

CREȘTEREA COMPETITIVITĂȚII ȘI SPECIALIZARE INTELIGENTĂ ÎN REGIUNEA VEST DIN ROMÂNIA

Evaluarea geografiei economice:

*Provocări legate de dezvoltarea teritorială
în Regiunea Vest*

Martie 2013

Raport Intermediar

Cuprins

Cuprins.....	i
Lista de figuri.....	ii
Lista de tabele.....	iv
Sumar executiv.....	1
1. Introducere.....	5
1.1. Context: Dezvoltare însă cu creșterea disparităților spațiale.....	5
1.2. De ce trebuie să ținem cont de disparitățile spațiale?.....	6
1.3. Obiectivele și structura acestui raport.....	7
2. Performanța economică și geografică în Regiunea Vest.....	9
2.1. Rezultatele economice la nivel de țară.....	9
2.2. Performanța sectorială și perspectivele de creștere.....	16
2.3. Performanța la nivel de firmă și locație.....	21
2.4. Concluzii.....	23
3. Un model de dezvoltare teritorială.....	24
4. Densitatea: scară și aglomerare.....	26
4.1. Densitatea economică și demografică în Regiunea Vest.....	27
4.2. Tipare ale locației firmelor și densității.....	31
4.3. Grupe de industrii.....	34
5. Distanța: conectivitate și acces la piață.....	38
5.1. Conectivitatea globală.....	39
5.2. Conectivitatea cu principalele aglomerări regionale.....	43
6. Divizarea.....	50
6.1. Îmbunătățirea conectivității cu București.....	50
6.2. Oportunități neexploatate cu Serbia?.....	57
6.3. Accesarea oportunităților de comerț prin puncte de frontieră cheie.....	60
7. Dotări și instituții.....	62
7.1. Dotările istorice și sistemele locale de producție.....	62
7.2. Capitalul uman și dotările educaționale.....	63
7.3. Mediul instituțional și de guvernare.....	64
8. Considerații pentru acțiuni de politică: Abordarea provocărilor legate de dezvoltarea inegală.....	66
Referințe.....	69
Anexa 1: Statistici pentru primele 10 sectoare din punct de vedere al forței de muncă pe județ (2010).....	70
Anexa 2: Conectivitatea cu aglomerări regionale secundare.....	71
Reșița – Caransebeș.....	71
Deva – Hunedoara – Simeria.....	72
Petroșani – Valea Jiului.....	73

Lista de figuri

Figura 1. Regiunea de dezvoltare Vest din România	6
Figura 2. Județele dominante și cele stagnante din România (2009)	9
Figura 3: Contribuția județelor la PIB-ul Regiunii Vest.....	10
Figura 4. Distribuția populației pe localități - Regiunea Vest	11
Figura 5: Productivitatea pe localități - Regiunea Vest	12
Figura 6. a.) Distribuția salariilor pe localități – România (2010);	14
Figura 7. Compararea valorii adăugate pe angajat (2010) în principalele grupe ale Regiunii Vest	15
Figura 8. Exporturile pe cap de locuitor (2007, 2009, 2011)	16
Figura 9. Descompunerea creșterii "shift-share" pentru județele Regiunii Vest - pe baza forței de muncă	19
Figura 10. Ponderea valorii adăugate în productivitate în grupele strategice ale Regiunii Vest (2010).....	21
Figura 11. Randamentul și productivitatea firmei medii indexate la județul Timiș (medie 2008-2010)	22
Figura 12. Aglomerări în Europa - Vedere din est	26
Figura 13. Relația între urbanizare și capacitatea economică în județele din România	27
Figura 14. Densitatea economică și a populației în perspectivă - Județele din Regiunea Vest.....	28
Figura 15. Densitatea populației pe localități în Regiunea Vest	28
Figura 16: Centre de populație din regiune pe clase de așezări în Regiunea Vest	29
Figura 17. Tendințele de creștere a populației în județele din Regiunea Vest (Indice 2002=100)	31
Figura 18. Distribuția firmelor în localitățile din Regiunea Vest (număr de firme).....	32
Figura 19. Împărțirea urban-rural în înființarea de firme în județele din Regiunea Vest (2010)	34
Figura 20. Grupări în sectoarele strategice din Regiunea Vest	35
Figura 21. Indicele de conectivitate al Regiunii Vest.....	42
Figura 22. Timpuri de condus până la conurbația Timișoara-Arad	44
Figura 23. Conectivitatea luând în considerare cel mai apropiat oraș mare (în interiorul sau în afara Regiunii Vest)	45
Figura 24. Centura de navetă Timișoara-Arad (distanțe de 20, 40 și 60 de minute).....	46
Figura 25. Zone de acces feroviar de o oră pentru orașe selectate din România	47
Figura 26: Potențialul impact al îmbunătățirilor conectivității asupra populației ce se încadrează în distanța de navetă a principalelor aglomerări din Regiunea Vest.....	48
Figura 27: Potențialul impact al investițiilor în transport rutier (LHS) și cel feroviar (RHS) asupra conectivității cu Timișoara-Arad	49
Figura 28. Conectivitatea Regiunii Vest în contextul european.....	51
Figura 29. Timpii de deplasare din Regiunea Vest către București – Rețeaua de transport curentă.....	52
Figura 30: Timpii de deplasare estimați până la București cu autostrada din Coridorul IV realizată	55

Figura 31: Timpii de deplasare estimați până la București cu autostrada din Coridorul IV și linia de cale ferată de mare viteză 22 TEN-T realizate	56
Figura 32: Conectivitatea estimată cu orașe secundare din România cu autostrada din Coridorul IV și linia de cale ferată de mare viteză 22 TEN-T realizate	57
Figura 33. Distribuția exportatorilor în Regiunea Vest	58
Figura 34. Ponderea din economie a firmelor cu capital majoritar străin pe județe (2010) ...	60
Figura 35. Distanța față de cele mai apropiate puncte de frontieră din Regiunea Vest.....	61
Figura 36. Distribuția populației județelor în sistemul educațional pe nivelurile de învățământ și ponderea populației totale a județelor în sistemul educațional (2009-2010)..	64
Figura 37: Ratele condamnărilor penale la 100.000 de locuitori	65

Lista de tabele

Tabelul 1. PIB pe cap de locuitor în județele din Regiunea Vest (euro, la standardul puterii de cumpărare)	10
Tabelul 2. Ratele economice și ale șomajului pe județe - Regiunea Vest (vârsta populației 15+)	13
Tabelul 3. Productivitatea muncii între județele din Regiunea Vest (2000 și 2009)	15
Tabelul 4. Sumar statistici pe grupe strategice între județe - firma medie și mediană (2010)	23
Tabelul 5. Principalele piețe de export din afara UE pe județe (2005 și 2011)	53
Tabelul 6. Comerțul cu Serbia	59
Tabelul 7. Primele 5 sectoare de bază cele mai specializate pe județ (2010)	63
Tabelul 8. Infrastructura învățământului superior în Regiunea Vest (2010)	64
Tabelul 9. Bugetele pe județe în Regiunea Vest (2005-2010)	65

Sumar executiv

Performanța economică și a locațiilor în Regiunii Vest

Regiunea Vest din România este cea mai bogată regiune din țară exceptând Bucureștiul, cu un PIB pe cap de locuitor cu 10 procente mai ridicat decât media națională. În cea mai mare parte a ultimului deceniu, regiunea a cunoscut o creștere economică rapidă și o convergență cu Europa. Însă rezultatele pozitive ale acestei dezvoltări nu au fost distribuite uniform în întreaga regiune. Inegalitățile substanțiale în rezultatele economice și sociale s-au intensificat în ultimul deceniu.

În ambele niveluri absolute, de dezvoltare și de creștere, județul Timiș domină, trecând de la un PIB pe cap de locuitor de 118 procente din media națională în anul 2000 la 154 procente până în anul 2010. Prin contrast, Caraș-Severin și Hunedoara rămân în urmă la doar 85 și respectiv 83 procente din media națională, cu 70 procente sub nivelul județului Timiș. Între timp, județul Arad nu a reușit să-și mențină poziția de la începutul deceniului, nivelul său scăzând către media națională. Decalajul în performanța economică este egalat în principiu de toate celelalte măsuri ale rezultatelor economice și sociale, precum și de măsuri ale dotărilor și instituțiilor. Județul Timiș și mai vasta aglomerare Timișoara-Arad nu doar depășește ca performanță regiunea pe ansamblu dar iese în relief ca regiune dominantă a României, în unele cazuri rivalizând chiar cu București. Prin contrast, Caraș-Severin, Hunedoara, și zonele estice ale județului Arad se luptă cu populații reduse, un sector productiv și dotări învechite, și inaccesibilitate, având ca rezultat un ciclu de activitate economică scăzută, reducerea capitalului uman și al participării forței de muncă, și emigrare.

Diferențele în rezultatele economice din regiune sunt legate direct de diferențele în competitivitate. În special județul Timiș și în sens mai larg aglomerarea Timiș-Arad se detașează din ce în ce mai mult de restul regiunii în principiu în toate măsurile competitivității. Acest lucru nu înseamnă că zonele dominante ale regiunii nu se confruntă cu provocări semnificative pentru dezvoltare în viitor, ci doar că acele provocări sunt oarecum diferite de cele din zonele 'stagnante' ale regiunii. Într-adevăr, regiunea se confruntă cu o dublă provocare. Pe de o parte, în Caraș-Severin, Hunedoara, și zone din Arad, provocarea ține de generarea și asigurarea unor oportunități mai mari de angajare. Prin contrast, în aglomerarea Timiș-Arad, provocarea constă în gestionarea tranziției către o bază a competitivității care să necesite un aport mai semnificativ de cunoștințe și competențe.

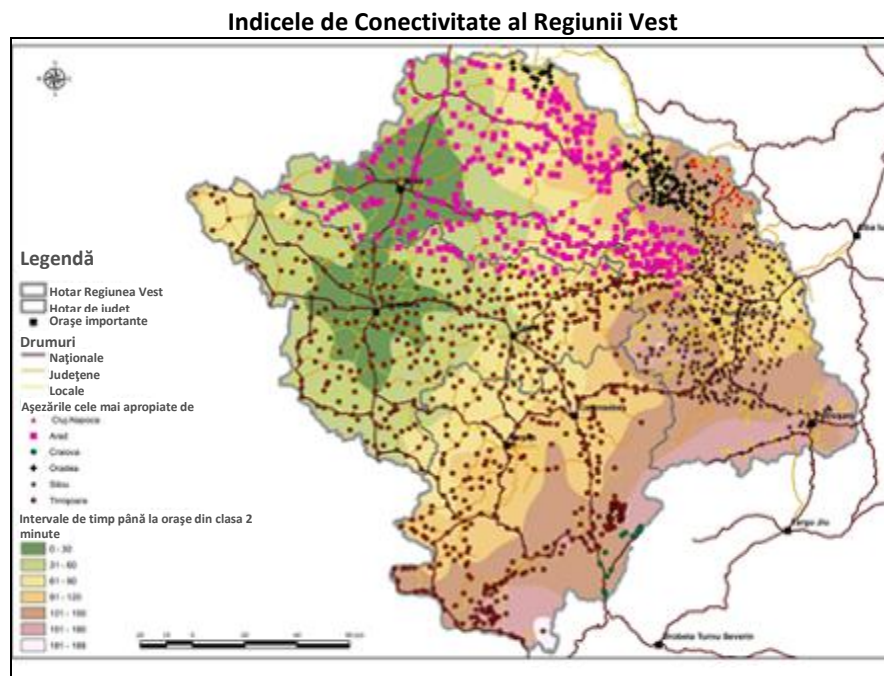
Analizarea regiunii într-un model de dezvoltare teritorială

Un model de dezvoltare teritorială este utilizat pentru a se explora modul în care locația modelează performanța economică în regiune. Acest model aduce laolaltă abordările 'pe bază de persoane' și cele 'pe bază de locuri', evaluând densitatea, distanța, divizarea, precum și dotările și instituțiile.

Tiparele nucleu-periferie ce apar din procesele aglomerării explică în mod clar tiparele densității din Regiunea Vest. Localitățile urbane din regiune cuprind 90% din forța de muncă și valoarea adăugată. Acestea susțin de 2,6 ori mai multe firme pe cap de locuitor decât localitățile rurale, de patru ori mai multe firme mari, și de două ori mai multe firme cu capital

majoritar străin. Forțele de localizare, ce dau naștere la formarea grupelor de industrii, consolidează tendințele de urbanizare, cu principalele concentrări ale forței de muncă în toate grupele, fie de producție (automobile, textile), servicii de nivel tehnologic ridicat (TIC), sau bazate pe resurse naturale (agroalimentară) din Timișoara și Arad.

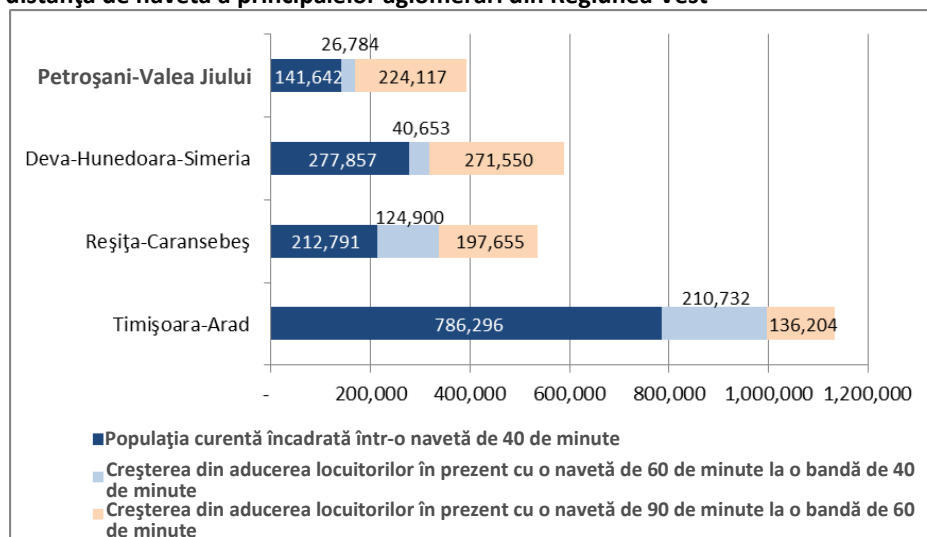
Cu cât este mai mare accesul pe care persoanele și firmele din toate zonele regiunii îl au la aceste aglomerări, cu atât mai performante vor fi acestea. Drept urmare, o a doua componentă esențială a unei strategii de dezvoltare teritorială este accesul, sau conectivitatea – astfel spus, distanța contează. Pentru a explora impactul distanței asupra rezultatelor regionale, a fost dezvoltat un Indice de Conectivitate. Rezultatele acestui indice, arătate în figura de mai jos, ilustrează clar avantajul zonelor urbane ale regiunii, și în special al zonei vestice a regiunii.



Una dintre cele mai importante provocări în abordarea disparităților teritoriale din Regiunea Vest este de a îmbunătăți conectivitatea internă cu aglomerările urbane principale ale regiunii, cel mai important cu conurbația Timișoara-Arad. Acest lucru implică atât observarea modalităților de a extinde zonele de captare de centrele urbane pentru a absorbi o forță de muncă navetistă mai mare în regiune, precum și îmbunătățirea conectivității generale pentru a permite firmelor, angajaților și consumatorilor din regiune să beneficieze de acces la o piață mai cu o arie mai largă. Pe ansamblu, regiunea este relativ bine poziționată pentru acces la conurbația Timișoara – Arad, cu aproape întreaga jumătate vestică a județelor Timiș și Arad – majoritatea populației regiunii – încadrându-se într-o navetă de până la o oră pe șosea. În plus, optimizarea rețelei feroviare ar putea oferi regiunii un avantaj comparativ semnificativ. Estimările arată că Timișoara are cea mai mare populație în afara Bucureștiului, care face o navetă de până la o oră.

Compararea impactului potențial al unei conectivități îmbunătățite între cele patru aglomerări principale din regiune (a se vedea figura de mai jos) sugerează că, în timp ce impactul economic cel mai mare ar proveni probabil din îmbunătățirea conectivității cu Timișoara – Arad pentru cei ce locuiesc la o distanță între 40 și 60 de minute de conurbație, o îmbunătățire similară a conectivității ar avea un impact relativ chiar mai mare pentru Reșița – Caransebeș. Îmbunătățirile în conectivitatea locală, prin contrast, pot avea un impact limitat în aglomerările din Hunedoara, care ar câștiga mai mult din îmbunătățirea conectivității mai ample cu restul regiunii și în afara acesteia.

Potențialul impact al îmbunătățirilor conectivității asupra populației ce se încadrează în distanța de navetă a principalelor aglomerări din Regiunea Vest



Sursa: Calcule bazate pe metodologia descrisă în Caseta 4

Trei aspecte ale *divizării* sunt probabile să aibă un impact asupra dezvoltării teritoriale în Regiunea Vest:

1. *Deconectarea regiunii de București și restul țării:* În principiu, toate localitățile din Regiunea Vest sunt mai apropiate fie de Budapesta fie de Belgrad decât de București, iar conexiunile de infrastructură cu capitala (și restul țării) rămân reduse. Proiectele majore cum ar fi Coridorul IV European vor juca un rol important pentru îmbunătățirea conectivității, nu doar pentru București ci și pentru regiunile și orașele vecine, ca Sibiul. Acest lucru poate fi deosebit de important pentru zonele estice ale regiunii, stagnante, care sunt la distanță și față de alte capitale europene. De asemenea, poate fi important să se susțină dezvoltarea și diversificarea exporturilor regiunii către locații ca Ucraina, Turcia și Rusia.
2. *Oportunitățile potențiale neexploatate cu Serbia:* În ciuda faptului că, fata de aproape întreaga Regiune de Vest, Belgradul este cel mai apropiat oraș major, Serbia se clasează doar pe poziția 19 în rândul destinațiilor de export ale regiunii, cuprinzând doar 1% din exporturi. Ar putea fi deosebit de important pentru zonele județului Caraș-Severin care

sunt printre cele care au rămas cel mai mult în urmă din punct de vedere economic din Regiunea Vest, să se valorifice mai mult oportunitățile de comerț cu Serbia, în special cu produse agricole.

3. *Zonele stagnante și accesul la puncte de frontieră cele mai importante:* Pentru ca investitorii străini să creeze o producție orientată către export în zonele stagnante din Regiunea Vest, conectivitatea cu piețele europene trebuie să fie eficientă. Județul Timiș și partea de vest a județului Arad sunt amplasate ideal în această privință, dar mare parte din restul regiunii rămâne la mai mult de o oră distanță de cel mai apropiat punct de frontieră. Reșița este la aproape 75 de kilometri de un punct de trecere a frontierei, iar județul Caraș-Severin are un singur punct de frontieră.

Dotările regiunii întâresc disparitățile teritoriale, județele stagnante rămânând specializate în sectoare legate de dotările lor fizice – silvicultură și minerit în Hunedoara; minerit și metale (precum și produse din lemn) în Caraș-Severin. Pe de altă parte, sectorul auto, împreună cu alte sectoare prelucrătoare, se află acum printre domeniile dominante de specializare în toate județele. Acest lucru sugerează că dotările istorice nu reprezintă totul, și că tipurile de investiții ce au catalizat dezvoltarea în Timiș și Arad se răspândesc, măcar într-o oarecare măsură, și în alte zone ale regiunii. În sfârșit, chiar dacă nu există date comparative privind performanța *instituțională* la nivel de județ, este evident faptul că bugetele disponibile județelor stagnante, chiar și considerate pe cap de locuitor, probabil nu sunt suficiente pentru a restrânge disparitățile existente.

Concluzii

Eșecul în abordarea disparităților în creștere nu va avea doar un impact asupra oportunităților și calității vieții multor locuitori din aceste zone stagnante, ci va acționa și ca o barieră pentru creșterea și dezvoltarea regiunii în ansamblu. Realizarea unei creșteri continue puternice și mutarea economiei către o poziție cu o valoare adăugată mai ridicată în același timp abordând inegalitățile spațiale substanțiale și adânc înrădăcinate vor necesita o strategie de dezvoltare atent adaptată. Printre elementele pe care această strategie ar trebui să le ia în considerare se numără următoarele:

1. Continuarea promovării ISD, încurajarea strategiei ‘pe două nivele’, prin care investitorii înființează baze de sedii și de cercetare în Timișoara-Arad și plasează activități de producție în zonele stagnante din regiune.
2. Facilitarea integrării economiilor orașelor Timișoara și Arad într-o conurbație metropolitană cu o ‘calitate a vieții’ ridicată.
3. Îmbunătățirea conectivității cu conurbația Timișoara-Arad.
4. Îmbunătățirea conectivității cu București și restul țării.
5. Exploatarea mai multor oportunități cu Serbia.
6. Susținerea antreprenoriatului și dezvoltării IMM-urilor în întreaga regiune.
7. Promovarea strategiilor de dezvoltare economică locală.
8. Construirea capacității instituționale locale.

1. Introducere

1.1. Context: Dezvoltare însă cu creșterea disparităților spațiale

Regiunea Vest din România este cea mai bogată regiune din țară exceptând Bucureștiul, cu un PIB pe cap de locuitor cu 13 procente mai ridicat decât media națională. În cea mai mare parte a ultimului deceniu, regiunea a cunoscut o creștere economică rapidă și o convergență cu Europa. Însă fructele acestei dezvoltări nu au fost distribuite uniform în întreaga regiune. Inegalitățile deja substanțiale în rezultatele economice și sociale s-au intensificat în ultimul deceniu.

Experiența Regiunii Vest nu este neobișnuită. Același tipar al dezvoltării globale și convergenței ce coincide cu disparități *intra-regionale* în creștere se repetă la nivel național (în care Bucureștiul s-a detașat mult față de restul țării), în întreaga Uniune Europeană (UE), și în toată lumea. Teoriile economice, inclusiv dezvoltarea endogenă, instituționalismul, și cel mai important “noua geografie economică” (NGE), au avut contribuții semnificative la explicarea tiparelor nucleu-periferie aflate în spatele acestei divergențe. Cel mai important este procesul aglomerării, care conferă beneficii nucleelor urbane care au avantajele piețelor mari, bazinelor mari de forță de muncă, legăturilor cu piețe internaționale, și grupelor de furnizori și instituții diverse. Este probabil ca regiunile relativ apropiate de nucleu să beneficieze de pe urma efectelor externe ale activității economice și a dispersiei aferente congestiei. Însă regiunile și mai îndepărtate de nucleu (respectiv, periferia) nu sunt doar mai puțin capabile să valorifice efectele externe, ci sunt și mai probabile să se îndepărteze de legăturile infrastructurale, instituționale și interpersonale cheie cu piețele regionale și internaționale. Drept urmare, acestea se confruntă cu provocări semnificative pentru a deveni locații competitive pentru activitatea economică internă. Astfel, tiparul geografic al regiunilor centrale și periferice este din ce în ce mai clar într-un tipar economic al regiunilor ‘dominante’ și al celor ‘stagnante’.

Dacă aceste tipare generale ale geografiei economice sunt realizate în Regiunea Vest din România, există, de asemenea, unele elemente ale procesului ce sunt distincte de regiune. Mai întâi, amplasarea Regiunii Vest pe teritoriul României ar sugera că aceasta ar putea fi periferică în contextul național, dată fiind distanța față de București, și existența Carpaților ca barieră semnificativă la circulația persoanelor și a bunurilor între capitală și Regiunea Vest (a se vedea detaliul de hartă din Figura 1). Totuși, aceasta subliniază, de asemenea, avantajul localizării Regiunii Vest într-un context european. Într-adevăr, din momentul în care România a început procesul de aderare europeană, Regiunea Vest a beneficiat imens de faptul că a fost mai apropiată de nucleul Europei, mai degrabă decât (relativ) depărtată de nucleul României. În mod similar, acești factori de localizare și topografici ajută, de asemenea, la explicarea tiparului disparităților spațiale din cadrul regiunii, cu zonele vestice bine legate de nucleul european și zonele estice mai depărtate de acesta, cu Carpații formând o barieră la conectivitatea cu restul României.

Figura 1. Regiunea de dezvoltare Vest din România



Sursa: Drept de autor pentru hartă ADR Vest

1.2. De ce trebuie să ținem cont de disparitățile spațiale?

Dintr-o perspectivă macro a eficienței, inegalitatea regională nu este obligatoriu un lucru rău. Majoritatea probelor indică o asociere pozitivă între concentrarea geografică a activității economice și creșterea economică la o scară teritorială mai largă (Bourguignon & Morrison, 2002). Acest lucru se datorează parțial faptului că inovarea, recunoscută din ce în ce mai mult ca un factor determinant fundamental al dezvoltării, s-a demonstrat a fi puternic afectată de concentrarea, sau aglomerarea, agenților economici. De fapt, inovarea și aglomerarea par a fi procese ce se consolidează reciproc (Feldman, 1994; Verspagen, 1997).

Și totuși, există câteva dezavantaje importante ale disparităților spațiale în creștere, și nu doar pentru rezidenții zonelor stagnante. Pe măsură ce inegalitățile intra-regionale cresc, cifrele medii ale venitului național sau regional devin din ce în ce mai ne semnificative, astfel încât o economie aparent în creștere poate masca de fapt o stagnare economică și o sărăcie în creștere în zonele mai puțin favorizate. Însă în majoritatea cazurilor preocuparea principală este aceea a rezultatelor *relative*, sau echității. Disparitățile în creștere între regiuni pot amenința coeziunea politică și socială.

Bineînțeles, există o diferență între inegalitatea productivității și inegalitatea venitului, iar în ceea ce privește coeziunea, cea din urmă contează mai mult. Gradul în care inegalitatea productivității se traduce în inegalitate a venitului depinde semnificativ de două elemente: redistribuția și mobilitatea factorilor. Programele cuprinzătoare de transfer și impozitare din majoritatea țărilor OCDE restrâng în mod substanțial disparitățile regionale. Indicele Gini regional al inegalității extrem de scăzut pentru Suedia, de exemplu, nu reflectă o răspândire geografică uniformă a productivității ci mai degrabă o politică solidă a redistribuției veniturilor.

Mobilitatea forței de muncă și a capitalului între regiuni reprezintă, de asemenea, un mecanism important pentru abordarea disparităților regionale ale productivității. În țările în care angajații și investitorii pot circula ușor dinspre zone cu cerere scăzută către zone cu cerere ridicată, disparitățile veniturilor pot fi restrânse.

Însă chiar și permițând redistribuția și piețe fluide ale factorilor, există motive să fim interesați de disparitățile în creștere ale productivității între regiuni. Mai întâi, aceste disparități pot avea un impact direct asupra eficienței economice. Dintr-o perspectivă a economiei politice, chiar și în cazurile în care inegalitățile spațiale în creștere nu dau naștere la cereri de separare sau cedare, acestea vor contribui aproape sigur la creșterea cererii de politici redistributive, care pot avea un efect de atenuare asupra creșterii globale (Aghion, Alesina, & Trebbi, 2004). Dintr-o perspectivă structurală, multe regiuni stagnante nu numai că nu reușesc să mențină ritmul, dar nici nu reușesc să utilizeze în mod productiv resursele de care acestea dispun, ceea ce duce la o productivitate ce este semnificativ sub limita posibilităților de producție. Acest fapt, combinat cu slăbiciunile instituționale ale auto-consolidării ce sunt adesea asociate cu zonele stagnante, duce la o problemă de subdezvoltare persistentă la nivel regional. Această subdezvoltare este o problemă nu doar pentru zona stagnantă prinsă într-o capcană a creșterii reduse, ci acționează și ca o frână pentru potențialul de creștere regional și național (Farole, Rodríguez-Pose, & Storper, 2011). În sfârșit, în timp ce mobilitatea ar trebui încurajată pentru a permite persoanelor să urmeze oportunitățile economice, și acest lucru are potențiale neajunsuri. Lucrul cel mai important, mobilitatea forței de muncă contribuie la deplasări semnificative rural-urban ce riscă să copleșescă capacitățile infrastructurale, instituționale și de mediu ale regiunilor metropolitane majore, în special în țările în dezvoltare și în cele în tranziție.

Oricare ar fi imaginea globală, perspectiva ca o anumită firmă să culeagă beneficiile acumulate de pe urma globalizării poate depinde la fel de mult de vecinătate ca de țara în care aceasta își desfășoară activitatea. Există o relație endogenă între venit și mulți dintre factorii determinanți ai succesului unei firme, incluzând atât factori externi, ca învățământul și infrastructura, cât și factori la nivel de firmă, ca inovarea și productivitatea. Drept pentru care, firmele aflate în poziții geografice mai avantajoase pot deveni din ce în ce mai competitive față de cele din teritorii stagnante. Neabordarea unora dintre cauzele fundamentale ale disparităților regionale pot condamna firmele din teritorii stagnante să funcționeze pe un teren din ce în ce mai dezechilibrat, care este probabil să contribuie la o lărgire în continuare a decalajului rezultatelor între regiunile dominante și cele stagnante. Din nou, mobilitatea inter-regională permite o posibilitate ca anumite firme să caute acele regiuni care se potrivesc cel mai bine necesităților lor (de competențe, dotări, și așa mai departe), însă vor exista limite ale extinderii acestei mobilități, în mai mare măsură în unele țări și regiuni decât în altele.

1.3. Obiectivele și structura acestui raport

Acest raport – *Evaluarea geografiei economice: Provocări legate de dezvoltarea teritorială în Regiunea Vest* – face parte dintr-un studiu mai amplu în curs de derulare de către Banca Mondială prin proiectul *Creșterea competitivității și specializare inteligentă în Regiunea Vest din România*. Principalul obiectiv al temei generale este de a dezvolta o evaluare

aprofundată a competitivității și specializării inteligente a producătorilor de bunuri și servicii din Regiunea Vest, și de a identifica măsurile de politică, intervențiile și nișele de specializare inteligentă ce pot ajuta la alimentarea potențialului lor de dezvoltare. Se așteaptă ca recomandările să asigure baza proiectării instrumentelor de finanțat în perioada de programare 2014-2020 din Fonduri Structurale ale UE, printre alte surse.

Evaluarea geografiei economice are câteva obiective – aceasta are scopul de a: i) sublinia măsura și natura disparităților intra-regionale din Regiunea Vest; ii) evalua factorii principali ce contribuie la aceste disparități; iii) sublinia importanța lor în definirea provocărilor legate de dezvoltare pentru Regiunea Vest; și iv) identifica măsurile de politică și intervențiile ce pot susține o dezvoltare rapidă continuă în regiune, asigurându-se în același timp faptul că dezvoltarea este cât mai cuprinzătoare posibil.

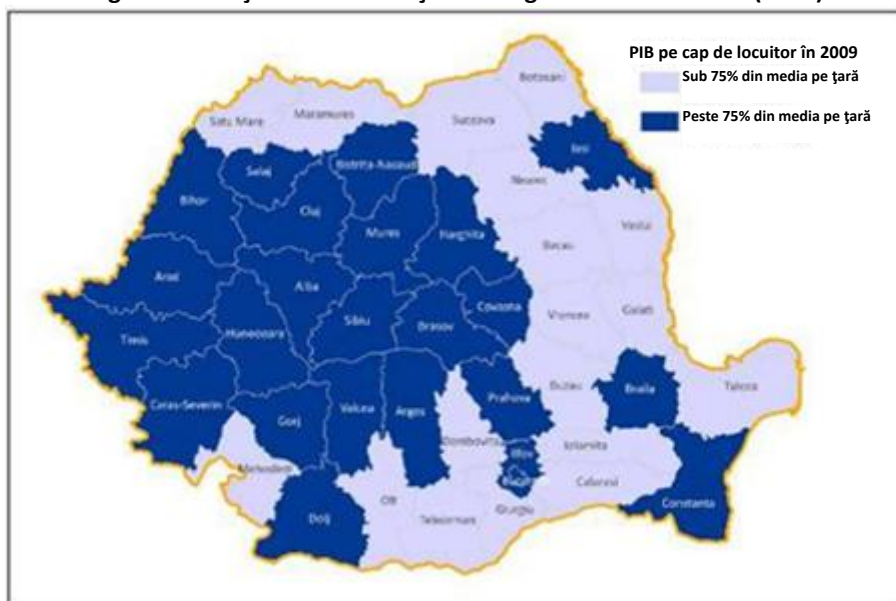
După această introducere, secțiunea următoare a acestui raport rezumă tiparele de dezvoltare spațială din Regiunea Vest, evaluând diferențele rezultatelor economice între diferite zone ale regiunii. Aceasta estimează, de asemenea, modul în care performanța la nivel de firmă variază în funcție de locație. După aceasta urmează o secțiune succintă ce subliniază un model pentru înțelegerea provocărilor legate de dezvoltarea teritorială, urmată de secțiuni în care se analizează factorii determinanți ai acestor rezultate spațiale, pe baza modelului de dezvoltare teritorială, acoperind densitatea, distanța, divizarea, precum și dotările și instituțiile. Ultima secțiune a acestui raport subliniază unele priorități de politică bazate pe concluziile analizei.

2. Performanța economică și geografică în Regiunea Vest

2.1. Rezultatele economice la nivel de țară

Regiunea Vest – incluzând județele Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș – este printre cele mai dezvoltate din cele opt regiuni de dezvoltare (nivel NUTS-2) ale României, clasându-se pe locul doi, după București-Ilfov, ca PIB pe cap de locuitor. După cum se arată în Figura 2, regiunile ‘stagnante’ ale României sunt concentrate în părțile din sudul și din estul țării – niciunul dintre cele patru județe din Regiunea Vest nu ar fi considerat ca stagnant în contextul național¹.

Figura 2. Județele dominante și cele stagnante din România (2009)



Sursa: Banca Mondială, 2012

Însă dacă privim în cadrul Regiunii Vest disparitățile sunt reliefate clar (Tabelul 1). În ambele niveluri absolute, de dezvoltare și de creștere, județul Timiș domină, ajungând de la un PIB pe cap de locuitor de 118 procente din media națională în anul 2000 la 154 procente până în anul 2010. Prin contrast, județele Caraș-Severin și Hunedoara rămân în urmă la doar 85 și respectiv 83 procente din media națională, cu 70 procente sub nivelul județului Timiș. Între timp, județul Arad nu a reușit să-și mențină poziția de la începutul deceniului și a scăzut către media națională. Drept urmare, județul Timiș cuprinde acum aproape jumătate din PIB al

¹ ‘Stagnant’ se referă aici la județe cu un PIB pe cap de locuitor de 75% sau mai puțin din media națională (acesta fiind pragul utilizat pentru definirea regiunilor stagnante la nivel european, în contextul eligibilității pentru Fonduri Structurale.)

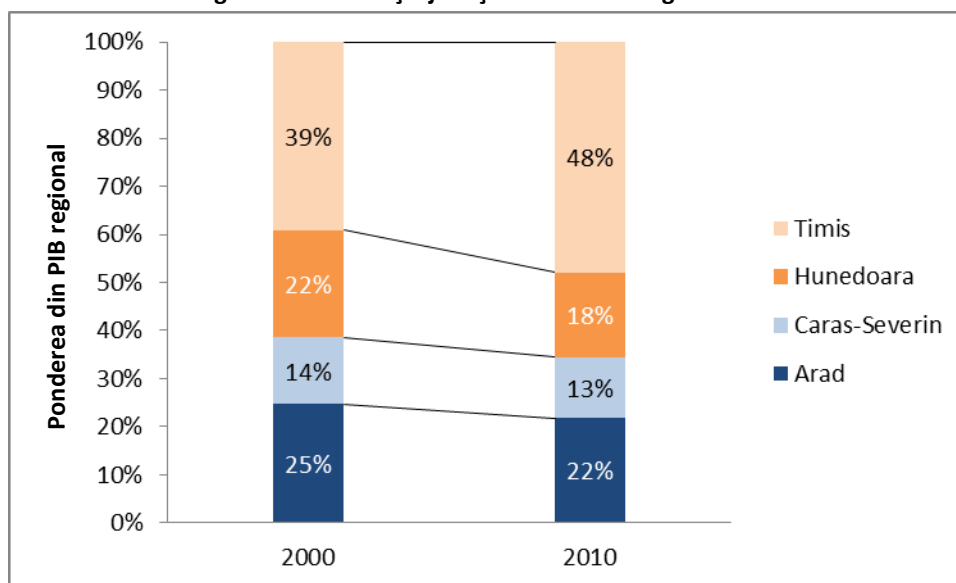
regiunii, în timp ce contribuția celorlalte trei județe a scăzut semnificativ în ultimul deceniu (Figura 3).

Tabelul 1. PIB pe cap de locuitor în județele din Regiunea Vest (euro, la standardul puterii de cumpărare)

	2000		2010	
	PIB pe cap de locuitor la SPC	Indice la media pe România	PIB pe cap de locuitor la SPC	Indice la media pe România
Arad	5.400	108	11.900	104
Caras-Severin	4.100	82	9.700	85
Hunedoara	4.400	88	9.500	83
Timiș	5.900	118	17.500	154
Medie Vest	5.100	102	12.900	113
Medie UE-27	19.000	380	24.500	215

Sursa: Calcule bazate pe date de la Eurostat: Produsul intern brut (PIB) la prețurile de piață curente pe regiuni NUTS 3 – standardul puterii de cumpărare (SPC) pe cap de locuitor [nama_r_e3gdp]

Figura 3: Contribuția județelor la PIB-ul Regiunii Vest



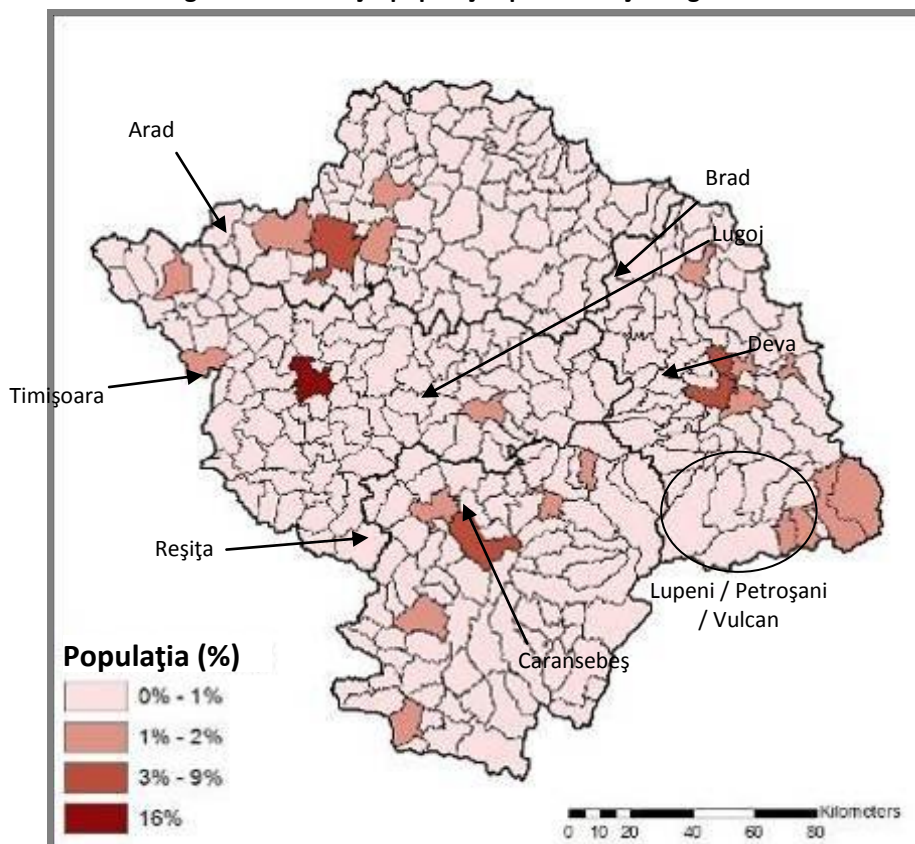
Sursa: Calcule bazate pe date de la Eurostat: Produsul intern brut (PIB) la prețurile de piață curente pe regiuni NUTS 3 – milioane de euro [nama_r_e3gdp]

Aceste disparități în venit sunt legate de concentrarea activității economice și a populației în principalele zone urbane ale regiunii. Este clar din

Figura 4 și

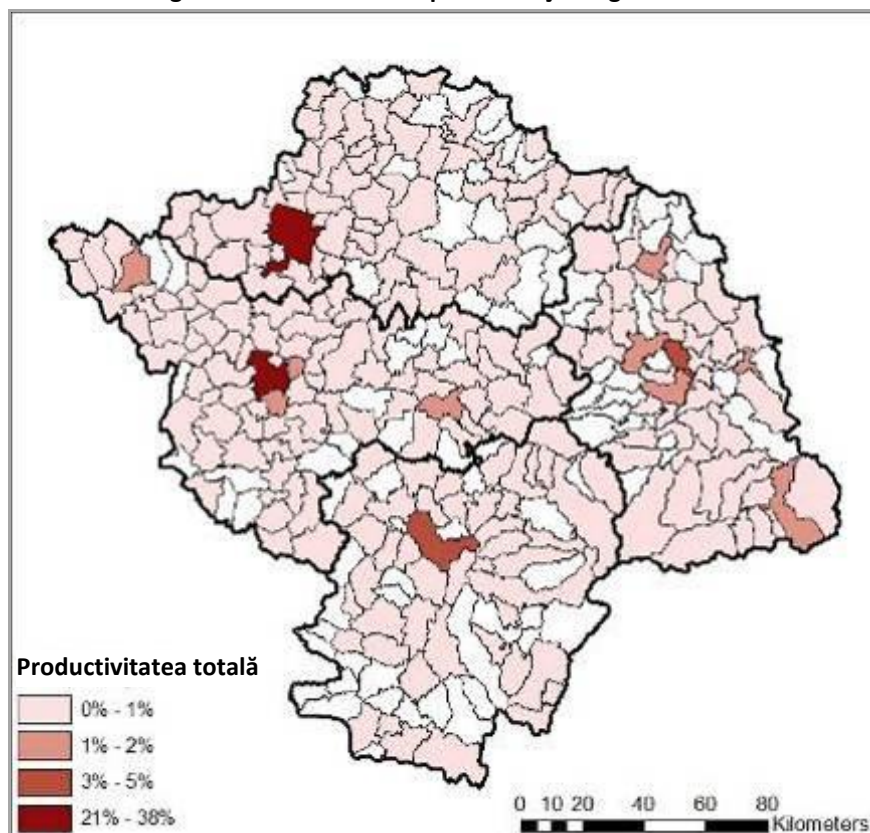
Figura 5 că, în timp ce orașele Arad (și periferiile sale estice și vestice) și Timișoara concentrează populația regiunii, influența orașelor mari (inclusiv a zonelor industriale la sud și la est de Timișoara) în ceea ce privește productivitatea economică este și mai puternică. Prin contrast, alte centre urbane ca Reșița și Deva, precum și zona din jurul orașelor Petroșani, Lupeni, și Vulcan cuprind o activitate economică relativ mai scăzută decât ar sugera-o populația lor. Pe ansamblu, valoarea adăugată pe cap de locuitor în localitățile urbane din Regiunea Vest a fost în anul 2010 de aproape 2,4 ori mai mare decât aceea din localitățile rurale.

Figura 4. Distribuția populației pe localități - Regiunea Vest



Sursa: Calcule bazate pe date de la Institutul Național de Statistică; Drept de autor pentru hartă ADR Vest

Figura 5: Productivitatea pe localități - Regiunea Vest



Sursa: Calcule bazate pe date din Ancheta Structurală în Întreprinderi; Drept de autor pentru hartă ADR Vest

Pentru populația Regiunii Vest, concentrarea activității economice contează în principal deoarece aceasta înseamnă că disponibilitatea și calitatea oportunităților de angajare sunt răspândite neuniform în cadrul regiunii. În absența unei mobilități, fie prin navetă fie prin mutare, acest lucru ar fi de așteptat să rezulte în rate neuniforme ale ocupării forței de muncă. De fapt, diferențele între județe sunt dramatice. Dacă regiunea Vest pe ansamblu a avut o rată a șomajului sub media națională în anul 2011, aceasta este înclinată de rata extrem de scăzută (2,2 procente) a județului Timiș. Restul regiunii a avut rate semnificativ mai ridicate ale șomajului, cu Arad și Hunedoara înregistrând rate ale șomajului cu mult peste media națională și de peste 3,5 ori mai mari decât în Timiș (Tabelul 2). Acest decalaj între Timiș și restul regiunii a crescut dramatic în ultimul deceniu. Potrivit datelor de la Eurostat, Timiș a eliminat în principiu șomajul în perioada 2002 - 2008, în timp ce Caraș-Severin și Hunedoara au redus și ele substanțial șomajul.

Prin contrast, potrivit datelor Eurostat, rata șomajului a crescut de fapt în Arad, de la o rată scăzută de 4,4 în anul 2001 la 8,1 în anul 2008. Acest lucru este surprinzător, date fiind dovezile că Aradul este al doilea cel mai bogat județ ca PIB pe cap de locuitor. Această situație este, de asemenea, într-un contrast puternic față de datele de la INS, care sugerează că șomajul în Arad este cel mai scăzut din regiune.

Ratele de participare a forței de muncă variază, de asemenea, semnificativ în cadrul regiunii. Poate surprinzător, acestea sunt cele mai ridicate în Caraș-Severin și Hunedoara care, în contrast față de tendințele naționale, nu au cunoscut scăderea participării între 2002 și 2008. Pe ansamblu, în afară de Caraș-Severin, totuși, județul Timiș are cea mai ridicată pondere a populației active din punct de vedere economic din regiune, subliniind poziția sa ca principală locație creatoare de locuri de muncă din regiune.

Tabelul 2. Ratele economice și ale șomajului pe județe - Regiunea Vest (vârsta populației 15+) 2000-2008

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Rata șomajului (15+)	Arad	6,8	4,4	5,4	6,2	7,9	6,9	7,8	7,4	8,1
	Caraș-Severin	10,6	7,3	9,9	11,0	11,4	8,4	7,6	7,1	6,9
	Hunedoara	8,4	5,7	6,8	8,5	9,7	7,9	8,0	7,1	7,8
	Timiș	6,0	3,8	4,8	5,7	6,4	4,9	4,0	2,7	2,2
Rata activității economice (15+)	Arad	n/a	n/a	64,1	56,6	53,4	49,9	55,3	58,1	55,8
	Caraș-Severin	n/a	n/a	70,0	68,5	71,2	72,0	76,4	80,2	80,2
	Hunedoara	n/a	n/a	60,3	55,4	56,3	55,4	57,3	59,3	59,9
	Timiș	n/a	n/a	70,7	69,5	72,1	69,1	67,5	65,5	64,3

Sursa: Rata șomajului de la Eurostat: rata șomajului, 15 ani și peste din "Ratele șomajului pe sex, vârstă și regiuni NUTS 3 (%) [fst_r_lfu3rt]"; Ratele activității economice calculate ca populația activă din punct de vedere economic în vârstă de 15 ani și peste împărțită la populația regională în vârstă de 15 până la 64 ani din "Ratele activității economice pe sex, vârstă și regiuni NUTS 2 (%) [fst_r_lfp2actrt]" și "Populația la 1 ianuarie pe grupuri de vârstă și sex - regiuni NUTS 3 [demo_r_pjanagr3]"

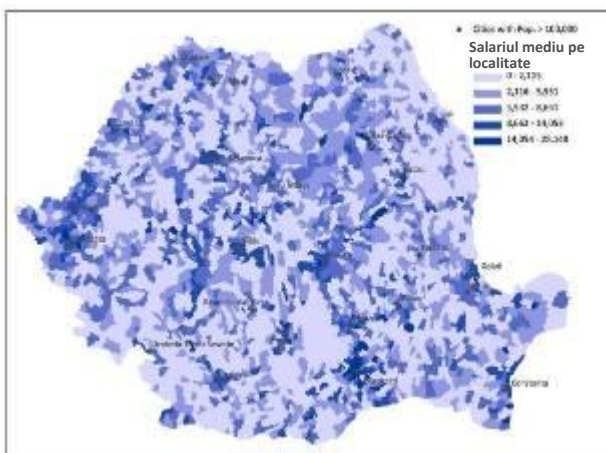
Notă: datele la nivelul județelor din România sunt disponibile doar până în 2008 pentru șomaj și între 2002 și 2008 pentru populația activă din punct de vedere economic.

Disparitățile de pe piața muncii, împreună cu diferențele în compunerea competențelor pentru forța de muncă, au un impact asupra nivelurilor salariilor între județe.

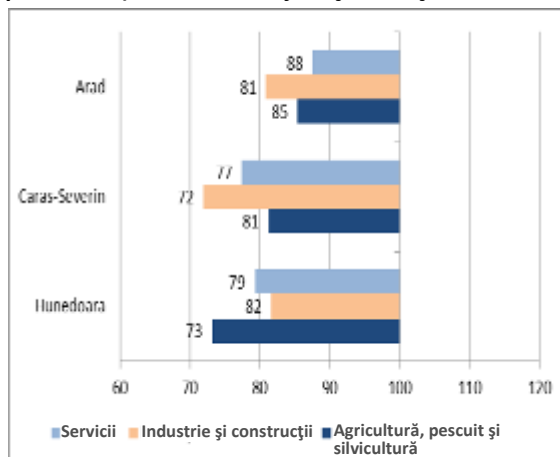
Figura 6a) arată că Regiunea Vest este lider în contextul național, cu cea mai mare concentrare de localități cu salarii ridicate din țară în afara Bucureștiului. Însă este evident, de asemenea, faptul că această concentrare este în aglomerarea Timișoara-Arad; în afara acesteia există mari decalaje în restul regiunii, unde salariile nominale medii sunt considerabil mai scăzute. Decalajul salariului nominal față de Timiș este cel mai mare pentru Hunedoara și Caraș-Severin, unde salariile medii sunt cu 20-30% mai mici decât în Timiș; în Arad, pe ansamblu, decalajul salariului față de Timiș este de circa 15%. După cum este ilustrat în

Figura 6b), decalajul salariilor variază și pe sector, cu sectorul de producție și cel de construcții arătând, în medie, cel mai mare decalaj.

**Figura 6. a.) Distribuția salariilor pe localități – România (2010);
b.) Salariile lunare brute medii (aprilie 2011 - aprilie 2012) – Indexate la județul Timiș**



Sursa: Banca Mondială, 2012



Sursa: Calcule bazate pe date de la Institutul Național de Statistică; Salariile lunare brute la NACE 2

Dacă diferențele salariilor nominale sunt parțial o funcție a diferențelor în costul de trai², se pare că acestea reflectă, de asemenea, diferențe reale în productivitate și competențe între județe. Performanța Regiunii Vest o depășește în ansamblu pe cea națională în ceea ce privește productivitatea muncii – din anul 2009 productivitatea muncii în Regiunea Vest a fost cu 11 procente mai ridicată decât media națională. Aceasta este din nou înclinată de productivitatea muncii deosebit de ridicată din Timiș, care este cu 26 procente peste media națională. Ceea este surprinzător în Tabelul 3, totuși, este creșterea substanțială în productivitatea relativă realizată în cadrul regiunii pe ansamblu, cu excepția notabilă a județului Hunedoara. Caraș-Severin și-a îmbunătățit productivitatea cu aproape 20 procente anual în ultimul deceniu, iar Arad nu este cu mult în urmă. Acest lucru ajută să se explice de ce aceste județe au reușit să se dezvolte atât de rapid fără a adăuga locuri de muncă nete.

Bineînțeles, variația în performanța productivității între zone este parțial o funcție a diferitelor specializări sectoriale ale județelor. Pentru a verifica acest lucru, este util să se urmărească performanța în cadrul sectoarelor. Figura 7 arată avantajul clar al județului Timiș între cele mai importante grupe de industrii ale regiunii. Decalajul este cel mai evident în TIC și automobile, în timp ce în sectorul de textile și cel agroalimentar și alte județe au performanțe peste medie (respectiv Arad și Caraș-Severin). Această imagine, combinată cu decalajele substanțiale ale salariilor care sunt și ele evidente în comparațiile intra-sectoriale, sugerează că există diferențe semnificative între județe în ceea ce privește natura activităților în care firmele aleg să investească în întreaga regiune.

² Singurele date relative ale prețurilor pe care le-am avut disponibile sunt cele ale prețurilor alimentare pe municipalitate. Luând prețurile medii ale unui coș de bunuri din noiembrie 2012 în principalele orașe din fiecare județ, descoperim că județul Timiș are cele mai ridicate prețuri; coșul de prețuri pentru Arad a fost cu circa 5% mai scăzut, iar pentru Hunedoara și Caraș-Severin cu 9% și respectiv 10% mai scăzut.

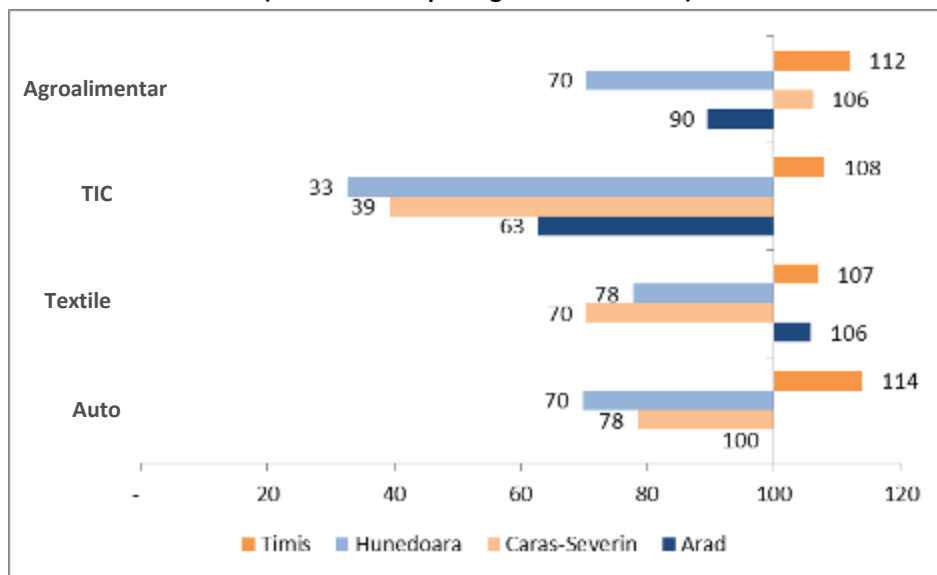
Tabelul 3. Productivitatea muncii între județele din Regiunea Vest (2000 și 2009)

	2000		2009	
	Productivitatea (Euro pe angajat)	Indicele la media pe România	Productivitatea (Euro pe angajat)	Indicele la media pe România
Arad	2.591	76	11.855	103
Caras-Severin	2.601	76	13.306	116
Hunedoara	3.217	94	10.640	92
Timiș	3.615	105	14.541	126
Media Vest	3.637	106	12.799	111

Sursa: Calcule bazate pe date de la Eurostat (a se vedea nota de mai jos)

Notă: Productivitatea muncii pentru nivelul regional și cel pe țară calculată ca 'valoarea brută adăugată la prețurile de bază' (milioane de euro la nivelul curent; sursa: Conturi Naționale) împărțită la 'forța de muncă totală' (sursa inițială: Seria de Analize ale Forței de Muncă³) – pentru nivelul regional și pe țară; pentru nivelul pe județ calculată ca 'valoarea brută adăugată la prețurile de bază' (milioane de euro la nivelul curent; sursa: Conturi Naționale) împărțită la 'numărul total al persoanelor angajate' (sursa inițială: Conturi Naționale)

Figura 7. Compararea valorii adăugate pe angajat (2010) în principalele grupe ale Regiunii Vest (Indice: Media pe Regiunea Vest = 100)



Sursa: Calcule bazate pe date din Ancheta Structurală în Întreprinderi

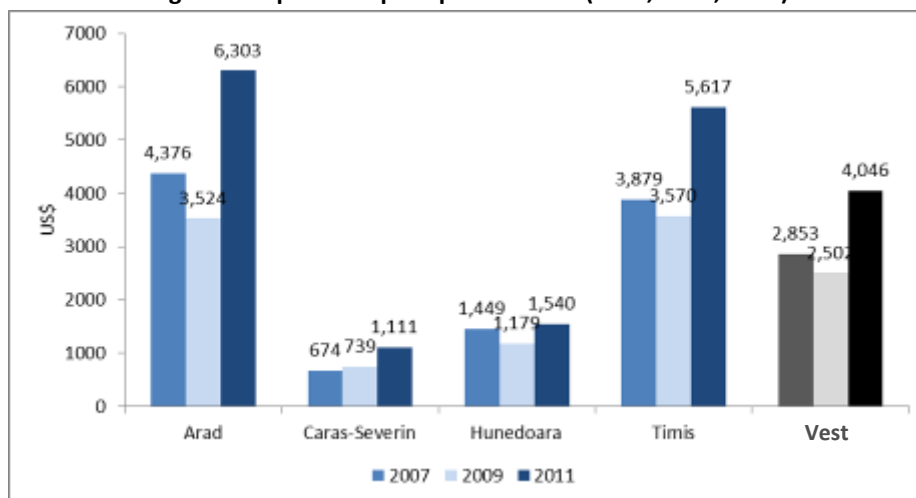
Notă: În grupa auto, indicele pentru Arad este 100 (egal cu media regională) – astfel încât în figură nu este vizibilă nicio bară.

³ Preferința noastră este să utilizăm seria de AFM oricând este posibil pentru a fi consecvenți cu datele referitoare la șomaj pe care le utilizăm, care provin de asemenea din AFM. Observați că diferențele în cifrele forței de muncă totale între bazele de date AFM și Conturi Naționale sunt minore.

În sfârșit, unele dintre cele mai mari diferențe între județe pot fi găsite dacă privim performanța pe piețele de export. Orientarea către export contează din mai multe motive. Mai întâi, dezvoltarea în Regiunea Vest, și în România pe ansamblu, a fost strâns legată de integrarea comerțului cu restul Europei, performanța exportului și performanța economică crescând din ce în ce mai mult împreună. Pentru Regiunea Vest, exporturile au fost deosebit de importante, dată fiind locația sa și legăturile cu Europa, precum și distanța sa relativă față de nucleul României. Apoi, abilitatea de a concura pe piețele de export este reprezentativă pentru competitivitatea firmelor și regiunilor. Astfel, performanța și participarea la export pot fi privite ca măsuri ale gradului în care regiunea este o locație competitivă pentru afaceri. În sfârșit, într-un sens dinamic, participarea la comerț (atât exporturi cât și importuri) este un canal esențial pentru învățare și obținerea de tehnologii, ceea ce duce la competitivitate pe termen mediu și lung.

Figura 8 ilustrează cât de semnificative sunt decalajele în performanța exporturilor în întreaga regiune. Aici, totuși, Arad se situează chiar în fața județului Timiș. Însă cel mai important este decalajul între acestea două și județele Caraș-Severin și Hunedoara, în care exporturile pe cap de locuitor sunt de patru până la cinci ori mai scăzute decât în Arad și Timiș. Caraș-Severin și-a extins participarea la comerț semnificativ în ultimii ani, deși aceasta are loc față de o bază extrem de scăzută – de exemplu, în anul 2009 ponderea exportului în PIB în județul Caraș-Severin era de doar 11,4 procente iar ponderea importului de doar 9 procente, față de aproape 46 procente și 41,4 procente în Arad.

Figura 8. Exporturile pe cap de locuitor (2007, 2009, 2011)



Sursa: Calcule bazate pe date de la Institutul Național de Statistică (Date din operațiuni vamale)

2.2. Performanța sectorială și perspectivele de creștere

Dacă performanța economică variază substanțial în întreaga regiune, structura economică este mai puțin variată. Acest lucru este eventual important în luarea în considerare a oportunităților de creștere viitoare, din moment ce acesta sugerează că specializările tradiționale devin din ce în ce mai puțin importante în definirea economiilor locale. Privind

datele de bază din primele 10 sectoare ca forță de muncă (NACE 2 cifre) din fiecare județ al Regiunii Vest (a se vedea Anexa 1), cel mai remarcabil aspect este prezența sectorului auto ca sector dominant în toate județele exceptând Hunedoara, unde acesta este al doilea, în urma sectorului minier, sectorul dominant tradițional al județului. În Caraș-Severin, care are puține sectoare mari, sectorul auto a angajat doar 206 persoane în anul 2008, însă a devenit principalul sector angajator din județ până în anul 2010.

În mod similar, prelucrarea alimentelor și fabricarea de îmbrăcăminte sau încălțăminte (piele) apare în toate județele. O a doua temă comună între județe este aceea că, cu excepția notabilă a sectorului auto, forța de muncă a fost în declin în ultimii ani în toate celelalte sectoare dominante din fiecare județ. De fapt, în Arad, Caraș-Severin și Hunedoara, toate celelalte sectoare din primele 10 sectoare ale lor, inclusiv bunuri și servicii, au înregistrat o forță de muncă în scădere între 2008 și 2010. Timiș a avut performanțe ușor mai bune, cu creștere în unele sectoare de servicii, inclusiv transporturi rutiere, depozitare, și o mică creștere a forței de muncă în fabricarea produselor din cauciuc.

În timp ce structurile sectoriale în toate județele devin din ce în ce mai similare, diferențele expuse sunt acum în salarii. Aici Timiș arată un avantaj clar, iar județul Arad are performanțe bune în unele sectoare. Prin contrast, provocările structurale din Caraș-Severin și Hunedoara devin evidente în datele privind salariile. În ambele județe, salarii ridicate se găsesc în sectoarele tradiționale (metale de bază și respectiv minerit), care sunt în declin. În sectoarele mai dinamice din aceste județe, salariile sunt relativ scăzute. Acest lucru subliniază provocările pe care aceste județe le pot avea în atragerea forței de muncă ce este dislocată din industriile tradiționale. Salariile sunt, de asemenea, cu mult sub mediile regionale (și naționale) pentru aceste sectoare, confirmând concluziile din

Figura 6, și sugerând faptul că există o variație semnificativă în natura activităților (în cadrul sectoarelor) ce sunt desfășurate în fiecare județ.

Performanța legată de dezvoltarea sectoarelor cu impact în județele Regiunii Vest are loc desigur în cadrul unui context național și european mai amplu. De fapt, multe dintre aceste tendințe sunt determinate puternic de tendințe ce apar în România. Drept pentru care, observarea performanței sectoriale la nivel de județ și a tendințelor naționale nu doar va ajuta la plasarea performanței într-un context mai bun, ci și poate identifica unde poate apărea un potențial de creștere viitoare în județe – cu alte cuvinte, poate furniza o imagine a modului în care pot evolua viitoarele schimbări în specializarea locală.

Figura 9 prezintă grafic o descompunere a creșterii "shift-share" bazată pe forța de muncă (a se vedea Caseta 1 pentru o descriere a metodologiei) pentru fiecare județ în perioada 2008 - 2010 – aceasta este ultima perioadă disponibilă, deși nu este ideală dat fiind faptul că aceasta coincide cu o perioadă de declin economic. Pe de altă parte, acest lucru contează mai puțin pentru analiza "shift-share" din moment ce aceleași tendințe macro au afectat și performanța sectorială națională.

Evaluarea "shift-share" prezintă o imagine interesantă a specializării emergente în regiune. Cele mai proeminente sunt mărimea și performanța sectorului auto, care a crescut puternic la nivel național, și chiar mai rapid în fiecare județ din Regiunea Vest, în special în Caraș-Severin, dar și în Timiș și Arad. În afara celui auto, majoritatea sectoarelor de producție din aceste județe au avut performanțe în linie cu mediile naționale, cu excepția notabilă a creșterii în fabricarea de calculatoare și electronice atât în Arad cât și în Hunedoara.

Caseta 1. Descompunerea creșterii "shift-share"

O analiză "shift-share" evaluează performanța sectoarelor unei economii locale față de o economie de referință mai mare (cel mai adesea, economia națională). Analiza este de obicei măsurată prin creșterea forței de muncă, însă poate fi efectuată și asupra creșterii productivității sau valorii adăugate. În mod special, analiza "shift-share" calculează în ce măsură creșterea forței de muncă cunoscută de o economie locală într-o anumită perioadă de timp poate fi explicată de: i) combinația de sectoare ale economiei, deoarece sectoare diferite cresc cu rate diferite; ii) rata de creștere națională, deoarece oricine se poate aștepta la o anumită corelație între rata de creștere națională și cea locală; și iii) factorii locali, cu alte cuvinte competitivitatea economiei locale în sector.

Calcularea termenului de deplasare pentru un sector implică mai întâi calcularea ratelor de creștere pentru economia locală și pentru economia de referință (fie economia regională fie cea națională). Aceasta este calculată ca:

$$\text{Rata de creștere} = (e2 - e1)/e1$$

unde $e2$ = forța de muncă la momentul 2, și $e1$ = forța de muncă la momentul 1. Termenul de deplasare este apoi calculat ca:

Sectorul ratei de creștere x (economia locală) – sectorul ratei de creștere x (economia de referință)

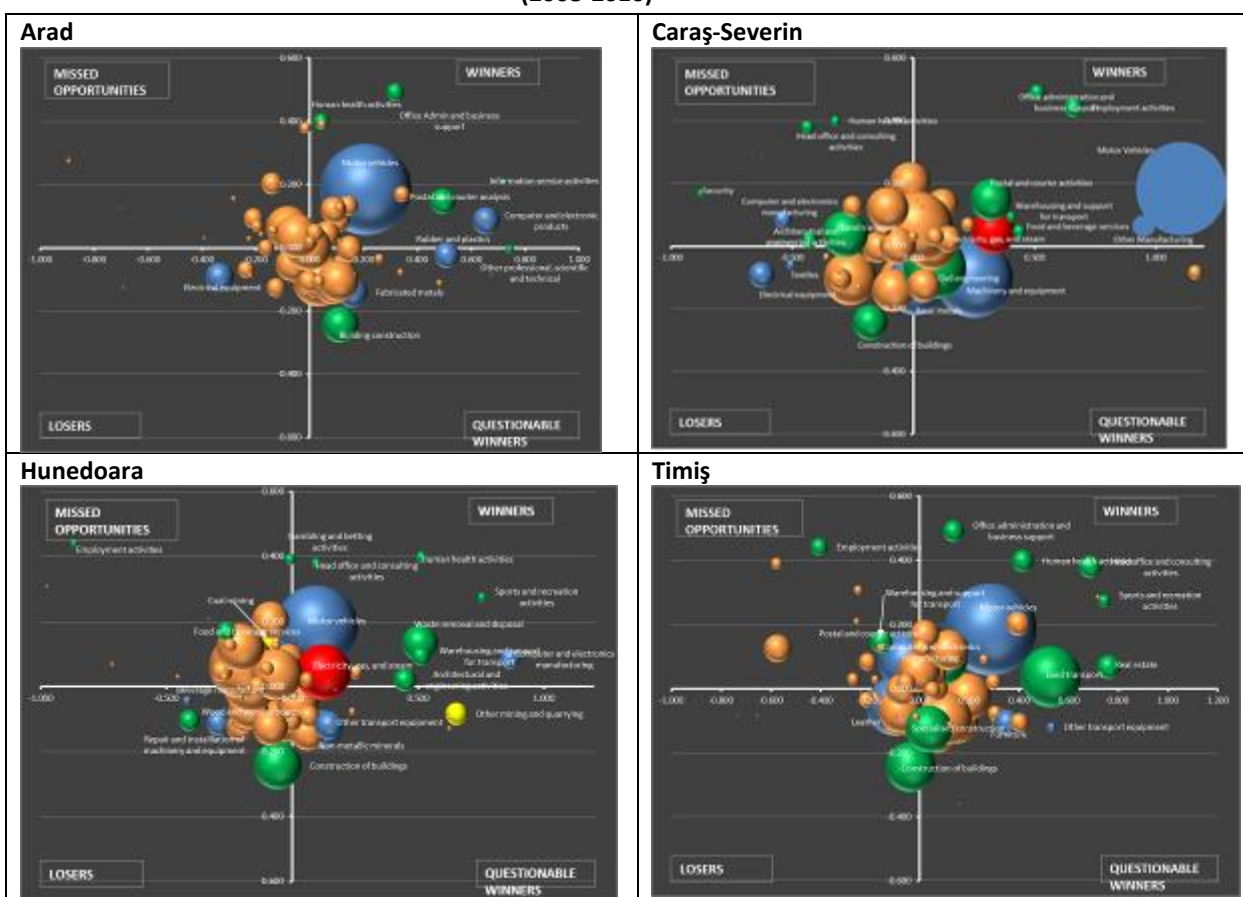
Dacă termenul de deplasare este pozitiv, economia locală crește mai repede decât economia de referință din sector. Însă un termen de deplasare negativ indică faptul că economia locală crește mai lent decât economia de referință din sector.

Analiza "shift-share" prezentată în Figura 9 se bazează pe creșterea forței de muncă în județele comparate cu economia națională în perioada 2008 - 2010. Cele patru cadrante ale graficului sunt clasificate după cum urmează:

- *Câștigătoare (sus dreapta)*: sectoare în care forța de muncă este în creștere în România și crește în economia locală mai rapid decât în România pe ansamblu.
- *Pierzătoare (jos stânga)*: sectoare în care forța de muncă este în declin în România și scade în economia locală mai rapid decât în România pe ansamblu.
- *Câștigătoare contestabile (jos dreapta)*: sectoare în care forța de muncă este în declin în România însă fie crește în economia locală fie scade în economia locală mai lent decât în România pe ansamblu.
- *Oportunități pierdute (sus stânga)*: sectoare în care forța de muncă este în creștere în România și fie scade în economia locală fie crește mai lent în economia locală decât în România pe ansamblu.

Sursa: Cities Alliance, 2008

Figura 9. Descompunerea creșterii "shift-share" pentru județele Regiunii Vest - pe baza forței de muncă (2008-2010)



Sursa: Calcule bazate pe date din Ancheta Structurală în Întreprinderi

Notă: mărimea baloanelor reflectă forța de muncă sectorială pe 2010 în județ; culoarea reflectă sectorul extins (galben=primar; albastru=producție; roșu=utilități; verde=servicii; portocaliu=sectoare neetichetate în această figură); Observați că în figurile pentru Caraș-Severin, balonul ce reprezintă "autovehicule" și "alte activități industriale" apare de fapt mult mai departe pe axa x, însă axa a fost trunchiată pentru a permite celorlalte sectoare să fie vizualizate mai ușor.

Însă în sectoarele de servicii județele au cunoscut cea mai rapidă creștere (de la o bază scăzută) și cea mai semnificativă variație între acestea. De exemplu, județul Timiș a cunoscut o creștere puternică (în termeni nominali și naționali relativi) în activități ca "sedii și consultanță", "sănătate umană", "imobiliare" și "sporturi și recreere", în linie cu ceea ce ar fi de așteptat de la o aglomerare urbană emergentă, cu specializare în activități "de control comun" cu competențe mai ridicate, precum și turism (de ex. conferințe). Caraș-Severin, între timp, a cunoscut de asemenea o creștere semnificativă în sectoarele de servicii, însă acest lucru a apărut în "suport pentru afaceri și administrarea sediilor" (care include activități de centru de asistență și de birou administrativ) și "activități de recrutare", în linie cu specializarea ce ar emerge în mod tipic într-o locație mai periferică.

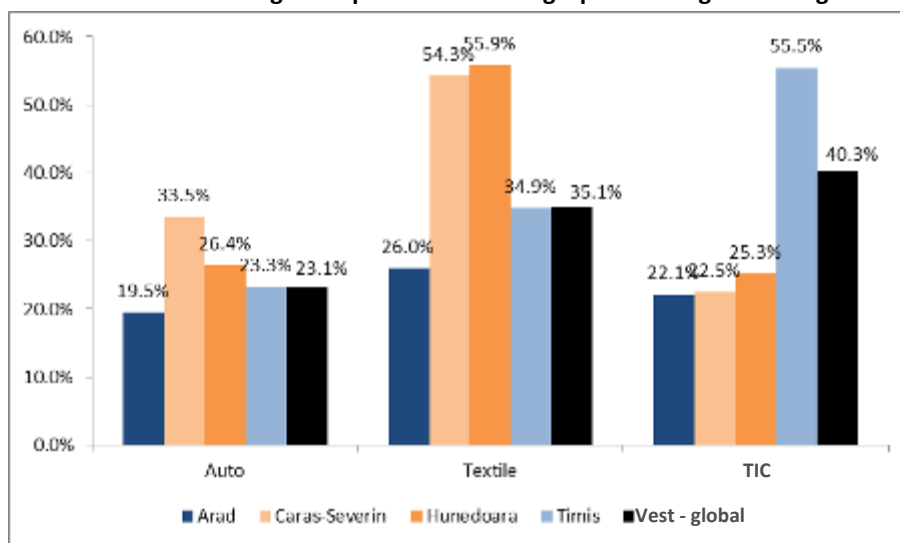
Dovezi suplimentare că județul Timiș, cel puțin, se îndreaptă către activități cu competențe mai ridicate și cu o valoare adăugată mai ridicată pot fi descoperite dacă privim numărul de angajați în activități de cercetare și dezvoltare. Dacă în Hunedoara și în special în Caraș-Severin, numerele sunt mici (sub 500 și respectiv sub 200) și în scădere în ultimul deceniu, în Timiș acestea au crescut de la circa 1.000 la aproape 3.000 între 2008 și 2010. Arad a cunoscut, de asemenea, o creștere de la niveluri situate chiar sub Caraș-Severin la începutul deceniului până la aproape 1.000 în prezent.

În sfârșit, un aspect important al performanței sectoriale în regiune este contribuția valorii adăugate la productivitate. După cum s-a discutat în raportul "Evaluare teritorială", participarea crescândă a regiunii în producția lanțului valoric european a rezultat în scăderi semnificative în ponderea valorii adăugate în productivitate, în special în sectoare ca cel auto și cel de textile. În grupa auto ponderea valorii adăugate în productivitate a scăzut în regiune de la 30 la 23 procente între 2008 și 2010; în cea de textile a scăzut de la 50 la 35 procente.

Figura 10 arată că, dacă aceste tendințe au avut impact asupra producției în întreaga regiune, județele 'stagnante' au de fapt o pondere mai mare a valorii adăugate în productivitate decât județele 'dominante'. Acest lucru este valabil în special în sectorul de textile, însă și în cel auto. Aceste diferențe nu sunt explicate prin diferențe în structura firmelor (de ex. firme mici versus firme mari sau firme străine versus firme românești) – firmele străine, firmele mari și firmele mici au toate o pondere mare a valorii adăugate în productivitate în județele 'stagnante'. Se sugerează astfel că trebuie să existe diferențe intra-sectoriale în activitățile sau natura producției între județe. O posibilitate este aceea că firmele înlocuiesc capitalul cu forța de muncă în funcție de locație⁴; cel mai probabil aceasta nu este o substituție de factori comparativi ci reprezintă de fapt diferențe în natura activităților și cerințele de competențe între locații. Acest fapt este sprijinit de concluzia că ponderea salariilor în productivitate este semnificativ mai ridicată în Hunedoara și Caraș-Severin decât în Timiș și Arad, în timp ce valoarea adăugată pe angajat este semnificativ mai scăzută. Pe de altă parte, rezultatele subliniază o mare dependență chiar a județelor Timiș și Arad de intrări importate și de adăugarea de valoare relativ scăzută ce are loc în întreaga regiune.

⁴ Cu forța de muncă ce contribuie la calcularea valorii adăugate

Figura 10. Ponderea valorii adăugate în productivitate în grupele strategice ale Regiunii Vest (2010)



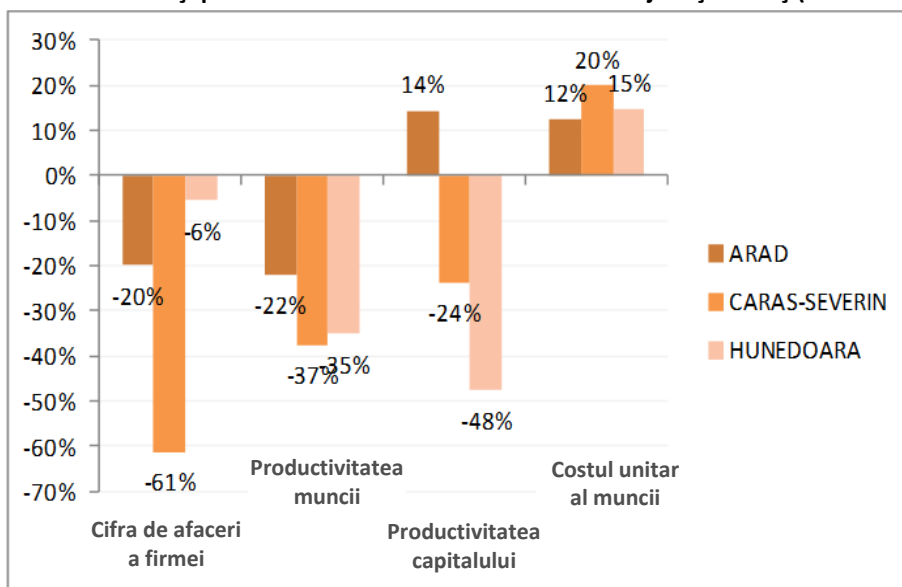
Sursa: Calcule bazate pe date din Ancheta Structurală în Întreprinderi

2.3. Performanța la nivel de firmă și locație

Rezultatele globale prezentate mai sus sunt determinate de performanța firmelor individuale, de strategiile lor de deservire a pieței, și de deciziile lor de a investi sau nu, unde să investească și cum să investească (de ex. în capital sau forță de muncă). Figura 11 ilustrează diferențele semnificative ce există între județe atunci când se ia în considerare firma medie, și în special subliniază avantajul în ce privește performanța al firmelor din județul Timiș. Firma medie din Arad are o productivitate cu 20 procente mai scăzută decât cea din Timiș, o productivitate a muncii cu 22 procente mai scăzută și, deși productivitatea capitalului este mai ridicată în Arad, costurile unitare ale muncii pe ansamblu sunt cu 12 procente mai ridicate ca în Timiș. Atât productivitatea capitalului cât și cea a muncii în Hunedoara și Caraș-Severin sunt substanțial sub nivelul din Timiș.

Ce explică aceste diferențe? Un răspuns posibil ar fi strategiile firmelor de deservire a pieței, cel mai important fiind gradul în care acestea participă pe piețele de export. Cercetarea în comerț și eterogenitatea firmelor arată clar faptul că cele mai productive firme sunt acelea care participă pe piețele de export. În Regiunea Vest, Arad și Timiș nu doar au o densitate a firmelor substanțial mai mare decât în Hunedoara și Caraș-Severin, dar aceste firme sunt semnificativ mai probabile să exporte – probabilitatea unei firme din Arad (unde participarea la export este cea mai ridicată) să fie exportator este cu 67 procente mai mare decât în Caraș-Severin și cu 50 procente mai mare decât în Hunedoara. Iar firma medie din Arad și Timiș a exportat circa 40 procente din producția lor în anul 2010, în timp ce în Caraș-Severin și Hunedoara, firma medie a exportat doar jumătate din acel nivel al producției. Diferențele în productivitatea firmei, totuși, nu provin de la acești exportatori.

Figura 11. Randamentul și productivitatea firmei medii indexate la județul Timiș (medie 2008-2010)⁵



Sursa: Calcule bazate pe date din Ancheta Structurală în Întreprinderi

O comparație a firmei medii și a celei mediane din grupele strategice ale Regiunii Vest (Tabelul 4) sugerează faptul că distribuția mărimii firmelor între județe poate explica unele dintre diferențele observate în productivitate. În toate cele patru grupe strategice, firma medie din Timiș are cea mai ridicată productivitate (a muncii) și în cele mai multe cazuri (cu excepția sectorului agroalimentar) cel mai mare randament și cea mai mare forță de muncă. Acesta este urmat de Arad în toate cazurile cu excepția celui agroalimentar, cu Hunedoara și Caraș-Severin urmând mult în spate. Însă imaginea apare destul de diferit atunci când se evaluează performanța firmei mediane. Aici, firmele din Timiș încă ies în evidență ca având cele mai mari performanțe, în special în grupa auto, însă mărimea firmelor și în unele cazuri productivitatea este adesea mai mare în grupele de producție din Caraș-Severin și Hunedoara. Această diferență între medie și mediană sugerează două diferențe probabile în structura și distribuția firmelor din zonele dominante și cele stagnante ale Regiunii Vest. În mod special, județele stagnante sunt dominate de puține firme foarte mari, însă există decalaje în: i) emergența noilor firme (puține IMM-uri dinamice); ii) creșterea firmelor mijlocii (un “mijloc lipsă”); și iii) emergența unui set mai vast de ISD mari. Prin contrast, un județ ca Timiș tinde să

⁵ Rețineți că rezultatele prezentate în Figura 11 privind productivitatea relativă a muncii este semnificativ diferită de datele prezentate în Tabelul 3. Patru explicații posibile pentru aceste diferențe sunt: 1) eșantionul și sursa de date: Tabelul 3 are la bază cifrele globale Eurostat în timp ce datele de aici sunt din Ancheta Structurală în Întreprinderi de la INS, care include doar un eșantion aleatoriu de firme cu mai puțin de 20 de angajați; 2) perioada: Tabelul 3 acoperă 2000 și 2009, în timp ce datele din această figură sunt pentru media în perioada de criză (2008-2010); și 3) moneda: Tabelul 3 este în euro iar datele din această figură sunt în lei românești.

găzduiască câteva multinaționale mari însă are și un lung șir de IMM-uri ce deservește piața internă, ceea ce face să scadă statisticile de productivitate ale firmei mediane, însă servește ca o bază importantă pentru forța de muncă.

Tabelul 4. Sumar statistici pe grupe strategice între județe - firma medie și mediană (2010)

SUMAR STATISTICI PE SECTOR STRATEGIC - FIRMA MEDIE					SUMAR STATISTICI PE SECTOR STRATEGIC - FIRMA MEDIANĂ				
județul	grupa	cifra de afaceri	forța de muncă	productiv. muncii /	județul	grupa	cifra de afaceri	forța de muncă	productiv. muncii /
Arad	Agroalimentar	13.283.364	112	33.291	Arad	Agroalimentar	3.047.110	28	26.192
Caraș-Severin	Agroalimentar	59.695.582	263	39.459	Caraș-Severin	Agroalimentar	43.685.047	137	52.301
Hunedoara	Agroalimentar	14.004.964	132	26.143	Hunedoara	Agroalimentar	6.709.153	81	19.587
Timiș	Agroalimentar	43.313.797	194	41.624	Timiș	Agroalimentar	8.509.282	54	24.956
Arad	Auto	230.200.000	988	45.702	Arad	Auto	4.639.763	48	48.079
Caraș-Severin	Auto	54.781.317	512	35.887	Caraș-Severin	Auto	16.997.777	125	40.847
Hunedoara	Auto	73.772.438	614	31.934	Hunedoara	Auto	12.526.209	96	45.640
Timiș	Auto	263.600.000	1.202	52.146	Timiș	Auto	8.010.767	60	52.290
Arad	TIC	38.628.549	203	45.130	Arad	TIC	875.287	21	25.854
Caraș-Severin	TIC	2.237.856	43	28.218	Caraș-Severin	TIC	552.172	13	19.006
Hunedoara	TIC	2.892.478	32	23.428	Hunedoara	TIC	1.362.690	13	42.173
Timiș	TIC	101.600.000	727	77.727	Timiș	TIC	2.493.432	16	34.112
Arad	Textile	58.385.525	511	29.935	Arad	Textile	4.572.904	80	18.920
Caraș-Severin	Textile	10.308.711	282	19.861	Caraș-Severin	Textile	2.148.476	109	13.314
Hunedoara	Textile	14.762.845	386	21.990	Hunedoara	Textile	4.230.742	157	20.762
Timiș	Textile	49.806.896	577	30.237	Timiș	Textile	8.962.710	83	37.782

Sursa: Calcule bazate pe date din Ancheta Structurală în Întreprinderi

Notă: Celulele îngroșate și umbrite indică primele două județe din fiecare categorie

2.4. Concluzii

Această secțiune a subliniat faptul că diferențele semnificative în rezultatele economice din regiune sunt legate direct de diferențele în competitivitate. În special județul Timiș, și în sens mai larg aglomerarea Timiș-Arad se detașează din ce în ce mai mult de restul regiunii în principiu în toate măsurile competitivității. Acest lucru nu înseamnă că zonele dominante ale regiunii nu se confruntă cu provocări semnificative pentru dezvoltare în viitor, ci doar că acele provocări sunt oarecum diferite față de cele din zonele 'stagnante' ale regiunii. Într-adevăr, regiunea se confruntă cu o dublă provocare. Pe de o parte, în Caraș-Severin, Hunedoara și zone din Arad, provocarea ține de generarea și asigurarea unor oportunități mai mari de angajare. Prin contrast, în aglomerarea Timiș-Arad, provocarea constă în gestionarea tranziției către o bază a competitivității care să necesite un aport mai semnificativ de cunoștințe și competențe.

3. Un model de dezvoltare teritorială

Ce explică vastele diferențe în rezultate într-un spațiu geografic relativ redus din Regiunea Vest? În această secțiune a raportului prezentăm un model de dezvoltare teritorială de bază, pe care îl utilizăm apoi în restul raportului pentru a explora modul în care locația modelează performanța economică din regiune. Modelul are scopul de a aduce laolaltă cele mai influente două abordări pentru dezvoltarea teritorială în ultimii ani, care pot fi descrise pe scurt ca modele ‘pe bază de persoane’ și modele ‘pe bază de locații’.

Modelul ‘pe bază de persoane’ sau ‘independent de locație’, este cel mai adesea asociat cu Raportul privind Dezvoltarea Mondială (RDM) pe anul 2009 al Băncii Mondiale (Banca Mondială, 2009). Acest raport, care a introdus problema geografiei economice pe agenda de dezvoltare curentă, pune accentul pe modul în care procesele de neuniformitate, efecte externe ale activității economice, și cauzalitate circulară (sau, dependență a căii consolidate) contribuie la aglomerație și modelează integrarea economică și dezvoltarea. În mod special, raportul subliniază fără echivoc faptul că tiparele neuniforme ale activității economice și divergența în rezultatele între regiuni este o consecință naturală a proceselor de aglomerație: “Creșterea economică este rareori echilibrată. Eforturile de a o răspândi prematur va pune în pericol progresul. Două secole de dezvoltare economică arată că disparitățile spațiale în venit și producție sunt inevitabile. O generație de cercetare economică confirmă acest lucru” (Banca Mondială, 2009: 5–6). Astfel, se argumentează că valorificarea forțelor de piață cum ar fi aglomerația este esențială pentru a realiza creșteri ale productivității, și de aceea politica regională trebuie să se concentreze cel mai mult pe mobilitatea factorilor, permițând persoanelor să valorifice oportunitățile oriunde apar acestea.

Modelul ‘bazat pe locație’ (c.f. OCDE, 2006; Barca, 2009) a fost deosebit de influent în modelarea politicii UE. În acesta se argumentează, prin contrast, că locația contează din mai multe motive, cel mai important deoarece dotările și geografia modelează dezvoltarea instituțiilor regionale, ceea ce în schimb modelează căile de dezvoltare teritorială. Alegerea instituțiilor adecvate este astfel esențială, însă se argumentează că acest lucru poate fi realizat doar dacă se ia în calcul contextul specific al regiunilor individuale, și nu prin adoptarea instituțiilor ‘fără vedere spațială’. Astfel, abordarea ‘bazată pe locație’ sugerează că politica regională trebuie să pună accentul pe sprijinirea locațiilor pentru a se profita de valorile și caracteristicile lor distinctive.

În practică, aceste abordări aparent conflictuale recunosc relevanța lor mutuală. Abordarea ‘pe bază de persoane’ nu exclude importanța optimizării surselor de avantaje comparative specifice locației, și nici nu sugerează că forțele de aglomerație și mobilitate caracteristice pieței întrec forțele culturale importante și alte forțe ce leagă persoanele de locații. În mod similar, modelele ‘pe bază de locații’ recunosc, de asemenea, puterea forțelor caracteristice pieței în modelarea perspectivelor de dezvoltare, precum și importanța facilității conectivității și mobilității regiunilor periferice.

Modelul pe care îl utilizăm în acest raport combină cele două abordări. Începem prin utilizarea modelului RDM de densitate, distanță și divizare (a se vedea Caseta 2) pentru a explora modul în care au apărut și sunt reproduse disparitățile spațiale discutate în secțiunea

anterioară. Ulterior, luăm în discuție pe scurt modul în care dotările și instituțiile din regiune sunt probabile să modeleze potențialele răspunsuri la aceste provocări.

Caseta 2. Densitate, distanță, și divizare

Densitatea este cea mai importantă dimensiune pe plan local. Distanțele sunt scurte, iar divizările politice și culturale sunt puține și superficiale. Provocarea politicii constă în a se înțelege densitatea, valorificând forțele de piață pentru a încuraja concentrarea și promova convergența în standardele de trai între sate și orașe mici și orașe mari. Însă distanța poate fi și ea importantă deoarece o urbanizare rapidă duce la congestie, iar divizările în cadrul orașelor mari se pot manifesta ca mahalale și ghetouri.

Distanța față de densitate este cea mai importantă dimensiune la scara geografică națională. Distanța dintre zonele în care activitatea economică este concentrată și zonele ce stagnează constituie principala dimensiune. Provocarea politicii constă în a se ajuta firmele și angajații să-și reducă distanța față de densitate. Principalele mecanisme sunt mobilitatea muncii și reducerea costurilor de transport prin investiții în infrastructură. Divizările în cadrul țărilor — diferențele în limbă, monedă, și cultură — tind să fie reduse, deși țări mari ca India și Nigeria pot fi divizate geografic datorită religiei, etniei sau limbii.

Divizarea este cea mai importantă dimensiune pe plan internațional. Însă distanța și densitatea sunt de asemenea relevante. Producția economică este concentrată în puține regiuni din lume — America de Nord, Asia de Nord-est, și Europa Occidentală — care sunt și cele mai integrate. Alte regiuni, prin contrast, sunt divizate. Distanța contează la nivel internațional, însă pentru accesul la piețe globale, divizările asociate impermeabilității granițelor și diferențelor în monede și reglementări constituie o barieră mai serioasă decât distanța. O economie vastă și dinamică în cadrul vecinătății poate fi de ajutor pentru țările mai mici, în special în regiuni aflate la distanță de piețele globale.

Sursa: Banca Mondială, 2009: 6–7.

4. Densitatea: scară și aglomerare

Densitatea se referă de obicei la concentrarea spațială a populației – respectiv, câți oameni locuiesc în cadrul unei unități definite de teren. Aceasta mai poate fi luată în considerare și din perspectiva capacității economice. Acest concept al ‘densității economice’ include în productivitate, capacitatea economică realizată în cadrul unei unități definite de teren (Banca Mondială, 2009). În practică, cele două sunt strâns legate la nivel global, zonele urbane concentrând cea mai mare capacitate economică. Și asta deoarece zonele în care sunt concentrați oameni sunt atractive pentru firme, din moment ce acestea le oferă piețe mai mari, ceea ce le permite să beneficieze de economii de scară. Acest lucru, în schimb, atrage mai mulți angajați (care sunt și consumatori) și furnizori. “Efectul pieței interne” (Krugman, 1980) pune în mișcare un proces de cauzalitate cumulativă, concentrând din ce în ce mai mult economia în aglomerări urbane. Creșterea costurilor și a salariilor acționează ca forțe de contrabalansare, însă cele mai multe analize sugerează că beneficiile proximității și accesului (la piețe, angajați și provizii) tind să compenseze forțele de dispersie. Astfel, tendința globală este puternic către creșterea concentrării capacității economice în zonele urbane.

Figura 12. Aglomerări în Europa - Vedere din est

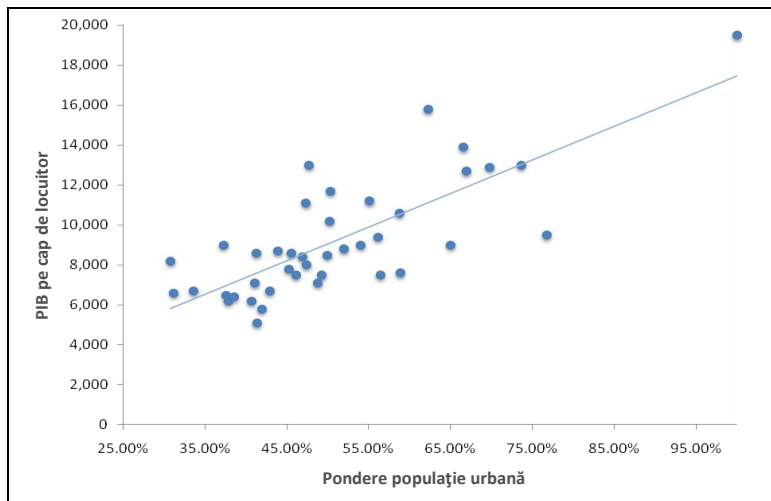


Sursa: Banca Mondială, 2009

Notă: Nivelurile relative ale capacității economice sunt prezentate ca înălțime (“dealuri” și “munți” pe hartă)

Astfel, dezvoltarea va fi neuniformă în spațiu, cu capacități economice concentrate în zonele cele mai dense. Acest tipar este valabil pentru România pe ansamblu. După cum se arată în Figura 13, nu doar producția totală dar chiar și PIB pe cap de locuitor este puternic corelat cu ratele de urbanizare în județele din România.

Figura 13. Relația între urbanizare și capacitatea economică în județele din România



Sursa: Banca Mondială, 2012

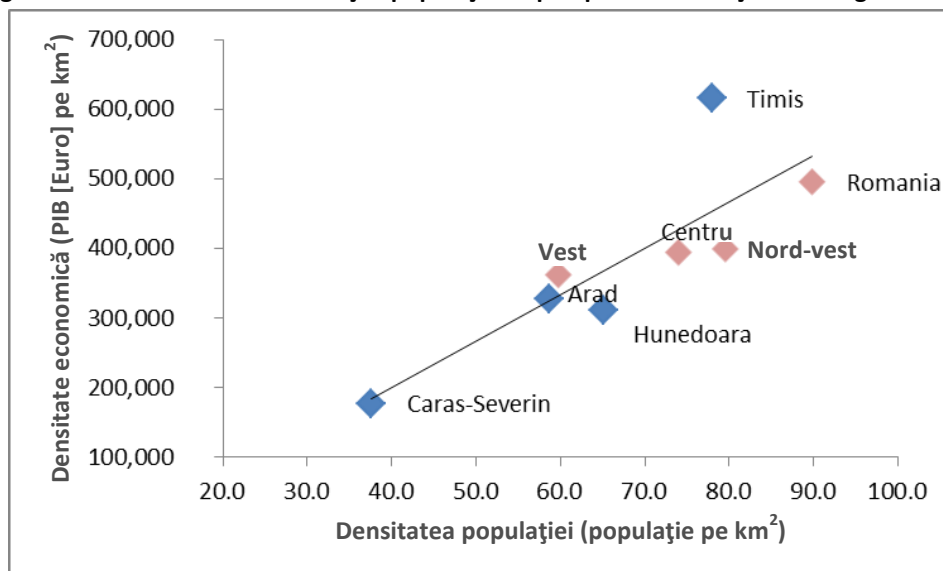
4.1. Densitatea economică și demografică în Regiunea Vest

Ce înseamnă aceasta pentru tiparele de dezvoltare teritorială din Regiunea Vest? În contextul european, Regiunea Vest este o locație cu o densitate scăzută, atât în ceea ce privește populația cât și capacitatea economică. Dintr-o perspectivă demografică aceasta este de departe cea mai puțin populată regiune din România. În cadrul regiunii, densitatea variază enorm. Județul Timiș este mai dens decât media națională iar densitatea sa economică este cu mult peste linia de regresie din

Figura 14, ceea ce indică faptul că depășește semnificativ în performanță așteptările bazate pe nivelul său curent de densitate a populației. La celălalt capăt al spectrului se află Caraș-Severin, cu o densitate extrem de scăzută. Hunedoara și Arad au de asemenea o densitate scăzută față de media națională.

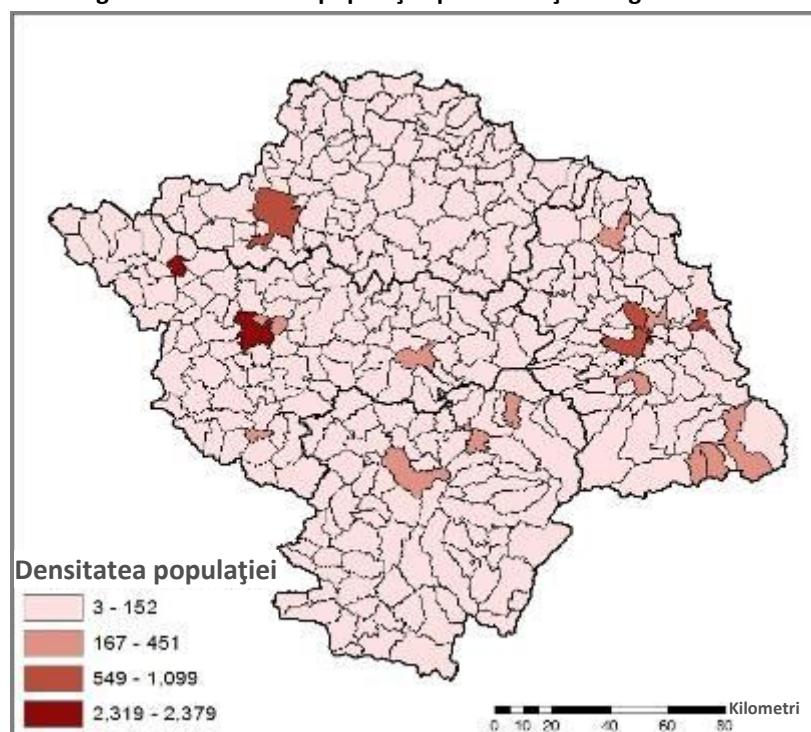
Pe de altă parte, Regiunea Vest se află printre cele mai urbane regiuni din România. Acest lucru înseamnă că există zone vaste ale regiunii cu foarte puțini locuitori, în timp ce populația este concentrată într-un număr redus de orașe mici și orașe mari (Figura 15). Deși este clar faptul populația regiunii se concentrează în Timișoara și în jurul orașului Arad, este de remarcat de asemenea faptul că există un număr de orașe mici de mărime considerabilă în județele stagnante, în special pe teritoriul județului Hunedoara. Acest lucru este potențial important din moment ce poate indica perspective ca județul să furnizeze o bază de forță de muncă suficientă pentru a susține investiții la scară mare în sectorul auto și în alte activități industriale.

Figura 14. Densitatea economică și a populației în perspectivă - Județele din Regiunea Vest



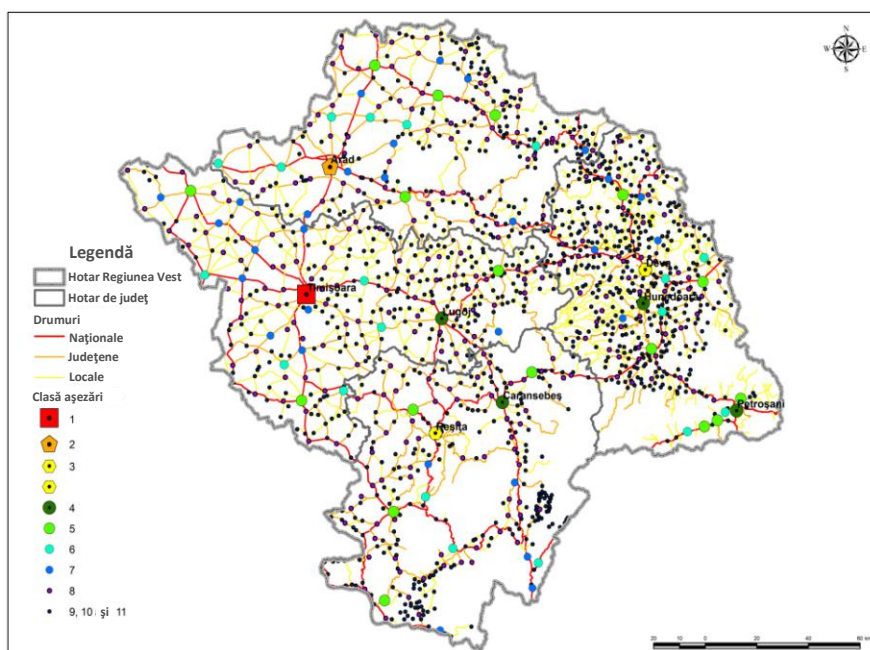
Sursa: Calcule bazate pe date de la Eurostat: Produsul intern brut (PIB) la prețurile de piață curente pe regiuni NUTS 3 [nama_r_e3gdp]; Populația la 1 ianuarie pe sex, grupuri de vârstă și regiuni NUTS 3 [demo_r_pjanaggr3]; Densitatea populației pe regiuni NUTS 3 [demo_r_d3dens]

Figura 15. Densitatea populației pe localități în Regiunea Vest



Sursa: Institutul Național de Statistică; Drept de autor pentru hartă ADR Vest

Figura 16: Centre de populație din regiune pe clase de așezări în Regiunea Vest



Sursa: Calcule bazate pe Rusu, 2007

Caseta 3. Clasificarea așezărilor din Regiunea Vest

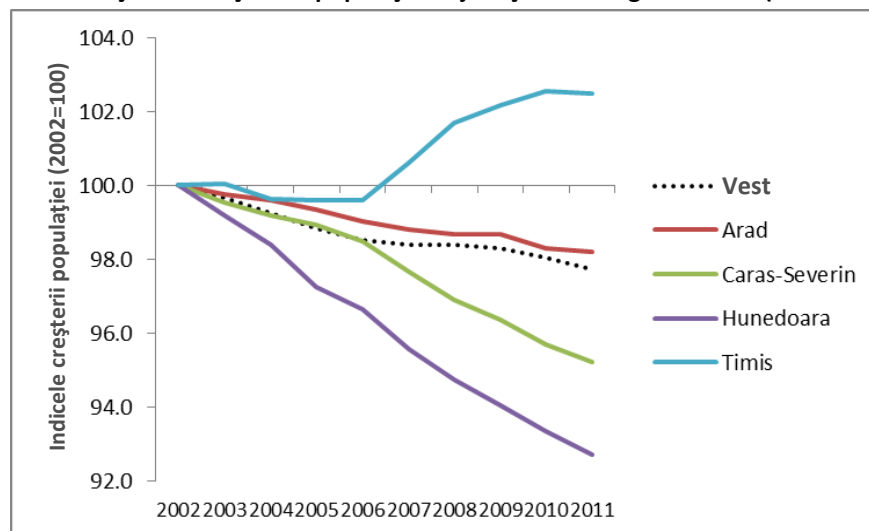
Tabelul de mai jos prezintă o clasificare a așezărilor din Regiunea Vest pe baza populației și rolului, și furnizează exemple de orașe mici și mari clasificate similar din afara Regiunii Vest pentru a plasa clasificarea în context. Această ierarhizare provine de la Rusu (2007), care a clasificat așezările în 12 clase sau niveluri, începând de la capitala țării, București (clasa 0) în descreștere până la cele mai puțin dezvoltate sate sau cătune, cu aproape zero locuitori și fără servicii elementare (clasa 11). Aici punem accentul doar pe așezările din Regiunea Vest cu clasa între 1 și 8.

Clasa	Scurtă descriere	Orașe mari, orașe mici, și centre comunale din Regiunea Vest	Orașe mari și orașe mici în afara Regiunii Vest
0	Capitală de țară		București
1	Centru regional	Timișoara	Cluj-Napoca, Craiova
2	Centru sub-regional	Arad	Oradea, Sibiu
3	Reședință de județ	Reșița, Deva	Alba Iulia, Drobeta T. Severin, Târgu Jiu
4	Oraș important mijlociu	Lugoj, Caransebeș, Hunedoara, Petroșani	

5	Oraș mic cu zonă mare de influență	Lipova, Ineu, Sebiș, Chișineu Criș, Sânnicolau Mare, Deta, Făget, Oravița, Moldova Nouă, Bocșa, Oțelu Roșu, Brad, Orăștie, Lupeni, Vulcan, Petrila, Hațeg	Salonta, Ștei, Câmpeni, Cugir, Orșova
6	Oraș mic cu zonă minoră de influență sau centru comunal de tip urban	Pecica, Nădlac, Sântana, Curtici, Pâncota, Gurahonț, Recaș, Gătaia, Ciacova, Jimbolia, Buziaș, Băile Herculane, Bozovici, Anina, Călan, Simeria, Uricani, Aninoasa, Geoagiu	Vaşcău, Abrud, Zlatna, Bumbesti-Jiu, Baia de Aramă
7	Centru comunal de grad ridicat	Vinga, Vladimirescu, Șiria, Săvârșin, Beliu, Cermei, Ghioroc, Șimand, Vârfurile, Hălmagiu, Biled, Orțișoara, Giroc, Jebel, Cărpiniș, Lovrin, Nădrag, Peciu Nou, Periam, Dudeștii Vechi, Mehadia, Berzasca, Topleț, Carașova, Teregova, Crișcior, Ilia, Certeju de Sus, Ghelari, Baia de Criș	
8	Centru comunal	Toate celelalte centre comunale	

Tendențele demografice pot contribui la o continuare a de-densificării în zonele stagnante din Regiunea Vest. Se subliniază din nou cât de diferită este situația din Timiș față de restul regiunii, și se prezintă dovezi clare ale tendinței către aglomerare (a populației) în regiune. Dacă partea vestică pare să cunoască un declin demografic, în realitate județul Timiș a crescut cu un ritm egal cu cel al Bucureștiului (și a avut o migrare internă chiar mai ridicată în ultimul deceniu), în timp ce populațiile din Hunedoara și Caraș-Severin au avut un declin sever.

Figura 17. Tendințele de creștere a populației în județele din Regiunea Vest (Indice 2002=100)



Sursa: Calcule bazate pe date de la Eurostat: Populația la 1 ianuarie pe sex, grupuri de vârstă și regiuni NUTS 3 [demo_r_pjanagr3]

4.2. Tipare ale locației firmelor și densității

Concentrarea populației în Regiunea Vest este reprodusă și accentuată în distribuția firmelor. Figura 18 subliniază importanța în creștere a nucleului regional – Timișoara și Arad – pe măsură ce accentul trece pe activități mai ample și mai competitive, inclusiv producție (în general) și în special firmele mari și cu capital majoritar străin ce determină dezvoltarea în Regiunea Vest.

Această concentrare a firmelor evidențiază un factor important în dezvoltarea teritorială a Regiunii Vest – împărțirea urban-rural. Localitățile clasificate ca ‘urbane’ cuprind 63 procente din populație (77 procente din populația totală este clasificată ca ‘urbană’)⁶ însă 90 procente din forța de muncă și valoarea adăugată. Localitățile urbane susțin de 2,6 ori mai multe firme pe cap de locuitor decât localitățile rurale, de patru ori mai multe firme mari, și de două ori mai multe firme cu capital majoritar străin. Este interesant, totuși, că împărțirea urban-rural variază considerabil în interiorul județelor (Figura 19).

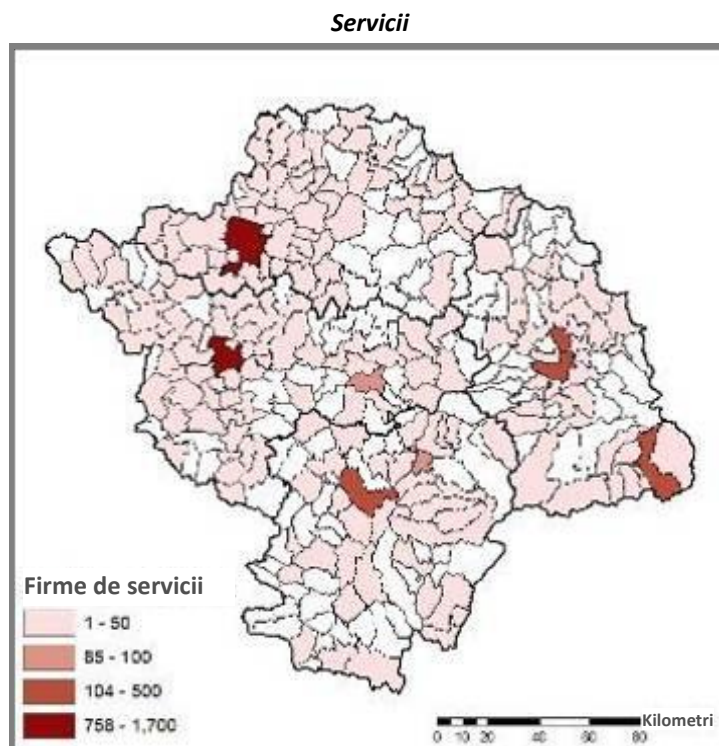
Cele mai remarcabile în această privință sunt Arad și Caraș-Severin. În Arad, împărțirea este dramatică – localitățile sale urbane au cea mai ridicată concentrare de firme din regiune, însă regiunile sale rurale susțin de 4,3 ori mai puține firme pe cap de locuitor. Acest fapt contribuie la cel mai mare dezechilibru în contribuția rurală-urbană din Regiunea Vest, cu doar

⁶ Rețineți că, potrivit datelor INS, 77 procente din populația Regiunii Vest este clasificată ca urbană. Cifra de 63 procente se bazează pe o evaluare a populației prin clasificarea siruta ca fiind fie ‘urbană’ fie ‘rurală’. Această clasificare s-a bazat pe informații furnizate de INS, în care siruta etichetate ca ‘Municipiu’ sau ‘Oraș’ au fost clasificate drept urbane în timp ce celelalte au fost clasificate drept rurale. Referințele la valoare adăugată și firme pe cap de locuitor din zonele urbane și rurale se bazează pe această clasificare.

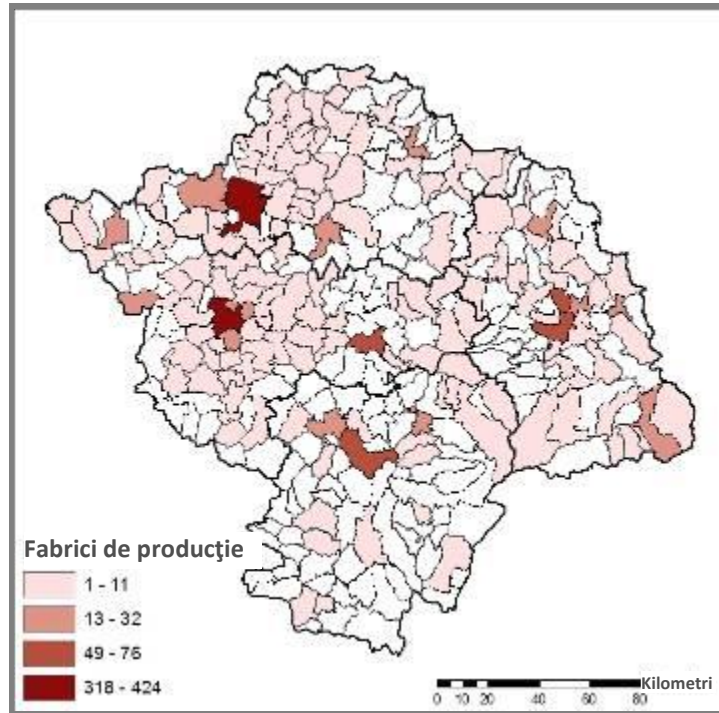
5 procente din valoarea adăugată a județului Arad ce derivă din localități rurale. Această disparitate este deosebit de importantă deoarece județul Arad are a treia cea mai mare pondere a populației ce locuiește în localități rurale.

În Caraș-Severin, atât localitățile rurale cât și cele urbane au rate extrem de scăzute de înființare de firme. Pentru a avea o perspectivă, localitățile rurale din Timiș susțin de peste două ori numărul de firme pe cap de locuitor decât cele urbane din Caraș-Severin.

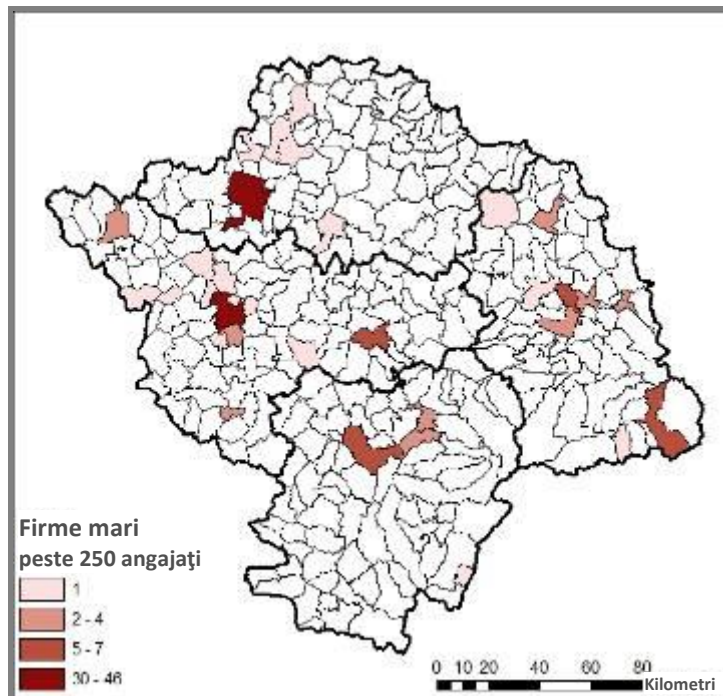
Figura 18. Distribuția firmelor în localitățile din Regiunea Vest (număr de firme)



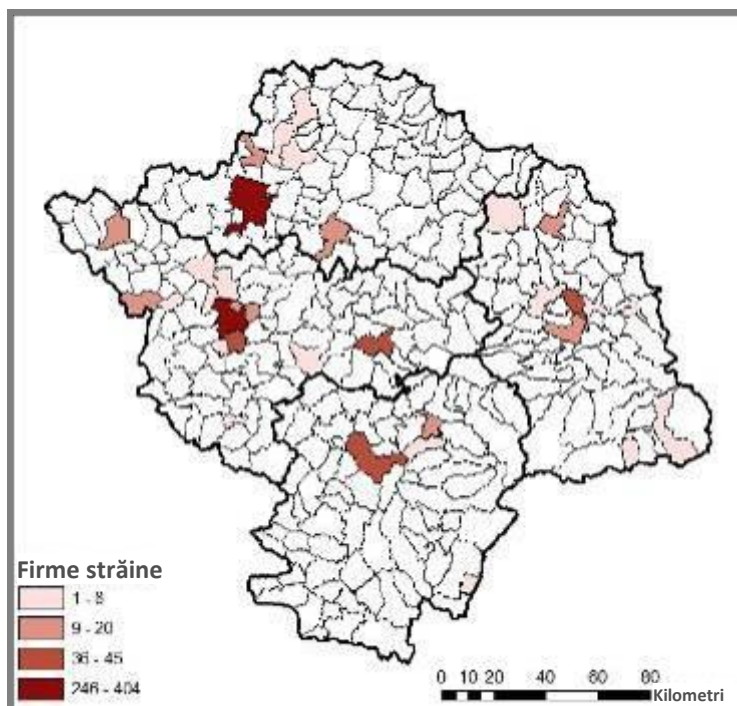
Producție



Firme mari

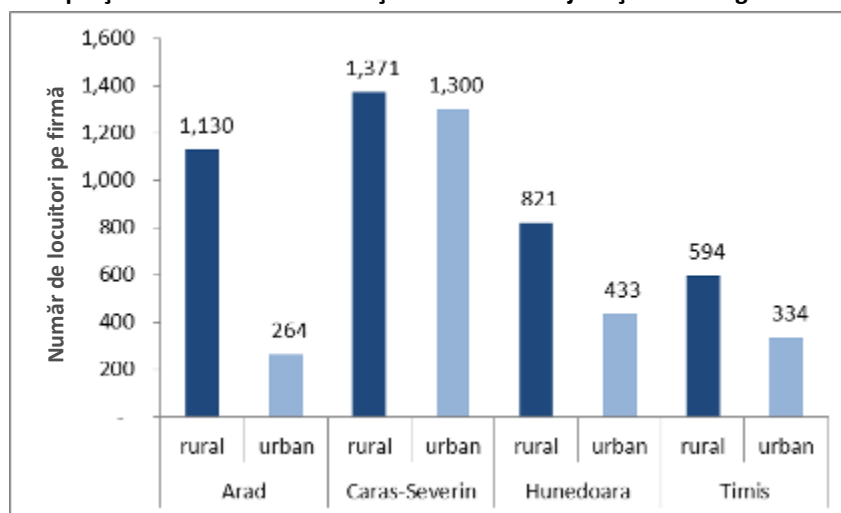


Firme străine



Sursa: Registrul Comercial; Drept de autor pentru hărți ADR Vest

Figura 19. Împărțirea urban-rural în înființarea de firme în județele din Regiunea Vest (2010)



Sursa: Calcule bazate pe date din Registrul Comercial și Institutul Național de Statistică (Populația pe localități; clasificarea localităților)

4.3. Grupe de industrii

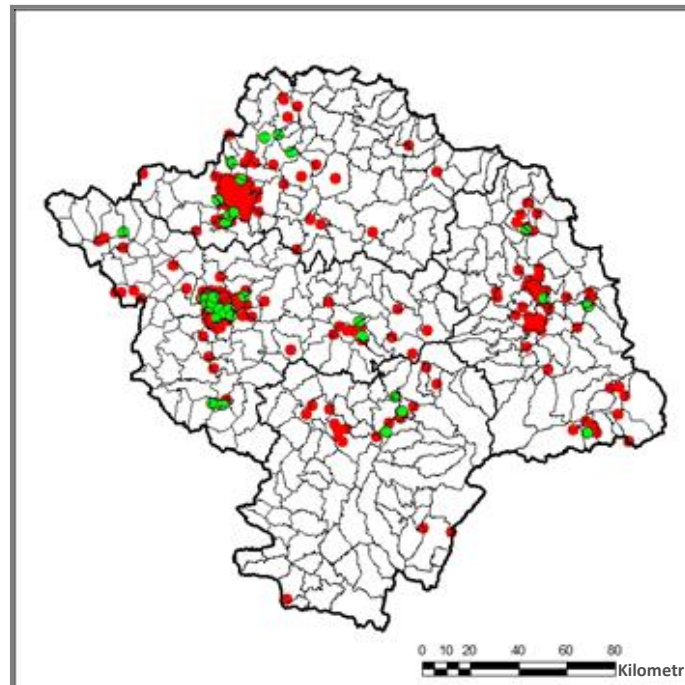
În timp ce forțele industriale agnostice ale aglomerării contribuie la o urbanizare a activității economice, un al doilea efect contribuie la concentrarea geografică a firmelor în

industriile aferente, fie că sunt sau nu în zone urbane. Adesea denumit ca economii de localizare (sau marshalliene), acest proces de aglomerare rezultă din beneficiile ce se acumulează din accesul la bazine locale mai largi de forță de muncă și furnizori specializați, și din cunoștințele și tehnologiile obținute ca efecte externe ale activității economice între firme și angajați. Rezultatul este observat în 'grupe' de firme corespondente și de suport. În timp ce aceste grupe pot opera într-un spațiu geografic la fel de vast sau mai vast ca regiunea de dezvoltare din România, în unele cazuri observăm grupe spațiale în cadrul Regiunii Vest.

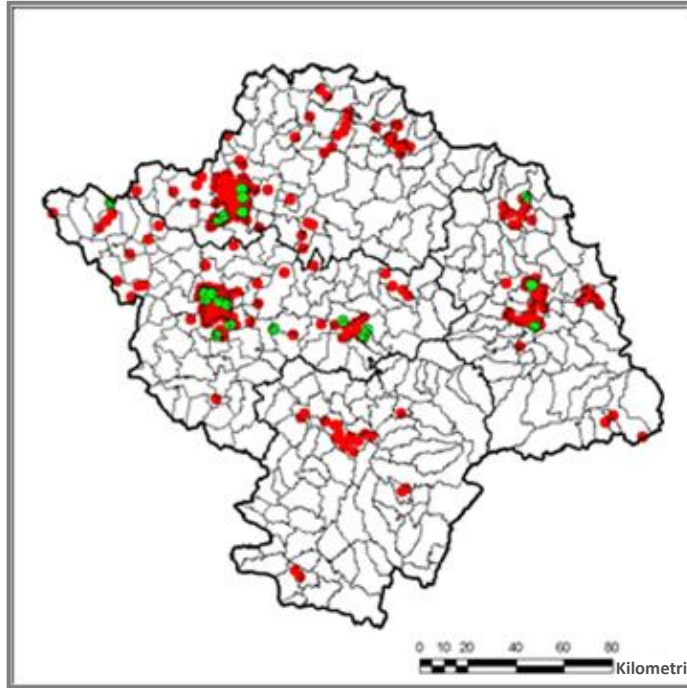
Figura 20 subliniază gruparea spațială a sectoarelor cheie din Regiunea Vest. Deloc surprinzător, Timișoara și Arad reprezintă principalele concentrări de forță de muncă din toate grupele, fie acestea de producție (auto, textile), servicii de nivel tehnologic ridicat (TIC), sau bazate pe resurse naturale (agroalimentar). Însă dincolo de acest lucru, apar unele diferențe. În sectorul auto și cel de textile, grupa se concentrează atât în jurul Timișoarei cât și în jurul Aradului și, poate cel mai puternic în nordul Aradului către granița cu Ungaria. Există însă și concentrări secundare în jurul orașelor Deva și Lugoj, și mai puțin în jurul orașelor Reșița și Brad. În TIC, prin contrast, grupa este aproape în întregime concentrată în orașele mari centrale. Sectorul agroalimentar a constituit de asemenea o grupă în jurul Timișoarei însă este, deloc surprinzător, mai răspândit în jurul regiunii, cu o concentrare redusă în jurul Reșiței.

Figura 20. Grupări în sectoarele strategice din Regiunea Vest

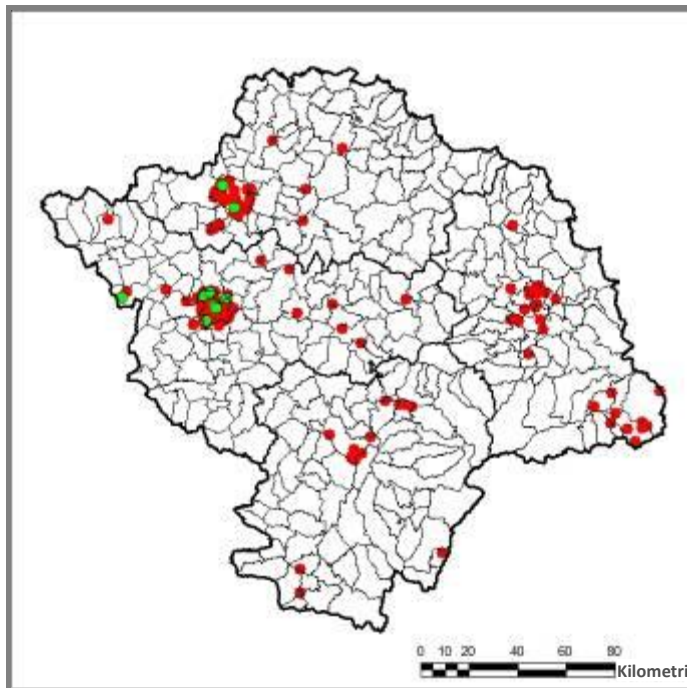
Automobile



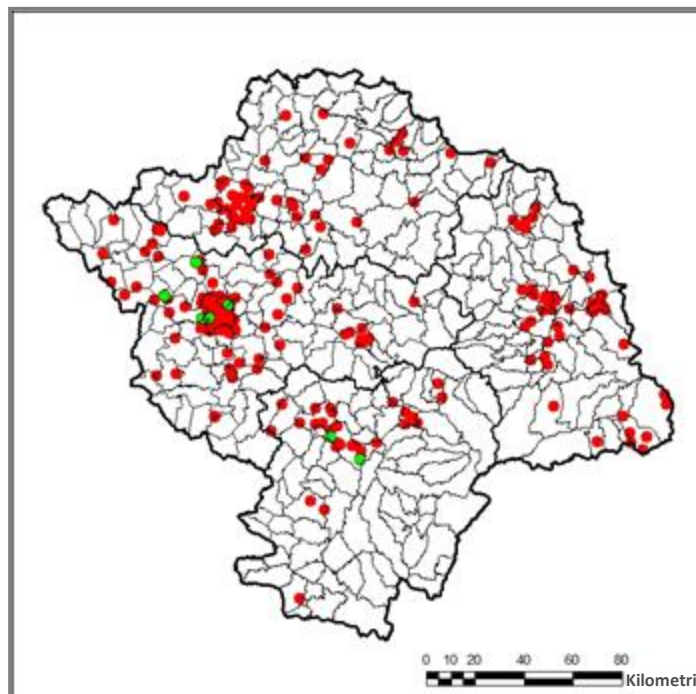
Textile



TIC



Agroalimentar



Sursa: Registrul Comercial; Drept de autor pentru hărți ADR Vest

Notă: Fiecare punct reprezintă o firmă; punctele verzi indică firme mari (>250 angajați)

5. Distanța: conectivitate și acces la piață⁷

În contextul forțelor de aglomerare discutate în secțiunea precedentă, abordarea disparităților teritoriale prin simpla încercare de a aduce locurile de muncă locuitorilor este probabil să capete limitări semnificative⁸. În schimb, este esențial să se promoveze și mobilitatea, să se permită locuitorilor să acceseze oportunități de angajare oriunde s-ar afla în regiune (sau în afara regiunii). Astfel, o a doua componentă esențială a strategiei de dezvoltare teritorială este accesul, sau conectivitatea. Gradul în care locuitorii și firmele dintr-o locație pot accesa aglomerările regionale și naționale importante va avea un impact semnificativ asupra perspectivelor de dezvoltare. Și asta deoarece cu cât este mai mare accesul pe care îl au persoanele și firmele la aceste aglomerări, cu atât mai productive vor fi acestea (prin exploatarea economiilor la scară și a efectelor externe ale activității economice).

Accesul, ca și conectivitatea, este o funcție de distanță care, conform modelului descris în Raportul privind Dezvoltarea Mondială pe 2009 (Banca Mondială, 2009) se referă la ușurința sau dificultatea cu care sunt transportate în spațiu persoane, bunuri, servicii, capital, informații și idei. Distanța și conectivitatea determină gradul de acces la oportunități economice prin:

- i) *mutare*, care include relocarea atât temporară cât și permanentă pentru a accesa oportunități de angajare; și,
- ii) *navetă*, care este procesul zilnic prin care angajații pot accesa oportunități de angajare în locații mai favorabile.

De fapt, distanța și conectivitatea determină, de asemenea, gradul în care poate fi posibil ca locurile de muncă să ajungă la persoane mai degrabă decât vice-versa. Conform modelelor noii geografii economice, costul (și durata) transportului joacă un rol important în determinarea gradului în care activitatea economică se va concentra sau se va dispersa. O îmbunătățire semnificativă în conectivitatea unei regiuni poate deplasa echilibrul dintr-un sector specific către desconcentrare, din moment ce beneficiile accesării unor intrări cu costuri mai scăzute pot cântări mai mult decât costurile mai mari de transport și pierderea celorlalte beneficii ale aglomerării.

⁷ Analiza conectivității, prezentată în această secțiune și următoarea, a fost realizată de o echipă compusă din Titus Man, Ciprian Moldovan, și Raularian Rusu de la Departamentul de Geografie Regională și Planificare Teritorială al Universității Cluj-Napoca.

⁸ Strategiile de dezvoltare teritorială au o lungă istorie în încercările de a "aduce locurile de muncă la persoane" în regiuni subdezvoltate, în principal prin politici proiectate să creeze stimulente pentru investiții în zone stagnante. Totuși, în multe cazuri, opțiunile de politici sau implementarea acestora au dus la rezultate privind dezvoltarea ineficiente sau chiar nefavorabile la nivel subnațional. Exemplele includ politica industrială și de infrastructură italiană pentru Mezzogiorno, cunoscuta "licențiere Raj" din India, scutirile de taxe din Thailanda, și subvențiile vizate pentru rata dobânzii din Brazilia (Banca Mondială, 2009). Pentru regiuni cu adevărat izolate și slab populate, politicile de dezvoltare vizate au fost în cea mai mare parte eșecuri costisitoare, subvenționând investiții ineficiente, agravând plecarea celor mai bune firme și a celor mai calificați angajați și contribuind la un mediu instituțional nefavorabil. Chiar dacă aceste experiențe nu trebuie să înlăture rolul politicilor în facilitarea investițiilor în regiuni stagnante, în mod clar o asemenea abordare nu trebuie să constituie singura sau principala abordare pentru soluționarea inegalităților spațiale.

În această secțiune a raportului, explorăm nivelul de conectivitate din Regiunea Vest, și modul în care acesta modelează tiparele zonelor dominante și ale celor stagnante din regiune. În urma unei discuții inițiale a nivelului general al conectivității diferitelor zone ale regiunii în contextul național, punem accentul pe conectivitatea în cadrul regiunii – în special conectarea la principala aglomerație regională Timișoara-Arad. În această privință, observăm modul în care infrastructura de transport curentă facilitează accesul la conurbație pentru navetiști, precum și cât de accesibilă este conurbația pentru instituirea unor piețe funcționale, integrate, pentru firme, angajați și consumatori în întreaga regiune.

5.1. Conectivitatea globală

Liniile de comunicații și transport creează rețele mari și complexe ce joacă un rol esențial în structurarea spațiului geografic al unui teritoriu. Așezările amplasate de-a lungul celor mai importante dintre aceste linii au avantaje evidente și, în multe cazuri, dezvoltarea economică și socială a acestora este strâns legată de accesul lor la o linie principală de comunicații și transport. În cele din urmă, multe dintre aceste așezări ajung la statutul de ‘locație centrală’ (Christaller, 1933) datorită funcțiilor generate de factori istorici și geografici. Unul dintre acești factori este adesea amplasarea pe o axă principală de transport sau, chiar mai bine, la intersecția unor asemenea axe. Din contră, așezările amplasate la distanță de aceste ‘linii de forță’ sunt dezavantajate și cu cât este mai mare distanța, cu atât este mai mare izolarea acestora. Conectivitatea poate fi astfel definită ca gradul în care o așezare este conectată la rețeaua de transport.

Totuși, accesibilitatea la principalele legături de transport este doar un aspect de luat în calcul. De fapt, rolul liniilor de comunicații este de a da acces la locații centrale de nivel superior, cum ar fi orașele mici sau mari, care furnizează bunuri sau servicii ce nu pot fi găsite acasă. Centralitatea este astfel esențială pentru înțelegerea accesibilității. Centrele, clasificate potrivit unor anumite criterii, sunt de obicei noduri convergente din rețeaua de transport, din moment ce majoritatea așezărilor din jurul acestora își organizează infrastructura de transport astfel încât să ajungă la centre în timpul minim posibil. Accesibilitatea este apoi gradul în care cineva poate ajunge la un anumit loc din spațiu, locații centrale sau puncte de trecere a frontierei în cazul acestei analize.

Abordarea ar consta apoi în luarea în considerare a poziției unor grupuri specifice de persoane din anumite locații (comunități fie rurale fie urbane) și postularea mijloacelor prin care acestea ar putea accesa un set de servicii sau facilități considerate necesare din punct de vedere social. Bunăstarea comunităților depinde într-o mare măsură de standardele de conectivitate și accesibilitate la aceste servicii sau facilități. Cea mai valabilă măsură ar fi evaluarea spațiului (distanței) și a bugetelor de timp necesare populației fiecărei așezări pentru a ajunge la anumite destinații (Nutley, 1980). Pe baza acestei concepții a centralității și conectivității, în această secțiune evaluăm accesibilitatea și conectivitatea (sau izolarea) așezărilor din Regiunea Vest față de ‘locații centrale’ (orașe mari, orașe mici, centre comunale), utilizând toate drumurile clasificate. Dat fiind poziția dominantă a transportului rutier, nu am inclus conectivitatea feroviară în această analiză.

Primul pas al procesului este de a clasifica toate așezările din regiune în clase, pe baza unei ierarhii a așezărilor, după cum este descrisă în Caseta 3. Din aceasta, a fost dezvoltat un Indice de Conectivitate, luând în calcul accesibilitatea relativă (distanța și timpul de condus) a așezărilor din regiune față de alte așezări, ponderate cu clasificarea așezărilor. Un sumar al metodologiei utilizate pentru această analiză este prezentat în Caseta 4.

Caseta 4. Indicele de conectivitate: privire de ansamblu asupra metodologiei

Luând în considerare toate drumurile clasificate din cadrul teritoriului Regiunii Vest, s-au calculat distanțele (utilizând GIS) de la fiecare așezare până la cea mai apropiată locație centrală de fiecare clasă (cu excepția clasei 3, la care s-a considerat distanța față de municipiul de județ). Valorile de distanță au fost apoi totalizate pentru fiecare așezare într-un Indice de Conectivitate utilizând formula următoare (Rusu, 2007):

$$RD = (3 - Dr0/150) + (3 - Dr1/75) + (3 - Dr2/40) + (3 - Dr3/20) + (3 - Dr4/12) + (3 - Dr5 /8) + (3 - Dr6/5) + (3 - Dr7/3) + (3 - Dr8/2),$$

Unde,

RD – Indicele de Conectivitate pe baza distanței rutiere;

Dr0 – distanța față de așezarea de clasa 0;

Dr1 – distanța față de așezarea de clasa 1...

Dr8 – distanța față de așezarea de clasa 8.

Valoarea maximă pentru fiecare componentă a formulei este 3, la distanță zero, însemnând că așezarea aparține unei clase peste sau egală cu cea considerată. Prin urmare, formula ia în calcul o valoare posibilă maximă de 27 în cazul capitalei București. Toate celelalte așezări din țară au valori mai mici ale Indicelui de Conectivitate. Deși majoritatea așezărilor au scoruri pozitive, valorile pot fi și negative pentru fiecare componentă și pe ansamblu. Valori negative se obțin pentru așezări situate la peste 450 kilometri de capitală (clasa 0), peste 225 km de așezări din clasa 1, peste 120 km de așezări din clasa 2, peste 60 km de așezări din clasa 3, peste 36 km de așezări din clasa 4, peste 24 km de așezări din clasa 5, peste 15 km de așezări din clasa 6, peste 9 kilometri de așezări din clasa 7, și peste 6 kilometri de așezări din clasa 8 (centre comunale).

Distanțele au fost transformate în timpi de conducere necesari pentru ca un autovehicul să ajungă la anumite destinații iar accentul s-a pus pe hărți cu izocrone centrate pe principalele orașe mari. Dacă distanțele sunt importante pentru a evalua conectivitatea unei anumite așezări, timpii de deplasare către locații centrale prezintă o imagine mai bună și mai realistă asupra accesibilității. Pentru fiecare tip de șosea, am luat în considerare o anumită viteză medie. Aceasta este totuși o simplă aproximare, deoarece viteza depinde, de asemenea, de mulți factori – calitatea drumului, condițiile meteo, densitatea traficului, numărul de așezări și de opriri de pe drum. Pe același drum, aceeași deplasare ar putea dura mai mult la ore de vârf sau în condiții meteo dificile.

Vitezele medii pentru autovehicule potrivit tipului de șosea

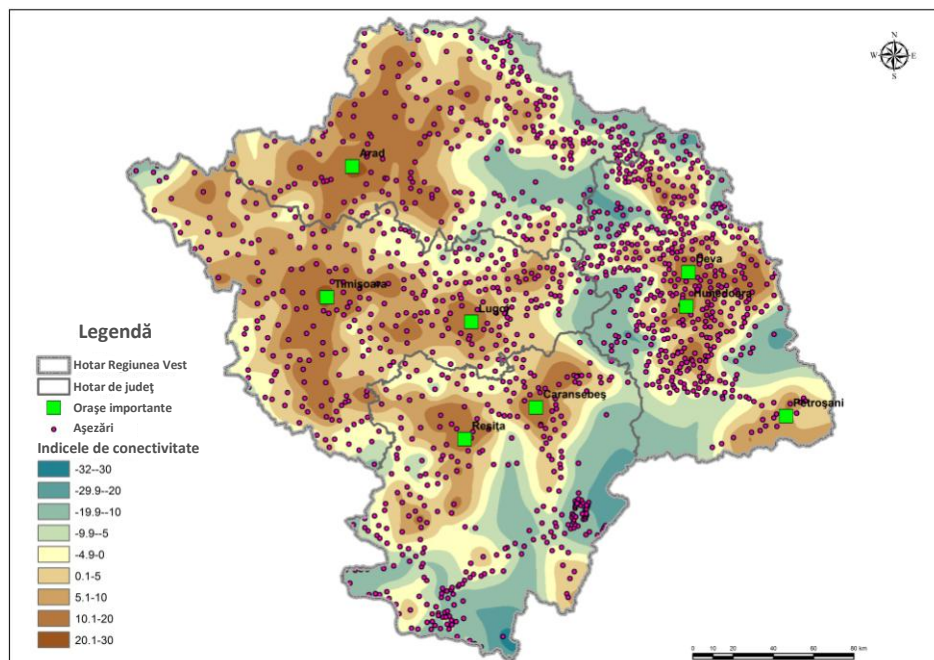
Tipul de șosea	Viteza medie
Autostradă	110 km/h

Drum național	70 km/h
Drum județean	50 km/h
Drum local (comunal)	30 km/h

Vitezele scăzute luate în considerare pentru drumuri județene și în special pentru drumuri locale se datorează faptului că un număr destul de mare de asemenea drumuri sunt încă nemodernizate. În unele cazuri specifice, ele nu sunt accesibile deloc, cu excepția unor tipuri speciale de vehicule. Totuși, nu am făcut nicio excepție și le-am inclus pe toate în analiză, indiferent de starea lor, cu condiția ca lucrări importante să fie în curs pe multe asemenea drumuri mici.

Scorul global al Indicelui de Conectivitate pentru cele 1.405 așezări cuprinse în județele Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș variază între 23,38 (Timișoara, orașul mare cel mai bine conectat și de asemenea cel mai mare centru urban) și -31,91 (Bigăr – cel mai izolat sat al regiunii). Peste jumătate din așezări (804) au valori pozitive ale Indicelui de Conectivitate, în timp ce celelalte 601 au valori negative și sunt mai degrabă izolate. Totuși, majoritatea așezărilor (1061, sau peste 75 procente din total) au scoruri mai degrabă medii, între 10 și -10. Acest lucru ne dă ocazia să ne concentrăm pe zonele cu cele mai ridicate (peste 10) și cele mai scăzute (sub -10) valori ale Indicelui de Conectivitate. În Figura 21 este trasat Indicele de Conectivitate în întreaga Regiune Vest.

Figura 21. Indicele de conectivitate al Regiunii Vest



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4

Timișoara (23,88), Arad (22,69) și Reșița (20,10) domină clasificarea. Zonele mari cu valori pozitive ale Indicelui de Conectivitate sunt în jurul acestor orașe. În județul Arad, zona cu cea mai bună conectivitate se află între orașul Arad și Chișineu-Criș (spre nord), Pecica (spre vest), Lipova (spre est). Spre sud, aceasta este conectată la zona centrată pe Timișoara, care se întinde, de asemenea, mult spre est (către Lugoj și chiar mai departe) și spre sud (către Deta și Gătaia). În județul Caraș-Severin, zonele mari cu valori ridicate sunt situate în jurul orașelor Reșița și Caransebeș. În județul Hunedoara, deși valorile maxime sunt puțin mai mici față de cele din celelalte trei județe, există încă o zonă compactă cu valori de peste 10 de-a lungul coridorului Mureș (Orăștie) și spre sudul acestuia, centrată pe patrulaterul format de Deva – Hunedoara – Călan – Simeria. Valori ridicate sunt de asemenea caracteristice pentru partea nordică a Bazinului Hațeg, pentru Bazinul Petroșani, pentru centrul Bazinului Brad, și pentru orașe mai mici ca Sănnicolau Mare, Ineu, Sebiș, Oravița, Anina, Buziaș, Jimbolia, nu prea depărtate de orașele mari principale.

Cele mai scăzute valori corespund celor mai puțin accesibile zone, de obicei în munți, unde conectările rutiere sunt slabe. Drept urmare, scorul cel mai scăzut a fost înregistrat pentru Bigăr, un sat izolat din Munții Almăj. În mod similar, valori scăzute sunt înregistrate pentru așezări din Munții Metaliferi, Cerna, Țarcu, Șureanu, Găina și Codru Moma, precum și din Dealurile Lipovei, în estul Munților Zărand, Bazinul Almăj.

Este interesant de remarcat că valori scăzute caracterizează, de asemenea, așezările situate de-a lungul graniței, ca cele de-a lungul Dunării sau râului Nera. Chiar și așezările din zonele depresionare, ca Iam, Lățunaș, Grănicerii, Beba Veche (cel mai vestic sat din România)

cu împrejurimile lor, situate în apropierea graniței cu Serbia, au o conectivitate scăzută. Acest lucru se datorează slabei infrastructuri din apropierea granițelor, pe de o parte, și distanțelor mari față de orașele principale din România. În aceste cazuri, factorul politic (frontiera) acționează ca o restricție, și nu factorul topografic, ca în cazul zonelor muntoase.

5.2. Conectivitatea cu principalele aglomerări regionale

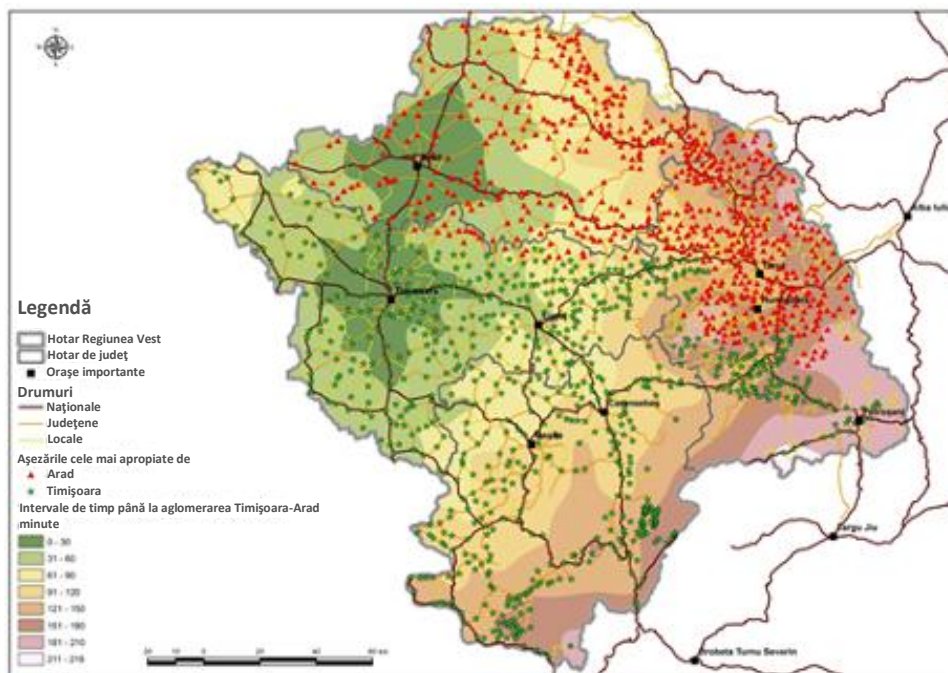
Una dintre cele mai importante provocări în abordarea disparităților teritoriale din Regiunea Vest constă în îmbunătățirea conectivității interne față de principalele aglomerări, care sunt motoarele de dezvoltare ale regiunii. Abordarea acesteia implică observarea căilor de extindere a zonelor de captare ale centrelor urbane pentru a absorbi o forță de muncă navetistă mai mare în regiune, precum și îmbunătățirea conectivității generale pentru a permite ca firmele, angajații și consumatorii din regiune să beneficieze de accesul la o piață mai vastă. De departe, cea mai importantă dintre aglomerări este conurbația Timișoara-Arad. Acest subcapitol va pune accentul în principal pe conectivitatea față de Timișoara-Arad, dar va include și o prezentare a centrelor urbane cheie din regiune.

Harta cu izocrone a timpilor de deplasare până la aglomerarea Timișoara-Arad (

Figura 22) indică faptul că doar jumătățile vestice ale județelor Timiș și Arad se încadrează într-o navetă de o oră de la Timișoara sau Arad. O foarte mare zonă de la Zerind (în nord, la hotarul cu județul Bihor) până la Moravița și Jamu Mare (în sud, la granița cu Serbia) se încadrează într-o izocronă de o oră (cu verde). Se poate ajunge la Timișoara în mai puțin de o oră de la Lugoj și de la majoritatea așezărilor din vestul orașului, cu excepția unei zone din jurul Cenad – Dudeștii Vechi – Beba Veche din extremul nord-vest și a unei "insule" ce include Saravale și Igrış (care ar fi mai apropiată de Arad dacă ar exista un pod peste râul Mureș). Izocrona de o oră se întinde de la Arad până la Bătuța (de-a lungul coridorului Mureș) și până la Șicula pe Crișu Alb.

Totuși, cea mai mare zonă din estul județului Arad, precum și partea de est a Dealurilor Lipovei, și Bazinul Făget din județul Timiș sunt la mai mult de o oră distanță de aglomerarea Timișoara–Arad. Situația este și mai dificilă în cazul județelor Caraș-Severin și Hunedoara. În Caraș-Severin, doar o zonă foarte mică (Măureni-Gherteniș) se încadrează într-o izocronă de o oră de Timișoara. Restul populației județului are nevoie de mai mult timp pentru a ajunge la Timișoara, cu timpi aproximativi de o oră și jumătate pentru Reșița și Caransebeș, și peste 2 ore pentru zonele sudice din jurul localităților Moldova Nouă, Bozovici sau Băile Herculane. Locuitorii din Bigăr ar avea nevoie chiar de peste 3 ore pentru a ajunge în Timișoara. Aceeași situație o găsim în cazul județului Hunedoara. Nicio așezare nu se încadrează într-o izocronă de o oră iar majoritatea așezărilor sunt la peste 2 ore distanță de aglomerarea Timișoara-Arad, ca în cazul orașului Deva. Timpii apropiați sau în jur de 2 ore și jumătate caracterizează orașe ca Hunedoara, Brad, Orăștie sau Hațeg. Zonele din Munții Metaliferi, Găina, Șureanu și Poiana Ruscă se află la peste 3 ore distanță, în timp ce Bazinul Petroșani este cel mai îndepărtat în ceea ce privește timpii de condus.

Figura 22. Timp de condus până la conurbația Timișoara-Arad



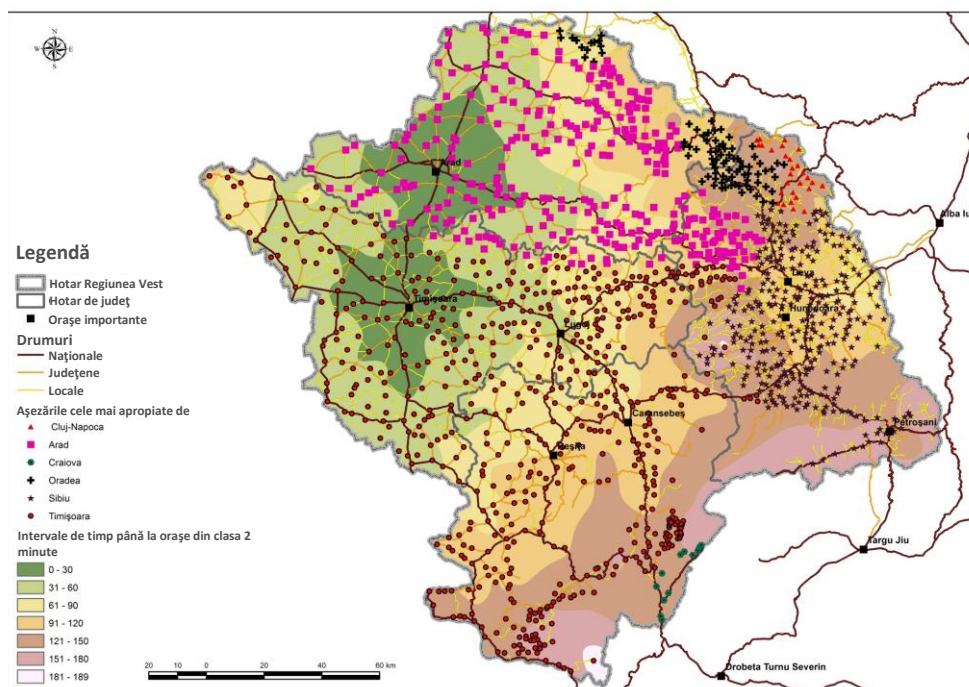
Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4

De fapt, pentru zonele cele mai izolate ale Regiunii Vest – incluzând cea mai mare parte a județului Hunedoara și zone mici din nordul județului Arad și sud-estul județului Caraș-Severin – Timișoara și Arad sunt mai puțin accesibile decât alte orașe din afara regiunii (

Figura 23). Cea mai mare parte a zonei centrale, estice și sudice a județului Hunedoara este mai apropiată de Sibiu, cu timpi de condus de sub o oră și jumătate în cazul Orăștiei, sub 2 ore pentru Deva, Hunedoara sau Hațeg, și circa 2 ore și jumătate pentru Bazinul Petroșani. În nord-estul județului Hunedoara, un număr de sate sunt mai apropiate de Cluj-Napoca, însă acestea se află la mai mult de 2 ore distanță de acest oraș. Cea mai mare parte a Bazinului Brad din județul Hunedoara și a Bazinului Hălmagiu din județul Arad, precum și o zonă ce include comuna Craiva din nordul județului Arad, sunt mai apropiate de Oradea. Timpul necesar pentru a ajunge acolo este de sub o oră și jumătate pentru comuna Craiva, între o oră și jumătate și 2 ore pentru Bazinul Hălmagiu și peste 2 ore pentru cea mai mare parte a Bazinului Brad.

Pentru un număr de așezări din sud-estul județului Caraș-Severin, din jurul localităților Mehadia și Băile Herculane, Craiova este potențial mai apropiată decât Timișoara, însă timpii necesari pentru a ajunge acolo sunt mai degrabă similari, între 2 ore și jumătate și 2 ore și jumătate. Zonele cele mai izolate, aflate la peste 2 ore și jumătate distanță de orice oraș important, sunt cele situate în sudul județelor Caraș-Severin și Hunedoara, în Munții Almăj, Bazinul Almăj, Munții Cerna, Bazinul Petroșani. Zone importante de izolare vor fi de asemenea considerate cele din Munții Poiana Ruscă, Găina și Metaliferi.

Figura 23. Conectivitatea luând în considerare cel mai apropiat oraș mare (în interiorul sau în afara Regiunii Vest)



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4

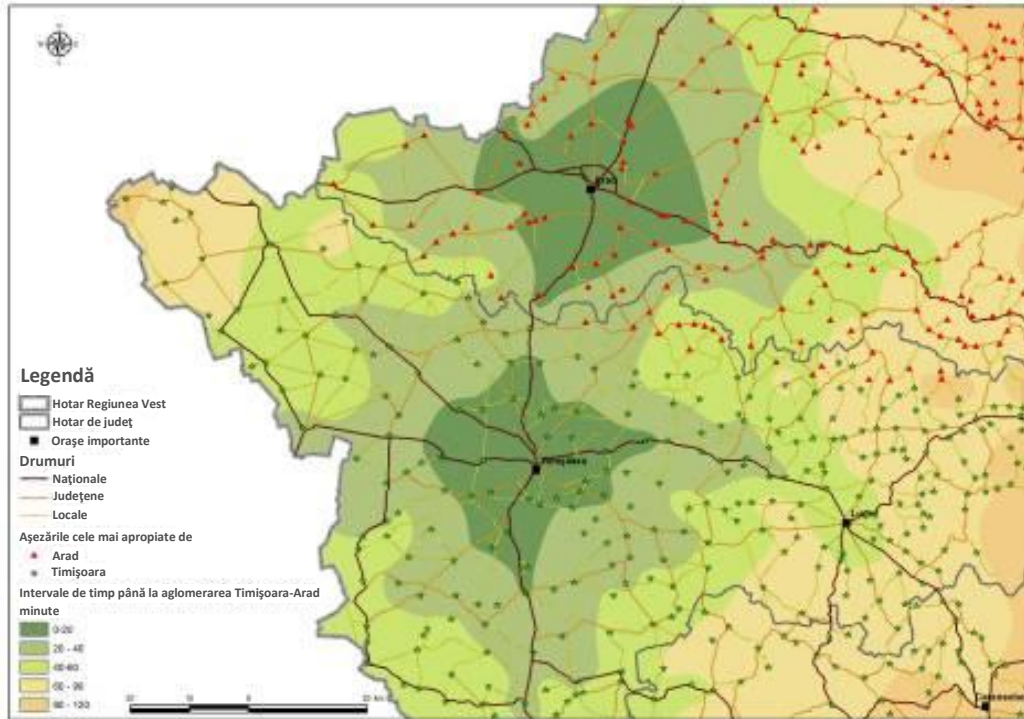
Concentrându-se pe aglomerarea Timișoara-Arad, izocrona de o oră a fost împărțită în trei zone: 0-20 minute, 20-40 minute și 40-60 minute (

Figura 24). Prima zonă, cu un timp de deplasare de până la 20 de minute până la Timișoara sau Arad, include municipalitățile vecine – Giroc, Ghiroda, Dumbrăvița, Săcălaz, Sânmihaiu Român, Sânandrei, de lângă Timișoara, și Vladimirescu, Livada, Șofronea, Șagu, Fântânele, Zădăreni, Felnac și chiar Vinga, de lângă Arad. De asemenea, este adevărat că acesta ar putea fi luat în considerare ca timpul necesar pentru a intra în oraș; de multe ori deplasarea prin oraș ar dura mai mult decât ajungerea la limitele orașului.

Teritoriul situat între 20 și 40 de minute distanță de oricare dintre cele două orașe este mult mai vast și ajunge de fapt până la graniță, la Turnu (județul Arad) – de fapt la circa 20 de minute distanță – și Jimbolia (județul Timiș). Acesta se întinde în nord până la Chișineu Criș, în sud până la Deta, și acoperă în întregime zona aflată între Timișoara și Arad.

Izocrona de o oră include jumătatea vestică a celor două județe Timiș și Caraș-Severin aproape în întregime, cuprinzând astfel zona cu cea mai ridicată densitate a populației din Regiunea Vest.

Figura 24. Centura de navetă Timișoara-Arad (distanțe de 20, 40 și 60 de minute)



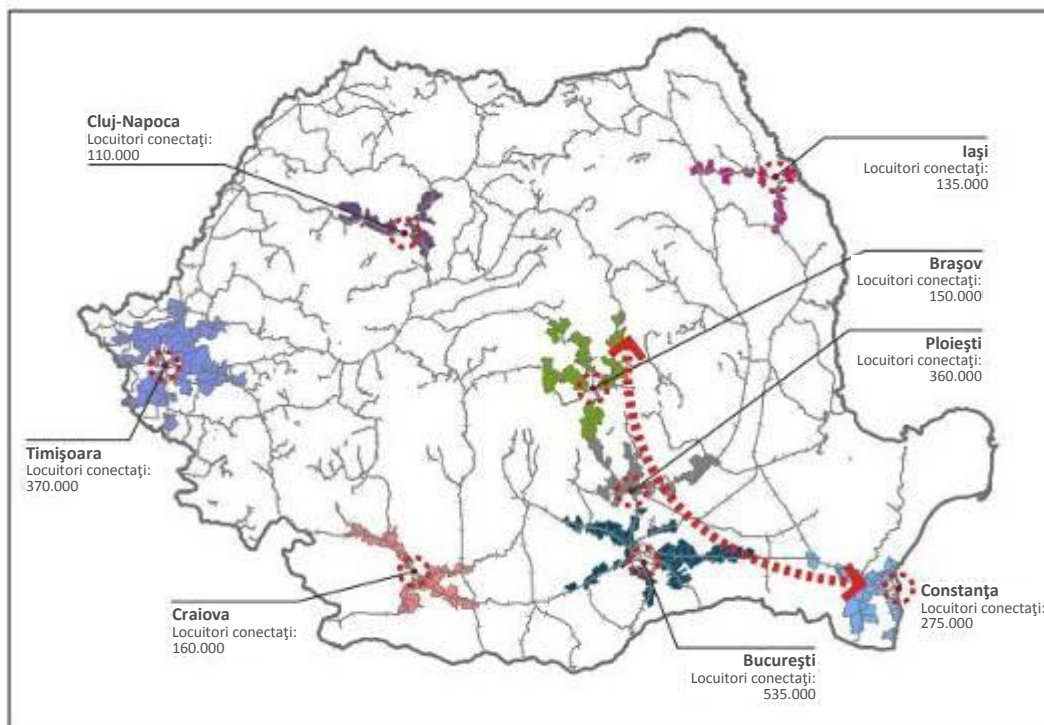
Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4

Dacă se ia în considerare zona de captare Timișoara-Arad pentru navetiști, merită să se ia în calcul și sistemul de căi ferate. În ciuda multor probleme cu funcționarea rețelei de căi ferate, există o infrastructură substanțială, iar în Timișoara-Arad pare să existe un potențial semnificativ, în ceea ce privește accesarea unei mase critice de călători, pentru a-i permite să funcționeze eficient.

Figura 25 evaluează populația accesibilă ce se încadrează într-o navetă cu trenul de până la o oră față de principalele orașe din România. Aceasta indică faptul că aproape 400.000 de persoane se încadrează într-o navetă cu trenul de până la o oră la Timișoara. Aceasta este cea mai mare accesibilitate a populației în afară de București și prezintă un avantaj substanțial față de orașe cum ar fi Clujul, care poate conecta doar în jur de 100.000 de persoane.

Rețeaua de căi ferate pare să fie o sursă neexploată de avantaje pentru regiune, și una care ar putea îmbunătăți competitivitatea nucleului regiunii ajutând în același timp la abordarea provocărilor legate de dezvoltarea teritorială. Infrastructura este existentă în mare măsură, necesară fiind doar o mai bună gestionare a rețelei existente în vederea asigurării siguranței, eficienței și calității necesare pentru a atrage călători și a face sistemul viabil economic.

Figura 25. Zone de acces feroviar de o oră pentru orașe selectate din România



Sursa: Banca Mondială, 2012

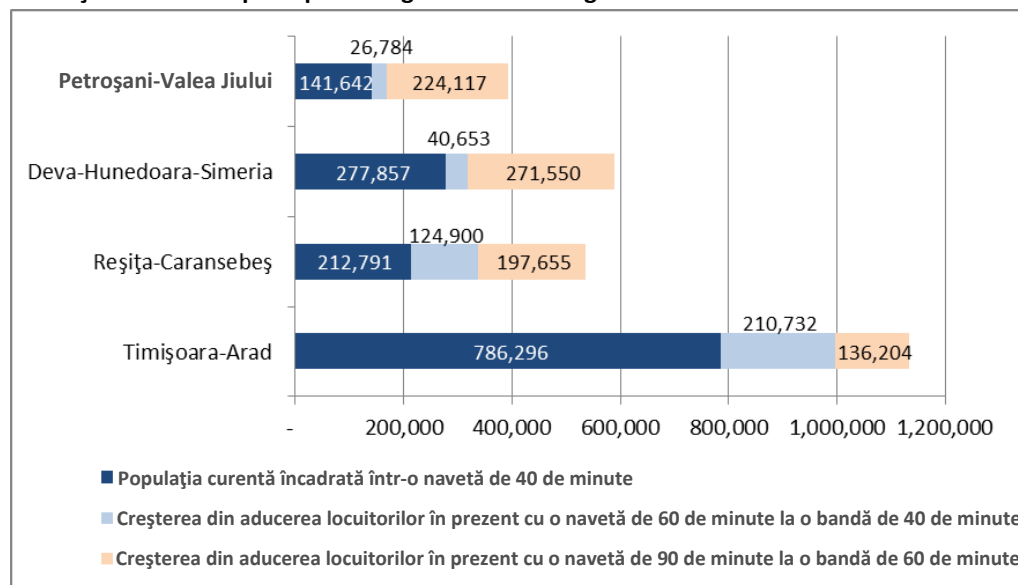
Dacă privim dincolo de Timișoara-Arad, o analiză similară a conectivității față de aglomerări urbane a fost realizată pentru următoarele trei cele mai importante conurbații din regiune: Reșița – Caransebeș; Deva – Hunedoara – Simeria; și Petroșani – Valea Jiului. Rezultatele detaliate ale acestor analize sunt prezentate în Anexa 2.

Figura 26 reunește rezultatele analizei pentru toate cele patru aglomerări majore din regiune. Mai întâi, aceasta subliniază importanța relativă a conurbației Timișoara – Arad, care are o populație captată apropiată de 800.000 într-o bandă de navetă de 40 de minute. Totuși, conurbația Deva – Hunedoara – Simeria ajunge și ea la aproape 300.000 de persoane iar Reșița-Caransebeș la puțin peste 200.000. Analiza prezentată în Figura 26 încearcă de asemenea să furnizeze o anumită idee asupra eventualului impactul al îmbunătățirilor conectivității asupra populației navetiste din fiecare aglomerare⁹. Din această analiză rezultă câteva concluzii interesante. Mai întâi, probabil cel mai mare impact economic asupra regiunii ar proveni din îmbunătățirea conectivității cu Timișoara – Arad pentru cei ce locuiesc în prezent la 40 până la 60 de minute de conurbație. Totuși, o îmbunătățire similară a conectivității ar avea un impact relativ chiar mai mare asupra aglomerării Reșița – Caransebeș (în care populația navetistă ar crește cu 59 procente față de 27 procente în Timișoara – Arad).

⁹ Rețineți că aceasta este o analiză teoretică, fără nicio evaluare a ușurinței sau dificultății relative a realizării creșterilor de conectivitate prezentate aici.

Îmbunătățirile în conectivitate la acest nivel ar avea, prin contrast, un impact limitat în aglomerările din județul Hunedoara. În aceste aglomerări, beneficiile apar din îmbunătățirea conectivității mai mari cu restul regiunii.

Figura 26: Potențialul impact al îmbunătățirilor conectivității asupra populației ce se încadrează în distanța de navetă a principalelor aglomerări din Regiunea Vest



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4

Notă: A doua bară se referă la numărul de locuitori suplimentari care s-ar încadra într-o navetă de 40 de minute dacă îmbunătățirile conectivității ar permite celor ce stau la 40 până la 60 de minute de aglomerare să acceseze aglomerarea în 40 de minute sau mai puțin; a treia bară se referă la numărul de locuitori suplimentari care s-ar încadra într-o navetă de 60 de minute dacă îmbunătățirile conectivității ar permite celor ce stau la 60 până la 90 de minute de aglomerare să acceseze aglomerarea în 60 de minute sau mai puțin.

În sfârșit, în contextul discuției de mai sus cu privire la potențialul impact al îmbunătățirilor conectivității, evaluăm pe scurt potențialul pe care investițiile planificate în infrastructura de transport le pot avea asupra conectivității la aglomerarea principală Timișoara-Arad. În mod special, evaluăm impactul anticipat al investițiilor în rețeaua de autostrăzi a Coridorului IV și linia de cale ferată de mare viteză 22 TEN-T – a se vedea prezentarea suplimentară din raport și metodologia din Caseta 6. După cum se poate vedea în Figura 27, îmbunătățirile în timpii de deplasare până la aglomerare ar fi semnificative, din moment ce Timișoara beneficiază de noua infrastructură rutieră iar Arad în principal de calea ferată. În acest scenariu, toate centrele urbane importante din regiune (inclusiv Reșița, Caransebeș, Deva și Hunedoara) s-ar încadra în banda de navetă de 90 de minute a conurbației.

6. Divizarea

În modelul din Raportul privind Dezvoltarea Mondială pe 2009 (Banca Mondială, 2009), “divizarea” se referă la ușurința sau dificultatea cu care factorii de producție traversează hotare – în special (dar nu exclusiv) hotare internaționale. Barierele ce pot bloca libera circulație a bunurilor, capitalului, persoanelor și serviciilor provin atât din frontiere fizice cât și dintr-o gamă largă de factori instituționali, culturali și de reglementare.

În cazul Regiunii Vest, aderarea la Uniunea Europeană și integrarea semnificativă ce a rezultat a constituit unul dintre factorii cei mai importanți ce au contribuit la performanța în dezvoltarea sa. Rămân însă unele bariere ce pot împiedica regiunea să exploateze pe deplin avantajul său pozițional în această privință. Totuși, probabil acestea nu vor avea un impact semnificativ asupra provocărilor legate de dezvoltarea teritorială ce constituie obiectul acestui raport.

În schimb, în această secțiune, punem accentul pe trei aspecte ale “divizării” ce pot avea impact asupra disparităților teritoriale din Regiunea Vest:

- i. Deconectarea regiunii de București;
- ii. Oportunitățile neexploatate potențiale cu Serbia; și
- iii. Zonele stagnante și accesul la puncte cheie de trecere a frontierei

6.1. Îmbunătățirea conectivității cu București

Unul dintre aspectele cele mai caracteristice ale Regiunii Vest din România este gradul în care aceasta se asociază cu Europa Occidentală mai degrabă decât cu restul României. Acest lucru este evident în structura economiei sale, în rețeaua de transport, precum și în atitudinile și cultura locuitorilor săi. Firmele din regiune, cel puțin în partea vestică a regiunii, exportă aproape jumătate din producția lor, ceea ce sugerează că piața din București joacă un rol relativ limitat în deciziile strategice și de investiții adoptate de firmele din Regiunea Vest. Tiparele de migrație din țară subliniază și ele această deconectare – potrivit statisticilor privind migrația internă de la Eurostat, doar 6 procente din emigranții interni ai Regiunii Vest sunt în București (față de 22 procente din emigranții interni pe plan național ce sunt în București); în mod similar doar 3,5 procente din emigranții Bucureștiului sunt în Regiunea Vest¹⁰.

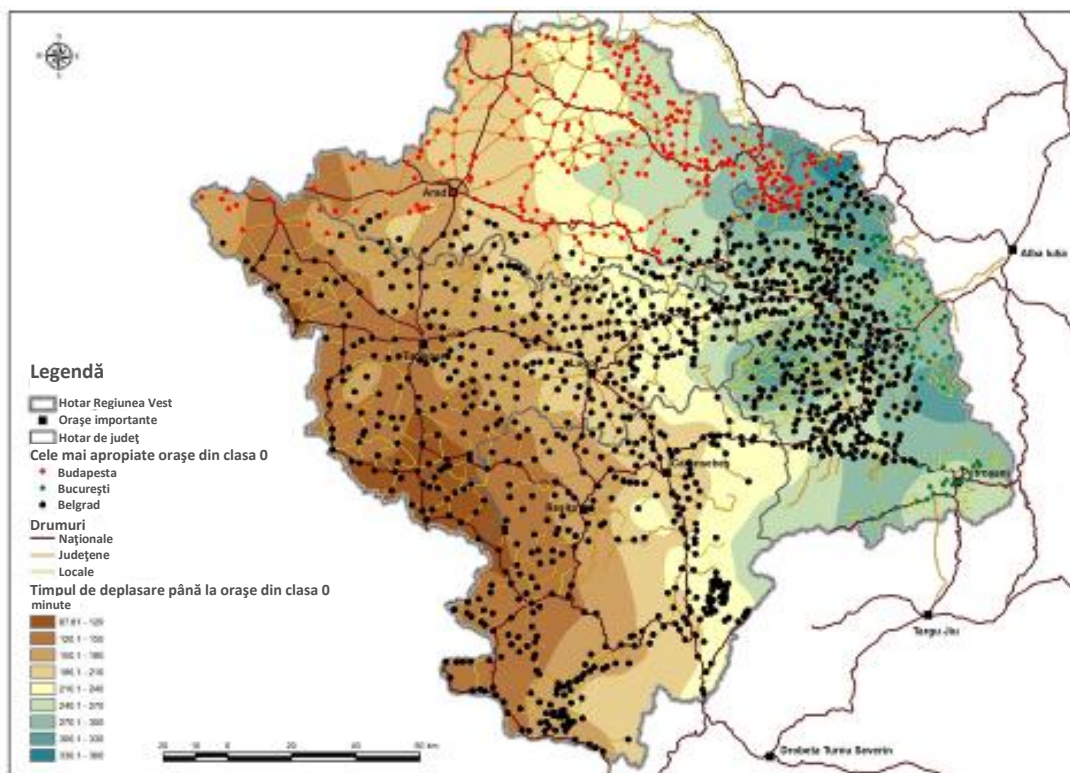
În ceea ce privește conectivitatea fizică, Figura 28 subliniază cât de apropiat este restul Europei de această regiune față de București. În ciuda restricționării conectărilor cu Ungaria și Serbia datorită numărului limitat de puncte de trecere a frontierei, în principiu toate așezările din Regiunea Vest sunt mai bine conectate pe cale rutieră cu Belgrad sau Budapesta decât cu București. Deși Belgradul este mai aproape din punct de vedere al distanței de majoritatea așezărilor din Regiunea Vest, infrastructura rutieră mai bună din Ungaria – prezența autostrăzii de la Budapesta la Szeged și Makó – face ca aproape toate așezările din județul Arad și câteva din Bazinul Brad să fie mai apropiate de Budapesta, în timp ce cea mai mare parte a restului regiunii să fie cel mai aproape de Belgrad.

¹⁰ Pe baza numărului anual de emigranți interni în perioada 2000 - 2007

De fapt, singurele zone ale Regiunii Vest ce sunt mai bine conectate cu București decât cu capitale de oriunde altundeva din Europa sunt așezările din Bazinul Petroșani și cele de pe Coridorul Orăștie. Însă chiar și aici, timpul de deplasare până la capitală este de la 4 până la 4,5 ore. Acele părți ale Regiunii Vest ce sunt relativ izolate de Timișoara și Arad sunt cu greu mai bine conectate cu București. De exemplu, cea mai mare parte a județului Hunedoara rămâne la 5 până la 6 ore de București, zonele izolate din estul județului Arad sunt la 6 până la 7 ore distanță, iar cea mai mare parte a județului Caraș-Severin la cel puțin 6,5 ore distanță. Acest lucru are implicații semnificative pentru posibilitățile firmelor din aceste zone de a accesa piețe mai mari, pentru ca investitorii să ia în considerare amplasarea de fabrici, și pentru conectarea locuitorilor la oportunități de angajare.

Regiunea este bineînțeles conectată și pe cale aeriană, la o distanță de zbor de o oră de București. Din luna martie 2013 există patru zboruri directe, programate, către București de la aeroportul din Timișoara de luni până vineri, cu trei curse în zilele de sâmbătă și duminică.

Figura 28. Conectivitatea Regiunii Vest în contextul european



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4

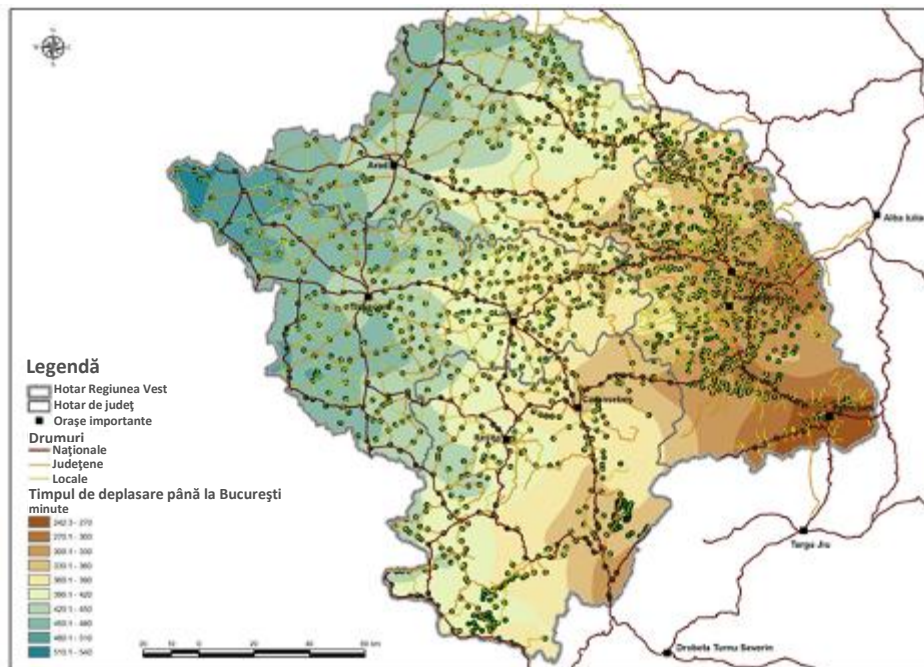
Caseta 5. Conectivitatea cu Budapesta și Belgrad din jurul Regiunii Vest

Cea mai scurtă durată necesară pentru a ajunge la Belgrad este de circa 1,5 ore, de la satul de frontieră Moravița. Este nevoie de mai puțin de 2 ore pentru a ajunge în același oraș din sud-vestul județului Timiș sau din Jimbolia. Cea mai mare parte a zonei vestice a județelor Timiș și Caraș-Severin sunt la 2 până la 3 ore de Belgrad, inclusiv Timișoara și Reșița. Zona estică a acestor județe este la 3 până la 4 ore de Belgrad.

Zonele din jurul localităților Nădlac (județul Arad) și Cenad (județul Timiș) sunt puțin mai aproape de 2 ore, de această dată de Budapesta. Realizarea autostrăzii ungrești până la Makó a schimbat orientarea regională, chiar și pentru nord-vestul județului Timiș. Orașul Arad este acum la doar 3 ore de Budapesta. Celelalte așezări din vestul județului Arad sunt situate la 3 până la 4 ore de Budapesta, iar cele din nord și nord-est la peste 4 ore de același oraș.

Partea de sud-est a județului Arad, ca și cea mai mare parte a județului Hunedoara, este mai aproape de Belgrad decât de Budapesta, chiar și în ceea ce privește timpul. Timpii de deplasare până la Belgrad din această zonă sunt de peste 4 ore. Deva este la aproximativ 4,5 ore iar Brad la circa 5 ore de Belgrad.

Figura 29. Timpii de deplasare din Regiunea Vest către București – Rețeaua de transport curentă



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4

Îmbunătățirea conectivității cu București poate fi, de asemenea, esențială pentru a facilita dezvoltarea și diversificarea exporturilor regiunii. După cum se indică în Tabelul 5, exporturile către destinații din afara UE au crescut în importanță în ultimii ani în toate

județele. Este de remarcat locația acestor piețe, și în special importanța piețelor ca Turcia și Ucraina, și eventual Egiptul care ar fi accesat cel mai probabil prin portul Constanța.

Tabelul 5. Principalele piețe de export din afara UE pe județe (2005 și 2011)

	piețe	% exporturi	
		2005	2011
Arad	Ucraina	0,1	1,6
	Elveția	2,6	1,3
	Turcia	0,3	1,3
	<i>subtotal top 3</i>	<i>3,0</i>	<i>4,1</i>
Caraș-Severin	Arabia Saudită		19,8
	Turcia	0,1	2,6
	Algeria		1,5
	<i>subtotal top 3</i>	<i>0,1</i>	<i>24,0</i>
Hunedoara	Turcia	5,5	4,3
	Egipt	0,1	2,3
	China	0,6	1,8
	<i>subtotal top 3</i>	<i>6,1</i>	<i>8,4</i>
Timiș	Turcia	0,5	2,2
	Statele Unite	1,1	0,9
	Croația	0,2	0,6
	<i>subtotal top 3</i>	<i>1,7</i>	<i>3,7</i>

Sursa: Calcule bazate pe date de la Institutul Național de Statistică (Date din operațiuni vamale)

Proiectele prioritate ale guvernului român referitoare la infrastructura de transport – Autostrada Transilvania și Coridorul IV Pan-european – ar aduce îmbunătățiri semnificative la accesibilitatea regiunii față de București. În timp ce conectările între Timișoara și Arad și legăturile lor cu granița cu Ungaria au fost încheiate, multe dintre activitățile esențiale pentru a conecta regiunea de București continuă să se confrunte cu întârzieri semnificative.

O evaluare a potențialelor implicații asupra timpilor de deplasare până la București conform scenariului realizării șoselelor din Coridorul IV (a se vedea

Figura 30) indică faptul că 83 procente din așezările Regiunii Vest ar beneficia de o conectivitate mai bună. Cele mai mari diferențe sunt înregistrate în cazul așezărilor din jurul Timișoarei, de fapt în apropierea ieșirilor de pe autostradă de la Giarmata și Orțișoara. Timpii de deplasare până la București s-ar reduce cu peste 100 de minute pentru circa 20 de sate din zona respectivă, cu un maxim de 107 minute pentru Cerneteaz și Giarmata. Locuitorii Timișoarei ar observa o reducere a timpilor de deplasare până la București cu aproximativ 84 de minute iar cei din Arad cu circa 70 de minute. În total, 274 de așezări și-ar îmbunătăți timpii de deplasare până la București cu peste o oră, inclusiv Lugoj, Sântana, Buziaș, Pecica și alte orașe mici. Pentru alte aproape 900 de așezări, timpii de deplasare sunt îmbunătățiți cu mai puțin de o oră, cum ar fi Deva, Hunedoara (peste 30 de minute), Reșița (24 de minute), Hațeg, Oțelu Roșu sau Caransebeș (doar 8 minute).

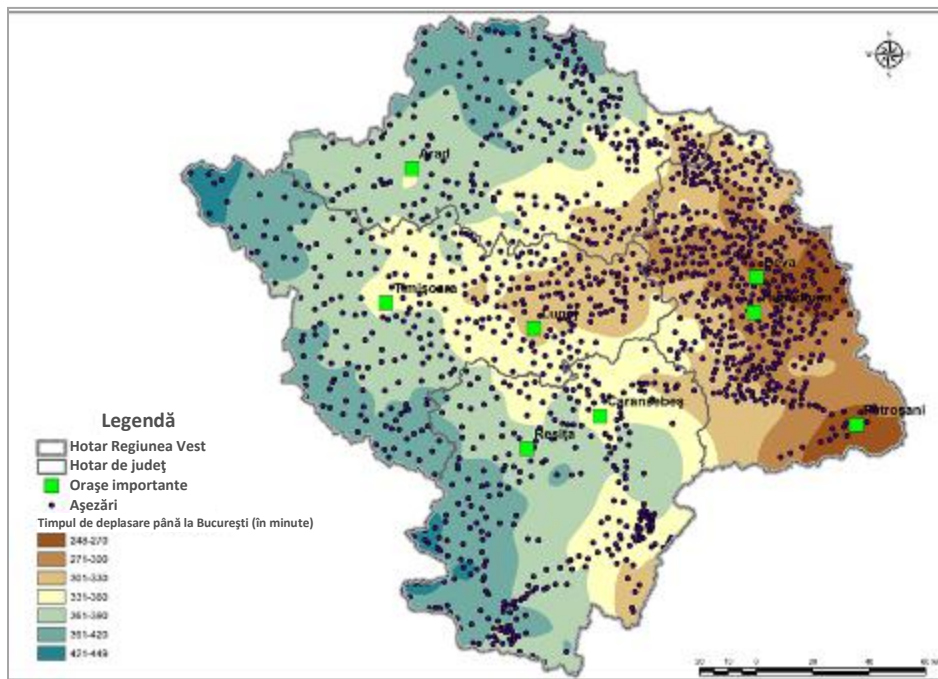
Caseta 6: Evaluarea impactului asupra conectivității al investițiilor planificate la nivel național în infrastructura rutieră și feroviară - metodologie

Care ar fi impactul proiectelor majore planificate și în desfășurare ale infrastructurii de transport asupra conectivității Regiunii Vest? Utilizând aceeași abordare pentru evaluarea conectivității ca cea descrisă mai sus în acest raport (a se vedea Caseta 4), analizăm potențialul impact al celor două proiecte naționale majore: i) secțiunea de la Nădlac la Sibiu din autostrada ce face parte din Coridorul IV european; și ii) secțiunea din linia de cale ferată de mare viteză ce face parte din coridorul 22 TEN-T de la Curtici la Arad și Simeria și în continuare până la București și Constanța.

Pentru realizarea evaluării, luăm în considerare investițiile planificate ca fiind deja funcționale pe întreaga rută a acestora, deși secțiuni ale rutelor vor fi inaugurate în ani diferiți. Și totuși, impactul poate fi înțeles pe deplin dacă se ia în considerare noua infrastructură ca fiind completă. Pentru autostradă, au fost introduse intrările și ieșirile corespunzătoare de la Nădlac până la Orăștie din moment ce acestea sunt puncte de conectare la rețeaua rutieră existentă. Ultima ieșire, din afara Regiunii Vest, este (deja funcțională) lângă Sibiu. Nu am luat în calcul posibila autostradă viitoare de la Sibiu la Pitești, din moment ce nu se știe nimic momentan cu privire la viitoarea sa rută. Apoi, de la Pitești la București, din nou am luat în considerare autostrada existentă. Viteza medie pe autostradă este estimată la 110 km/h.

Pentru calea ferată de mare viteză, viteza estimată a trenurilor de-a lungul acestei linii este calculată la 120 km/h. Totuși, doar trenurile rapide, care au opriri în mai puține gări, pot ajunge la această viteză, astfel încât am luat în considerare doar anumite gări din Regiunea Vest, unde trenurile ar putea opri: Curtici, Arad, Radna, Săvârșin, Ilia, Deva, Simeria și Orăștie. La aceste gări s-ar putea ajunge din zonele înconjurătoare folosind rețeaua rutieră, și nu cu trenul pe alte linii. A fost creat și un model în care atât autostrada cât și calea ferată de mare viteză sunt luate în considerare împreună, putându-se ajunge la viteze mai mari dacă se combină și se folosesc ambele tipuri noi de infrastructură.

Figura 30: Timpii de deplasare estimați până la București cu autostrada din Coridorul IV realizată

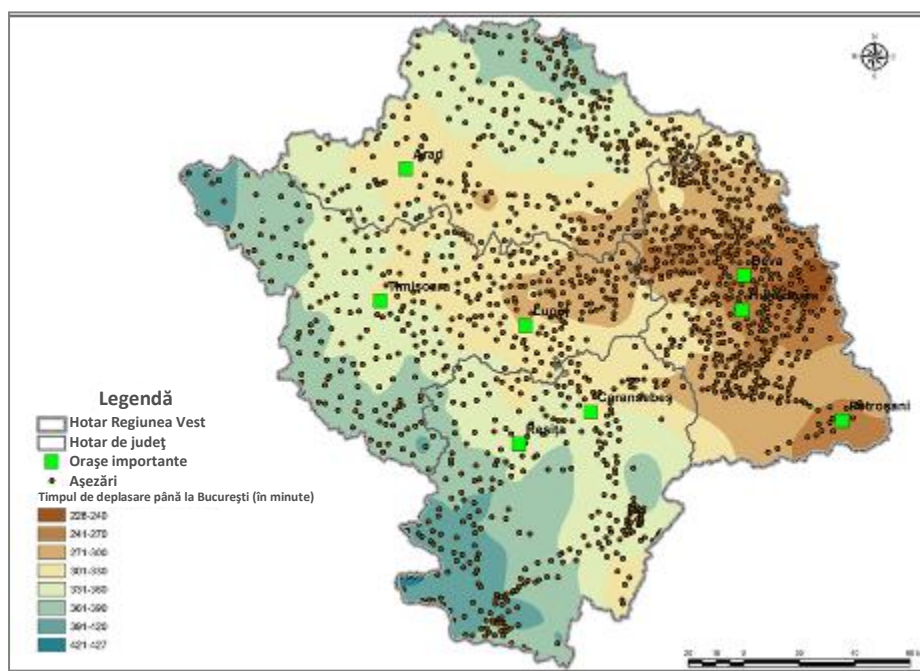


Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4 și Caseta 6 Caseta 5

Adăugarea liniei de cale ferată de mare viteză în ecuație îmbunătățește și mai mult timpii de deplasare, în special pentru așezările care sunt situate de-a lungul autostrăzii în zone ce nu sunt traversate de o cale ferată de mare viteză sau în apropierea ieșirilor de pe autostradă (a se vedea

Figura 31). Cei mai importanți beneficiari ai investițiilor combinate în infrastructuri rutiere și feroviare ar fi locuitorii din județul Timiș și din nordul județului Caraș-Severin. Utilizând atât autostrada cât și calea ferată de mare viteză, se poate ajunge la București în mai puțin de 5 ore de la Lugoj și mai puțin de 5 ore și jumătate de la Timișoara, Caransebeș și zonele înconjurătoare. Reșița ar fi la mai puțin de 6 ore distanță de București.

Figura 31: Timpii de deplasare estimați până la București cu autostrada din Coridorul IV și linia de cale ferată de mare viteză 22 TEN-T realizate



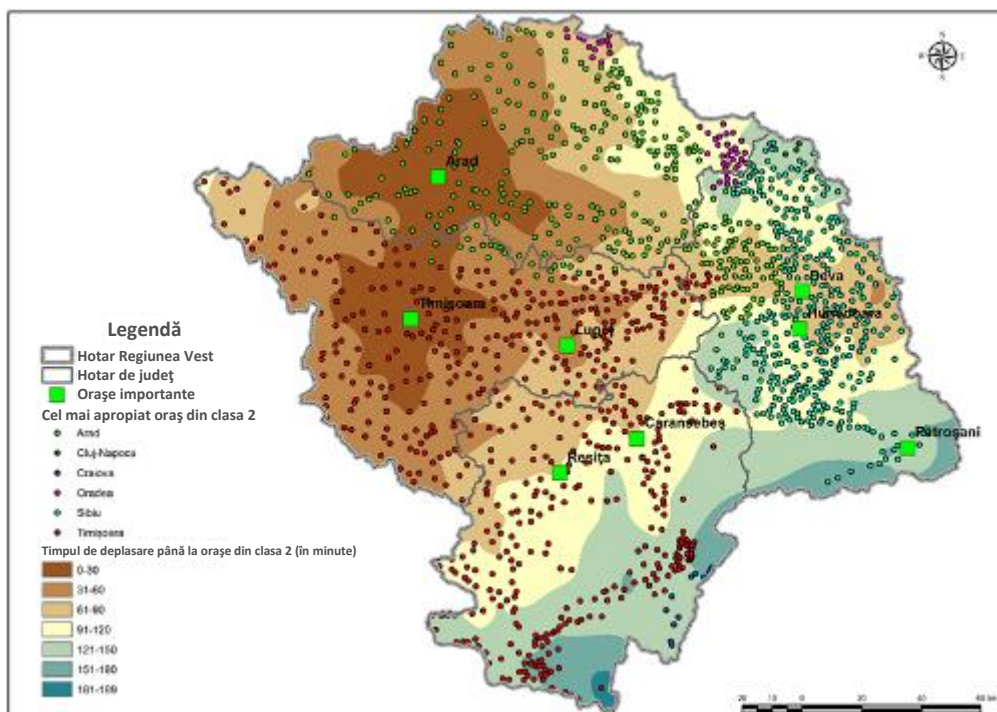
Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Casetă 4 și Casetă 6 Casetă 5

Merită subliniat faptul că implicațiile noii infrastructuri de transport depășesc conectivitatea cu București, însă deschid și accesul pentru părți izolate ale regiunii la alte centre de dezvoltare din apropiere cum ar fi Cluj, Sibiu și Ploiești.

Figura 32 arată că Sibiu și-ar spori semnificativ sfera de influență în urma realizării autostrăzii din Coridorul IV, în timp ce Oradea și Cluj-Napoca ar pierde din zonele lor de influență. Acest lucru ar avea beneficii semnificative pentru zone mari din județul Hunedoara, care și-ar îmbunătăți conectivitatea cu un centru urban major.

În concluzie, investițiile propuse în transport ar oferi îmbunătățiri semnificative nu doar pentru centrele urbane dominante Timișoara și Arad, ci și unora dintre părțile mai stagnante ale regiunii, deși părțile sudice ale județului Caraș-Severin ar rămâne relativ izolate. Conform scenariului dezvoltării complete rutiere și feroviare, din întreaga Regiune Vest, Bigăr, din sudul județului Caraș-Severin ar fi singura așezare aflată la o distanță de peste 3 ore de orice oraș mare important.

Figura 32: Conectivitatea estimată cu orașe secundare din România cu autostrada din Coridorul IV și linia de cale ferată de mare viteză 22 TEN-T realizate



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4 și Caseta 6 Caseta 5

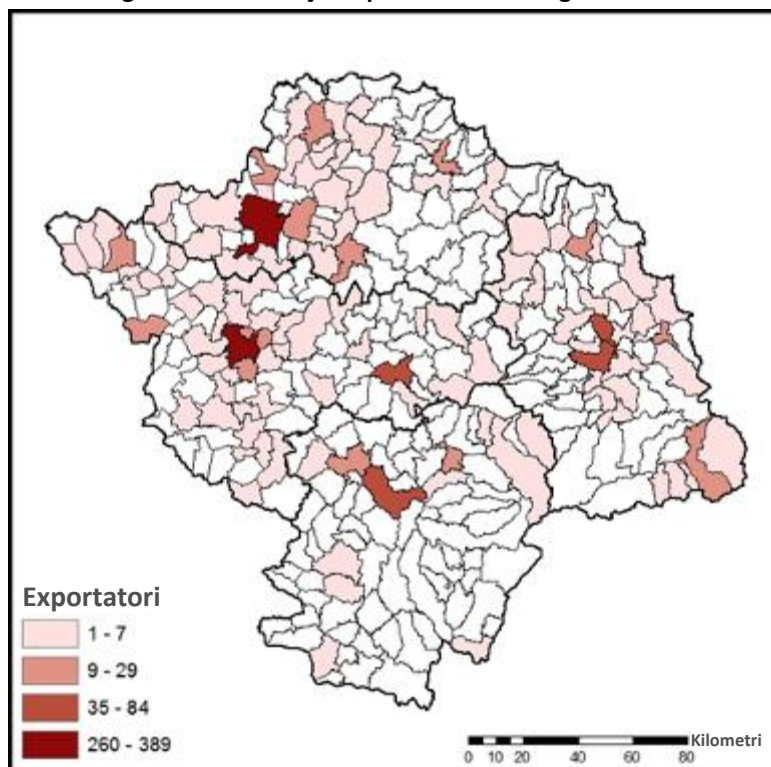
6.2. Oportunități neexploatate cu Serbia?

Harta din

Figura 33 subliniază faptul puțin discutat că cel mai apropiat oraș mare major de majoritatea zonelor din Regiunea Vest este Belgrad, Serbia. Cea mai mare parte a așezărilor din vestul județului Caraș-Severin, din vestul și sud-vestul județului Timiș, sunt la mai puțin de 150 km distanță de Belgrad. Aproape toate așezările din Timiș și Caraș-Severin, și chiar majoritatea din Arad se află la mai puțin de trei ore de condus de același oraș. Cu o populație de circa 1,5 milioane, Belgrad este puțin mai mic decât București și Budapesta. În acest moment totuși, datorită în mare parte poziției sale din afara Uniunii Europene, Belgradul (și Serbia în general) rămâne aproape complet deconectat de economia Regiunii Vest.

Figura 33 ilustrează contrastul între granița cu Ungaria, în jurul căreia se află cea mai mare concentrare de exportatori din Regiunea Vest, și granița cu Serbia, care se remarcă prin absența oricăror exportatori de-a lungul unei mari părți a acesteia.

Figura 33. Distribuția exportatorilor în Regiunea Vest



Sursa: Date de la Institutul Național de Statistică (Date din operațiuni vamale); Drept de autor pentru hartă ADR Vest

Tabelul 6 arată cât de limitat este exportul cu Serbia. Deși numărul de firme ce exportă în Serbia, în special din județele Timiș și Caraș-Severin, a crescut semnificativ în ultimii ani, acesta reprezintă încă doar un procent foarte mic al exportatorilor din regiune. Pe ansamblu, doar 1 procent din exporturile din Regiunea Vest aveau ca destinație piața din Serbia în 2011, făcând ca această țară să fie doar a 19-a cea mai importantă piață de export pentru Regiunea Vest. Iar în afara județului Timiș, în principiu niciun export nu ajunge în Serbia. Pentru Caraș-Severin, județ ce împarte cea mai mare parte a frontierei cu Serbia, doar 0,2 procente din exporturi au ca destinație această țară. Este interesant faptul că importurile din Serbia sunt semnificativ mai mari, cuprinzând 3,6 procente din importurile în județ.

Din nou, nivelul scăzut de comerț cu Serbia nu este surprinzător dat fiind faptul că aceasta nu este membru al UE. Drept urmare, taxele vamale rămân valabile la multe bunuri importate, în special în agricultură, iar barierele netarifare sunt semnificative. Până în 2011 românii au avut încă nevoie de vize pentru a intra în Serbia, astfel încât derularea de afaceri și crearea de rețele comerciale ar fi fost dificilă până acum ceva timp.

Tabelul 6. Comerțul cu Serbia

Nr. de firme ce exportă în Serbia	2007	2008	2009	2010	2011
ARAD	27	21	22	21	34
CARAȘ-SEVERIN	6	8	11	21	22
HUNEDOARA	6	6	7	7	6
TIMIȘ	63	80	65	75	87
Regiunea Vest	102	115	105	124	149
% exporturi județ/regiune	2007	2008	2009	2010	2011
ARAD	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
CARAȘ-SEVERIN	0,1	0,3	0,5	0,3	0,2
HUNEDOARA	0,7	0,5	0,1	0,1	0,1
TIMIȘ	2,3	2	1,3	0,7	1,7
Regiunea Vest	1,39	1,27	0,84	0,45	1,09
Nr. de firme ce importă din Serbia	2007	2008	2009	2010	2011
ARAD	22	30	22	25	31
CARAȘ-SEVERIN	5	8	8	6	5
HUNEDOARA	4	10	11	11	8
TIMIȘ	59	62	58	66	75
Regiunea Vest	90	110	99	108	119
% importuri județ/regiune	2007	2008	2009	2010	2011
ARAD	0,29	0,55	0,21	0,18	0,25
CARAȘ-SEVERIN	1,63	2,96	4,00	3,29	3,65
HUNEDOARA	0,09	0,92	0,32	0,24	0,34
TIMIȘ	0,57	0,87	0,88	0,80	0,63
Regiunea Vest	0,40	0,90	0,70	0,60	0,50

Sursa: Calcule bazate pe date din Ancheta Structurală în Întreprinderi

Ar putea fi deosebit de important să se valorifice mai bine oportunitățile de comerț cu Serbia pentru zonele din județul Caraș-Severin care sunt printre cele mai stagnante din punct de vedere economic din Regiunea Vest. Un domeniu cu un potențial semnificativ ar putea fi în exporturile de produse agricole. Însă într-un sens mai general, deschiderea pieței din Serbia la comerțul cu Regiunea Vest poate crea oportunități ca regiunea să atragă ISD suplimentare și ar putea facilita înregistrarea unor rate mai ridicate de înființare de firme. Pe termen scurt, este probabil ca divizările să rămână până în momentul aderării Serbiei la UE; acest lucru poate afecta comerțul cu produse agricole, în special prin măsuri netarifare la granița cu Serbia.

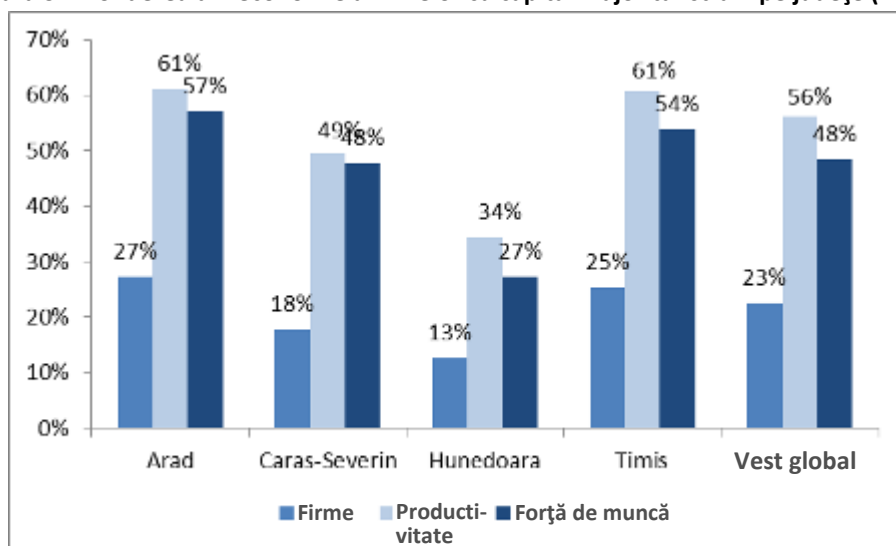
Pe termen scurt, totuși, îmbunătățirile în conectivitatea transporturilor, eforturile de facilitare a unor puncte de trecere a frontierei eficiente, precum și investițiile sporite în eforturile de cooperare transfrontalieră (în curs de desfășurare cu oficiul pentru cooperare transfrontalieră al UE pentru Serbia-România, cu sediul în Reșița) vor fi importante pentru a permite regiunii să valorifice mai bine oportunitățile cu Serbia.

6.3. Accesarea oportunităților de comerț prin puncte de frontieră cheie

Succesul zonelor dominante ale Regiunii Vest se datorează în mare măsură investițiilor străine substanțiale în fabrici ale unor sucursale pentru deservirea piețelor europene. Pentru zonele stagnante ale regiunii, este probabil ca atragerea acestor ISD, în special pe măsură ce piețele muncii din jurul Timișoarei și Aradului devin saturate și salariile cresc, să constituie o platformă importantă pentru dezvoltare. Figura 34 subliniază cât de important este rolul pe care îl joacă firmele cu capital majoritar străin în productivitatea și forța de muncă din regiune, precum și decalajul ce există între județe. Dacă ponderea capitalului străin este semnificativă în Caraș-Severin, rolul acestuia încă rămâne cu mult sub nivelurile din Timiș și Arad; iar în Hunedoara, ponderea capitalului străin rămâne limitată.

Pentru ca investitorii străini să creeze o producție orientată către export în zonele stagnante ale Regiunii Vest, nu este suficient ca piața muncii și mediul investițional mai vast să fie atractive ci, în mod esențial, și conectivitatea cu piețele europene trebuie să fie eficientă. Provocarea legată de conectivitate pentru aceste zone stagnante ale regiunii a fost deja discutată. Însă un element suplimentar ce trebuie luat în considerare este crearea unei legături între îmbunătățirile la conectivitatea transportului intern și punctele de trecere a frontierei.

Figura 34. Ponderea din economie a firmelor cu capital majoritar străin pe județe (2010)



Sursa: Calcule bazate pe date din Registrul Comercial

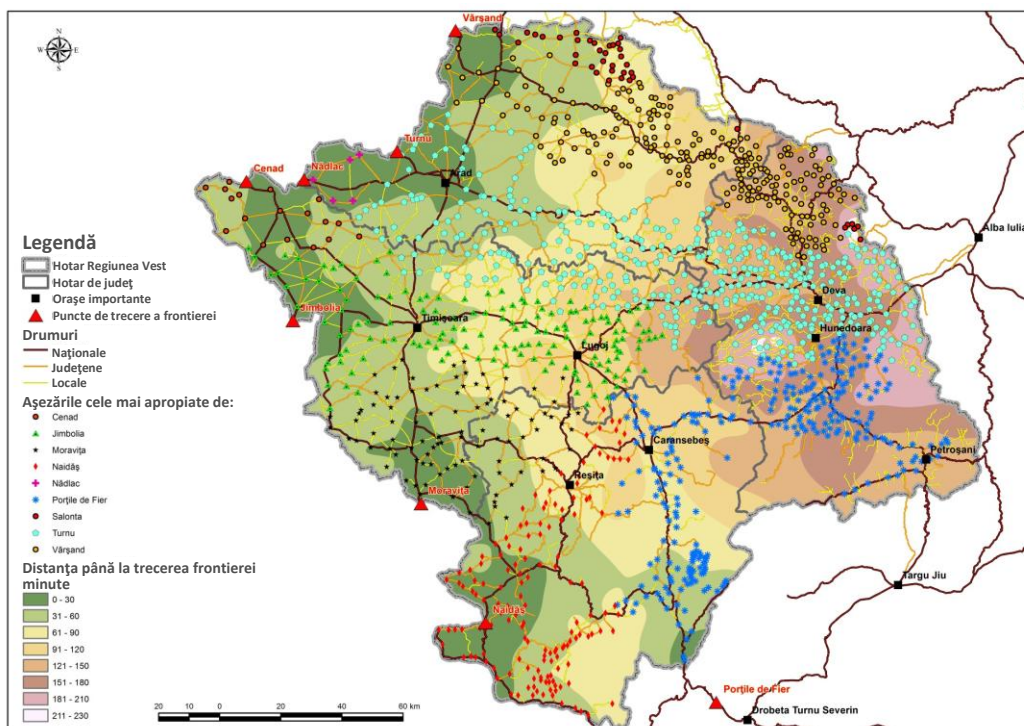
În general, investitorii care intenționează să deservească piețele europene vor dori să fie la o distanță de până la o oră de frontieră, dacă e posibil. Harta din Figura 35 arată clar modul în care această situație întărește tiparul nucleu-periferie existent în regiune. Toate zonele aflate de-a lungul granițelor cu Ungaria și Serbia, precum și cea mai mare parte a zonelor vestice ale județelor Arad, Timiș și Caraș-Severin, precum și zona de sud-est a județului Caraș-Severin, se încadrează în izocrona de o oră față de un punct de trecere a frontierei. Atractivitatea orașului Arad și a zonelor din nordul și vestul acestuia pentru investiții străine

apare clară din hartă – granița cu Ungaria poate fi accesată în mai puțin de jumătate de oră. Dacă Timișoara este mai puțin avantajată, aceasta tot este la mai puțin de o oră de Jimbolia.

Cea mai mare parte a restului regiunii din afara nucleului existent, totuși, rămâne la mai mult de o oră distanță de cel mai apropiat punct de frontieră. Reșița este la aproape 75 de kilometri de un punct de trecere a frontierei, județul Caraș-Severin având un singur asemenea punct, la Naidăș, iar acesta, făcând legătura cu Serbia, este puțin probabil să fie ruta ideală pentru exportatori, de exemplu pentru sectorul european de automobile. Zonele din sud-estul județului Caraș-Severin sunt mai apropiate de punctul de trecere a frontierei Porțile de Fier, din județul vecin Mehedinți, însă din nou, este puțin probabil ca acesta să se afle pe ruta principală de transport pentru exportatori.

Deplasându-ne înspre partea estică a regiunii, distanța față de puncte de trecere a frontierei crește corespunzător. Timpi între 1 și 2 ore sunt caracteristici pentru majoritatea zonelor estice din județele Arad, Timiș și Caraș-Severin. Județul Hunedoara se află la mai mult de 2 ore distanță de orice punct de trecere a frontierei. Deva, Hațeg, Brad și Petroșani sunt la circa 2,5 ore distanță, în timp ce Orăștie se află la aproape 3 ore distanță.

Figura 35. Distanța față de cele mai apropiate puncte de frontieră din Regiunea Vest



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Casetă 4

7. Dotări și instituții

Contextul instituțional și al dotărilor din Regiunea Vest este discutat în detaliu în raportul “Evaluare teritorială: profilul, performanța și motoarele de dezvoltare din Regiunea Vest”. În prezentul raport, punem accentul doar pe diferențele semnificative la nivel sub-regional care sunt susceptibile să fi modelat disparitățile teritoriale existente și, cel mai important, care pot avea un impact asupra eforturilor de abordare a provocărilor legate de dezvoltarea teritorială în regiune.

7.1. Dotările istorice și sistemele locale de producție

După cum s-a discutat în raportul “Evaluare teritorială: profilul, performanța și motoarele de dezvoltare din Regiunea Vest”, geografia fizică a regiunii a jucat un rol important în trecut în trasarea traiectoriilor de dezvoltare în diferite zone ale regiunii. Câmpia Banatului se întinde de-a lungul graniței de vest a regiunii și cuprinde cea mai mare parte a județului Timiș și jumătatea vestică a județului Arad. Bogățiile sale agricole și, mai important, accesibilitatea față de vest, au făcut ca această parte a regiunii să devină cea mai cosmopolită în perspectivă și cea mai integrată cu Europa.

Zonele interioare ale regiunii au fost modelate de poziția predominantă a Munților Carpați. În cazul zonelor estice ale județului Arad această poziție predominantă a constituit în mare măsură o problemă tradițională de inaccesibilitate. Hunedoara și Caraș-Severin cel puțin au beneficiat de resursele minerale ale munților, în special rezervele substanțiale de cărbuni. În schimb, acest lucru a contribuit la dezvoltarea industriilor de minerit și metalurgie în aceste județe, o specializare care s-a consolidat prin strategiile de dezvoltare mono-industrială din era comunistă. Timișoara și Arad, între timp, au beneficiat de industrializarea pe care aceste strategii au facilitat-o, însă fără dezavantajul concentrării excesive.

Aceste tipare de dezvoltare și dotări istorice joacă încă un rol semnificativ în modelarea economiilor acestor județe în prezent. Tabelul 7 arată cele cinci sectoare (NACE cu 2 cifre) în care fiecare județ este cel mai specializat în contextul național. Acesta arată clar faptul că județele Timiș și Arad sunt specializate într-o gamă de sectoare de producție, Timiș fiind specializat în câteva sectoare de producție mai sofisticate. Hunedoara și Caraș-Severin rămân între timp specializate în sectoare legate de dotările lor fizice și identitatea culturală îndelungată a zonei – silvicultură și minerit în Hunedoara; minerit și metale (precum și produse din lemn) în Caraș-Severin. Pe de altă parte, este de remarcat faptul că sectorul auto, precum și alte sectoare de producție, se află printre domeniile dominante de specializare în toate județele. Se sugerează astfel că dotările istorice nu reprezintă totul, și că tipurile de investiții ce au catalizat dezvoltarea în Timiș și Arad se răspândesc, măcar într-o oarecare măsură, și în alte zone ale regiunii.

Tabelul 7. Primele 5 sectoare de bază cele mai specializate pe județ (2010)

Arad			Caraș-Severin		
NACE	Descriere	Raportare la locație	NACE	Descriere	Raportare la locație
29	Autovehicule	5,3	28	Instalații și echipamente	5,3
32	Alte activități industriale	3,8	24	Prelucrarea metalelor	4,0
30	Alte mijloace de transport	3,5	07	Extracția minereurilor metalifere	3,3
31	Producția de mobilă	2,5	16	Lemn și produse din lemn	3,1
26	Calculatoare, electronice și optice	2,3	29	Autovehicule	3,1
Hunedoara			Timiș		
NACE	Descriere	Raportare la locație	NACE	Descriere	Raportare la locație
02	Silvicultură și exploatare forestieră	19,9	26	Calculatoare, electronice și optice	6,1
05	Extracția cărbunelui	17,1	27	Echipamente electrice	3,5
32	Alte activități industriale	4,0	29	Autovehicule	3,2
08	Alte activități extractive	2,7	15	Produse din piele (încălțăminte)	3,0
29	Autovehicule	2,6	22	Cauciuc și materiale plastice	2,6

Sursa: Calcule bazate pe date din Ancheta Structurală în Întreprinderi

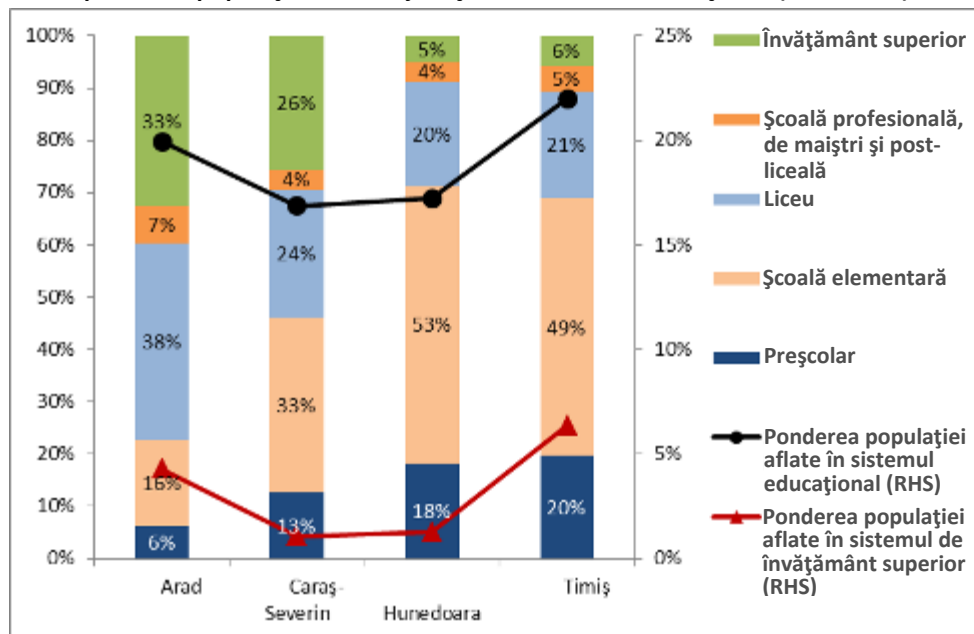
Notă: Sectoarele de bază includ acele sectoare care vând în principal în afara zonei locale; Specializare definită ca sectoarele cu cea mai ridicată raportare la locație pentru forța de muncă în contextul național.

7.2. Capitalul uman și dotările educaționale

Cea mai importantă dotare dintr-o perspectivă regională o constituie capitalul uman al populației. Aici, paralela cu rezultatele economice este evidentă, cu Timiș, și apoi Arad, distingându-se dramatic în fața județelor Caraș-Severin și Hunedoara (Figura 36). Timiș și Arad nu doar dețin o pondere semnificativ mai mare a populației lor în sistemul educațional, dar cel mai important, acest lucru este determinat de populația din sistemul de învățământ superior. Ponderea populației din sistemul de învățământ superior în Timiș este cu 50 procente mai mare decât în Arad, de cinci ori mai mare decât în Hunedoara și de șase ori mai mare decât în Caraș-Severin. Într-un mod interesant, Figura 36 arată că participarea ridicată a județului Timiș în sistemul de învățământ superior nu este determinată de factori demografici. De fapt, dacă privim doar populațiile aflate în prezent în sistemul educațional în cele patru județe, Timiș are a doua cea mai mică pondere în sistemul de învățământ superior. Acest lucru reflectă trendurile demografice mai pozitive din Timiș, cu un număr mare de elevi preșcolari și în școala elementară. Arad, între timp, are un număr mare de studenți în învățământul superior, însă o situație demografică în mare măsură ponderată la vârstele preșcolare și de școală elementară.

Acest lucru este determinat parțial de concentrarea de instituții de învățământ superior din Timiș, și în special din aglomerarea urbană Timișoara. După cum se arată în Tabelul 8, Timiș se distinge de departe față de restul regiunii în ceea ce privește infrastructura învățământului superior, găzduind 9 din cele 14 instituții de învățământ superior și capturând 60 procente din numărul total de studenți în învățământul superior din regiune. Este de remarcat, de asemenea, faptul că ponderea feminină din numărul de studenți din Timiș și Arad este substanțial mai ridicată decât în Caraș-Severin și Hunedoara, ceea ce sugerează faptul că universitățile rămân legate de specializările istorice ale localităților lor. Deși acest lucru ar putea asigura oportunități din perspectiva cercetării și dezvoltării, acesta crește, de asemenea, riscul reproducerii dependenței față de direcția regională existentă.

Figura 36. Distribuția populației județelor în sistemul educațional pe nivelurile de învățământ și ponderea populației totale a județelor în sistemul educațional (2009-2010)



Sursa: Calcule bazate pe date de la Institutul Național de Statistică: populația de vârstă școlară, la nivel teritorial și nivelul de învățământ, în anul școlar 2009/2010

Tabelul 8. Infrastructura învățământului superior în Regiunea Vest (2010)

	Instituții de învățământ superior		Facultăți		Studenti		Pondere feminină din numărul de studenți
	Total	per m locuitori	Total	per m locuitori	Total	per m locuitori	
Vest	14	7,3	79	41,3	72.124	37.686	53%
Arad	2	4,4	25	54,9	19537	42.893	58%
Caraș-Severin	1	3,1	2	6,2	3415	10.604	48%
Hunedoara	2	4,3	5	10,8	5907	12.755	38%
Timiș	9	13,3	47	69,2	43265	63.738	54%

Sursa: Calcule bazate pe date de la Institutul Național de Statistică: învățământ superior, la nivel teritorial, în anul universitar 2009/2010 (învățământ de zi, seral, fără frecvență și învățământ la distanță)

7.3. Mediul instituțional și de guvernare

Există foarte puține date pentru a permite o evaluare corespunzătoare a mediului instituțional la nivel sub-regional. În ceea ce privește calitatea guvernării, dacă pentru prima dată s-a realizat o evaluare comparativă între regiuni europene (a se vedea Charron, Lapuente, & Dykstra, 2012), aceasta este valabilă doar la nivelul NUTS-2. La nivel sub-regional, principala sursă de putere o constituie consiliile județene și locale (orășenești), care sunt responsabile pentru administrarea fondurilor publice și dețin puterea în aspecte cheie ca dezvoltarea locală, drumuri, și alte infrastructuri.

Tabelul 9 prezintă un sumar al bugetelor la nivel județean. Se observă faptul că bugetele pe cap de locuitor sunt cele mai scăzute în județele 'stagnante' Caraș-Severin și Hunedoara și că subvențiile de la stat pe cap de locuitor sunt cele mai scăzute în Caraș-Severin.

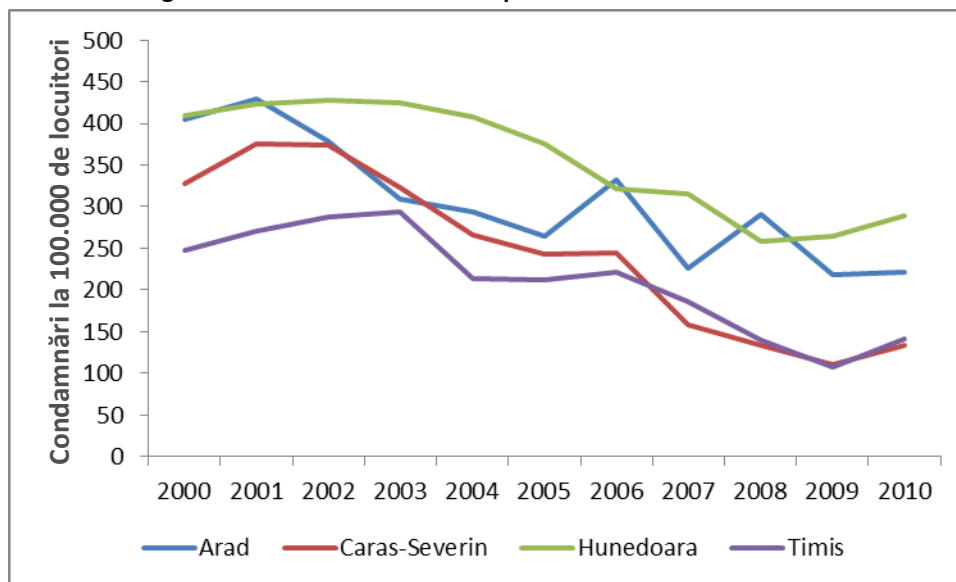
Tabelul 9. Bugetele pe județe în Regiunea Vest (2005-2010)

	Veniturile județului pe cap de locuitor (RON), inclusiv subvenții de la stat					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Arad	933	1.366	1.679	1.990	2.035	2.301
Caraș-Severin	905	1.174	1.478	1.709	1.793	1.766
Hunedoara	896	1.306	1.622	1.958	2.030	2.049
Timiș	1.104	1.478	1.965	2.283	2.226	2.184

Sursa: Calcule bazate pe date de la Institutul Național de Statistică: Execuția bugetelor locale pe categorii de venituri și cheltuieli, macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe

O altă măsură adesea utilizată ca fiind reprezentativă pentru mediul instituțional al unei regiuni este nivelul de criminalitate și tulburare socială. Aici putem vedea (Figura 37) diferențe clare între județe. Dacă rata criminalității (sau cel puțin a condamnărilor) a scăzut în toate județele în ultimul deceniu, aceasta este în Timiș și Caraș-Severin jumătate din cea din Hunedoara și substanțial mai mică decât cea din Arad.

Figura 37: Ratele condamnărilor penale la 100.000 de locuitori



Sursa: Calcule bazate pe date de la Institutul Național de Statistică: Rata criminalității pe macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe

8. Considerații pentru acțiuni de politică: Abordarea provocărilor legate de dezvoltarea inegală

Regiunea Vest din România este cea mai bogată regiune din țară exceptând Bucureștiul, cu un PIB pe cap de locuitor cu 13 procente mai ridicat decât media națională. În cea mai mare parte a ultimului deceniu, regiunea a cunoscut o creștere economică rapidă și o convergență cu Europa. Însă fructele acestei dezvoltări nu au fost distribuite uniform în întreaga regiune. Inegalitățile substanțiale în rezultatele economice și sociale s-au intensificat în ultimul deceniu. Aceste diferențe spațiale în rezultate sunt legate direct de diferențele în competitivitate – Timiș, și în sens mai larg aglomerarea Timiș-Arad se detașează din ce în ce mai mult de restul regiunii în principiu în toate măsurile competitivității. Eșecul în abordarea acestor disparități în creștere nu vor avea doar un impact asupra oportunităților și calității vieții multor locuitori din aceste zone stagnante, ci vor acționa și ca o barieră pentru creșterea și dezvoltarea regiunii în ansamblu.

După cum regiunea speră să treacă la următorul stadiu de dezvoltare și să ajungă la condițiile de trai din zonele mai prospere ale Europei, aceasta se confruntă cu o dublă provocare. Pe de o parte, în Caraș-Severin, Hunedoara și zone din Arad, provocarea ține de generarea și asigurarea unor oportunități mai mari de angajare. Prin contrast, în aglomerarea Timiș-Arad, provocarea constă în gestionarea tranziției către o bază a competitivității care să necesite un aport mai semnificativ de cunoștințe și competențe. Realizarea unei creșteri continue puternice și mutarea economiei către o poziție cu o valoare adăugată mai ridicată în același timp abordând inegalitățile spațiale substanțiale și adânc înrădăcinate vor necesita o strategie de dezvoltare atent adaptată. Printre elementele pe care această strategie ar trebui să le ia în considerare se numără următoarele:

1. *Continuarea promovării ISD, încurajarea strategiei 'pe două nivele'*

În ciuda îngrijorărilor legate de dependența de investitori străini, atracția regiunii pentru producătorii străini a constituit un catalizator important pentru dezvoltarea regiunii în ultimul deceniu. În ultimul timp, există dovezi că unii investitori care inițial au deschis fabrici în jurul orașelor Timișoara și Arad fac în continuare investiții în alte zone din regiune. În același timp, investitorii existenți și cei noi înființează centre de cercetare și dezvoltare în Timișoara. Acest lucru crește perspectiva unei strategii pe două niveluri pentru investiții în regiune, cu activități de 'comandă-control' ce necesită un aport mai semnificativ de competențe concentrându-se în conurbația Timișoara-Arad, în timp ce activitățile ce necesită un aport mai semnificativ de forță de muncă se concentrează în zonele mai periferice ale regiunii. Deși o asemenea strategie este de fapt implementată de multe firme individuale, aceasta reprezintă încă un model potrivit pe care regiunea să îl urmeze în strategia sa de promovare a ISD.

Acest lucru are evident implicații pentru tipurile de infrastructură și servicii ce vor fi necesare în aglomerarea centrală: de exemplu, spații pentru activități corporatiste și de cercetare, telecomunicații de calitate, servicii pentru firme, legături cu universitățile, și dotări de confort sporit; precum și în zonele mai periferice: de exemplu, accesul la o infrastructură industrială bine deservită și gestionată, legături de transport, o forță de muncă disponibilă și calificată.

2. Facilitarea integrării economiilor orașelor Timișoara și Arad într-o conurbație metropolitană

Procesele de dezvoltare industrială și sub-urbanizare contribuie la crearea unui puternic coridor de dezvoltare între Timișoara și Arad. Este clar de ceva timp că există un potențial semnificativ pentru optimizarea integrării acestor orașe. Inițiativele în curs de desfășurare ca parte a proiectului național privind 'polii de dezvoltare' susțin acest proces. Se poate face încă mult mai mult. Îmbunătățirea conectivității între orașele mari ar spori semnificativ integrarea și ar crea o flexibilitate substanțială în piața regională a muncii. Acest lucru poate include îmbunătățiri suplimentare în conectivitatea rutieră, însă și potențialul de a valorifica mai mult rețeaua de căi ferate, inclusiv eventual linii de căi ferate de mare viteză. Ar putea include, de asemenea, o planificare spațială mai integrată de-a lungul coridorului. Dincolo de acest fapt, ambele orașe trebuie să continue să prioritizeze investițiile destinate îmbunătățirii calității vieții în aceste orașe și regiunile adiacente.

3. Îmbunătățirea conectivității cu conurbația Timișoara-Arad

Unul dintre mijloacele prioritare pentru reducerea disparităților teritoriale în Regiunea Vest este îmbunătățirea conectivității interne cu conurbația Timișoara-Arad, care s-a dovedit pe parcursul acestui raport să reprezinte motorul de dezvoltare al regiunii. Abordarea acestui aspect implică atât observarea modalităților de a extinde zonele de captare ale conurbației pentru a absorbi o forță de muncă navetistă mai mare în regiune, precum și îmbunătățirea conectivității generale pentru a permite firmelor, angajaților și consumatorilor din regiune să beneficieze de acces la o piață mai întinsă. Printre considerațiile cheie aici se regăsesc posibilitatea de a utiliza mai eficient rețeaua de căi ferate pentru a extinde raza de navetă, precum și posibilitățile pentru îmbunătățirea legăturilor cu autobuzele de transport public între centrele orașelor, suburbii și zonele industriale.

4. Îmbunătățirea conectivității cu București și restul țării

Conectivitatea între această regiune și restul României, în special București, rămâne extrem de scăzută. Dacă zonele vestice ale regiunii, inclusiv Timișoara și Arad, sunt cele mai depărtate de București, de fapt zonele estice ale regiunii sunt cele care pot suferi cel mai mult de deconectare. Acestea rămân departe de piețele din vest, de asemenea însă depărtate și slab conectate la București și alte zone urbane importante din țară. Proiectele prioritate ale guvernului român referitoare la infrastructura de transport – Autostrada Transilvania și Coridorul IV Pan-european precum și linia de cale ferată de mare viteză – ar aduce îmbunătățiri semnificative la accesibilitatea regiunii față de București. Acest lucru ar putea avea implicații semnificative nu doar în ceea ce privește mai buna integrare a economiei regionale cu economia națională, ci și deschiderea accesului pentru zone izolate ale regiunii la alte centre de dezvoltare din apropiere cum ar fi Sibiu, și într-o mai mică măsură Cluj și Ploiești. În plus, accesul îmbunătățit la Aeroportul Timișoara din alte zone ale regiunii poate ajuta, de asemenea, la reducerea perifericității acestora. Pe de altă parte, proiectele majore de infrastructură existente nu vor ajuta toate zonele regiunii; o atenție specială poate fi necesară pentru a îmbunătăți conectivitatea pentru alte zone, cum ar fi cele din județul Caraș-Severin.

5. Exploatarea mai multor oportunități cu Serbia

Belgrad este cel mai apropiat oraș major de cea mai mare parte a zonelor din Regiunea Vest, și totuși Belgradul (și Serbia în general) rămâne aproape complet deconectat de economia Regiunii Vest. Ar putea fi deosebit de important pentru zonele județului Caraș-Severin care sunt printre cele care au rămas cel mai mult în urmă din punct de vedere economic din Regiunea Vest, să valorifice mai mult oportunitățile de comerț cu Serbia. Acest lucru este probabil să se întâmple în viitor pe măsură ce Serbia se integrează mai mult cu UE. Pe termen scurt, totuși, îmbunătățirile în conectivitatea transporturilor, eforturile de facilitare a unor puncte de trecere a frontierei eficiente, precum și investițiile sporite în eforturile de cooperare transfrontalieră (în special punând mai mult accentul pe legăturile comerciale) vor fi importante pentru a permite regiunii să valorifice mai bine oportunitățile cu Serbia.

6. Susținerea antreprenoriatului și a dezvoltării IMM-urilor

Ratele scăzute de înființare a firmelor din zonele stagnante ale Regiunii Vest subliniază importanța investiții în continuare în susținerea antreprenoriatului, și în furnizarea de suport IMM-urilor existente din aceste regiuni. Acest lucru trebuie realizat în contextul strategiilor de dezvoltare economică locală stabilite în jurul surselor localizate de avantaj comparativ (a se vedea punctul 7 de mai jos).

7. Promovarea strategiilor de dezvoltare economică locală

Zonele stagnante ale regiunii trebuie încurajate să exploateze surse localizate de avantaj comparativ. Există multe asemenea surse, inclusiv potențialul de extindere a sectorului de turism în zonele estice ale județelor Arad, Hunedoara și Caraș-Severin, dezvoltarea potențialului agricol organic și local în întreaga regiune, și exploatarea potențialului de dezvoltare durabilă în domeniul energiei (inclusiv eoliene, fotovoltaice, geotermale), pentru a numi doar câteva. Provocarea constă în a cuantifica oportunitățile, a identifica ceea ce va fi necesar pentru a le valorifica, și a mobiliza resurse pentru realizarea acestora. Acest lucru se poate face efectiv prin elaborarea de jos în sus a strategiilor de dezvoltare economică locală, de către părțile interesate locale, bazându-se pe patrimoniul local. Una dintre prioritățile regiunii în următorii ani ar trebui fie reprezentată de valorificarea resurselor și experienței UE în facilitarea acestor eforturi.

8. Construirea capacității instituționale locale

Strâns legată de punctul de mai sus, dezvoltarea și realizarea strategiei vor depinde de asigurarea faptului că instituțiile locale sunt reprezentative, orientate către viitor și capabile (în ceea ce privește atât experiența cât și resursele). Din nou, partenerii europeni au o experiență semnificativă în finanțarea și implementarea programelor pentru susținerea dezvoltării și a mobilizării partenerilor locali.

Referințe

- Aghion, P., Alesina, A., & Trebbi, F. (2004). Endogenous Political Institutions. *Quarterly Journal of Economics*, 119(2), 565–611.
- Barca, F. (2009). *An Agenda for A Reformed Cohesion Policy: A Place-Based Approach to Meeting European Union Challenges and Expectations*. Brussels: European Commission.
- Bourguignon, F., & Morrison, C. (2002). Inequality among World Citizens: 1890–1992. *American Economic Review*, 92(4), 727–744.
- Charron, N., Lapuente, V., & Dykstra, L. (2012). Regional governance matters: A study on regional variation in quality of government within the EU. *Regional Studies*.
- Christaller, W. (1933). *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena: Fischer.
- Cities Alliance. (2008). *Understanding your local economy: A resource guide for cities*. Washington, D.C.: World Bank.
- Farole, T., Rodríguez-Pose, A., & Storper, M. (2011). Cohesion Policy in the European Union: Growth, Geography, Institutions. *Journal of Common Market Studies*, 49(5), 1089–1111.
- Feldman, M. (1994). *The Geography of Innovation*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Krugman, P. (1980). Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade. *American Economic Review*, 70, 950-9.
- Nutley, S. (1980). Accessibility, Mobility and Transport-Related Welfare: the Case of Rural Wales. *Geoforum*, 11, 335-352.
- OECD. (2006). *Competitive Cities in the Global Economy*. Paris: Organisation for Economic Cooperation and Development.
- Rusu, R. (2007). *Organizarea spațiului geografic în Banat*. Timișoara: Mirton.
- Verspagen, B. (1997). *European 'Regional Clubs': Do They Exist, and Where Are They Heading? On Economic and Technological Differences between European Regions*. Maastricht: United Nations University and Maastricht University (UNU-MERIT).
- World Bank. (2009). *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*. Washington, D.C.: World Bank.
- World Bank. (2012). *Competitive Cities: Reshaping the Economic Geography of Romania*. Washington, D.C.: World Bank.

Anexa 1: Statistici pentru primele 10 sectoare din punct de vedere al forței de muncă pe județ (2010)

ARAD								
Locul	NACE 2	Descriere	Forță de muncă	% din total	Salariul mediu față de media pe țară (toate sectoarele)	Salariul mediu față de media pe Vest (în sector)	Creșterea productivității (2008-2010)	Creșterea forței de muncă (2008-2010)
1	29	Fabricarea autovehiculelor, remorcilor	15,166	23.0%	1.05	0.98	54%	23%
2	14	Fabricarea articolelor de îmbrăcăminte	5,049	7.6%	0.76	0.72	10%	-23%
3	46	Comerț cu ridicata, cu exc. autov. și mot.	3,857	5.8%	0.95	0.89	-15%	-17%
4	49	Transport rutier și transp. prin conducte	3526	5.3%	0.92	0.87	26%	-17%
5	47	Comerț cu amănuntul, cu exc. aut. și mot.	3487	5.3%	0.88	0.82	5%	-18%
6	31	Fabricarea de mobilă	3,034	4.6%	0.99	0.93	24%	-16%
7	30	Fabricarea altor mijloace de transport	2483	3.8%	1.13	1.06	-54%	-20%
8	41	Construcții de clădiri	2376	3.6%	1.09	1.03	6%	-29%
9	15	Fabricarea art. din piele și de marochin.	1,906	2.9%	0.72	0.68	68%	-28%
10	25	Construcții metalice și produse din metal	1,670	2.5%	1.24	1.16	22%	-15%
				64.4%				
CARAS-SEVERIN								
Locul	NACE 2	Descriere	Forță de muncă	% din total	Salariul mediu față de media pe țară (toate sectoarele)	Salariul mediu față de media pe Vest (în sector)	Creșterea productivității (2008-2010)	Creșterea forței de muncă (2008-2010)
1	29	Fabricarea autovehiculelor, remorcilor	3,645	13.3%	0.84	0.67	1431%	1669%
2	28	Fabricarea de mașini, utilaje și echip.	2,693	9.8%	1.03	0.82	-24%	-2%
3	47	Comerț cu amănuntul, cu exc. aut. și mot.	2,193	8.0%	0.76	0.60	7%	-8%
4	42	Construcții	1784	6.5%	0.72	0.57	58%	-14%
5	24	Industria metalurgică	1583	5.8%	1.77	1.41	20%	-28%
6	10	Industria alimentară	1,438	5.2%	0.80	0.64	14%	-11%
7	14	Fabricarea articolelor de îmbrăcăminte	1259	4.6%	0.65	0.52	-47%	-53%
8	16	Prelucrarea lemnului, produse din lemn	1154	4.2%	0.72	0.58	15%	-32%
9	46	Comerț cu ridicata, cu exc. autov. și mot.	1,042	3.8%	0.79	0.62	-27%	-9%
10	49	Transport rutier și transp. prin conducte	932	3.4%	0.79	0.63	-26%	-41%
				64.4%				
HUNEDOARA								
Locul	NACE 2	Descriere	Forță de muncă	% din total	Salariul mediu față de media pe țară (toate sectoarele)	Salariul mediu față de media pe Vest (în sector)	Creșterea productivității (2008-2010)	Creșterea forței de muncă (2008-2010)
1	05	Extracția cărbunelui superior și inf.	9,194	14.7%	1.77	1.73	-11%	-20%
2	29	Fabricarea autovehiculelor, remorcilor	6,988	11.2%	0.92	0.91	49%	12%
3	47	Comerț cu amănuntul, cu exc. aut. și mot.	4,554	7.3%	0.70	0.68	-12%	-30%
4	35	Producția și furn. de energie el. și term.	3242	5.2%	2.07	2.03	-18%	0%
5	46	Comerț cu ridicata, cu exc. autov. și mot.	2876	4.6%	0.72	0.70	-31%	-33%
6	49	Transport rutier și transp. prin conducte	2,752	4.4%	0.73	0.72	-16%	-19%
7	80	Activități de investigații și protecție	2383	3.8%	0.55	0.54	15%	-25%
8	41	Construcții de clădiri	2373	3.8%	0.68	0.66	-15%	-47%
9	10	Industria alimentară	2,191	3.5%	0.50	0.49	-32%	-27%
10	14	Fabricarea articolelor de îmbrăcăminte	2,143	3.4%	0.66	0.65	4%	-30%
				61.9%				
TIMIS								
Locul	NACE 2	Descriere	Forță de muncă	% din total	Salariul mediu față de media pe țară (toate sectoarele)	Salariul mediu față de media pe Vest (în sector)	Creșterea productivității (2008-2010)	Creșterea forței de muncă (2008-2010)
1	29	Fabricarea autovehiculelor, remorcilor	16,673	14.0%	1.09	1.26	104%	31%
2	49	Transport rutier și transp. prin conducte	7,272	6.1%	0.88	1.03	35%	40%
3	15	Fabricarea art. din piele și de marochin.	6,843	5.7%	0.67	0.77	0%	-31%
4	26	Fabricarea calculatoarelor și a prod. el.	6390	5.4%	1.29	1.50	-1%	-13%
5	10	Industria alimentară	5620	4.7%	0.90	1.05	9%	-4%
6	27	Fabricarea echipamentelor electrice	5,508	4.6%	0.87	1.02	5%	-15%
7	52	Depozitare și activ. auxili. pentru transp.	5063	4.2%	1.11	1.29	29%	2%
8	41	Construcții de clădiri	4873	4.1%	0.72	0.83	-51%	-44%
9	22	Fabricarea prod. din cauciuc și mase pl.	4,280	3.6%	1.16	1.35	41%	1%
10	43	Activități de construcții specializate	4,183	3.5%	0.85	0.99	14%	-25%
				55.9%				

Sursa: Ancheta Structurală în Întreprinderi

Anexa 2: Conectivitatea cu aglomerări regionale secundare

Reșița – Caransebeș

Cele două centre urbane principale din județul Caraș-Severin, Reșița (municipiul de județ) și Caransebeș, se află la o distanță de circa 45 de minute unul de celălalt, astfel încât izocrona de 20 de minute este individualizată pentru fiecare dintre acestea. Morfologia mai degrabă muntoasă a celei mai mari părți a județului Caraș-Severin face ca timpii de deplasare să fie mai mari în general, datorită drumurilor în pantă și numărului redus de șosele.

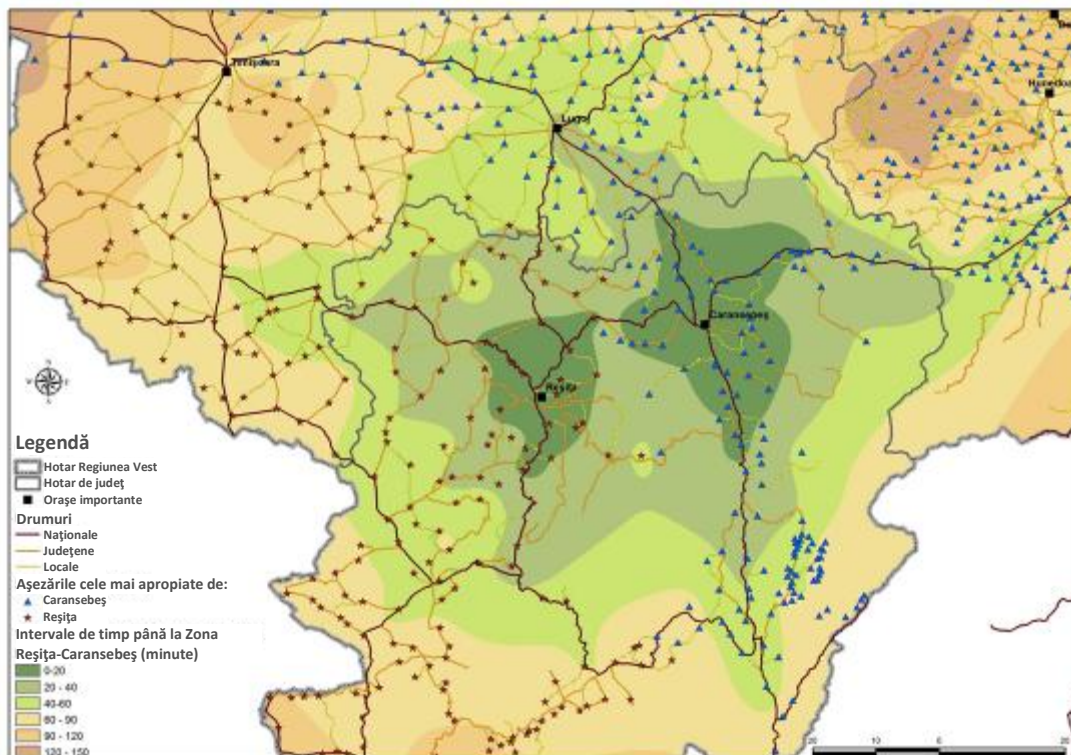
Izocrona de 20 de minute pentru Reșița include astfel doar o mică zonă din jurul orașului, până la Bocșa în nord, Carașova în sud, Brebu în est și Lupac în Vest. Aceeași izocronă pentru Caransebeș este mai amplă și alungită în direcția nord-sud, urmată de șoseaua principală, de-a lungul Coridorului Timiș-Cerna, până la Sadova Nouă în sud și până la Sacu în nord. Pe Coridorul Bistra către est, izocrona include orașul Oțelu Roșu.

Următoarea izocronă, de 40 de minute, acoperă cea mai mare parte a jumătății nordice a județului, trecând chiar de limitele județului, ajungând de exemplu până la Lugoj în județul Timiș (la mai puțin de 40 de minute de Caransebeș) și Măureni, pe hotarul de județ, în sensul spre Timișoara (la mai puțin de 40 minute de Reșița).

Zona în care cineva poate ajunge în mai puțin de o oră fie de la Reșița fie de la Caransebeș este bineînțeles mai mare, însă aceasta nu acoperă întregul județ, datorită caracterului muntos deja amintit al topografiei și lipsei unor drumuri bune, în special în jumătatea sudică a județului. Drept urmare, zona acoperită de această izocronă nu include Bazinul Almăj, vestul și sudul Bazinului Oravița, și niciuna dintre așezările din Valea Dunării, Valea Cernei, Munții Locva, Almăj și Mehedinți. Totuși, zona acoperă cea mai mare parte a Câmpiei și Dealurilor Lugoșului, precum și a Câmpiei Gătaia, din județul Timiș, și jumătatea vestică a Bazinului Hațeg din județul Hunedoara.

Izocrona de 90 de minute acoperă deja aproape în întregime județul Caraș-Severin și ajunge până la Timișoara, Hunedoara și Simeria.

A2: 1: Conectivitatea cu Reșița - Caransebeș



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4

Deva – Hunedoara – Simeria

Orașele Deva și Hunedoara sunt principalele centre urbane din județul Hunedoara și, împreună cu Simeria și Călan, formează un cvadrant urban amplasat în centrul acestui județ, furnizând servicii și locuri de muncă locuitorilor săi.

Deși județul Hunedoara este o regiune muntoasă, zona centrală a acesteia, inclusiv centrele urbane pentru care se realizează această analiză, este mai accesibilă decât în cazul județului Caraș-Severin. Marile coridoare Mureș și Strei sunt însoțite de șosele importante, astfel încât timpii de deplasare sunt mai mici față de situația din județul Caraș-Severin.

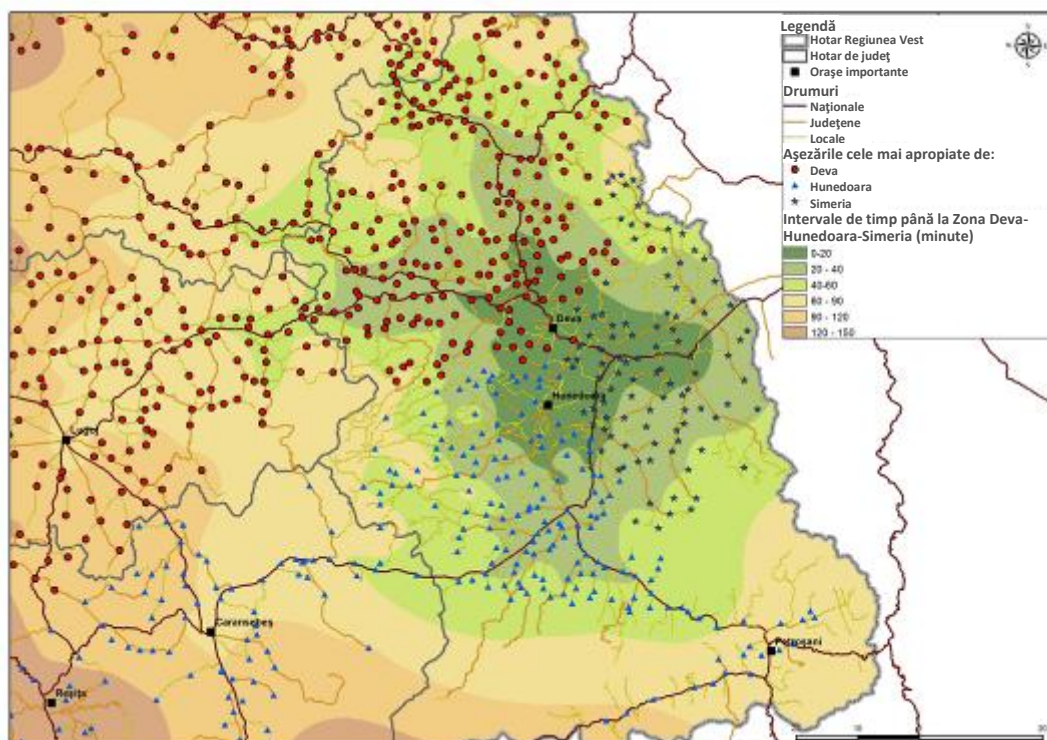
Drept urmare, se poate ajunge la Deva, Hunedoara sau Simeria în mai puțin de 20 de minute de la Leșnic până la Orăștie de-a lungul Coridorului Mureș, până la Bretea Română de pe Coridorul Strei, precum și de la majoritatea așezărilor din sudul Munților Metaliferi, de la periferia estică a Munților Poiana Ruscă și a Dealurilor Hunedoarei.

Zona acoperită de următoarea izocronă, de 40 de minute, ajunge până la Holdea în apropierea hotarului cu județul Timiș, nu departe de Zam, de pe hotarul cu județul Arad, și trece în județul vecin Alba. Aceasta mai include și cea mai mare parte a Bazinelor Brad și Hațeg, precum și cea mai mare parte a Munților Metaliferi, Poiana Ruscă și a nordului Munților Șureanu.

Se poate ajunge la Deva într-o oră sau mai puțin de la Săvârșin de pe Valea Mureșului sau Hălmațiu de pe Valea Crișului Alb, ambele din județul Arad, sau de la Făget, din județul Timiș. Izocrona de o oră se întinde, de asemenea, către sudul județului Alba, o mică parte a județului Sibiu, și cuprinde județul Hunedoara aproape în întregime, exceptând Bazinul Petroșani și satele izolate din Munții Găina, Metaliferi sau Poiana Ruscă.

Puțin mai departe, izocrona de 90 de minute acoperă deja întregul județ Hunedoara și se întinde până la Lugoj în județul Timiș, Caransebeș în județul Caraș-Severin, o zonă mare din estul județului Arad, și chiar până în sud-estul județului Bihor, în Bazinul Beiuș.

A2: 2: Conectivitatea cu Deva – Hunedoara – Simeria



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Caseta 4

Petroșani – Valea Jiului

În acest caz, analiza de concentrează pe Petroșani, ca principal centru urban al Bazinului Petroșani și al Văii Jiului superioare și de asemenea cel mai apropiat oraș din bazin pentru majoritatea așezărilor din afara bazinului, deoarece este amplasat central, pe șoseaua principală ce leagă bazinul de exterior (Simeria – Hațeg – Petroșani – Târgu Jiu).

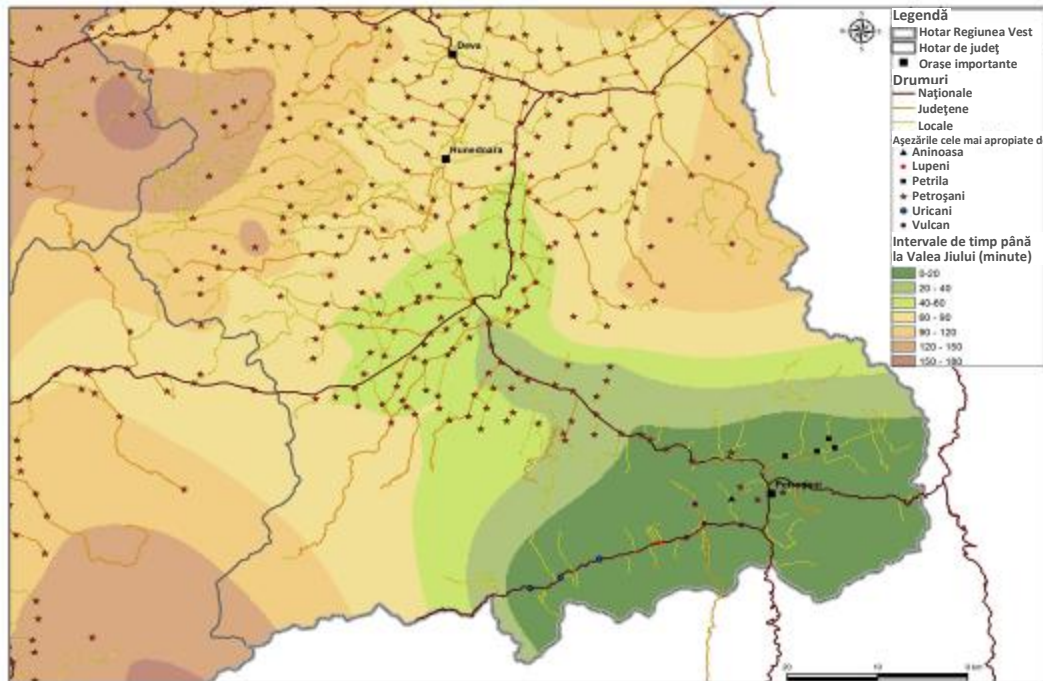
Din moment ce analiza privește doar timpii de deplasare din cadrul Regiunii Vest, nu am evaluat timpii de navetă din județele vecine, în ciuda poziției marginale a Bazinului Petroșani în județul Hunedoara, în special, și în Regiunea Vest, în general.

Prima izocronă, cea de 20 de minute, acoperă perfect zona Bazinului Petroșani, datorită faptului că toate centrele urbane au fost luate în considerare (Petroșani, Petrila, Lupeni, Vulcan, Uricani, Aninoasa). Puținele așezări rurale existente sunt toate apropiate de cel puțin unul dintre aceste orașe mici. Zona trece de Pasul Merișor, apropiindu-se de Bara, în Bazinul Hațeg. Aceasta acoperă parțial județele Gorj (Defileul Jiului) și poate Vâlcea (zona Obârșia Lotrului).

În cea mai mare parte a așezărilor din sudul Bazinului Hațeg este nevoie de 20 până la 40 de minute pentru a ajunge la Petroșani, în timp ce în toate celelalte, împreună cu așezările din Valea Streiului până la Călan, este nevoie de 40 de minute până la 1 oră. Între 1 oră și 1 oră și jumătate este necesar pentru a se ajunge de la Petroșani până la Hunedoara sau pe Coridorul Mureș, la Simeria.

Bazinul Petroșani rămâne o zonă mai degrabă izolată datorită conectivității sale scăzute față de regiunile înconjurătoare și a barierei pe care drumurile trebuie să le traverseze pentru a asigura accesul. Drumul pe Defileul Jiului, spre sud, este mai degrabă dificil, precum și drumul muntos către Obârșia Lotrului, care leagă Bazinul Petroșani de Valea Lotrului. Este imposibil să se atingă viteze mari pe aceste drumuri, chiar dacă acestea sunt clasificate ca drumuri naționale. Drumul principal spre nord și nord-vest, ce trece prin Pasul Merișor, s-a îmbunătățit mult în ultimul timp, însă rămâne dificil datorită topografiei. Drumul către vest și sud-vest, spre Valea Cernei, se află încă la stadiul incipient al unui proiect însă poate fi avut în vedere în viitor.

2: 3: Conectivitatea cu Petroșani – Valea Jiului



Sursa: Calcule efectuate pe baza metodologiei descrise în Casetă 4