

Dezvoltarea porturilor prin intermediul finanțării europene/ Development of ports through European funding

Andreea Cătălina Popa

(1) Doctorand, Școala Doctorală de Urbanism, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București, România (2) Geograf, Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare URBAN-INCERC, București, România

Abstract. European funding is an opportunity for EU member states. Ports play a key role in the Trans-European Transport Network (TEN-T), which is why many funds have been channeled in this direction. European funds for ports follow several aspects: reducing the impact on the environment, improving navigation conditions, the efficiency of port infrastructure, encouraging innovation, digitalizing certain port services.

Key words: transport network, development of the infrastructure, sustainable investments

1. Introducere

Aderarea la Uniunea Europeană a reprezentat o oportunitate pentru noile țări membre de a-și îndeplini obiectivele privind modernizarea economică și creșterea calității vieții¹. Pentru multe state, finanțarea europeană reprezintă unul dintre principalele avantaje al statutului de membru al Uniunii Europene. Totodată, finanțarea proiectelor urmărește o creștere economică, prin reducerea decalajelor existente între țările membre².

Fondurile europene se adresează unui profil divers de beneficiari, ale căror proiecte îndeplinesc criteriile de finanțare. Printre cei mai frecvenți beneficiari ai finanțării europene se numără agricultorii, tinerii, ONG-urile, organismele publice.

Prin calitatea de membru al Uniunii Europene, se creează premisele finanțării unor proiecte din domenii variate, precum agricultură, cercetare, dezvoltare urbană, incluziune socială, inovație, transporturi etc.

La nivel european, porturile sunt considerate a fi *motoare ale creșterii economice*³, motiv pentru care numeroase fonduri au fost direcționate către programe ce vizează dezvoltarea porturilor. În plus, porturile au și un rol vital pentru economia locală, ca urmare a proceselor logistice ce au loc aici⁴.

Finanțarea europeană urmărește îmbunătățirea conexiunilor dintre porturi și celelalte zone ale teritoriului. În funcție de gradul de conectare al portului la infrastructura existentă, se crează premisele dezvoltării întregii regiuni. Portul contribuie atât la crearea de noi locuri de muncă, dar și la creșterea atractivității pentru companii și dezvoltarea industriei⁵.

¹ Albu *et al* 2018

² Chițiga și Isachi 2016

³ Comisia Europeană 2013

⁴ Monios și Wilmsmeier 2016

⁵ Miller 2017

Pentru a facilita îndeplinirea obiectivelor europene în domeniul transportului, au fost create anumite programe și fonduri, prin care pot obține finanțări. În acest sens, se evidențiază Programul TEN-T (Trans-european Transport Network), prin care s-a dorit direcționarea ajutorului financiar european către rețele și mijloace de transport prietenoase cu mediul. În același timp, programul a urmărit îmbunătățirea gradului de accesibilitate la nivelul Uniunii Europene⁶. Pentru asigurarea unei uniformități a rețelelor de transport, Programul TEN-T este alcătuit din mai multe elemente, vizând diferite tipuri de transporturi: aerian, feroviar, rutier, naval și multimodal⁷.

În continuarea programului TEN-T, a fost implementat Programul CEF Transport (Connecting Europe Facility), prin care se urmărește creșterea gradului de conectivitate de-a lungul coridoarelor europene, și promovarea unui transport sustenabil, inclusiv și sigur⁸. Spre deosebire de programul anterior de finanțare, Programul CEF Transport a primit un buget mult mai mare, suma crescând de la 8 la 26,4 miliarde de euro pentru perioada 2014-2020 (Fig. 1). Această creștere este datorată interesului crescut al Comisiei Europene pentru a finaliza cât mai repede coridoarele europene de transport, cu scopul consolidării competitivității europene la nivel mondial.

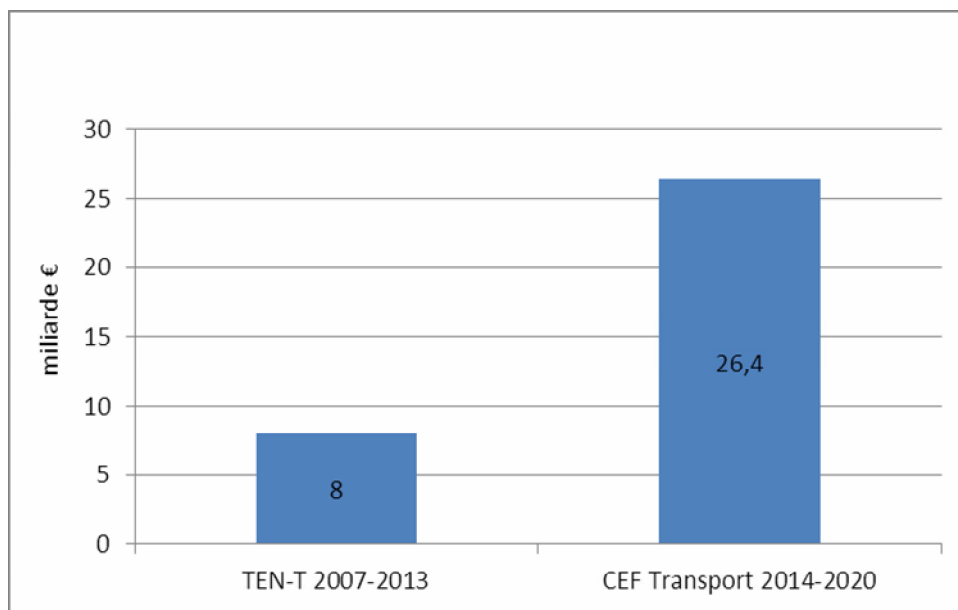


Fig. 1. Sumă totală disponibilă prin Programele TEN-T și CEF Transport⁹.

Un alt program prin care pot fi acordate fonduri proiectelor din domeniul transportului este Interreg. Începând cu 1990, cooperarea dintre regiuni a devenit o prioritate pentru Uniunea Europeană, prin care s-a urmărit integrarea noilor țări membre și promovarea cooperării europene¹⁰. În prezent, programul Interreg are drept scop stimularea cooperării între țări și

⁶ Steer Davies Gleave 2011

⁷ van Weenen *et al* 2016

⁸ Circular City Funding Guide 2020

⁹ Grafic realizat de autor, pe baza datelor disponibile: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/apply-funding/2014-cef-transport-calls-proposals>

¹⁰ Nilsson *et al* 2010

regiuni. Programul este finanțat prin intermediul Fondului European de Dezvoltare Regională (FEDR).

În ceea ce privește porturile, finanțarea europeană vizează, prin proiectele finanțate, mai multe aspecte, precum: îmbunătățirea condițiilor de navigație, reducerea impactului asupra mediului, încurajarea inovării, digitalizarea anumitor servicii portuare, creșterea eficienței infrastructurii portuare, creșterea siguranței în timpul desfășurării operațiunilor portuare.

Din punct de vedere al importanței pentru rețeaua europeană de transport, au fost identificate 319 de porturi. Dintre acestea, 83 fac parte din rețeaua principală, celelalte 236 din rețeaua secundară¹¹. Se evidențiază decalaje mari între aceste porturi, atât legat de volumul traficului de mărfuri, cât și în ceea ce privește infrastructura și dotările existente. În timp ce unele au fost favorizate de poziția geografică, și s-au extins foarte mult, ca urmare a creșterii traficului portuar, alte porturi și-au redus foarte mult activitatea, având o importanță redusă la nivel local. În oricare dintre cazuri, finanțarea europeană poate reprezenta un ajutor în procesul de redresare economică.

2. Materiale și metode

Scopul acestui studiu este acela de a realiza o analiză privind porturile care au accesat finanțarea europeană. Ulterior, vor fi evidențiate o parte dintre proiecte și modul în care acestea au contribuit la îmbunătățirea unor aspecte privind funcționalitatea portului.

Într-o primă etapă, au fost identificate țările membre ale Uniunii Europene care au accesat cele mai multe fonduri pentru domeniul transportului pe apă. Au fost prelucrate datele statistice, furnizate de Comisia Europeană, privind fondurile accesate de fiecare țară prin intermediul Programului Connecting Europe Facility (CEF Transport). S-a luat în considerare doar finanțarea pentru proiectele ce vizează navigația pe căi interioare și maritime.

A fost aleasă ca perioadă de referință 2014-2020, având în vedere faptul că este cel mai recent exercițiul financiar încheiat. De asemenea, aceasta perioadă a fost aleasă și cu scopul de a include și Croația în cadrul analizei, având în vedere faptul că această țară a aderat la Uniunea Europeană în anul 2013. Totodată, având în vedere ieșirea Marii Britanii din Uniunea Europeană, perioada 2014-2020 este ultima în care poate fi inclusă și această țară în cadrul studiului.

În cadrul celei de a doua etape, au fost analizate rapoartele privind proiectele finanțate din cele mai importante 3 țări, din punct de vedere al finanțării accesate prin acest program. În continuare, au fost analizate rapoartele periodice întocmite de Comisia Europeană, privind cele mai relevante proiecte implementate în țările selectate în etapa anterioară.

În cea de a treia etapă, a fost ales câte un exemplu din fiecare țară analizată anterior. Porturile alese s-au evidențiat fie prin interesul acordat finanțărilor europene, fie prin creșterea, într-un timp scurt, a volumului de mărfuri tranzitat. Cele 3 exemple de porturi

¹¹ Comisia Europeană 2013

alese sunt situate în zone geografice diferite, pentru a evidenția rolul pe care îl are finanțarea europeană, indiferent de localizarea geografică a proiectelor implementate.

3. Rezultate și discuții

Analizând graficul privind finanțarea accesată prin programul CEF Transport, se evidențiază ușor țările care au accesat cele mai importante fonduri (Fig. 2). Sume de peste 400 milioane de euro au fost accesate de către Polonia, Franța și Belgia. În total, finanțarea accesată de către aceste 3 țări reprezintă 55% din totalul sumei accesate în perioada 2014-2020. Celelalte țări au primit finanțări mult mai reduse, fie ca urmare a depunerii unui număr mic de proiecte, respingerii finanțării pentru proiecte considerate a fi nefezabile din punct de vedere economic sau interesul acordat pentru alte tipuri de transport.

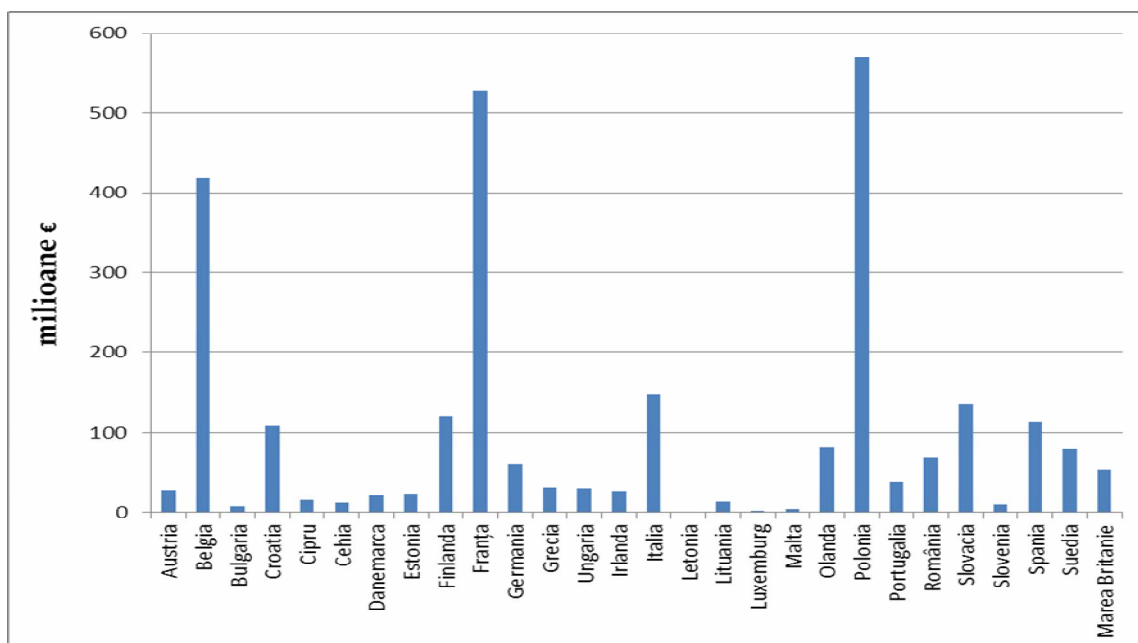


Fig. 2. Finanțarea accesată de țările membre UE prin Programul CEF Transport pentru proiectele de navigație interioară și maritimă (2014-2020)¹².

Gradul de finanțare europeană a proiectelor aprobate diferă în funcție de țară. Din cercetarea efectuată, reiese faptul că dintre cele 3 state analizate, Polonia are cel mai mare grad de co-finanțare. Acest fapt se datorează existenței criteriului privind PIB-ul fiecărui stat membru din media Uniunii Europene. Astfel, statele ce au PIB mai mare de 75% din media Uniunii Europene (în exemplele analizate, Franța și Belgia) vor primi mai puține fonduri decât țările ce nu au atins valoarea menționată anterior¹³ (în exemplul de față, Polonia).

Din punct de vedere al repartizării proiectelor pe tipul de transport, se pot evidenția anumite diferențe, în ceea ce privește abordările celor 3 țări analizate (Fig. 2). Astfel, se evidențiază 3

¹² Grafic realizat de autor, pe baza datelor disponibile: <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country>

¹³ Costa 2019

situații distincte, în funcție de prioritățile stabilite de fiecare țară, dar ținând cont și de obiectivele existente la nivel european.

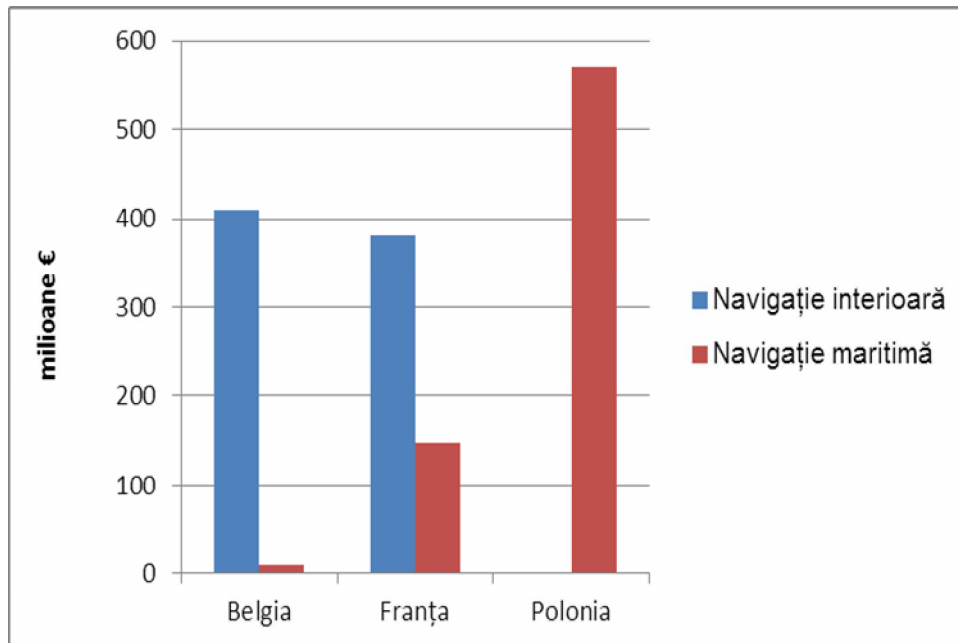


Fig. 3. Distribuția finanțării accesate pentru căile navigabile interioare și navigația maritimă în Belgia, Franța și Polonia (2014-2020)¹⁴.

În Belgia, proiectele privind navigația interioară au primit cea mai mare parte a finanțării, având în vedere faptul că principalul port maritim al țării, Antwerp, a accesat finanțare europeană prin intermediul altor programe, de exemplu Interreg (European Territorial Cooperation).

Dintre proiectele care au primit cea mai importantă finanțare, se pot menționa și următoarele:

- îmbunătățirea condițiilor de navigație de-a lungul Canalului Albert, cea mai importantă cale navigabilă interioară a țării, prin care se realizează legătura între Portul Antwerp și Liege¹⁵;
- eliminarea blocajelor și completarea părților lipsă pentru crearea unei legături între Sena și Scheldt¹⁶;
- studii privind digitalizarea fluxurilor de informații și armonizarea serviciilor de informații în domeniul fluvial, cu scopul integrării serviciilor de transport în lanțurile logistice multimodale¹⁷;

În Franța, proiectele privind navigația interioară au accesat o finanțare mult mai mare decât proiectele de navigație maritimă. De remarcat, este faptul că în cazul Franței, un număr relativ mic de proiecte (11), au primit o finanțare semnificativă, ceea ce subliniază existența unor proiecte de anvergură, ce au fost implementate în acest sector.

¹⁴Grafic realizat de autor, pe baza datelor disponibile: <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country>

¹⁵ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2014 a

¹⁶ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2014 b

¹⁷ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2018 a

În ceea ce privește proiectele implementate, se evidențiază următoarele:

- construirea unui nou terminal multimodal pentru Portul din Strasbourg, prin care se urmărește eliminarea blocajelor și creșterea performanței portului, ca parte a mai multor Coridoare Europene de Transport¹⁸;
- construirea unui nou terminal de containere, proiect prin care se urmărește extinderea Portului Le Havre, cel mai mare port al țării¹⁹;
- modernizarea terminalului de transport din Portul Marsilia este unul dintre cele mai importante proiecte, luând în considerare faptul că acesta este situat pe traseul a două Coridoare Europene de Transport; se urmărește instalarea noi echipamente, care să ducă la creșterea capacității terminalului multimodal²⁰;

În Polonia, se observă faptul că nu au existat proiecte privind navigația interioară finanțate prin intermediul programului CEF Transport. În schimb, navigația maritimă a accesat o finanțare importantă, în principal ca urmare a numeroaselor proiecte ce vizează dezvoltarea Portului Gdansk, unul dintre cele mai importante porturi din zona Mării Baltice.

Alte proiecte importante au avut în vedere:

- îmbunătățirea accesului feroviar pentru Portul Gdynia, prin modernizarea liniei și a stației, precum și construirea unui centru de control²¹;
- construirea unei parări pentru camioane, cu scopul reducerii blocajelor apărute în terminalul pentru feribot din Swinoujscie²²;
- studii privind crearea unui sistem inteligent de management al traficului rutier în Portul Gdynia; acest sistem contribuie la o gestionare eficientă a locurilor de parcare, îmbunătățirea confortului și securității orașului²³;

Pentru o evidențiere mai mare a impactului finanțării europene asupra porturilor, a fost selectat câte un port din fiecare țară analizată anterior. Aceste porturi au accesat finanțări importante, atât prin intermediul Programului CEF Transport, cât și prin alte programe, reușind să își modernizeze infrastructura și să își crească gradul de competitivitate.

3.1. Portul Zeebrugge

Este localizat în apropiere de Brugge, și este unul dintre cele mai mari porturi de containere din Europa, dar și un important terminal pentru feriboturi din Marea Nordului. Portul este implicat în numeroase proiecte, atât în mod independent, cât și în colaborare cu alte porturi.

Proiectele implementate urmăresc diferite obiective: îmbunătățirea conexiunii cu hinterlandul, reducerea poluării, construirea de noi dotări logistice (Tabelul 1).

¹⁸ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2014 c

¹⁹ Vandenbroeck 2006

²⁰ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2018 b

²¹ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2015 a

²² Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2018 c

²³ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2018 d

Tabelul 1. Proiecte co-finanțate prin Programul CEF Transport în Portul Zeebrugge (2014-2020)²⁴

Denumire proiect	Co-finanțare obținută prin Programul CEF Transport (€)	An începere proiect	Status
Improving of the multimodal logistic platform of the port of Zeebrugge in order to accommodate long freight trains	1,598,000	2015	Finalizat
Go4Synergy in LNG	2,629,500	2016	Finalizat
Secure Parking Opportunities for Trucks (SPOT) in Flanders	4,188,172	2018	În derulare
Bio2Bunker: BLNG as the solution for decarbonising the maritime industry	11,000,000	2019	În derulare

Portul Zeebrugge este situat pe traseul Coridorului european Rin-Alpi. Având în vedere acest lucru, s-au pus bazele unui proiect, în colaborare cu Portul Gothenburg, situat pe traseul Coridorului european Scandinavia - Marea Mediterană, cu scopul realizării unor studii privind posibilitatea creării unei autostrăzi maritime. Aceasta ar urma să facă legătura între o instalație de transbordare GNL-container, localizată în Zeebrugge, și o instalație de aprovizionare a navelor din Gothenburg. Prin acest proiect, se are în vedere stabilirea gradului de fezabilitate comercială și cererea părților interesate de acest proiect, prin analiza volumului de trafic estimat²⁵.

Un alt proiect a urmărit realizarea unor lucrări privind îmbunătățirea platformei logistice multimodale a Portului Zeebrugge, cu scopul de a permite sosirea și staționarea trenurilor de marfă cu număr mare de vagoane²⁶. Aceste lucrări contribuie la o gestionare mai eficientă a traficului feroviar, portul având un rol esențial în transportul mărfurilor către Marea Nordului și Marea Mediterană.

Proiectele accesate de către Portul Zeebrugge prin Programul CEF Transport au determinat îmbunătățirea accesibilității portului, dar și creșterea volumului de marfă vrac lichid, cu 7,9% între 2015 și 2018²⁷.

3.2. Portul Rouen

Este localizat pe malul fluviului Sena, în nord-vestul Franței, la aproximativ 100 km de Paris. Rouen este considerat a fi cel mai important port din vestul Europei în ceea ce privește

²⁴ Tabel realizat de autor, pe baza datelor disponibile:

https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_belgium.pdf

²⁵ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2016

²⁶ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2015 b

²⁷ European Sea Port Organisation f.a.

exportul de cereale²⁸. De asemenea, portul are un rol vital în alimentarea cu bunuri a regiunii Paris.

O parte dintre proiectele în care este implicat Portul Rouen sunt realizate în colaborare cu Porturile Le Havre și Paris (Tabelul 2). Aceste 3 porturi au format un grup de interes, cu scopul dezvoltării unei rețele de porturi de-a lungul fluviului Sena, motiv pentru care desfășoară numeroase proiecte în colaborare.

Tabelul 2. Proiecte co-finanțate prin Programul CEF Transport în Portul Rouen (2014-2020)²⁹

Denumire proiect	Co-finanțare obținută prin Programul CEF Transport (€)	An începere proiect	Status
Improvement of vessel access to the Port of Rouen	30,420,000	2014	Finalizat
S/F SamueLNG for a Blue Atlantic Arch	9,862,060	2015	Finalizat
Studies to establish two ports on the Seine downstream from Paris-Port Seine Métropole Ouest and l'Eco-port des 2 Rives de Seine	1,704,500	2015	În derulare
iTerminals 4.0	3,700,250	2018	În derulare
Electrification of the Seine Axis: onshore power and water supply for fluvial units	1,848,000	2019	În derulare

Unul dintre cele mai importante proiecte desfășurate în Portul Rouen a vizat îmbunătățirea accesului prin eliminarea blocajelor tehnice, care împiedicau accesul maritim al portului³⁰. Au fost realizate lucrări de dragare a canalului navigabil, acțiune care a dus la o creștere a gradului de siguranță în operațiunile portuare.

Un proiect ce a vizat reducerea poluării este cel referitor la electrificarea Senei. Proiectul s-a desfășurat în colaborare cu Porturile Le Havre și Paris. Proiectul urmărește reducerea emisiilor de dioxid de carbon, precum și a poluării fonice, prin instalarea a 78 de terminale de electricitate și apă cu un sistem interoperabil³¹.

Proiectele implementate în Portul Rouen au vizat reducerea poluării, digitalizarea operațiunilor portuare, utilizarea tehnologiei pentru creșterea volumului de mărfuri manevrat și îmbunătățirea accesului către port.

²⁸ Rouen Normandy Invest 2019

²⁹ Tabel realizat de autor, pe baza datelor disponibile:

https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_france.pdf

³⁰ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2014 d

³¹ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2019

3.3. Portul Gdansk

Este localizat în nordul Poloniei, fiind unul dintre cele mai mari porturi de pe coasta Mării Baltice. În ultimii ani, aici au fost implementate numeroase proiecte, ca parte dintr-un plan mult mai amplu de investiții, ce este așteptat să se încheie în anul 2021.

Realizarea unei legături feroviare a portului cu hinterlandul a reprezentat una dintre prioritățile autorităților. Proiectul a primit o finanțare substanțială, și a urmărit îmbunătățirea accesului și creșterea capacității de încărcare cu marfă a portului³². În plus, proiectul contribuie și la creșterea gradului de siguranță și îmbunătățirea serviciilor portuare.

Un alt proiect urmărește modernizarea infrastructurii portuare și creșterea gradului de adaptabilitate la schimbările privind mărirea dimensiunii containerelor. Prin creșterea adâncimii canalului navigabil, se urmărește și creșterea gradului de siguranță și a eficienței în manevrarea mărfurilor³³.

Cele mai importante proiecte finanțate prin Programul CEF Transport au vizat construirea și modernizarea infrastructurii necesare îmbunătățirii conectivității portului (Tabelul 3).

Tabelul 3. Proiecte co-finanțate prin Programul CEF Transport în Portul Gdansk (2014-2020)³⁴

Denumire proiect	Co-finanțare obținută prin Programul CEF Transport (€)	An începere proiect	Status
e-Freight implementation Action (e-Impact)	1,591,487	2014	Finalizat
Improving rail access to the port of Gdansk	108,543,271	2015	În derulare
Extension and modernisation of the road and railway network in the Gdansk outer port	24,450,726	2015	În derulare
Modernisation of the fairway, expansion of the quays and improvement of navigation in the Internal Port in Gdansk	93,735,340	2015	În derulare
Design and environmental documentation for the expansion and modernisation of Core Network node in the Port of Gdańsk	371,175	2015	Finalizat
The small-scale LNG Reloading Terminal in Gdansk and bunkering services	1,048,450	2016	În derulare
Expansion and modernisation of road and rail access to the port of Gdańsk	3,871,782	2018	În derulare

În ultimii ani, în cadrul portului au avut loc ample lucrări de infrastructură, fapt ce a condus la o îmbunătățire a accesului la teritoriul din interiorul continentului, țări precum Cehia,

³² Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2015 c

³³ Innovation and Networks Executive Agency - European Commission 2015 d

³⁴ Tabel realizat de autor, pe baza datelor disponibile:

https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_poland.pdf

Slovacia, Ungaria, Ucraina. De asemenea, investițiile realizate au condus la o creștere a traficului de containere cu 66,7%, între 2015 și 2018³⁵.

4. Concluzii

Finanțarea europeană reprezintă o oportunitate deosebită pentru îmbunătățirea funcționalității unui port. Analizând situația proiectelor finanțate european, s-a putut observa interesul acordat de țările membre pentru porturile situate pe traseul unor coridoare europene de transport. De asemenea, și procentul de co-finanțare al proiectelor variază, în funcție de fiecare stat.

În timp ce unele porturi au accesat finanțări, în principal, pentru îmbunătățirea infrastructurii, alte porturi au urmărit digitalizarea unor servicii portuare sau reducerea impactului activităților portuare asupra mediului. În cazul Belgiei, proiectele urmăresc crearea unor legături cu alte porturi, care să faciliteze schimburile comerciale. În acest mod, se urmărește consolidarea rolului pe care îl are portul Zeebrugge în zona Mării Nordului. În Franța, se observă un interes crescut pentru realizarea unor rețele de transport, care să integreze mai multe porturi. Astfel, Portul Rouen a fost inclus într-o rețea, alături de Porturile Le Havre și Paris, cu scopul îmbunătățirii nevoii de aprovizionare în regiunea Paris.

În cadrul acestei analize, s-a evidențiat Portul Gdansk, care a accesat finanțări importante. Acestea au contribuit la creșterea competitivității acestui port, motiv pentru care volumul de mărfuri este într-o continuă creștere, Gdansk consolidându-și rolul de cel mai important port la Marea Baltică.

Programul CEF Transport reprezintă doar una dintre sursele de finanțare europeană. Uniunea Europeană pune la dispoziție și alte categorii de fonduri, care pot contribui la finanțarea proiectelor ce vizează dezvoltarea porturilor. După cum a fost evidențiat anterior, porturile au accesat finanțarea europeană pentru proiecte diverse. Indiferent de scopul urmărit, proiectele implementate au contribuit la o creștere a rolului pe care îl au aceste porturi la nivel național sau chiar european.

5. Referințe bibliografice

- Albu, L.L. (coord.), Lupu, R., Călin, A.C., Popovici, O.C. (2018), *Impactul aderării României la Uniunea Europeană asupra economiei românești. Analiză sectorială (industrie, agricultură, servicii etc.)*. Institutul European din România, http://ier.gov.ro/wp-content/uploads/2018/10/SPOS_2017_Studiul-1_FINAL.pdf
- Chițiga, G. Isachi, S.E. (2016), *The regional development - essential strategic base in funding programs*, în *The Journal Contemporary Economy*, **2** (1), 59-72.
- Circular City Funding Guide. (2020), *Connecting Europe Facility (CEF)*, <https://www.circularcityfundingguide.eu/funding-types-and-their-applicability/grants-and-subsidies/connecting-europe-facility-cef/>
- Costa, C.L. (2019), *Managementul absorbției fondurilor europene. Obstacole și catalizatori*, teză de doctorat, Universitatea de Vest din Timișoara, Timișoara, România.
- Comisia Europeană. (f.a.), *CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) – Transport grants 2014-2020 Belgium*. https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_belgium.pdf

³⁵ European Sea Port Organisation f.a.

- Comisia Europeană. (f.a.), *CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) – Transport grants 2014-2020 France*. https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_france.pdf
- Comisia Europeană. (f.a.), *CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) – Transport grants 2014-2020 Poland*. https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_poland.pdf
- Comisia Europeană. (2013), *Communication from the Commission - Ports: an engine for growth*, COM/2013/0295 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52013DC0295&from=RO>
- European Sea Port Organisation. (n.d.), *Annual Report 2018-2019*, <https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202018-2019%20FINAL.pdf>, [Accesat 25 mai 2021]
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (f.a.), *2014 CEF Transport Calls for Proposals*, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/apply-funding/2014-cef-transport-calls-proposals>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (f.a.), *CEF Transport projects by country Proposals*, <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2014 a), *The Albert Canal: lifting of bridges and upgrading to class VIb (part 4)*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2014-be-tm-0054-m>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2014 b), *Seine_escout 2020*. https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/fiche_2014-eu-tm-0373-m_final_0.pdf
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2014 c), *New Multimodal Terminal of the Port of Strasbourg / Lauterbourg site*. <https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/2014-fr-tm-0260-w.pdf>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2014 d), *Improvement of vessel access to the Port of Rouen*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2014-fr-tm-0323-w>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2015 a), *Improving rail access to the port of Gdynia*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2015-pl-tm-0034-w>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2015 b), *Improving the multimodal logistic platform of the Zeebrugge port in order to accommodate long freight trains*. https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/fiche_2015-be-tm-0248-w_final.pdf
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2015 c), *Improving rail access to the port of Gdansk*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2015-pl-tm-0006-w>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2015 d), *Modernisation of the fairway, expansion of the quays and improvement of navigation in the Internal Port in Gdansk*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2015-pl-tm-0413-w>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2016), *Go4Synergy in LNG*. https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/2016-eu-sa-0010_action_fiche_final_0.pdf
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2018 a), *Masterplan Digitalisation of Inland Waterways*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2018-eu-tm-0020-s>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2018 b), *Improvement of multimodal logistics platforms at the port of Marseille for sustainable combined transport in Europe*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2018-fr-tm-0128-w>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2018 c), *Eliminating 'last mile' bottlenecks – construction of the overflow car park at the ferry terminal in Swinoujscie*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2018-pl-tm-0028-w>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2018 d), *Feasibility study and technical documentation of the intelligent cargo road traffic management system in the port of Gdynia*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2018-pl-tm-0023-s>
- Innovation and Networks Executive Agency - European Commission. (2019), *Electrification of the Seine Axis: onshore power and water supply for fluvial units*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2019-fr-tm-0159-w>
- Miller, C.R. (2017), *The Evolving Role of Rural River Ports as Strategic Economic Development Actors*, în *Water Resources and Rural Development* 9(6), 28-38.
- Monios, J., Wilmsmeier, G. (2016), *Between path dependency and contingency: New challenges for the geography of port system evolution*, în *Journal of Transport Geography* 51(2), 247-251.

- Nilsson, J.H., Eskilsson L., Ek, R. (2010), *Creating Cross-Border Destinations: Interreg Programmes and Regionalisation in the Baltic Sea Area*, în *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, **10**(2):153-172.
- Rouen Normandy Invest. (2019), *Port of Rouen Normandy: a critical logistic hub to discover!*, <https://www.rouennormandyinvest.com/en/port-rouen-logistics-hub/>
- Steer Davies Gleave. (2011), *Mid-term evaluation of the TEN-T Programme (2007-2013)*, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2011_ten_t.pdf
- van Weenen, R. L., Burgess, A., Francke, J. (2016), *Study on the Implementation of the TEN-T Regulation – The Netherlands Case*. în *Transportation Research Procedia*, **14**, 484-493.
- Vandenbroeck, J. (2006), *Port 2000, Le Havre's New Container Terminal: breakwaters and dredging of the nautical access channel*, în *Terra et Aqua*, **104**(3), 22-27.
-

Primit: 15 iulie 2021; **Acceptat:** 3 august 2021

Articol distribuit sub licență „Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License” (CC BY-NC-ND)

