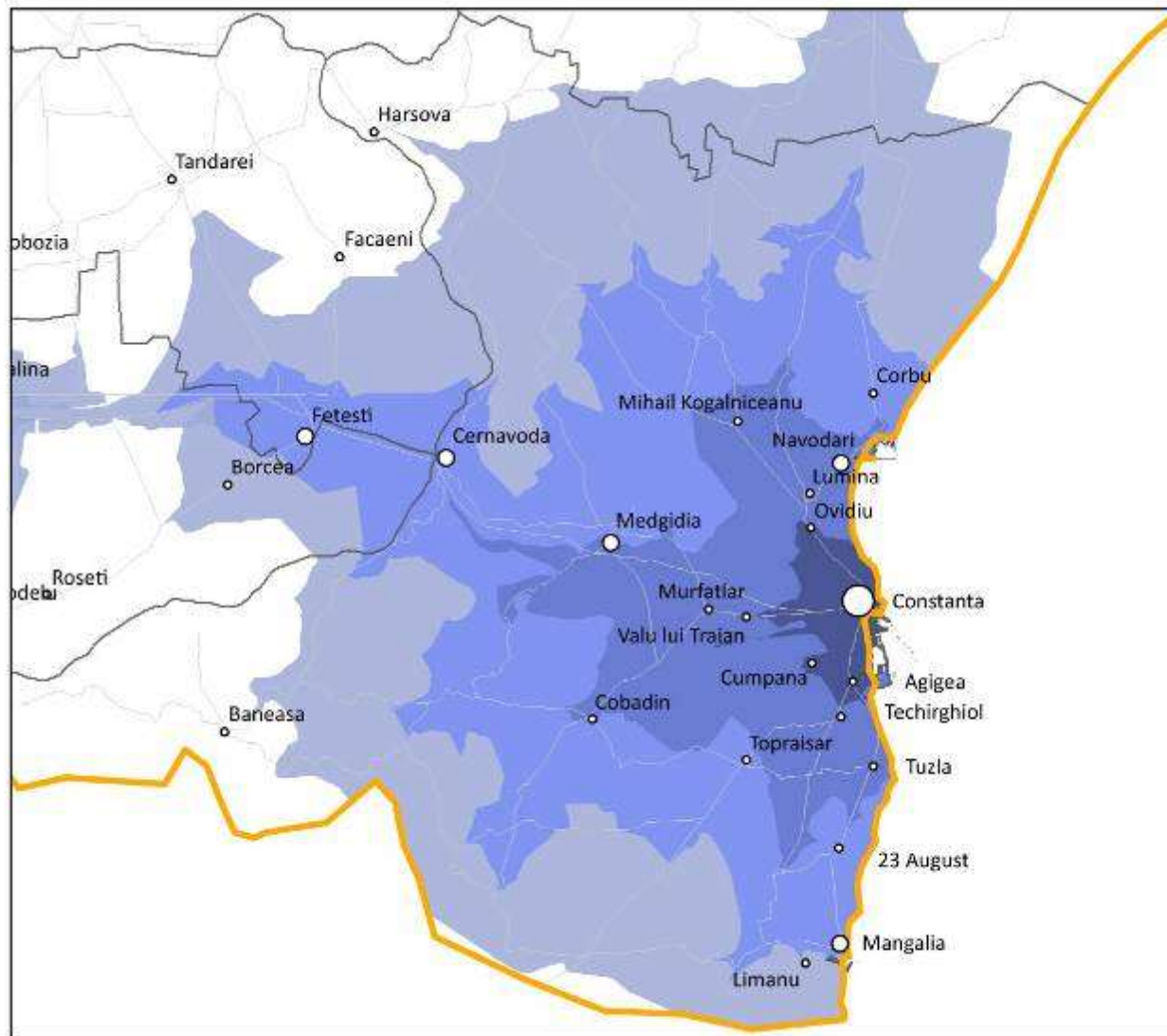


Driving Buffer: 20 min. 40 min. 60 min. 60 min. from city border

Data processed by ASRC (Advanced Studies and Research Center)



Constanța

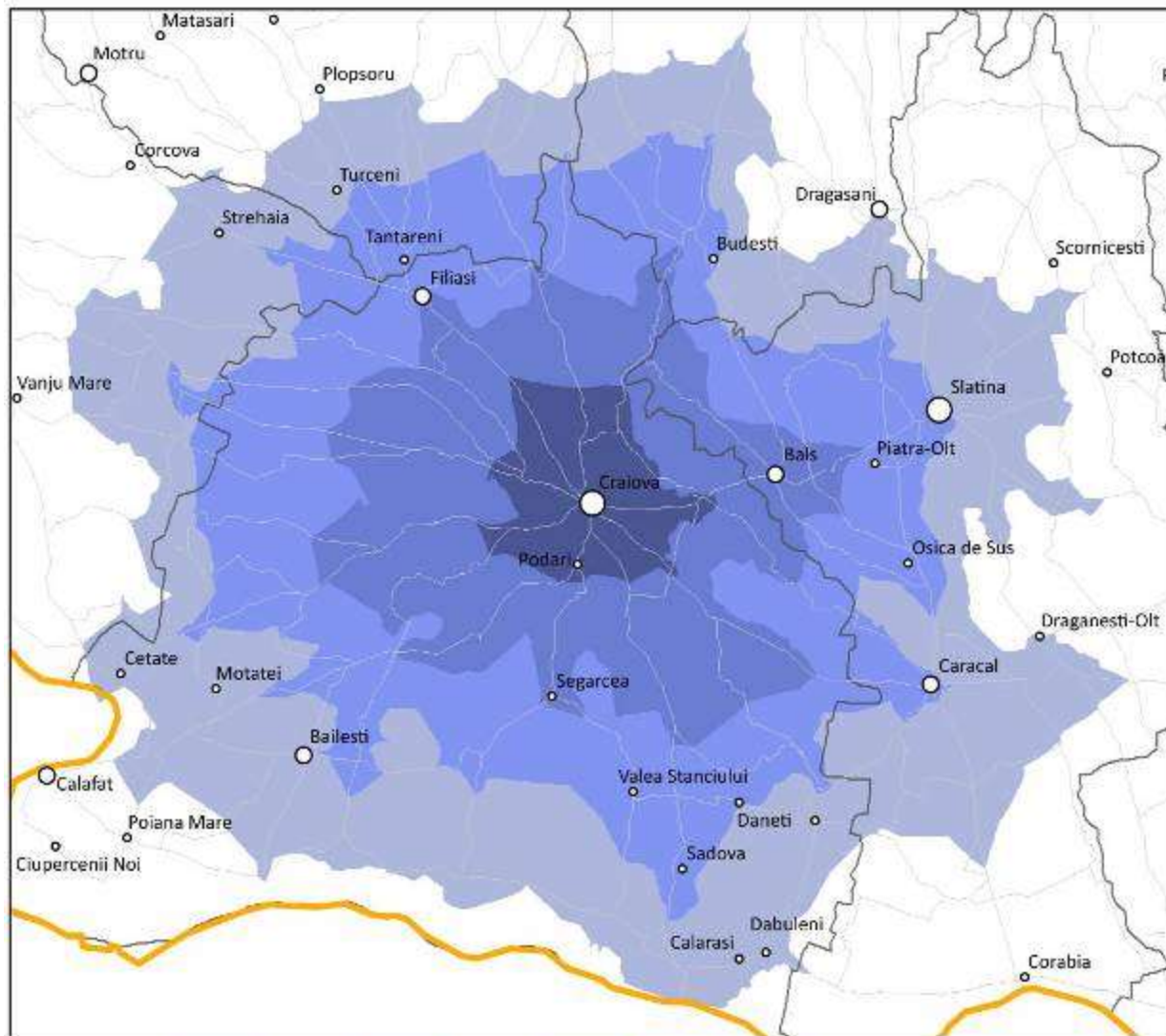


Driving Buffer: 20 min. 40 min. 60 min. 60 min. from city border

Data processed by ASRC (Advanced Studies and Research Center)



Craiova

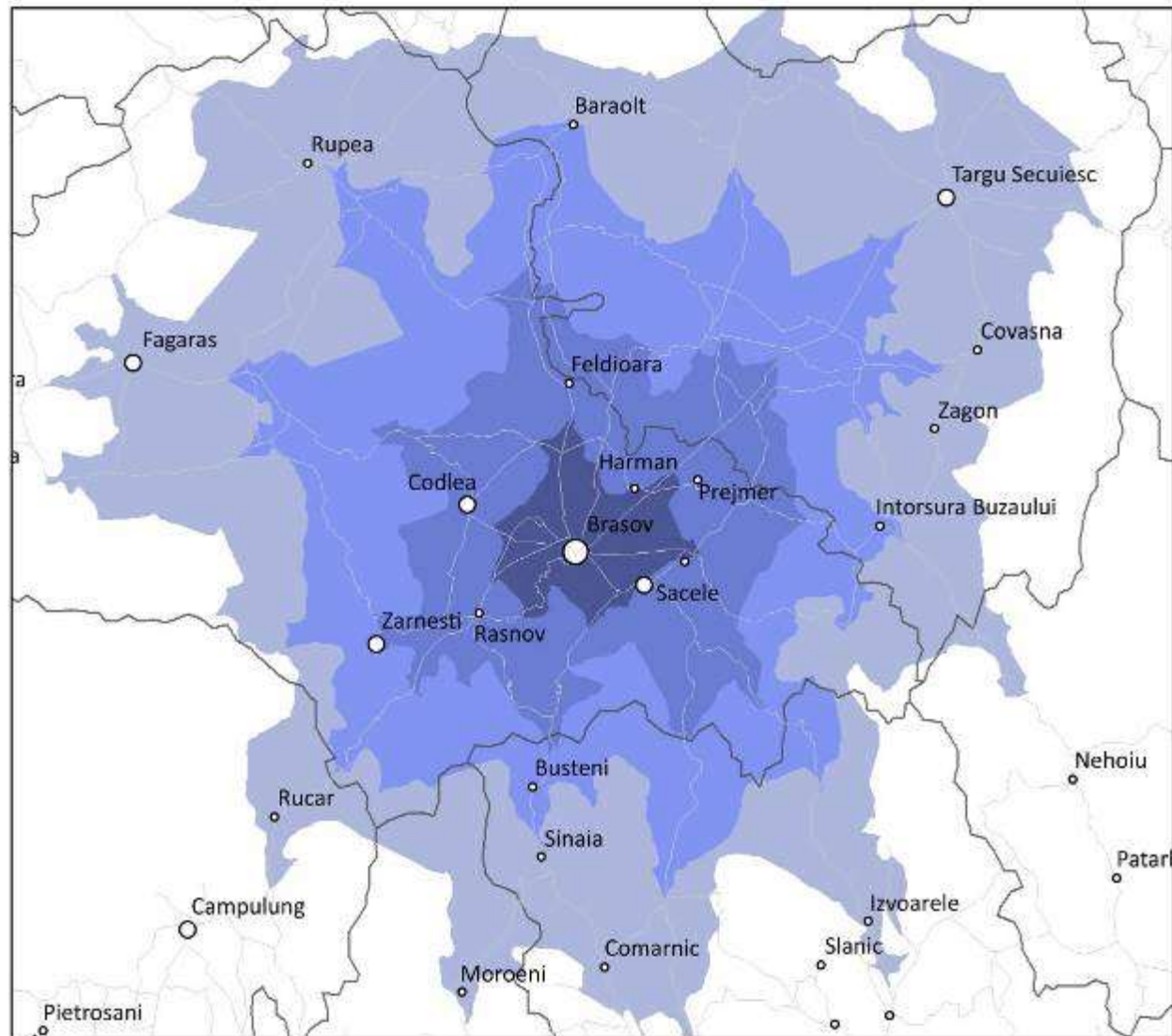


Driving Buffer: 20 min. 40 min. 60 min. 60 min. from city border

Data processed by ASRC (Advanced Studies and Research Center)



Braşov

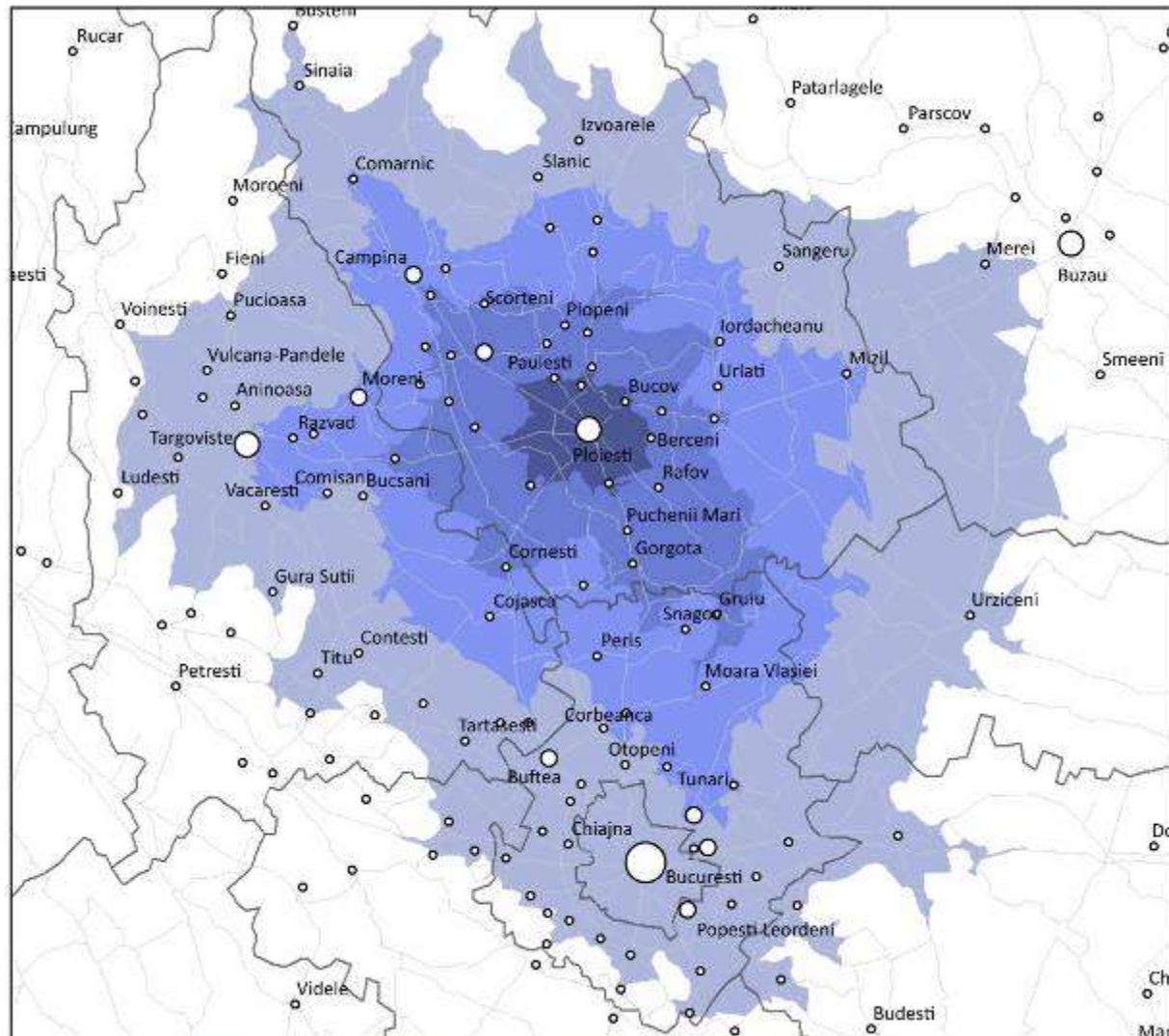


Driving Buffer: 20 min. 40 min. 60 min. 60 min. from city border

Data processed by ASRC (Advanced Studies and Research Center)



Ploiești

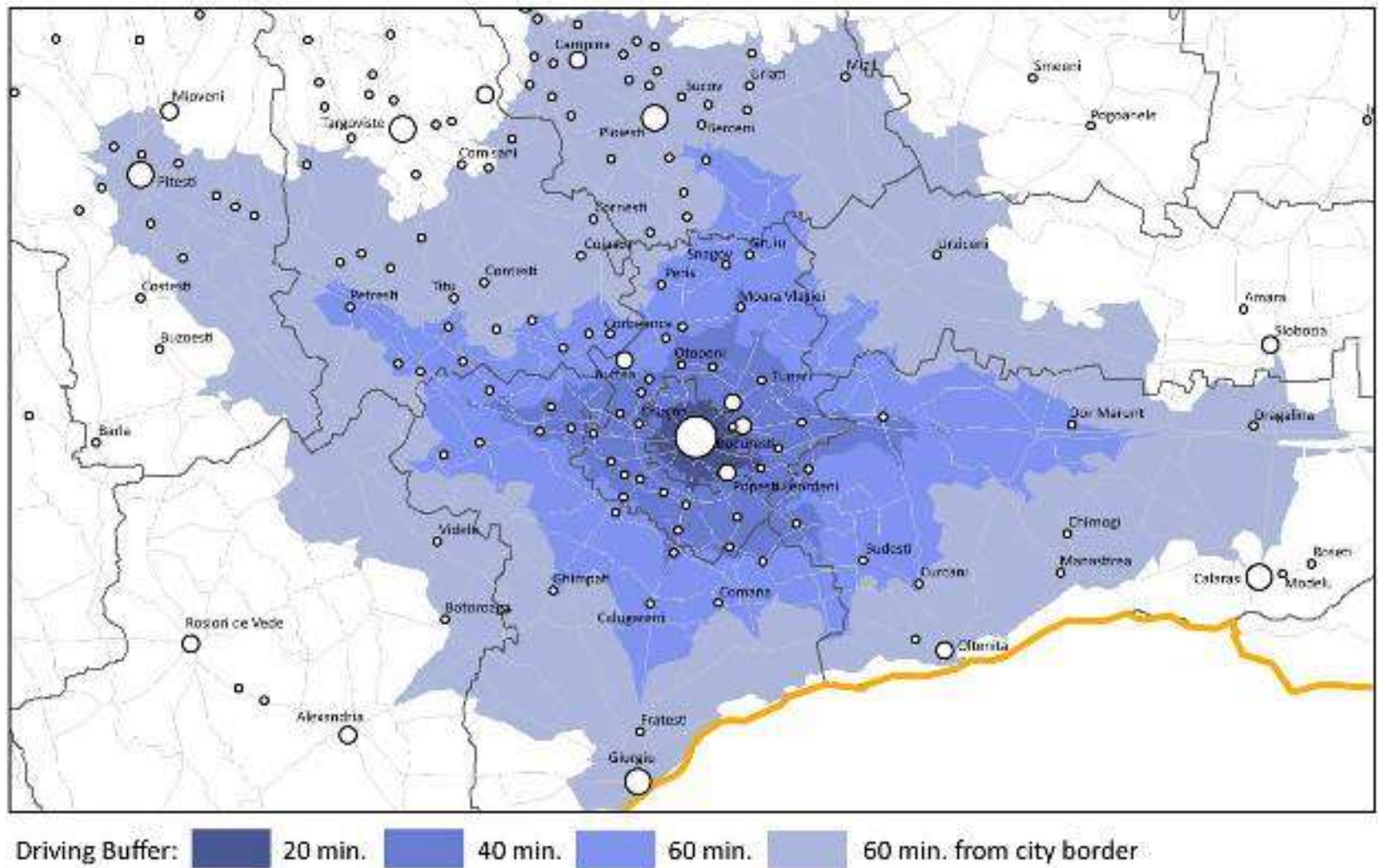


Driving Buffer: 20 min. 40 min. 60 min. 60 min. from city border

Data processed by ASRC (Advanced Studies and Research Center)



București



Data processed by ASRC (Advanced Studies and Research Center)