Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized

ORAȘE-MAGNET

Migrație și navetism în România



Marius Cristea, Codruța Mare, Ciprian Moldovan, Andreea China, Thomas Farole,
Adina Vințan, Jane Park, Keith Patrick Garrett și Marcel Ionescu-Heroiu

WORLD BANK GROUP
Social, Urban, Rural & Resilience

ORAȘE-MAGNET

Migrație și navetism în România

Marius Cristea, Codruța Mare, Ciprian Moldovan, Andreea China, Thomas Farole, Adina Vințan, Jane Park, Keith Patrick Garrett și Marcel Ionescu-Heroiu

București, 2017

WORLD BANK GROUP
Social, Urban, Rural & Resilience

© 2017 Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare / Banca Mondială
1818 H Street NW, Washington DC 20433
Telefon: 202-473-1000; Internet: www.worldbank.org

Unele drepturi rezervate
1 2 3 4 15 14 13 12

Această lucrare este realizată de angajații Băncii Mondiale cu contribuția unor colaboratori externi. Constatările, interpretările și concluziile exprimate în prezenta lucrare nu reflectă neapărat opiniile Băncii Mondiale, ale Consiliului directorilor executivi al acesteia sau ale guvernelor pe care le reprezintă aceștia. Banca Mondială nu garantează acuratețea datelor cuprinse în această lucrare. Frontierele, drapelele, monedele și orice alte informații evidențiate în hărțile incluse în lucrarea de față nu implică nicio judecată din partea Băncii Mondiale cu privire la statutul legal al oricărui teritoriu și nici confirmarea sau acceptarea granițelor respective.

Nicio opinie exprimată în acest document nu constituie și nu va fi considerată o limitare sau o renunțare la privilegiile și imunitățile Băncii Mondiale, care sunt rezervate în mod expres.

Drepturi și permisiuni



Prezenta lucrare este disponibilă în conformitate cu licența de atribuire Creative Commons 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO) https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/. Licența de atribuire Creative Commons permite utilizatorilor să copieze, să distribuie, să transmită și să adapteze lucrarea de față, inclusiv în scopuri comerciale, în următoarele condiții:

Atribuire – Vă rugăm să menționați lucrarea după cum urmează: Cristea Marius, Codruța Mare, Ciprian Moldovan, Andreea China, Thomas Farole, Adina Vințan, Jane Park, Keith Patrick Garrett, Marcel Ionescu-Heroiu. 2017. ***ORAȘE-MAGNET: Migrație și navetism în România, Washington, DC: Banca Mondială.***

Traduceri – În cazul în care realizați o traducere a acestei lucrări, vă rugăm ca, alături de atribuire, să adăugați următoarea declarație privind declinarea responsabilității: ***Această traducere reprezintă o adaptare a unei lucrări originale elaborate de Banca Mondială și nu trebuie considerată o traducere oficială a Băncii Mondiale. Banca Mondială nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul sau erorile din această traducere.***

Adaptare – În cazul în care realizați o adaptare a acestei lucrări, vă rugăm ca, alături de atribuire, să adăugați următoarea declarație privind declinarea responsabilității: Aceasta este o adaptare a unei lucrări originale elaborate de Banca Mondială. ***Punctele de vedere și opiniile exprimate în această adaptare sunt responsabilitatea exclusivă a autorilor adaptării și nu au avizul Băncii Mondiale.***

ISBN (suport hârtie): 978-973-0-24660-5
ISBN (suport electronic): 978-973-0-24659-9

Mulțumiri

Prezentul raport a fost elaborat de o echipă de bază formată din: Marius Cristea, Codruța Mare, Ciprian Moldovan, Andreea China, Thomas Farole, Adina Vințan, Jane Park, Keith Patrick Garrett și Marcel Ionescu-Heroiu. Raportul a beneficiat de observațiile atente ale colegilor revizori Mark Roberts, Ionuț Trincă, Mihai Grecu și Jozsef Benedek.

Echipa dorește să le mulțumească lui Arup Banerji, David Sislen, Elisabetta Capannelli, Paul Kriss, Soraya Goga și Jean-Francois Marteau pentru sfaturile, susținerea și îndrumarea lor permanentă pe parcursul elaborării acestui raport. Echipa dorește, de asemenea, să mulțumească partenerilor de lucru din cadrul Direcției Generale Politică Regională și Urbană (DG Regio) pentru feedbackul prompt, susținerea acordată la elaborarea acestui studiu și excelenta lor colaborare pe întreg parcursul demersului.

CUPRINS

LISTA TABELELOR/VII
LISTA FIGURILOR/VII

REZUMAT/XI

Principalele constatări/XI

Principalele recomandări/XV
- Intervenții posibile din partea UE/XV
- Intervenții posibile la nivel național/XVI
- Intervenții posibile la nivel local/XVI

CADRU ANALITIC/1

PRINCIPALELE DINAMICI ALE DEZVOLTĂRII ÎN ROMÂNIA/5

Creșterea economică a României a fost impresionantă după anul 2000/6

Creșterea economică a fost determinată de orașe/8

Evoluția orașelor din România/12

ORAȘELE-MAGNET ALE ROMÂNIEI/17

Tiparele migrației în România/20
- *Cine migrează și când a avut loc migrația?*/20

Tiparele navetei în România/36
- *Cine sunt cei care fac naveta?*/36
- *Care sunt orașele vizate de navetiști?*/48

CE DETERMINĂ ATRACTIVITATEA ORAȘELOR/51

Care sunt orașele cele mai atractive pentru migranți?/52

Legea lui Zipf – Destin sau instrument de politică?/59

Efectul orașelor primare și decalajul orașelor secundare/63

Efectul dimensiunii și al poziției geografice/63

Efectul proximității față de orașele primare/65

Efectul universităților și al serviciilor cu valoare adăugată mare/66

Efectul bunei conduceri/68

Piața terenurilor și cea a locuințelor/68

Incluziunea socială/73

Considerații privind mediul/75

Efectul „Je ne sais quoi”/76

O clasificare a zonelor urbane funcționale/77
- Polul național/79
- Polii regionali/82
- Polii interjudețeni/85
- Polii județeni/90
- Polii locali/93

Cât de mari pot deveni ZUF în viitor/94

CÂTEVA CUVINTE DESPRE MIGRAȚIA EXTERNĂ/97
INDICELE MAGNETISMULUI/107
LOCURILE ÎN CARE OAMENII DORESC ÎN MOD REAL SĂ SE MUTE/111
POT ORAȘELE SECUNDARE SĂ SUSȚINĂ CREȘTEREA REGIONALĂ?/117
AU BENEFICIAT ZONELE URBANE FUNCȚIONALE DIN ROMÂNIA DE SPRIJIN ADECVAT?/125
IMPLICAȚII PENTRU POLITICILE UE, NAȚIONALE ȘI LOCALE/131

Implicații pentru politicile UE/134
- Infrastructura mare/136
- Infrastructura locală/140
- Capitalul uman/141
- Competitivitatea/142

Implicații pentru politicile naționale/143
- Strategia Națională pentru Dezvoltare Urbană/144
- Programul Național de Investiții Metropolitane/145
- Cadrul legislativ național/154
- Standarde și instrumente naționale/158

Implicații pentru politicile locale/159
- Întărirea sectorului privat/159
- Creșterea calității vieții/160
- Promovarea parteneriatelor/162
- Investiții în educație/163
- Investiții în asistență medicală de specialitate/165
- Investiții în transportul public/166
- Stimularea pieței imobiliare/167
- Incluziunea socială/168

ANEXA 1. O analiză a dinamicilor majore pe migrație și navetism/171

O analiză a dinamicilor migraționale și de navetism, pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011

Alba Iulia/173
Arad/179
Alexandria/185
Bacău/191
Baia Mare/197
Bistrița/203
Botoșani/209
Brăila/215
Brașov/221
București/227
Buzău/245
Călărași /251
Cluj-Napoca/257
Constanța/267
Craiova/275
Deva/281
Drobeta-Turnu Severin/287
Focșani/293
Galați/299
Giurgiu/305
Iași/311
Miercurea Ciuc/321
Oradea/327
Piatra Neamț/335
Pitești/341
Ploiești/347
Râmnicu Vâlcea/353
Reșița/359
Satu Mare/365
Sfântu Gheorghe/371
Sibiu/377
Slatina/385
Slobozia/391
Suceava/397
Târgoviște/403
Târgu Jiu/409
Târgu Mureș/417
Timișoara/425
Tulcea/431
Vaslui/437
Zalău/443
SURSA DATELOR/448

ANEXA 2. Metodologia indicelui magnetismului/451

ANEXA 3. Matricea de corelație statistică/455

ANEXA 4. Cât de departe se propagă efectele pozitive ale orașelor/457

ANEXA 5. Piramida nevoilor unui oraș/469

Piramida nevoilor unui oraș/469
Piramida nevoilor cetățenilor/469
Piramida nevoilor sectorului privat/471
Piramida nevoilor turiștilor/472

LISTA TABELELOR

Tabelul 1. Veniturile firmelor în București și în reședințele de județ/15
Tabelul 2. Indicatori-cheie privind naveta și migrația către reședințele de județ din România/19
Tabelul 3. Zonele din care ZUF au atras migranți între 2001 și 2011/22
Tabelul 4. Localități din care au provenit majoritatea migranților din ZUF București după 1991/65
Tabelul 5. Numărul persoanelor cu studii superioare, în București și în cele 40 de reședințe de județ (în 2011)/67
Tabelul 6. Locuințe noi dezvoltate între 1990 și 2015/70
Tabelul 7. Prețurile proprietăților în București și în cele 40 de reședințe de județ/72
Tabelul 8. Marginalizarea urbană în cifre, pentru București și cele 40 de reședințe de județ/73
Tabelul 9. Numărul persoanelor marginalizate/75
Tabelul 10. Veniturile generate de firmele din cele 41 de ZUF din România, în 2015/87
Tabelul 11. Salariul mediu (în RON), pe județe/91
Tabelul 12. Posibile evoluții ale populației din zonele urbane funcționale/95
Tabelul 13. Indicele magnetismului aplicat zonelor urbane funcționale ale celor 40 de reședințe de județ din România/108
Tabelul 14. Comparație între ierarhizarea după indicele magnetismului și ierarhizarea conform datelor privind migrația reală/110
Tabelul 15. Orașele din România în care oamenii și-ar dori cel mai mult să locuiască/113
Tabelul 16. Estimarea numărului posibil de migranți în viitorul apropiat/115
Tabelul 17. Performanța la nivel regional a zonelor urbane funcționale ale reședințelor de județ/118
Tabelul 18. Persoanele care s-au mutat în ZUF regionale s-au mutat și spre un nivel de trai mai bun/120
Tabelul 19. Cheltuieli de capital în perioada 2007-2015/126
Tabelul 20. Orașele care au cheltuit prea mult și cele care au cheltuit insuficient în perioada 2007-2015/128
Tabelul 21. Numărul de pasageri al principalelor aeroporturi din România/138
Tabelul 22. Bugetele operaționale estimate ale consiliilor județene și ale reședințelor de județ în perioada de implementare 2014-2023/139
Tabelul 23. Situația planurilor de mobilitate/148
Tabelul 24. Situația sistemelor de termoficare din București și din cele 40 de reședințe de județ/149
Tabelul 25. Distribuția patrimoniului istoric/151
Tabelul 26. Metri pătrați de spații verzi pe cap de locuitor/153
Tabelul 27. Multe reședințe de județ au urbanistice generale învechite/156
Tabelul 28. Număr de grădinițe/164
Tabelul 29. Numărul de creșe/165
Tabelul A3.1. Matricea corelației dintre migrație și navetă/456

LISTA FIGURILOR

Figura 1. Rata anuală compusă de creștere a venitului național brut pe cap de locuitor (metoda Atlas) în perioada 1992-2015/6
Figura 2. PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC în euro) la nivelul regiunilor NUTS 2 din România în perioada 2000-2014/7
Figura 3. Rata anuală compusă de creștere în perioada 2000-2014 pentru regiunile NUTS 2 din România/7
Figura 4. Izocronele celor opt poli de creștere din România/8

Figura 5. Ponderea orașelor primare și secundare față de populație (stânga) și PIB (dreapta) la nivel național/9
Figura 6. Orașele secundare fac parte din categoria celor mai importanți factori care contribuie la creșterea economică a unei țări, în special în țările dezvoltate mai mari (de exemplu, Germania, Franța, Regatul Unit)./10
Figura 7. PIB-ul pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) în orașele primare și secundare și la nivel național în 2013/11
Figura 8. PIB-ul pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) în UE-28 și la nivel național (state membre noi) în perioada 2000-2014/12
Figura 9. Performanța economică a capitalelor din UE, în PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) în euro/13
Figura 10. Performanța economică a orașelor secundare din UE, în PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) în euro/13
Figura 11. Indicele dezvoltării umane locale (IDUL) în anii 2002 (stânga) și 2011 (dreapta)/14
Figura 12. Zonele urbane funcționale (ZUF) propuse pentru reședințele de județ din România/18
Figura 13. Ponderea migranților din totalul populației stabile, la nivel de județ, în 2011/21
Figura 14. Fluxurile migratorii interne cumulate, după sursă și destinație, potrivit recensămintelor din 2002 și 2011/22
Figura 15. Dinamica populației între 2002 și 2011/24
Figura 16. Numărul total al migranților, la nivel de ZUF, în 2011/25
Figura 17. Ponderea migranților proveniți din alte județe din România, la nivel de ZUF, în 2011/26
Figura 18. Ponderea migranților după reședința anterioară (din mediul urban/rural), la nivel de ZUF, în 2011/27
Figura 19. Ponderea migranților pe principalele grupe de vârstă, la nivel de ZUF, în 2011/28
Figura 20. ZUF București: Ponderea migranților din totalul populației stabile, pe grupe de vârstă, în 2011/28
Figura 21. Ponderea migranților pe principalele grupe de vârstă, la nivel de ZUF, în 2011/29
Figura 22. Ponderea migranților către reședințele de județ după principalul nivel de educație, în 2011/30
Figura 23. Ponderea migranților către reședințele de județ după principalul motiv al mutării, în 2011/30
Figura 24. Ponderea migranților după principalul motiv al mutării, la nivel de ZUF, în 2011/30
Figura 25. Ponderea migranților după principalul nivel de studii, la nivel de ZUF, în 2011/31
Figura 26. Ponderea migranților către reședințele de județ după statutul economic/31
Figura 27. Ponderea migranților după statutul economic actual, la nivel de ZUF, în 2011/32
Figura 28. Ponderea migranților angajați către reședințele de județ, pe principalele categorii de ocupații, în 2011/32
Figura 29. Ponderea migranților angajați, pe principalele categorii de ocupații, în 2011/33
Figura 30. Ponderea migranților angajați, după sectorul economic, la nivel de ZUF, în 2011/34
Figura 31. Ponderea migranților angajați, după sectorul economic, la nivel de ZUF, în 2011/34
Figura 32. Ponderea migranților angajați care activează în sectorul KIS, la nivel de ZUF, în 2011/35
Figura 33. Ponderea migranților angajați care activează în sectorul TIC și în cel al serviciilor financiare, la nivel de ZUF, în 2011/35
Figura 34. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ defalcată după gen, la nivel de ZUF, în 2011/36
Figura 35. Numărul de navetiști după vârstă și destinație, la nivel național, în 2011/37
Figura 36. Ponderea navetiștilor după vârstă, la nivel național, în 2011 și 2002/38
Figura 37. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ, pe categorii de vârstă, la nivelul ZUF, în 2011/39
Figura 38. Fluxurile de navetiști după sursă și destinație, la nivel național, în 2011 comparativ cu 2002/39
Figura 39. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ după nivelul studiilor, la nivel de ZUF, în 2011/41
Figura 40. Ponderea navetiștilor după ocupație, la nivel național, în 2011/41
Figura 41. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ după ocupație, la nivel de ZUF, în 2011/42
Figura 42. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ după ocupație, la nivel de ZUF, în 2011/43
Figura 43. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ după sectorul economic, la nivel de ZUF, în 2011/43
Figura 44. Ponderea persoanelor care fac naveta către reședințele de județ și care lucrează în sectorul industrial, după nivelul de tehnologie, la nivel de ZUF, în 2011/44
Figura 45. Ponderea navetiștilor care lucrează în sectorul serviciilor, după gradul de cunoștințe, la nivel de ZUF, în 2011/45
Figura 46. Ponderea persoanelor care fac naveta către reședințele de județ și care lucrează în sectorul TIC și al serviciilor financiare, la nivel de ZUF, în 2011/45
Figura 47. Industriile de top după numărul de navetiști, la nivel național, în 2011 față de 2002/46
Figura 48. Ponderea navetiștilor din totalul populației angajate, la nivel de județ, în 2011/47
Figura 49. Legătura dintre dezvoltarea locală, navetă și conectivitatea urbană/47
Figura 50. Total venituri firme (cifră de afaceri) – milioane lei, la nivel de ZUF, în 2015/48
Figura 51. Zonele ZUF cu cel mai puternic sector privat atrag cei mai mulți navetiști/49
Figura 52. Orașele care primeau cel mai mare număr de navetiști în 2011/50
Figura 53. Populația și clasamentul celor mai mari 10 orașe din România de-a lungul timpului/52
Figura 54. Populația și clasamentul celor mai mici reședințe de județ de-a lungul timpului/53
Figura 55. Fluxurile migratorii către polii de creștere și alte zone urbane funcționale ale reședințelor de județ, pe perioade/54
Figura 56. Fluxurile migratorii către ZUF ale reședințelor de județ, pe perioade/54
Figura 57. Numărul de migranți către cei opt poli de creștere din România, la nivel de ZUF, pe perioade/55
Figura 58. Fluxurile migratorii dominante către cei opt poli de creștere din România, la nivel județean, pe perioade/56
Figura 59. Zona de captare a studenților de către Universitatea din București în 2015/57

Figura 60. Zona de captare a studenților de către Universitatea Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca în 2015/58
Figura 61. Zona de captare a studenților de către Universitatea de Vest din Timișoara în 2015/58
Figura 62. Zona de captare a studenților de către Universitatea Alexandru Ioan Cuza din Iași în 2015/59
Figura 63. Distribuția populației orașelor conform Legii lui Zipf, în anumite țări, în 2010/60
Figura 64. Distribuția Zipf a orașelor din România, în 2002/61
Figura 65. Distribuția Zipf a orașelor din România, în 1992/61
Figura 66. Distribuția Zipf a orașelor din România, în 2011/61
Figura 67. Distribuția Zipf a migrației către ZUF ale reședințelor de județ/62
Figura 68. Distribuția Zipf a migrației către reședințele de județ/62
Figura 69. Ponderea exporturilor a căror destinație este UE, pe localități din România, 2010/64
Figura 70. Inima economică a României (un sfert din populația țării și o jumătate din veniturile firmelor din țară)/66
Figura 71. Situația parcelelor de teren din zona Esplanada, în București/69
Figura 72. Noi dezvoltări în Florești, o suburbie a orașului Cluj-Napoca/69
Figura 73. Rata de creștere a PIB-ului pe cap de locuitor (SPC în euro) între 2000 și 2013/76
Figura 74. Zona de captare a migranților sosiți în București/79
Figura 75. Modelul gravitațional demografic (stânga) și economic (dreapta) pentru Regiunea Sud/81
Figura 76. Fluxurile migratorii dominante pentru cele mai mari centre regionale, între 2001 și 2011/82
Figura 77. Indicele Hachman pentru 7 poli de creștere din România/83
Figura 78. Zonele de captare a migrației pentru cele 41 de ZUF din România/86
Figura 79. Potențialii migranți în ZUF ale reședințelor de județ din România/90
Figura 80. Bilanțul migrației externe în perioada 2007-2014, pe țări (în milioane)/98
Figura 81. Principalele destinații ale migranților externi, după țara de origine (în 2015)/99
Figura 82. Principalele țări de destinație pentru emigranții români/100
Figura 83. Principalele state-destinații pentru migrația externă, după țară (în 2011)/100
Figura 84. Ponderea emigranților de scurtă și de lungă durată, după județ (în 2011)/101
Figura 85. Grupele de vârstă cele mai predispuse să emigreze/102
Figura 86. Rata reală estimată a emigrației, pe județe/102
Figura 87. Rata reală estimată a emigrației, pe localități/103
Figura 88. De ce emigrează românii/104
Figura 89. Nivelul de educație al emigranților români/105
Figura 90. Sectoarele economice în care lucrează emigranții români/105
Figura 91. Potențialii migranți interni preferă mult mai mult zonele urbane decât cele rurale/112
Figura 92. Alte motive ale respondenților pentru alegerea unui anumit oraș/115
Figura 93. Zonele cu cea mai bună (roșu) și cea mai slabă (albastru) dinamică a populației între 2002 și 2011/123
Figura 94. Zonele cu cea mai bună (roșu) și cea mai slabă (albastru) dinamică a dezvoltării între 2002 și 2011/124
Figura 95. ZUF din România se extind în pofida declinului demografic/133
Figura 96. Procentajul fondurilor UE accesibile orașelor din România/135
Figura 97. Zonele accesibile în mai puțin de o oră din anumite orașe arată câteva zone de posibil interes/137
Figura 98. Indicatorii cheie ai principalelor ZUF din România/143
Figura 99. În prezent, România are regiuni urbane slab dezvoltate/144
Figura 100. Luminile nocturne arată că România urbană este de fapt România metropolitană/146
Figura 101. Bugetele operaționale ale zonelor urbane funcționale ale celor 40 de reședințe de județ pentru perioada de implementare 2014-2023/147
Figura 102. Municipiile (albastru închis), orașele (albastru intermediar) și comunele (albastru deschis) din România/154
Figura 103. Comuna Florești, lângă municipiul Cluj-Napoca/155
Figura 104. Efectele amenajării incorecte a teritoriului metropolitan în New Orleans/157
Figura A2.1. Gruparea celor 41 de ZUF prin metodologia dendogramei/453
Figura A5.1. Piramida nevoilor cetățenilor/470
Figura A5.2. Piramida nevoilor sectorului privat/471
Figura A5.3. Piramida nevoilor turiștilor/473

REZUMAT

România este țara cu cea mai rapidă creștere economică din UE, principalele motoare ale acestei creșteri fiind municipiul București și orașele secundare ale țării. Însă în timp ce Bucureștiul a atins niveluri de productivitate comparabile cu cele înregistrate în alte capitale ale Uniunii, orașele secundare din România se află în continuare destul de departe de a concura de pe poziții egale cu orașele secundare din UE. Fără consolidarea acestor orașe secundare, economia României nu poate susține creșterea din anii următori.

Cele mai competitive orașe secundare sunt cele care se dovedesc cele mai pricepute în atragerea populației, a investițiilor și a turiștilor. Raportul de față analizează orașele care au reușit cel mai bine să atragă populația migrantă și navetiștii și propune o serie de recomandări pentru creșterea atractivității și competitivității orașelor secundare. În cele ce urmează, vom dezbate principalele constatări și propuneri ale raportului.

PRINCIPALELE CONSTATĂRI

Deși nu toate orașele României sunt centre economice dinamice, cele mai multe dintre acestea au înregistrat o evoluție dinamică în anii anteriori, care depășește granițele lor administrative. Practic, ele fac parte din zone urbane funcționale. În aceste zone urbane funcționale s-a înregistrat cea mai consistentă creștere a populației din România din ultimii ani. Zonele urbane funcționale (ZUF) ale orașului București și ale celor 40 de reședințe de județ din România generează 90% din veniturile companiilor naționale, concentrează 80% din persoanele cu studii superioare, au atras 67% dintre navetiști în anul 2011 și 66% din populația migrantă în perioada cuprinsă între 2001 și 2011, cumulează 61% din forța de muncă ocupată și 58% din totalul populației țării.

Cele mai dinamice orașe au atras forță de muncă de la o distanță considerabilă, iar localitățile cu populație mai mobilă au avut tendința de a se dezvolta mai mult decât localitățile cu populație mai puțin mobilă. În esență, evoluția se propagă de la orașele cele mai dinamice către zonele limitrofe, aceasta reprezentând o dinamică de bază a procesului de dezvoltare. Fără orașe puternic dezvoltate, o țară nu poate avea regiuni puternic dezvoltate și nici o economie națională robustă. Zonele urbane funcționale ale reședințelor de județ generează între 69% și 89% din cifra de afaceri a companiilor din regiunile respective și înregistrează un scor mediu al indicelui dezvoltării umane locale care este cu 10% - 24% peste media regională.

În anul 2011, doar 31% din populația stabilă a României (aproximativ 6,2 milioane de persoane) își schimbase reședința în interiorul țării cel puțin o dată pe parcursul vieții. Cu toate acestea, România înregistrează una dintre cele mai ridicate rate de emigrare din UE. Principalele caracteristici ale populației care migrează în interiorul țării către zonele urbane funcționale ale orașului București și ale celor 41 de reședințe de județ sunt următoarele: 1) 57% sunt femei; 2) 51% au venit din alt județ, deși nu dintr-unul foarte îndepărtat; 3) 67,5% s-au mutat într-o zonă urbană; 4) 50% s-au mutat dintr-o zonă rurală într-o zonă urbană, însă există o pondere în creștere a migrației oraș-oraș; 5) 60% dintre migranți au vârste de peste 45 de ani; 6) 58% s-au mutat din motive personale (de exemplu, căsătorie), 21% s-au mutat în interes de serviciu și 13% pentru studii; 7) 23% au studii terțiare (universitare și postuniversitare), iar 34% au studii secundare superioare(liceale și postliceale); 8) 47% sunt persoane ocupate, iar 33% sunt pensionari; 9) 55% sunt muncitori calificați, în general pe posturi care necesită studii secundare, iar 28% sunt manageri și profesioniști cu studii superioare; 10) 58% lucrează în sectorul serviciilor, 23% în industrie, iar 12% în agricultură.

În total, în anul 2011 un număr de 1,8 milioane de români au făcut naveta la nivel național către locul de muncă aflat în altă localitate. Dintre aceștia, 1,2 milioane au făcut naveta către zonele urbane funcționale ale orașului București și ale celor 40 de reședințe de județ. Principalele caracteristici ale navetiștilor către zonele urbane funcționale ale orașului București și ale celor 40 de reședințe de județ sunt următoarele:1) 61% sunt bărbați; 2) tinerii (sub 35 de ani) sunt mai mobili și dispuși să parcurgă distanțe mai lungi; 3) 62% provin din zone rurale; 4) 26% au studii terțiare, deși doar 18% dintre posturile ocupate de cei care fac naveta necesită studii terțiare; 5) 58% sunt absolvenți ai unei forme de învățământ secundar; 6) 56% lucrează în sectorul serviciilor; 7) ponderea muncitorilor care fac naveta a scăzut de la 45% în anul 2002 la 15% în anul 2011; 8) industria auto este sectorul cel mai dependent de navetiști (46% din totalul forței de muncă).

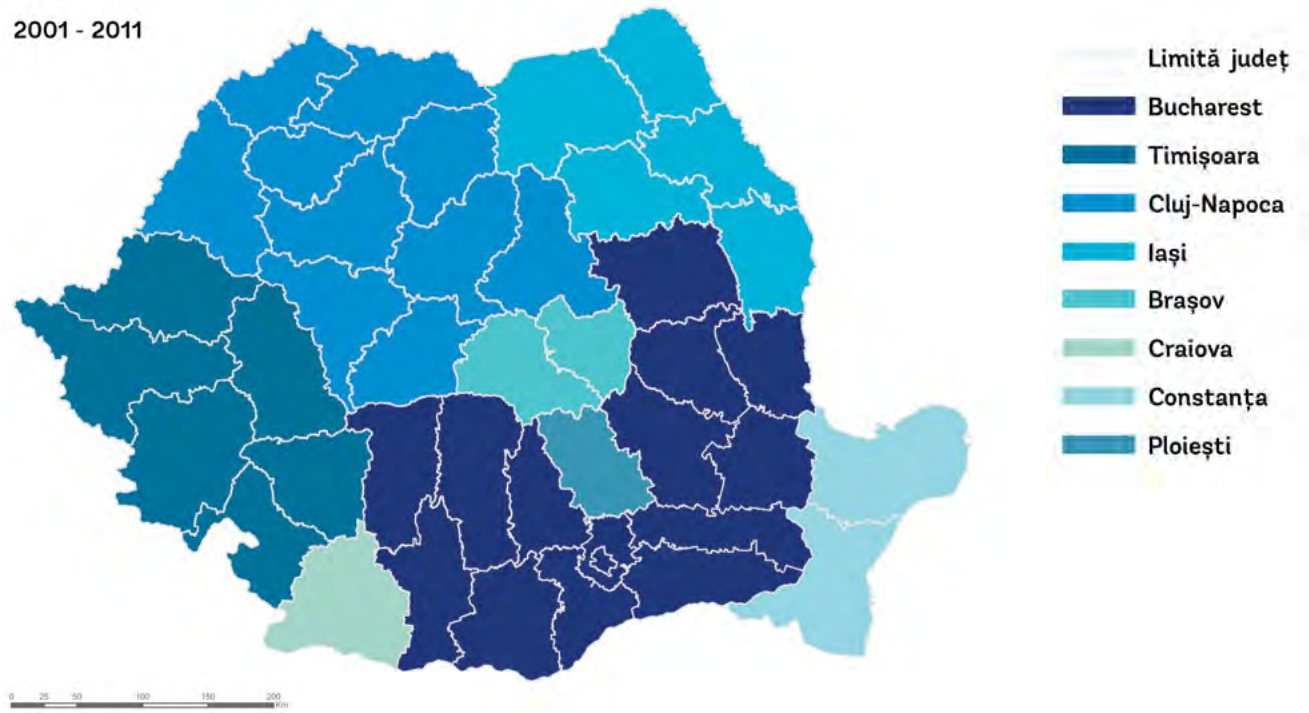
Centrele industriale mari, precum Ploiești și Pitești, atrag mai mulți navetiști, în timp ce orașele cu economie bazată pe servicii, precum Cluj-Napoca și Iași, atrag mai mulți migranți. Această dinamică are sens din punct de vedere intuitiv, având implicații importante pentru administrațiile locale. În esență, centrele de producție se vor confrunta mai devreme sau mai târziu cu limitări ale creșterii, deoarece majorările salariale din aceste sectoare nu pot depăși creșterea costului vieții în orașele respective. Pe de altă parte, sectorul serviciilor cu valoare adăugată mare poate susține mai ușor creșterea salariilor, antrenând majorări ale acestora și la nivelul tuturor celorlalte sectoare[1]. De aceea, orașele în care sectorul serviciilor cu valoare adăugată mare este puternic dezvoltat (în general, centrele universitare mai mari) sunt mai atractive pentru populația migrantă. În schimb, se pare că există o legătură strânsă între creșterea numărului de locuri de muncă și cea a numărului de navetiști. Aceasta arată că creșterea economică urbană este, în mod inerent, o creștere economică metropolitană care necesită asistență și intervenții adecvate la nivel local, județean, național și de la nivelul Uniunii Europene.

În general, se poate afirma că migrația și naveta sunt probabil cei mai buni indicatori ai competitivității teritoriale. Motivele pentru care populația alege să se mute într-un oraș sunt diverse și complexe, variind de la oportunități de educație și muncă până la motive personale (de exemplu, căsătorie), dar și până la motive ce țin de calitatea vieții, de posibilitățile de efectuare a cumpărăturilor, de scena artistică și culturală, de prezența unor persoane care împărtășesc aceeași viziune sau de condițiile climatice corespunzătoare. Orașele, sau mai degrabă zonele urbane funcționale, care atrag cei mai mulți oameni sunt, în general, cele care răspund cel mai bine cât mai multor nevoi ale oamenilor. Astfel, numărul de persoane care aleg să migreze sau să facă naveta către o anumită zonă reprezintă una dintre cele mai importante măsuri ale succesului pentru zona respectivă

Migrația către orașele mari din România a fost cu câteva ordine de mărime mai ridicată în perioada 2001-2011 (un deceniu de creștere economică rapidă) decât în deceniile precedente. Peste 35% dintre migranți s-au mutat în zone urbane funcționale dinamice precum Cluj-Napoca, Timișoara sau Iași în perioada cuprinsă între 2001 și 2011. Această evoluție indică o modificare a dinamicii urbane, după ani de planificare centralizată, iar datele empirice arată într-adevăr că aceste trei orașe își extind zona de influență (a se vedea harta de mai jos), fiind cele mai probabile candidate la categoria celor mai puternice orașe secundare din România.

[1] A se vedea, de exemplu: Moretti, Enrico. 2010. „Local Multipliers." American Economic Review 100, nr. 2 (mai 2010): 373–77; și Moretti, Enrico. 2013. „The New Geography of Jobs", HMH.

Zone dominante de captare a migranților în cele mai mari centre regionale în perioada 2001-2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Deși planificatorii centrali au încercat să asigure o dezvoltare teritorială echilibrată, se pare că s-a obținut efectul contrar. Datele privind migrația relevă faptul că orașul București domina în mod clar fluxurile migratorii înainte de anul 1989. În anii de creștere economică rapidă (2011-2011), unele centre regionale precum Cluj-Napoca și Iași au câștigat în importanță, iar zonele de influență regională par să fie mai echilibrate. Pe măsură ce centrele urbane precum Constanța, Brașov sau Craiova vor deveni mai puternice, zonele de influență teritorială vor deveni probabil și mai echilibrate. Orașul Ploiești va face probabil parte din cea mai mare aglomerare urbană din România, și anume cea a Bucureștiului.

Migrația și naveta nu sunt doar stimulate de creșterea economică, ci sunt și esențiale pentru procesul de dezvoltare. Pe măsură ce o economie intră în etapa de expansiune, este esențial ca resursele, inclusiv resursele umane, să fie alocate în mod eficient către domeniile în care sunt cele mai necesare. Cu cât populația este mai mobilă, cu atât sunt mai mari beneficile pentru economie. Pentru a încuraja migrația și naveta, orașele trebuie să vină în întâmpinarea necesităților și dorințelor populației, iar autoritățile publice trebuie să asigure politicile și infrastructura care să faciliteze o cât mai bună circulație a oamenilor.

Factorii care fac ca o zonă urbană funcțională să fie atractivă pentru oameni nu intră întotdeauna în sfera de control a autorităților locale, ei reprezentând adesea continuarea unor dinamici istorice. Cu toate acestea, autoritățile locale dispun de o serie de instrumente prin care pot spori nivelul de atractivitate a propriilor orașe. Printre factorii care au contribuit la creșterea nivelului de atractivitate a unor orașe din România se regăsesc:

1. **Mărimea.** Cu cât este mai mare orașul, cu atât crește câmpul său de atracție gravitațională. Orașele mai mari din România reușesc, în general, să atragă mai mulți oameni. Bucureștiul, ca cel mai mare oraș al României, a fost și probabil va rămâne principalul centru de atracție al țării. În ceea ce privește naveta, se poate afirma că și robustețea sectorului privat a avut o contribuție. Astfel, unele zone urbane funcționale relativ mici, precum Pitești și Ploiești, au atras cel mai mare număr de navetiști după București, în mare parte datorită industriei auto puternic dezvoltate în primul caz și a investițiilor private din diferite domenii atrase de parcurile industriale și logistice în cel de-al doilea.

2. **Proximitatea față de densitate.** Orașele aflate în apropierea orașelor mai mari manifestă inițial tendința de a pierde competiția de creștere economică (deși suburbiile și localitățile periurbane sunt prospere), întrucât persoanele calificate migrează către orașul mai mare în căutarea unor

oportunități mai bune. Pe măsură ce „potențialul economic" al orașului mai mare este acoperit (mai precis, pe măsură ce costurile cresc în orașul mai mare), beneficiile încep să se reverse și către orașele mai mici. Acesta este și cazul României, în care poli de creștere precum Ploiești, Brașov, Constanța sau Craiova se află în sfera de influență a Bucureștiului și au pierdut inițial în fața capitalei. În prezent, când costurile și salariile din București au cunoscut o creștere puternică, din ce în ce mai multe investiții se fac în orașele din jurul capitalei.

3. **Proximitatea față de Occident.** Cu cât orașele sunt mai aproape de granița de vest a României (prin care trec peste 70% din exporturi), cu atât prosperitatea lor tinde să crească. Proximitatea față de piețe contează. Astfel, unele zonele urbane funcționale mai mici, dar localizate strategic, precum Oradea, Arad sau Sibiu, s-au numărat printre orașele cu cele mai bune rezultate în ultimii ani, atât în ceea ce privește creșterea economică, cât și numărul de persoane pe care au reușit să le atragă.

4. **Universitățile.** În general, zonele urbane funcționale cu cele mai puternice universități s-au dovedit, de asemenea, cele mai eficiente în atragerea populației. Universitățile oferă un avantaj unic zonelor urbane funcționale în care funcționează. Ele aduc în mod continuu și constant un flux de persoane tinere și bine pregătite care reprezintă o rețetă a succesului atunci când competențele lor profesionale sunt corelate cu oportunități de muncă adecvate. Numeroși absolvenți ai acestor universități decid să rămână în respectiva ZUF dacă sunt disponibile locuri de muncă corespunzătoare. Un asemenea influx de persoane tinere și bine pregătite este esențial pentru orașele din România, în special în contextul unui declin demografic generalizat.

5. **Structura economică.** Orașele în care sectoarele cu valoare adăugată mare dețin o pondere ridicată au înregistrat evoluții mai favorabile comparativ cu orașele în care ponderea acestor sectoare este mică. Odată cu dezvoltarea orașelor, crește și costul vieții, iar în absența unor sectoare economice care să asigure majorarea continuă a salariilor, orașele se confruntă în cele din urmă cu un blocaj de creștere. Probabil că de aceea nu există prea multe metropole la nivel mondial care să fie centre de producție industrială. În general, orașele în care sectorul serviciilor cu valoare adăugată mare deține o pondere mai ridicată au înregistrat evoluții mai favorabile decât cele cu un sector de producție mai puternic. Prin urmare, cele mai puternice perspective de creștere susținută în viitor se înregistrează în Cluj-Napoca, Timișoara și Iași. Este evident că universitățile puternice sunt esențiale pentru atragerea sectoarelor de servicii cu valoare adăugată mare, întrucât furnizează forța de muncă calificată necesară sectoarelor respective.

6. **Calitatea vieții.** Deși calitatea vieții este un aspect pe care multe administrații locale nu își permit să îl ia în considerare, numeroase persoane țin cont de acesta, în special persoanele cele mai calificate, care sunt cele mai mobile și care pot opta pentru numeroase alte orașe. Orașele cu societate civilă activă, cu viață de noapte atractivă și cu numeroase posibilități de petrecere a timpului liber vor consemna, în general, evoluții mai favorabile decât orașele care nu oferă astfel de avantaje. Pentru majoritatea oamenilor, calitatea vieții înseamnă ocazia de a întâlni și a interacționa cu alți oameni asemănători lor. Astfel, persoanele calificate se mută, de regulă, în locuri în care există numeroase alte persoane calificate – aceasta este cea mai bună metodă prin care se pot perfecționa în domeniul în care activează.

În această discuție se impun și următoarele precizări:

a) **Zonele regionale de captare a populației.** Cu excepția orașului București, care are accesibilitate națională, și posibil cu excepția orașelor Cluj-Napoca, Timișoara și Iași, care reușesc să atragă persoane din alte centre urbane, majoritatea zonelor urbane funcționale din România au o arie de influență limitată. Aceasta înseamnă că ele atrag cu deosebire migranți și navetiști din zonele apropiate, care au calificări în general mai puțin bune decât calificările generale ale persoanelor din regiune.

b) **Succesul are prețul său.** Zonele urbane funcționale care sunt cele mai eficiente în atragerea populației consemnează, de asemenea, o creștere generală a costului vieții, ceea ce generează efecte secundare negative asupra persoanelor care nu beneficiază de pe urma sectoarelor cu valoare adăugată mare.

c) **Statisticile privind navetiștii implică atât un factor de respingere, cât și unul de atracție.** Cu toate că numeroși navetiști manifestă atracție față de un oraș datorită oportunităților pe care le oferă, o pondere semnificativă a acestora este reprezentată de persoane care se mută în afara centrului urban, deși lucrează în continuare în centrul urban. Motivele pentru care populația se mută și face ulterior naveta sunt multiple, de exemplu costul ridicat al vieții în centrul urban, calitatea slabă a serviciilor în acest oraș, nevoia de locuințe mai spațioase, amenajarea teritorială deficitară. Această dinamică trebuie bine înțeleasă și interpretată în mod corespunzător la elaborarea politicilor și la stabilirea intervențiilor la nivel local/metropolitan. De exemplu, dezvoltarea unei foarte bune infrastructuri rutiere metropolitane poate stimula procesul de suburbanizare, determinând populația să se mute în afara centrelor urbane, în zonele de suburbie sau periurbane.

PRINCIPALELE RECOMANDĂRI

Chiar dacă geografia, continuarea dinamicilor istorice și norocul contribuie la competitivitatea unui oraș, un rol important îl au și autoritățile publice, precum și acțiunile pe care acestea le întreprind. Intervențiile la nivelul infrastructurii și politicile publice pot avea un impact semnificativ atunci când sunt aplicate corespunzător. Infrastructura cu grad corespunzător de conectivitate poate facilita accesul la piețe, poate determina o mobilitate crescută și o mai bună alocare a resurselor. Investițiile în calitatea vieții pot spori gradul de atractivitate al orașelor, în timp ce amenajarea integrată a zonei metropolitane poate înlătura barierele care împiedică dezvoltarea imobiliară și apariția de noi afaceri. În cele ce urmează vom dezbate unele dintre principalele intervenții care ar putea fi făcute de UE, de guvernul național și de administrațiile locale/regionale. Aceste intervenții pot contribui la consolidarea zonelor urbane funcționale ale României și la creșterea competitivității acestora atât pe plan intern, cât și pe plan extern. Accentul va fi pus exclusiv pe măsurile considerate a avea cel mai puternic impact. O listă mai detaliată a recomandărilor este disponibilă într-o secțiune ulterioară a acestui raport.

Intervenții posibile din partea UE

Atenția acordată de UE dezvoltării urbane durabile pentru perioada de programare 2014-2020 și introducerea instrumentului de investiții teritoriale integrate (ITI) reprezintă pași importanți în direcția potrivită – ceea ce lipsește este dozajul corespunzător. Mai precis, pentru perioada de programare 2014-2020, UE a solicitat statelor membre să aloce 5% din fondurile FEDR pentru activități de dezvoltare urbană durabilă. Ponderea de alocare solicitată este mult prea mică, dată fiind importanța esențială a orașelor în creșterea și dezvoltarea țărilor. În mod ideal, pentru activitățile de dezvoltare a zonelor urbane și metropolitane ar trebui să se aloce o parte mai consistentă a fondurilor FEDR. În mod similar, instrumentul ITI a fost utilizat în moduri diverse de diferite state membre. De exemplu, Polonia a optat pentru utilizarea ITI pentru 18 zone metropolitane, în timp ce România a ales să folosească acest instrument doar în cazul regiunii Delta Dunării. În schimb, România a optat pentru o axă dedicată în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, cu fonduri dedicate pentru 39 de reședințe de județ, aspect care va fi dezbătut în detaliu în prezentul raport.

Principalele intervenții care ar putea fi luate în considerare în politica de coeziune pentru perioada 2021-2027 cuprind:

1. **Investiții în infrastructura metropolitană** (de exemplu, infrastructura conectivă, infrastructură de mediu, infrastructura de business). În timp ce dinamica dezvoltării urbane prezintă caracteristici metropolitane, administrațiile locale nu au în multe cazuri mijloacele și/sau nu manifestă disponibilitatea de a finaliza intervenții la nivel metropolitan. Prin urmare, este importantă asigurarea stimulentelor și a resurselor necesare pentru consolidarea zonelor metropolitane.

2. **Investiții în infrastructura locală** respectându-se domeniile care au primit deja finanțare în perioada de programare 2007-2013 și cele care urmează să fie finanțate în perioada de programare 2014-2020, de exemplu: reabilitarea/modernizarea/crearea de spații publice; reabilitarea clădirilor istorice; reabilitarea/modernizarea cartierelor de blocuri și a spațiilor publice din interiorul și din

vecinătatea blocurilor; crearea/modernizarea/reabilitarea spațiilor verzi; extinderea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii pietonale și a celei pentru bicicliști; extinderea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii de transport public metropolitan; intervenții direcționate către comunitățile urbane marginalizate.

3. **Intervenții ce țin de capitalul uman** care pot susține orașele în demersul acestora de a fi mai bine pregătite pentru condițiile economice de mâine. Astfel de intervenții ar putea include: programe de formare la locul de muncă; burse internaționale pentru studenți; programe de stagii profesionale; programe de twinning pentru profesori, companii private și ONG-uri; transpunerea celor mai recente progrese științifice din Occident; arhive de bune practici pentru administrațiile publice.

4. **Intervenții ce țin de competitivitate** destinate zonelor urbane funcționale din România, precum accesul la infrastructura de internet pentru publicul larg, fond revolving pentru întreprinderile nou-înființate și IMM-uri, incubatoare pentru întreprinderile nou-înființate.

Intervenții posibile la nivel național

România nu are o politică de dezvoltare urbană clară și nici un program de investiții finanțat de la bugetul de stat destinat zonelor urbane. Strategia de DezvoltareTeritorială a României (SDTR) reprezintă un pas binevenit în direcția potrivită prin conștientizarea rolului pe care îl au orașele în creșterea și dezvoltarea economică la nivel național. Totuși, nu există o politică națională clară privind orașele, zonele metropolitane sau zonele urbane funcționale. Unele dintre principalele direcții de acțiune pe care le-ar putea lua în considerare guvernul național sunt următoarele:

1) **Elaborarea unei politici naționale de dezvoltare urbană**, care poate identifica principalele dificultăți cu care se confruntă orașele din România și modalitățile prin care administrația centrală le poate ajuta să facă față acestor provocări.

2) **Introducerea unui program de investiții în zone metropolitane,** finanțat de la bugetul de stat, care să poată suplimenta programele finanțate de UE și să susțină zonele urbane din România în depășirea dificultăților cu care se confruntă (de exemplu, dezvoltarea infrastructurii de transport metropolitan, introducerea sistemelor de transport public metropolitan, investiții în infrastructura mediului de afaceri în zona metropolitană sau crearea de spații verzi și/sau recreaționale în zona metropolitană).

3) **Un cadru legislativ pentru zonele metropolitane,** care poate asigura și stimula guvernanța, administrarea și dezvoltarea zonelor metropolitane.

4) **Elaborarea de standarde și instrumente la nivel național** care să poată ajuta autoritățile locale să își consolideze capacitatea și eficacitatea în implementarea programelor de dezvoltare urbană integrată (de exemplu, îndrumar pentru regenerarea urbană a cartierelor de blocuri).

Intervenții posibile la nivel local

Deși UE și guvernul național au un rol important în stimularea competitivității orașelor din România, administrațiile locale sunt cele care dețin cele mai puternice pârghii pentru a spori atractivitatea și competitivitatea orașelor pe care le au în subordine. Acestea pot recurge la o gamă foarte extinsă de intervenții și politici. Menționăm în cele ce urmează câteva dintre intervențiile pe care le considerăm a fi cele mai importante:

1) **Consolidarea sectorului privat local,** prin atragerea de investiții (atât străine, cât și autohtone), prin încurajarea inițiativei antreprenoriale locale și prin asigurarea accesului la pieţele naționale și externe.Fără un sector privat puternic, infrastructura publică nu va reuși de una singură să facă un oraș mai atractiv pentru oameni.

2) **Îmbunătățirea calității vieții,** astfel încât orașul să devină mai atractiv pentru o categorie largă de persoane, prin investiții în spațiile publice și moduri de transport sustenabile, prin îmbunătățirea calității, a eficienței și a întinderii rețelelor de transport public, prin adoptarea de programe ambițioase de regenerare urbană în cartierele de blocuri, prin crearea și extinderea parcurilor și a zonelor verzi, prin încurajarea evenimentelor culturale și artistice și prin rezolvarea strategică a problemei locurilor de parcare.

3) **Încurajarea parteneriatelor** între actori din sectorul public, cel privat, și din societatea civilă. pentru a răspunde mai bine problemelor pe care o administrație locală nu le poate soluționa eficient pe cont propriu.

4) **Investiții în educație,** pentru a se asigura că cea mai importantă resursă a localității, adică locuitorii acesteia, este pregătită în mod corespunzător pentru a face față unor provocări noi și complexe în materie de dezvoltare. Persoanele bine pregătite reprezintă o resursă esențială pentru administrațiile locale care intenționează să atragă investiții.

Documentul de față are la bază un corpus de lucrări excelente privind migrația internă și externă în România[2]. Cercetătorii români și străini au analizat periodic fluxurile migratorii și dinamica acestora, studiind totodată în detaliu dinamica migrației externe, care este foarte importantă în cazul României. Prin urmare, am introdus în prezentul document și un capitol referitor la migrația externă, întrucât aceasta asigură un cadru important pentru analiza migrației în interiorul țării. În perioada 1990-2011, peste 1,8 milioane de persoane au migrat către una dintre cele 41 de zone urbane funcționale analizate în acest raport. În schimb, circa 3 milioane de persoane au optat pentru migrația în străinătate. Politicile destinate consolidării zonelor urbane funcționale din România ar putea contribui la redirecționarea unora dintre aceste fluxuri dintre exterior către interior.

Lucrarea de față este prima de acest gen care vizează în mod direct tiparele de migrație și navetă către cele mai mari centre urbane din România. Elaborarea lucrării a fost posibilă cu ajutorul seturilor de date complexe și extinse colectate în prezent de Institutul Național de Statistică din România. Suntem recunoscători pentru posibilitatea de a folosi această bază de date cuprinzătoare. Sperăm că această lucrare va fi utilă atât factorilor de decizie, cât și reprezentanților sectorului privat.

[2] A se vedea, de exemplu, lucrările Prof. Univ. Dr. Dumitru Sandu de la Universitatea București.

CADRU ANALITIC

Acest raport se adresează cu precădere factorilor de decizie, dar și publicului nespecializat interesat de aspectele dezvoltării urbane. Prin urmare, raportul își propune să atingă mai multe deziderate majore: 1) să prezinte dovezi ale faptului că orașele au un rol esențial în creșterea economică și dezvoltare; 2) să argumenteze faptul că numărul de persoane pe care un oraș reușește să-l atragă (prin migrație și navetă în interiorul țării) reprezintă unul dintre cei mai importanți indicatori ai competitivității orașului; 3) să analizeze tiparele de migrație și navetă din România și să identifice orașele care s-au dovedit cele mai eficiente în atragerea migranților și a navetiștilor; 4) să încerce să identifice motivele pentru care unele orașe sunt mai eficiente decât altele în atragerea migranților și a navetiștilor; și, în final, 5) să propună măsuri care ar putea ajuta aceste zone urbane să devină mai atractive și mai competitive.

Raportul face parte dintr-o inițiativă mai amplă privind regiunile rămase în urmă („Lagging Regions"), desfășurată de Banca Mondială pentru a înțelege mai bine modul în care aceste regiuni din UE ar putea soluționa dificultățile cu care se confruntă în procesul de dezvoltare. DG Regio a identificat două tipuri de regiuni rămase în urmă la nivelul UE: 1) regiuni cu venituri mici [adică acele regiuni cu PIB pe cap de locuitor exprimat la standardul puterii de cumpărare (SPC) mai mic decât 50% din media UE]; și 2) regiuni cu creștere economică redusă (adică acele regiuni care nu au reușit să se apropie de media UE pe parcursul ultimului deceniu). Inițiativa Băncii Mondiale privind regiunile rămase în urmă se concentrează asupra mai multor direcții de analiză, precum reclasificarea „regiunilor rămase în urmă" pe baza unui set diferit de indicatori, analizarea instrumentelor financiare care ar putea fi utilizate în completarea subvențiilor acordate de UE, analizarea modului în care regiunile ar putea îmbunătăți mediul de afaceri pentru a deveni mai atractive pentru investitorii din sectorul privat, încurajând astfel inițiativa antreprenorială locală, și analizarea principalelor ingrediente care stimulează o absorbție mai bună a fondurilor UE. Această analiză vizează în special rolul pe care îl joacă orașele, sau mai degrabă zonele urbane funcționale, în stimularea creșterii și dezvoltării regionale, precum și modurile în care aceste zone funcționale ar putea fi consolidate.

Raportul își propune să răspundă la trei întrebări esențiale: 1) Ce rol pot avea orașele secundare (ca poli de creștere) în stimularea creșterii economice a regiunilor rămase în urmă (sau în reducerea declinului acestora)? 2) Ce orașe secundare au cea mai bună șansă de a înscrie economia regiunii pe un trend ascendent, și ce se poate face pentru a le ajuta? și 3) Ce măsuri pot fi adoptate pentru consolidarea acestor orașe secundare?. Datele privind performanța economică, migrația și naveta vor fi utilizate pentru formularea unor răspunsuri la aceste întrebări.

Dovezile din acest raport vor releva faptul că orașele contribuie la creșterea economică – chiar într-o măsură foarte mare. De regulă, partea cea mai consistentă a producției și a creșterii economice se datorează unui număr relativ mic de orașe. La nivelul UE, 28 dintre cele mai mari orașe (cu un număr de locuitori de doar 7,8% din totalul populației UE) generează aproximativ 23% din PIB-ul Uniunii, iar 228 de orașe secundare (cu o pondere de 15% în totalul populației UE) asigură 40% din PIB. Aceste orașe sunt motoarele principale de creștere a economiei UE și, cu cât funcționează mai bine, cu atât creșterea economică a Uniunii în ansamblul său este mai mare.

Această dinamică este valabilă și la nivel de țară, indiferent de nivelul de dezvoltare a acesteia. Astfel, în toate țările UE, de la cele mai dezvoltate (de exemplu, Germania, Franța, Regatul Unit) până la cele mai puțin dezvoltate (de exemplu, România sau Bulgaria), orașele primare și cele secundare dețin ponderi de 10%-30% din totalul populației și generează aproximativ 50%-70% din PIB. Situația este și mai ilustrativă atunci când se iau în considerare zonele urbane funcționale mai mari ale orașelor respective. De exemplu, în România, zonele urbane funcționale ale orașului București și ale celor 40 de reședințe de județ generează 90% din veniturile companiilor la nivel național.

Orașele și zonele urbane funcționale ale acestora au, de asemenea, un rol esențial în cadrul performanței regionale, în special în cazul regiunilor rămase în urmă. Regiunile cu cele mai bune rezultate depind de una sau mai multe zone urbane care le susțin creșterea economică. În plus, dat fiind faptul că orașele primare din fiecare țară a UE sunt situate în (sau înconjurate de) regiuni ce performează bine, orașele secundare sunt cele care au un rol deosebit de important în performanța regiunilor din UE rămase în urmă.

Orașele primare sunt primele care beneficiază de avantajele dezvoltării. În practic fiecare țară din lume, orașul primar (cel mai mare centru urban) este cel care culege primele roade ale procesului de dezvoltare. Producția economică manifestă tendințe de creștere mai alertă în orașele primare decât în toate celelalte regiuni. Datele istorice indică, de asemenea, faptul că orașele primare tind să își mențină poziția principală pe care o ocupă. În anul 1790, New York era cel mai mare oraș din SUA, cu un număr de doar 33.000 de locuitori; în prezent, acesta este în continuare principalul centru economic din SUA și cel mai mare ca număr de locuitori.

În schimb, orașele secundare reprezintă sursa de dinamism a unei țări și au un rol esențial în îmbunătățirea performanțelor economiei naționale, dar și a economiilor regionale. PIB pe cap de locuitor exprimat la standardul puterii de cumpărare (SPC) din țările UE relevă faptul că, dacă orașele primare din noile state membre au niveluri de productivitate care rivalizează cu cele înregistrate de orașele primare ale statelor mai vechi, în schimb orașele secundare din noile state membre ale UE înregistrează un decalaj semnificativ de productivitate comparativ cu orașele secundare din statele membre mai vechi. Însă aceste orașe secundare sunt cele care dețin cheia creșterii economice a țărilor în curs de dezvoltare.

Identificarea orașelor secundare care au cea mai bună șansă de a deveni motoare de creștere economică la nivel național și regional poate contribui la îmbunătățirea politicilor de dezvoltare și a investițiilor publice. De exemplu, în timp ce tiparele de evoluție urbană prezintă caracteristici metropolitane (în România, 47% din populația migrantă către principalele zonele urbane funcționale se stabilește în zonele suburbane și nu în centrul urban propriu-zis), puține autorități locale dispun de resursele și/sau pârghiile necesare desfășurării unor proiecte metropolitane (adică proiecte care depășesc granițele administrative).

Datele privind migrația și naveta reprezintă repere valide pentru identificarea celor mai performante orașe secundare și a politicilor care pot cataliza creșterea și dezvoltarea acestor orașe. Decizia oamenilor de a se muta într-un anumit loc se poate datora mai multor factori. Oamenii nu se mută doar pentru un loc de muncă sau pentru salarii mai mari, ci și pentru oportunități mai bune de educație, servicii de asistență medicală mai bune, calitate crescută a vieții sau pentru alte persoane. Datele referitoare la migrație încorporează în mod corespunzător acest cumul de factori și oferă indicii importante despre orașele care pot funcționa ca motoare ale creșterii regionale. Orașele cele mai eficiente în atragerea populației sunt totodată orașele cu cele mai bune rezultate economice la nivel regional. În schimb, datele cu privire la navetă oferă informații despre dinamica la nivel metropolitan și pot fi utile în adoptarea politicilor și a programelor de investiții publice corespunzătoare.

Raportul este structurat în patru secțiuni principale:	
1	**O analiză a dinamicii procesului de dezvoltare, cu accent deosebit pe importanța orașelor în impulsionarea creșterii și a dezvoltării;**
2	**O analiză a tiparelor de migrație și navetă în România;**
3	**O analiză a orașelor și a zonelor celor mai eficiente în atragerea populației și o analiză a zonelor urbane care vor atrage probabil cel mai mare număr de persoane în viitor;**
4	**Recomandări privind modul în care politicile și investițiile UE, locale și naționale pot contribui la creșterea competitivității orașelor secundare.**

Analiza se va concentra cu precădere asupra orașului București și a celor 40 de reședințe de județ ale țării. Reședințele de județ au fost alese de Guvernul României să fie principalii beneficiari ai fondurilor alocate dezvoltării urbane durabile prin Fondul European de Dezvoltare Regională pentru perioada de programare 2014-2020. Astfel recomandările din acest raport pot contribui la îmbunătățirea modului de cheltuire a acestor fonduri. În plus, recomandările ar putea contribui la optimizarea politicilor de dezvoltare urbană și regională la nivelul UE și la nivel național, în special în perspectiva perioadei de programare 2021-2027.

Dat fiind că dinamica urbană se limitează rareori la granițele administrative ale unei localități, datele au fost colectate atât la nivelul reședințelor de județ, cât și al zonelor urbane funcționale ale acestora. Zonele urbane funcționale au fost definite pe baza metodologiei CE-OCDE[3]. Aceasta este similară metodologiei utilizate de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România pentru identificarea zonelor urbane funcționale care sunt eligibile pentru finanțare din partea UE în perioada de programare 2014-2020.

[3] A se vedea: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/focus/2012_01_city.pdf

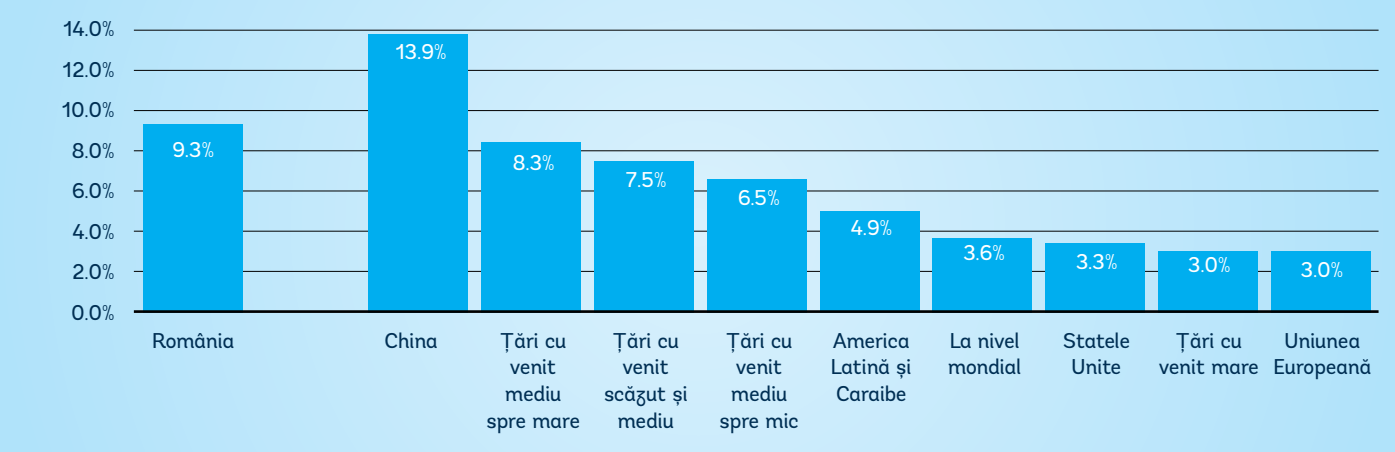
PRINCIPALELE DINAMICI ALE DEZVOLTĂRII ÎN ROMÂNIA

Creșterea economică a României a fost impresionantă după anul 2000

În perioada 2000-2013, România a fost țara cu cea mai rapidă creștere economică din UE. Avantajul aderării la UE s-a concretizat într-un ritm de creștere accelerat în cazul economiei României, atât înainte de aderarea propriu-zisă în anul 2007, cât și ulterior. Influxul de investiții străine directe, remiterile consistente de bani ale lucrătorilor români din străinătate (România este unul dintre cei mai mari beneficiari de remiteri din străinătate la nivel mondial), evoluția robustă a exporturilor (în special către alte țări din UE) și creșterea consumului intern au stimulat performanța puternică a economiei României din ultimii ani.

În perioada 1992-2015, economia României a înregistrat o rată anuală compusă de creștere de 9.3%, devenind astfel una dintre economiile cu cel mai rapid ritm de creștere la nivel mondial. În perioada menționată, rata de creștere a economiei României a fost cu 1% mai mare decât media țărilor cu venituri medii situate în tranșa superioară și de peste trei ori mai mare decât cea a țărilor cu venituri ridicate și a statelor membre UE. Cel mai impresionant aspect este acela că România a reușit să recupereze decalajul de creștere economică față de Brazilia și Mexic, țări care, în anul 1992, aveau un venit național brut pe cap de locuitor de trei, respectiv patru ori mai mare decât cel al României.

Figura 1. Rata anuală compusă de creștere a venitului național brut pe cap de locuitor (metoda Atlas) în perioada 1992-2015



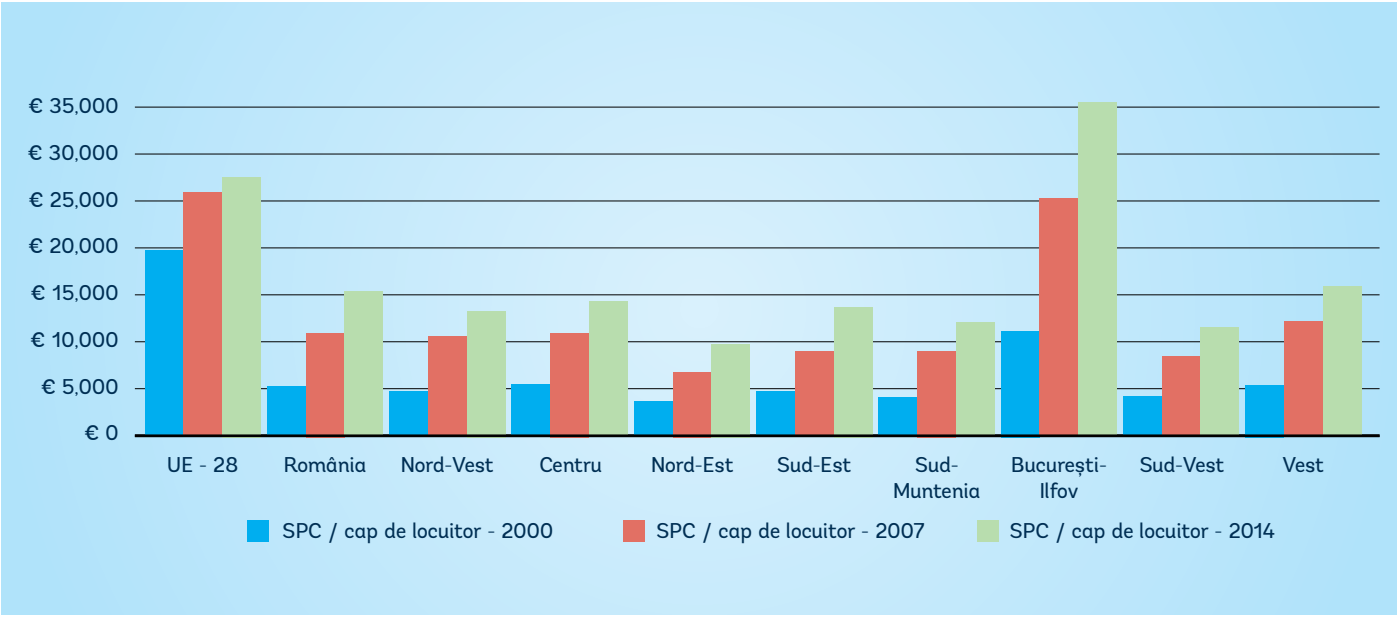
Sursa datelor: Banca Mondială.

Economia României nu doar a crescut, ci s-a și schimbat dramatic în ultimii 15 ani, în concordanță cu procesul de integrare în piața unică desfășurat în majoritatea țărilor din Europa Centrală și de Est. Schimbarea a constat în trecerea de la sectoarele subvenționate, cu nivel redus de competitivitate, precum metalurgia, construcția de mașini grele sau industria textilă, care s-au dezvoltat în perioada comunistă, la sectoare precum industria mijloacelor de transport, echipamentele electrice și electronice. Pe măsură ce s-a integrat în blocul comercial al UE, economia României a început, de asemenea, să se transforme și să fie din ce în ce mai asemănătoare cu economia UE. Aproximativ 72% din exporturile UE se împart în trei mari categorii: mijloace de transport (ex. autoturisme, piese auto, camioane, trenuri, aeronave), produse electronice (televizoare, computere, mixere, cuptoare cu microunde, telefoane mobile) și produse chimice (săpun, șampon, detergenți, îngrășăminte, medicamente). Ponderea exporturilor României în aceste trei sectoare a urcat de la 24% în anul 2000 la 46% în anul 2014. Totodată, exporturile României erau de opt ori mai mari în 2014 față de 1989, anul în care s-a destrămat sistemul comunist.[4]

La nivel teritorial, toate regiunile României au raportat un nivel semnificativ de creștere economică în perioada 2000-2014. Totuși, după cum se arată în World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography, decalajul de dezvoltare între cele mai dinamice regiuni din România (principalele regiuni) și cele mai puțin dezvoltate (regiunile rămase în urmă) s-a accentuat, în pofida alocărilor de fonduri UE de aproximativ 7 miliarde euro pentru coeziune regională doar în perioada de programare 2007-2013. Nivelul PIB pe cap de locuitor exprimat la standardul puterii de cumpărare în regiunea București-Ilfov (cea mai dinamică regiune a țării) depășește în prezent cu 29% media UE-28, în timp ce în Regiunea Nord-Est, cea mai săracă din România (și a patra din UE ca nivel de sărăcie), acesta reprezintă doar 35% din media UE-28.

[4] Observatorul de complexitate economică MIT.

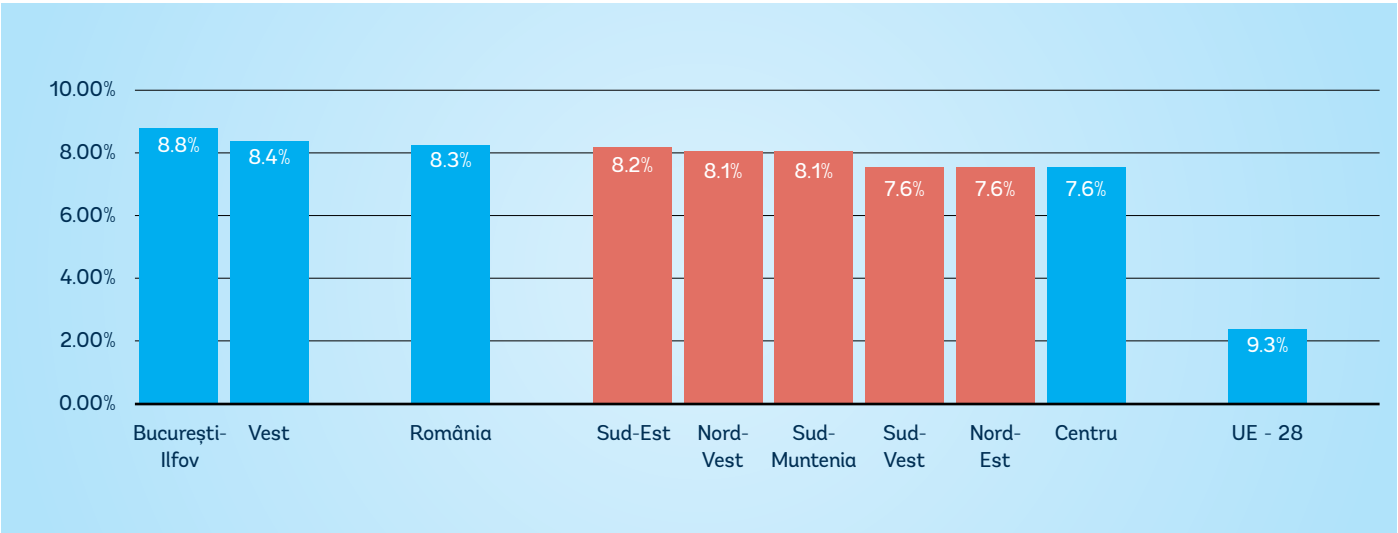
Figura 2. PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC în euro) la nivelul regiunilor NUTS 2 din România în perioada 2000-2014



Sursa datelor: Eurostat

Decalajul din ce în ce mai amplu dintre regiunile principale și cele rămase în urmă din România nu reprezintă un eșec al politicii de coeziune a UE, nici al politicii de dezvoltare teritorială a României, ci este doar modul natural în care evoluează economiile în curs de dezvoltare. Analiza datelor evidențiază imediat că ratele de creștere economică la nivel regional au fost relativ similare în perioada 2000-2014, toate regiunile NUTS 2 din România înregistrând rate anuale compuse de creștere situate în intervalul 7,6%-8,8% (a se vedea figura de mai jos). De altfel, regiunile din România rămase în urmă s-au numărat printre regiunile din UE cu cele mai rapide ritmuri de creștere. Experiența țărilor celor mai dezvoltate arată că o creștere regională neuniformă reprezintă o dinamică normală în economiile aflate în curs de dezvoltare – ba chiar un semn că economia se dezvoltă. În timp, diferențele dintre regiuni în ceea ce privește standardul de viață dispar (ceea ce înseamnă că populația poate beneficia de o calitate a vieții similară în aproape orice regiune din țară), dar creșterea economică va fi în continuare determinată de câteva regiuni principale, în special de cea mai amplă zonă metropolitană a țării.

Figura 3. Rata anuală compusă de creștere în perioada 2000-2014 pentru regiunile NUTS 2 din România

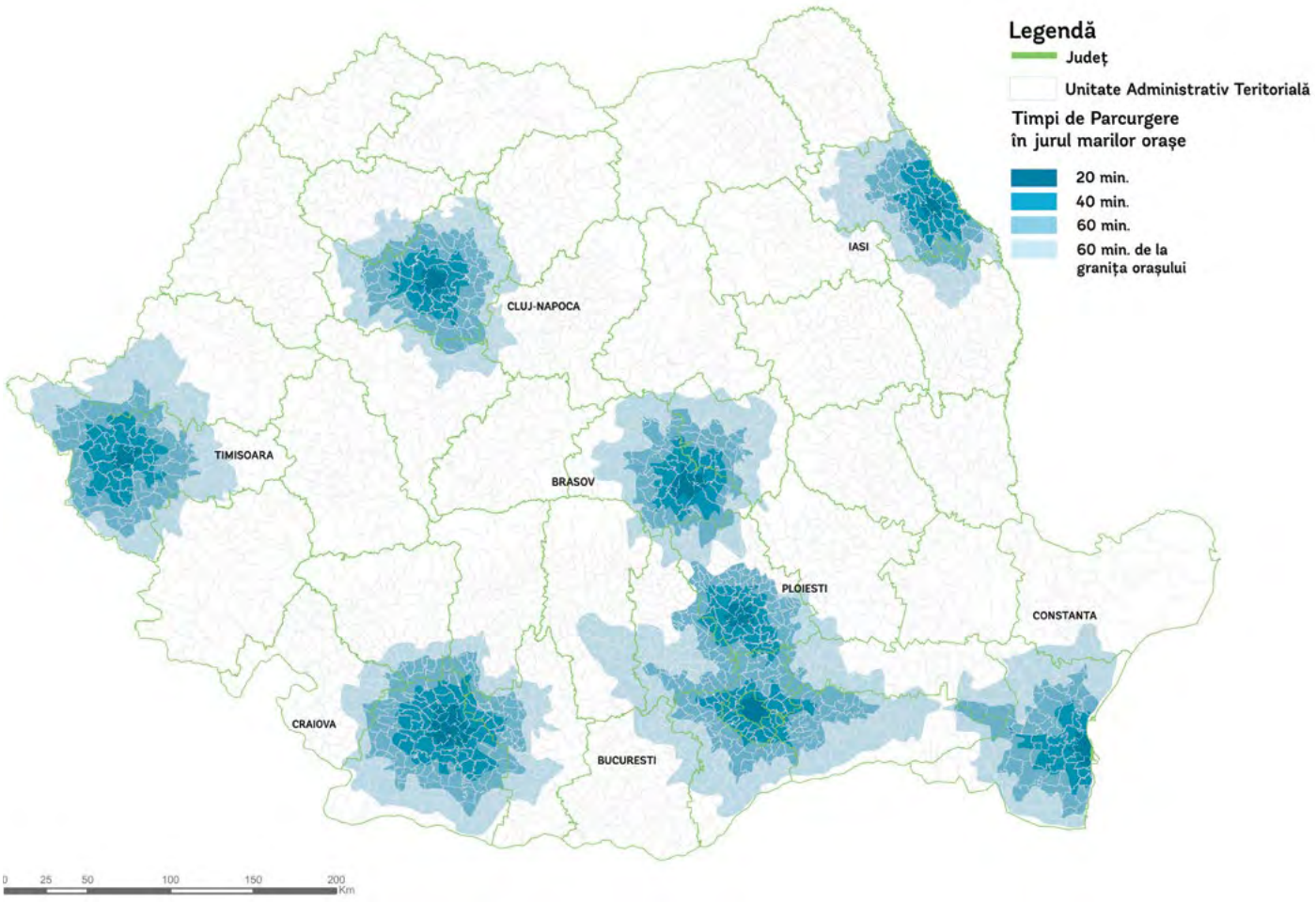


Notă: Cu roșu sunt marcate regiunile rămase în urmă [regiunile cu PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) mai mic decât 50% din media UE]
Sursa: Banca Mondială. 2013. „Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României"

Creșterea economică a fost determinată de orașe

Cele mai mari opt orașe din România concentrează aproape 22% din populație și generează aproximativ 53% din PIB-ul țării. Analizând zona de influență mai extinsă a celor opt poli de creștere (în acest caz, zonele aflate la distanță de o oră de condus în jurul polilor de creștere), devine și mai evidentă puterea acestor centre urbane. Astfel, zonele reprezentate pe harta de mai jos concentrează aproape 50% din populația României și generează aproximativ 75% din veniturile firmelor în România. Acestea sunt unele dintre principalele motoare de creștere economică a României, iar în această privință România nu diferă de niciuna dintre celelalte state membre ale UE.

Figura 4. Izocronele celor opt poli de creștere din România



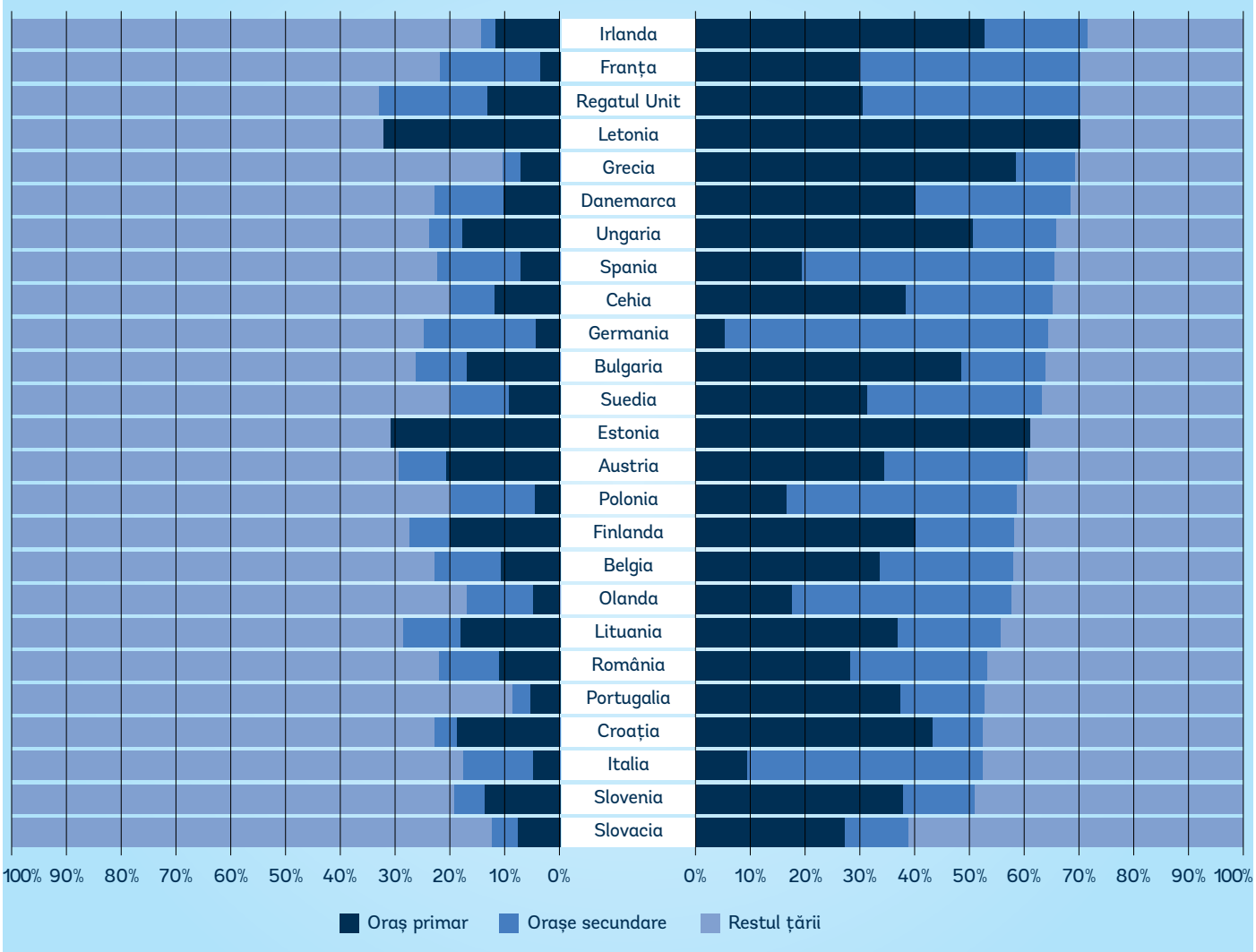
Sursa: Banca Mondială. 2013. „Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României"

La nivelul UE, orașele principale și secundare concentrează între 10% și 30% din populația țării și generează aproximativ 50%-70% din PIB. Aceste orașe reprezintă motoarele creșterii economice a Uniunii Europene. Dacă ele nu funcționează bine, nici economia națională în ansamblul său nu funcționează bine. Prin urmare, este esențială elaborarea politicilor de dezvoltare urbană corespunzătoare la nivel național, dar și intervenția în cazurile în care autoritățile locale se află în dificultatea sau imposibilitatea de a interveni (de exemplu, în dezvoltarea infrastructurii metropolitane de transport).

Conștientizarea faptului că orașele sunt motoarele de creștere economică a unei țări reprezintă doar jumătate din problemă. Este important, de asemenea, să se stabilească cu exactitate care sunt aspectele care fac astfel de orașe performante. Mai precis, este important să se stabilească cu exactitate de ce aceste orașe sunt mai atractive pentru investitori, populație și turiști. Avem deja câteva indicii. De exemplu, știm că orașele primare (din categoria celor precum New York, Londra, Tokyo și Varșovia) își schimbă foarte rar poziția

în ierarhia națională. În anul 1790, New York era cel mai mare oraș din SUA cu un număr de 33.000 de locuitori, menținându-și această poziție și în anul 2010, când înregistra aproximativ 8 milioane de locuitori. Astfel de orașe se mențin pe poziții de rezistență chiar dacă suferă un bombardament de neuitat, sunt împărțite în patru, apoi în două timp de 40 de ani, cum a fost cazul Berlinului. Orașele primare au o dinamică proprie și sunt cele mai atractive centre urbane atât pentru investitori, cât și pentru populație. De regulă, atunci când orașele principale prosperă, același lucru se întâmplă și cu economia în ansamblul său. Atunci când au o evoluție nefavorabilă, la fel se întâmplă și cu economia națională.

Figura 5. Ponderea orașelor primare și secundare față de populație (stânga) și PIB (dreapta) la nivel național



Sursa datelor: Eurostat

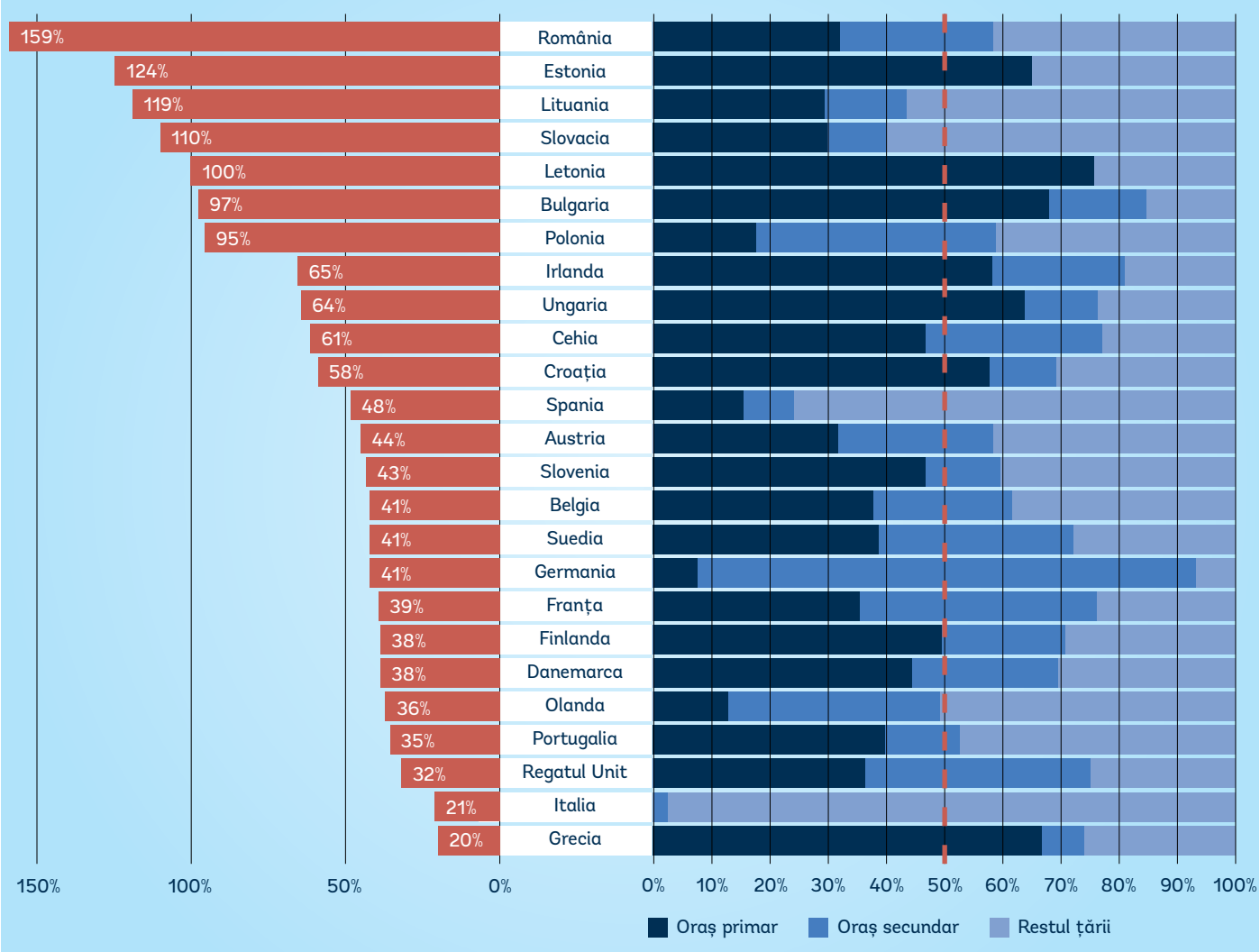
În timp ce orașele primare stabilesc direcția de evoluție pentru restul economiei, orașele secundare sunt deseori sursa de dinamism a unei economii. Orașele secundare sunt cele în care se fac inovații revoluționare și în care iau naștere noi sectoare economice. Fabrica de textile a fost inventată în Lancanshire și Birmingham, prima fabrică de oțel a fost înființată în Pittsburgh, automobilul a fost optimizat pentru piața de masă în Detroit, filmele au rulat pe marele ecran în Los Angeles, computerul și internetul au ajuns la maturitate în Silicon Valley. Aceste orașe secundare s-au dezvoltat, iar unele au intrat în declin odată cu sectoarele cărora le-au dat naștere. Cele mai dinamice dintre acestea consemnează deseori rate de creștere superioare celor ale orașelor principale. De exemplu, în perioada 2011-2015[5] Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța, Brașov sau Craiova au înregistrat o creștere mai accentuată decât cea a Bucureștiului.

În majoritatea țărilor mai mari din UE (de exemplu, Germania, Franța, Regatul Unit), orașele secundare reprezintă principalele motoare de creștere economică. În țările mai mici ale Uniunii, precum Irlanda, Suedia, Danemarca, Belgia sau Austria, orașele secundare au fost mai puțin proeminente, în mare parte pentru

[5] Listă Firme

că numărul lor este mai redus, au dimensiuni mai mici, iar orașele primare sunt foarte puternice. Totuși, chiar și în aceste țări, orașele primare și cele secundare au contribuit la peste 50% din creșterea economică. Spania și Italia reprezintă excepții. În esență, evoluția modestă a orașelor primare și secundare din aceste țări se reflectă în evoluția modestă a economiei. În Spania, orașul Madrid a avut în general o evoluție slabă (inferioară comparativ cu economia națională) în perioada 2000-2013, în timp ce orașele secundare au înregistrat regres economic, stagnare sau creștere marginală. În Italia, practic fiecare oraș mare, inclusiv Roma, a consemnat evoluții economice modeste în perioada 2000-2013.

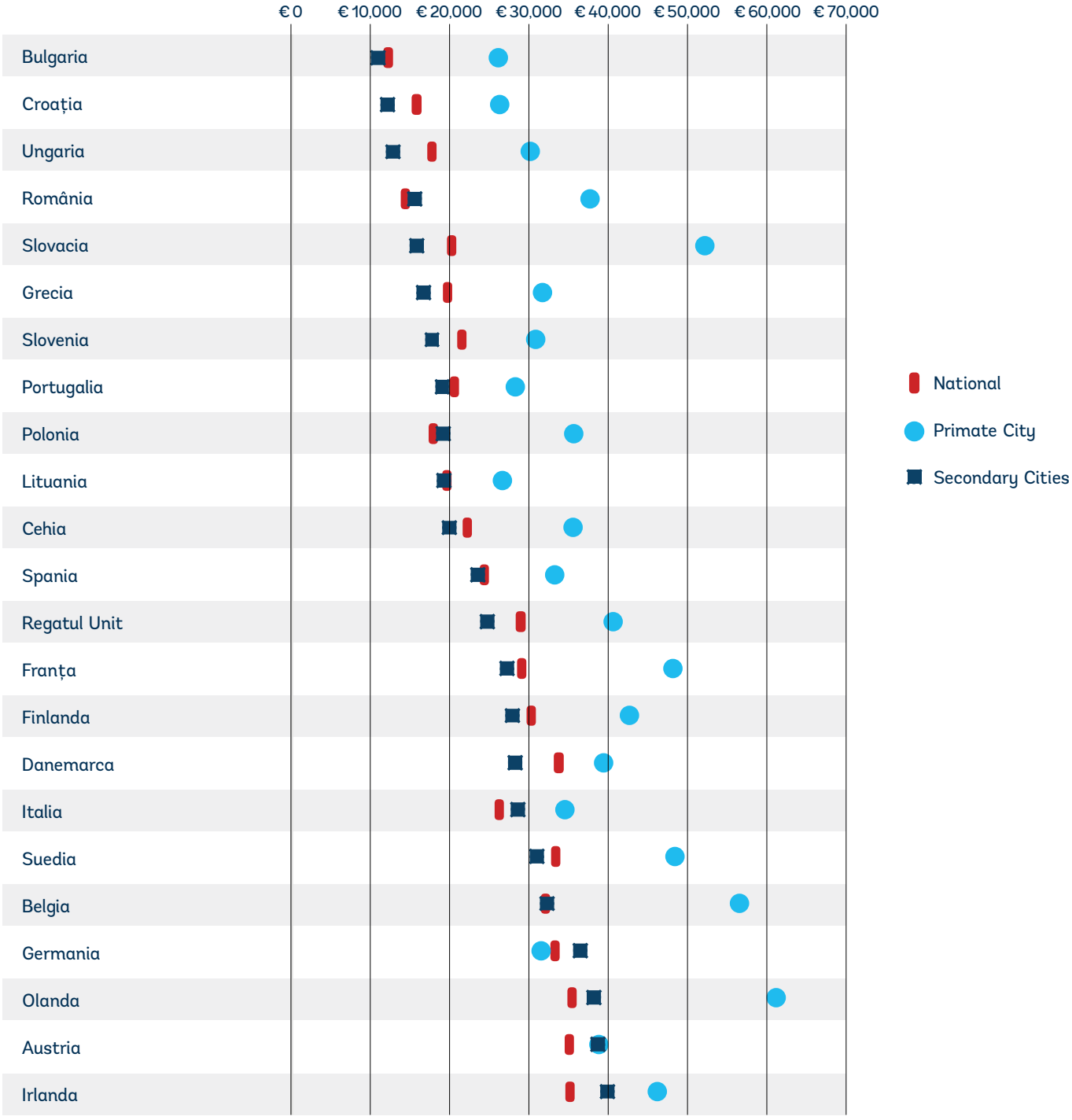
Figura 6. Orașele secundare fac parte din categoria celor mai importanți factori care contribuie la creșterea economică a unei țări, în special în țările dezvoltate mai mari (de exemplu, Germania, Franța, Regatul Unit).



Notă: Graficul din stânga prezintă rata de creștere a economiei naționale în perioada 2000-2013. Graficul din dreapta arată factorii care au contribuit la această creștere (orașele primare, orașele secundare și restul țării).
Sursa datelor: Eurostat

Este interesant faptul că performanța economică a țărilor UE pare să urmeze îndeaproape evoluția orașelor secundare din respectivele țări. După cum arată figura de mai jos, evoluția orașelor primare pare să fie atipică în aproape fiecare stat membru al UE. Orașele primare înregistrează evoluții economice similare cu cele ale economiei naționale și ale orașelor secundare doar în Italia, Germania și Irlanda. În schimb, economiile naționale par să urmeze în mod aproape uniform o traiectorie similară cu cea a orașelor secundare. Astfel, se poate afirma că prin consolidarea orașelor secundare se poate contribui, în cele din urmă, la consolidarea economiilor naționale.

Figura 7. PIB-ul pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) în orașele primare și secundare și la nivel național în 2013

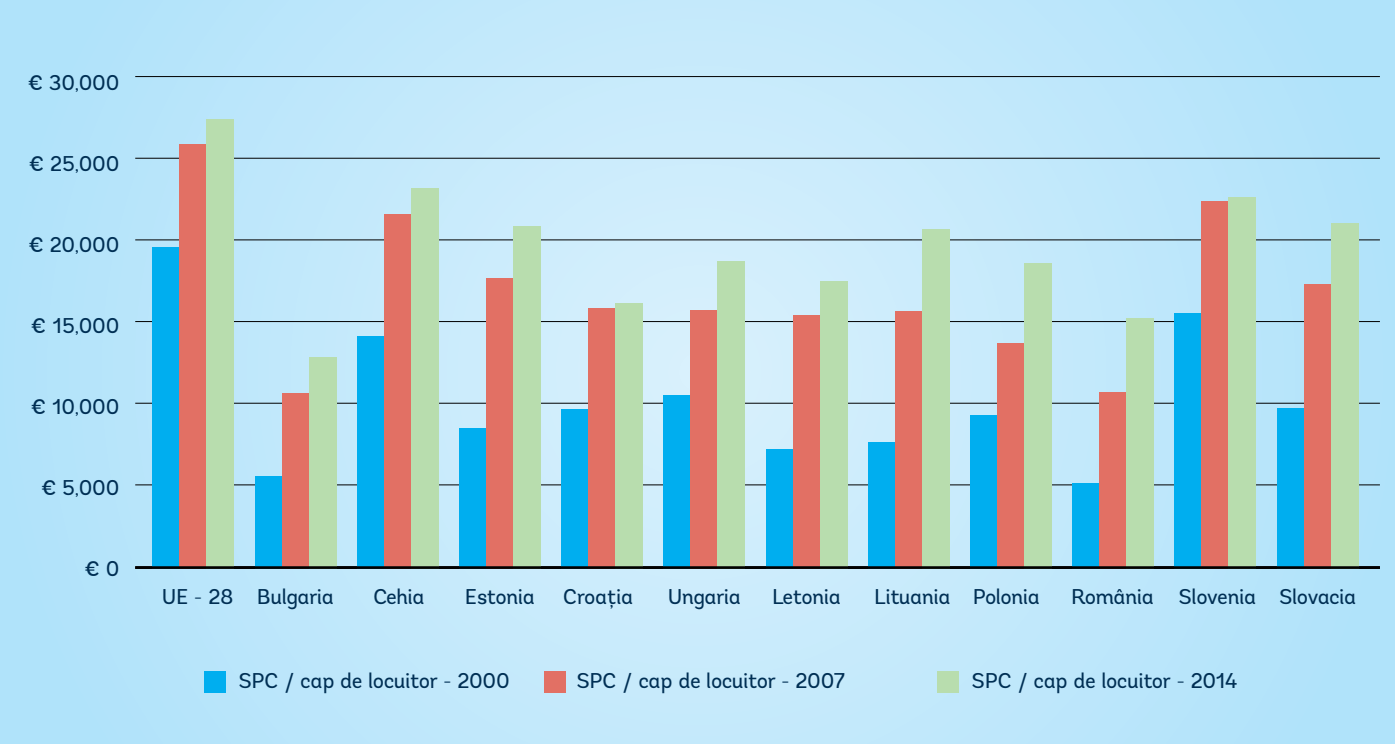


Sursa datelor: Eurostat

Bineînțeles că România are nevoie atât de București, cât și de orașele secundare pentru a fi dinamică și competitivă. Orașele și zonele urbane funcționale ale acestora sunt cele care vor determina economiei României să intre într-o nouă eră. Dar țara mai are încă un drum lung de parcurs. România se situează pe penultimul loc ca nivel al PIB-ului pe cap de locuitor din UE, ultima fiind Bulgaria – cei 15.200 EUR/locuitor din anul 2014 reprezentând doar 55% din media UE (în creștere de la 41% în 2007). În prezent, România prezintă un decalaj de dezvoltare de 7-10 ani față de alte țări din Europa Centrală și de Est, precum Polonia, Slovacia, Ungaria sau Republica Cehă (adică are nevoie de 7 până la 10 ani pentru a atinge nivelul actual de dezvoltare al acestor țări) și un decalaj de 35 de ani față de țările OCDE (adică țările OCDE au avut nevoie de 35 de ani pentru a se dezvolta de la nivelul actual al României la nivelul de dezvoltare pe care îl au în prezent)[6]. În absența unor orașe puternice și competitive, România nu va putea să elimine acest decalaj de dezvoltare.

[6] Banca Mondială.

Figura 8. PIB-ul pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) în UE-28 și la nivel național (state membre noi) în perioada 2000-2014



Sursa datelor: Eurostat

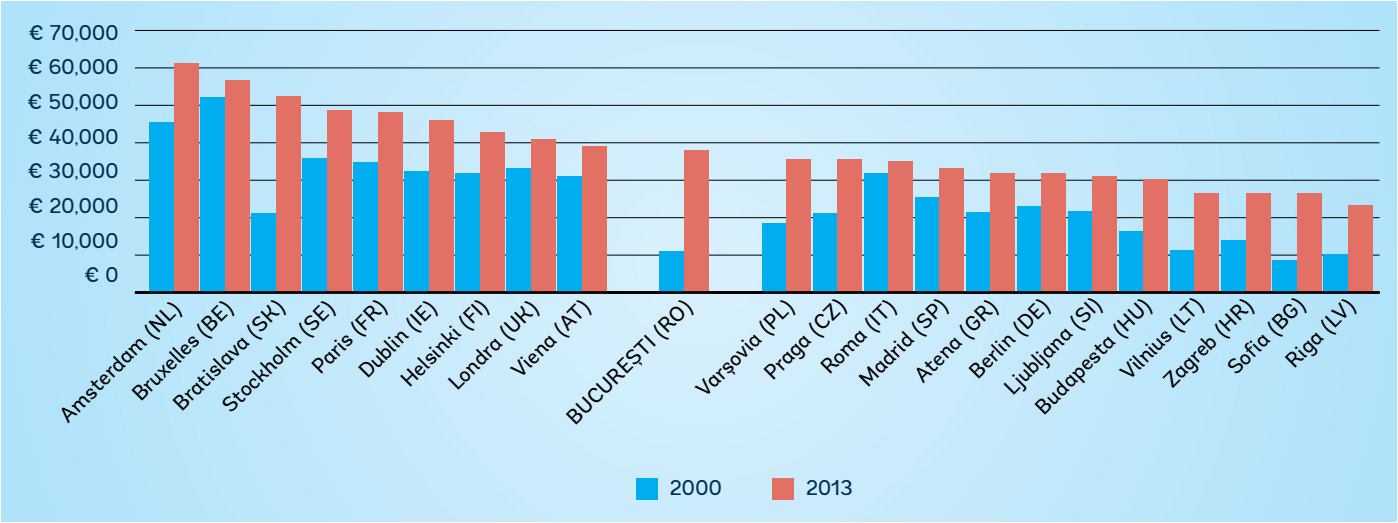
Desigur, competitivitatea unui oraș nu poate fi programată. Nu se știe cu exactitate de ce unele orașe funcționează mai bine decât altele. Știm că există o serie de condiții favorabile care lansează economia unui oraș (de exemplu, proximitatea față de piețe, o amplă rezervă de capital uman, un număr mare de locuitori și o rezervă importantă de forță de muncă), dar suntem mai puțin în măsură să explicăm diferențele dintre orașele cu caracteristici similare.

Evoluția orașelor din România

Dar înainte de a dezbate de ce unele orașe din România au înregistrat evoluții mai favorabile decât altele, este important să analizăm performanța lor generală. Din fericire, Eurostat colectează date la nivel de oraș și este ușor de observat modul în care se comportă orașele din România atât pe plan intern, cât și pe plan extern. O analiză a evoluției acestora pe parcursul ultimilor ani ne va permite ulterior să stabilim ce a determinat performanța respectivă.

După cum era de așteptat, București este cel mai performant oraș din România, economia acestuia fiind mai dezvoltată decât cea a șapte țări din UE, inclusiv Croația, Slovenia și Luxemburg. Luat în considerare împreună cu alte țări și orașe din UE, Bucureștiul ocupă poziția 41 în clasamentul celor mai mari economii din Uniune. Prin urmare, o administrare corespunzătoare a economiei orașului București este esențială. Bucureștiul are o evoluție bună și în comparație cu alte capitale din UE, numărându-se printre capitalele cele mai performante (a se vedea figura de mai jos). În esență, cel mai mare oraș al României concurează în prezent de pe picior de egalitate în termeni de productivitate cu alte orașe primare din UE.

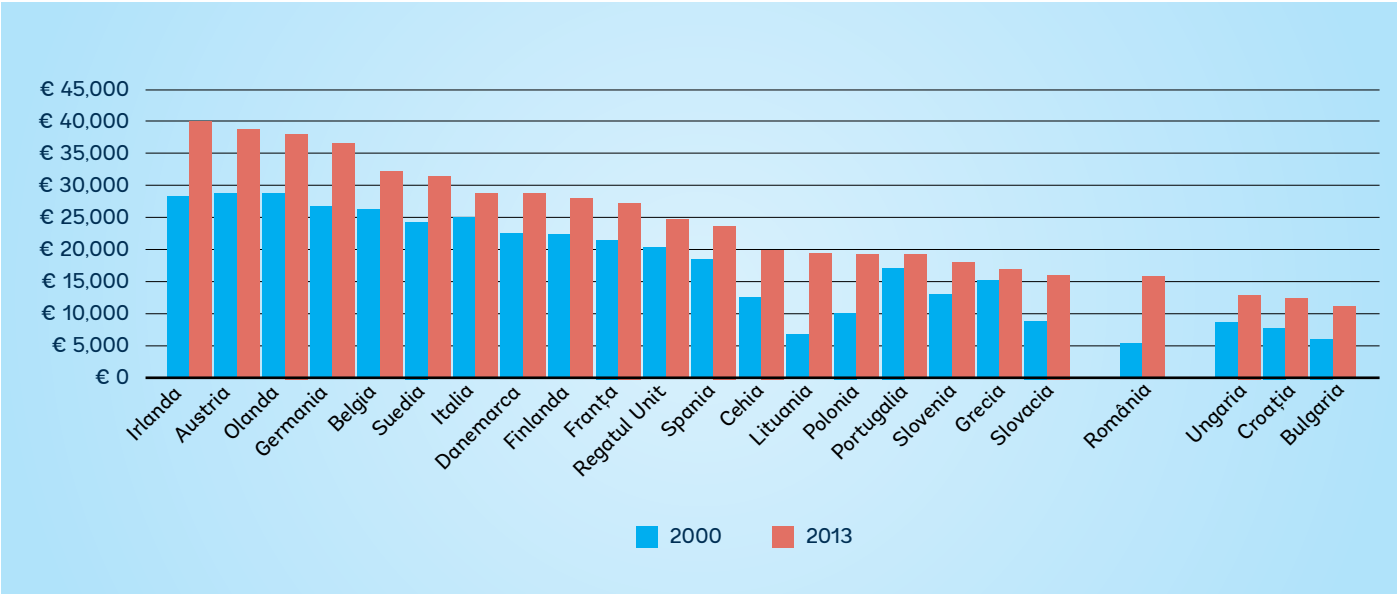
Figura 9. Performanța economică a capitalelor din UE, în PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) în euro



Sursa datelor: Eurostat

Cu toate acestea, pentru ca economia României să concureze cu economiile occidentale, orașele secundare ale acesteia trebuie să devină mai puternice. În prezent, niciunul dintre orașele secundare ale României nu se află printre cele mai mari 100 de economii din UE, evoluția acestora fiind semnificativ inferioară celei înregistrate de orașele secundare din Europa de Vest. Poate că Bucureștiul are un PIB pe cap de locuitor (exprimat la standardul puterii de cumpărare) mai mare decât cel raportat de Roma, Madrid sau Berlin, dar Germania și Franța, cele mai mari economii din UE, au fiecare câte zece orașe în clasamentul celor mai mari 100 de economii ale Uniunii. Regatul Unit, a treia economie din UE ca mărime, are nouă orașe în clasamentul celor mai mari 100 de economii ale Uniunii. Parisul și Londra au economii de șapte ori mai mari decât cea a Bucureștiului.

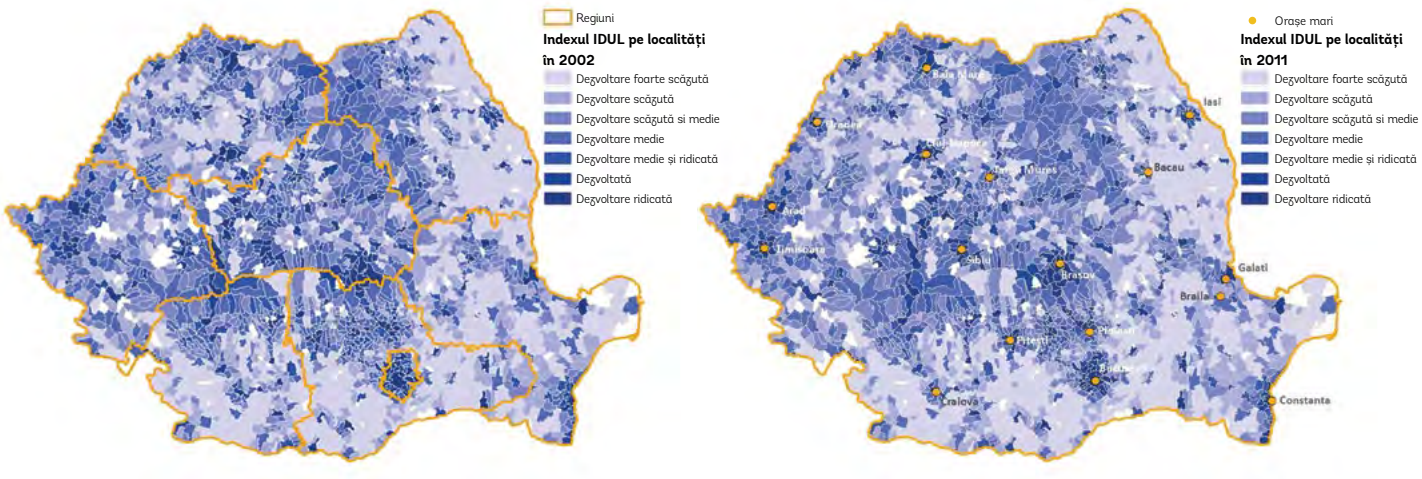
Figura 10. Performanța economică a orașelor secundare din UE, în PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) în euro



Sursa datelor: Eurostat

Orașele secundare puternice și competitive sunt esențiale și pentru evoluția regiunii, întrucât propagă creșterea și dezvoltarea către localitățile învecinate. Hărțile de mai jos indică faptul că, în perioada 2002-2011, regiunile care au înregistrat cel mai rapid ritm de creștere sunt orașele dinamice și zonele din jurul lor. Aceasta este, de fapt, esența dezvoltării: concentrarea creșterii în câteva centre și propagarea acesteia către zonele din jur, până când ce dezvoltarea ajunge în toate colțurile țării.

Figura 11. Indicele dezvoltării umane locale (IDUL) în anii 2002 (stânga) și 2011 (dreapta)



Sursa: Banca Mondială. 2013. „Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României"

Dezvoltarea României în perioada de după 1989 poate fi înțeleasă ca un proces progresiv de umplere a unei piramide de pahare. Prima etapă a procesului de dezvoltare constă în identificarea unei sticle suficient de mari (adică piețele) care să umple paharele respective. În cazul României, piața comună a UE este o sticlă foarte mare, care va plăti dividende mult timp de acum înainte. A doua etapă constă în umplerea efectivă a piramidei de pahare. Și, de obicei, piramida se umple de sus în jos. În România, orașul primar (București) a fost primul beneficiar al avantajelor aderării la UE, întrucât multe dintre investițiile și locurile de muncă noi au apărut mai întâi acolo. Orașele secundare s-au înscris pe o traiectorie de creștere accelerată cu un anumit decalaj temporal. În esență, până când Bucureștiul nu a atins un anumit nivel de maturitate economică, celelalte orașe din România nu au reușit să crească la fel de rapid. Doar în ultimii ani au reușit orașele secundare din România să atingă rate de creștere economică mai mari decât cea a Bucureștiului, aflându-se pe cale să ajungă din urmă capitala.

Dar dacă fluxul de avuție și capital către orașul primar este clar și direct, acesta este mai puțin direct în cazul orașelor secundare. Nu este întotdeauna evident care oraș secundar va înregistra o performanță mai bună. De exemplu, în perioada 2000-2013, Timișoara, Cluj-Napoca, Craiova și Brașovul au depășit regiunile din care fac parte și economia națională în termeni de PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC). Iașiul a avut o evoluție mai bună decât cea a Regiunii Nord-Est, dar nu a depășit economia națională. Performanța Constanței nu a depășit nici rata de creștere a regiunii, nici pe cea a economiei naționale. Performanța acestor orașe poate fi atribuită atât unui set de aspecte inerente (de exemplu, mărimea, proximitatea față de Occident, distanța față de București), cât și unor intervenții conștiente (de exemplu, administrație locală puternică, dezvoltarea infrastructurii metropolitane, investiții în parcuri de afaceri sau creșterea calității vieții).

Deși Bucureștiul a depășit orașele secundare în primii ani de tranziție, majoritatea orașelor secundare ale României au consemnat performanțe mai bune decât a Bucureștiului în ultimii ani. Această dinamică poate fi stimulată în continuare prin intervenții precise și printr-o politică de dezvoltare urbană clară. În perioada 2011-2015, majoritatea reședințelor de județ din România au reușit să depășească Bucureștiul în termeni de creștere a veniturilor firmelor. Ponderea veniturilor firmelor este disproporțională în București (în special din cauza faptului că majoritatea multinaționalelor din țară au sediul în capitală), dar producția companiilor înregistrate în București a crescut într-un ritm mai lent decât cea a companiilor înregistrate în majoritatea reședințelor de județ. Acest aspect poate indica faptul că Bucureștiul a atins un anumit nivel de maturitate economică, iar celelalte orașe încep să recupereze decalajul.

Tabelul 1. Veniturile firmelor în București și în reședințele de județ

	2011	2015	Rată anuală compusă de creștere (RACC) în perioada 2011-2015
Târgu Jiu	€ 525,015,488	€ 1,199,270,494	22.94%
Craiova	€ 2,216,442,353	€ 3,473,076,283	11.88%
Suceava	€ 561,613,684	€ 863,541,352	11.36%
Iași	€ 1,963,443,453	€ 2,928,990,623	10.52%
Pitești	€ 1,951,752,262	€ 2,816,041,305	9.60%
Botoșani	€ 630,018,495	€ 901,948,278	9.38%
Cluj-Napoca	€ 5,052,009,718	€ 7,226,366,735	9.36%
Baia Mare	€ 1,130,453,911	€ 1,612,595,406	9.29%
Piatra Neamț	€ 529,046,618	€ 747,778,404	9.04%
Brăila	€ 880,645,993	€ 1,241,459,454	8.96%
Bistrița	€ 940,279,706	€ 1,321,482,847	8.88%
Satu Mare	€ 1,088,628,991	€ 1,500,874,788	8.36%
Arad	€ 2,697,239,293	€ 3,695,279,590	8.19%
Constanța	€ 3,775,910,070	€ 5,135,128,916	7.99%
Oradea	€ 2,315,338,017	€ 3,090,986,809	7.49%
Bacău	€ 1,909,987,534	€ 2,535,930,553	7.34%
Târgu Mureș	€ 2,847,637,941	€ 3,762,246,910	7.21%
Timișoara	€ 4,977,210,992	€ 6,533,602,508	7.04%
Giurgiu	€ 270,789,743	€ 352,027,698	6.78%
Alba Iulia	€ 507,554,119	€ 659,708,617	6.77%
Focșani	€ 632,485,386	€ 821,677,506	6.76%
Zalău	€ 657,119,097	€ 837,198,675	6.24%
Sfântu Gheorghe	€ 463,487,574	€ 590,474,512	6.24%
Brașov	€ 4,234,621,497	€ 5,325,889,563	5.90%
Buzău	€ 1,791,857,270	€ 2,236,464,652	5.70%
Slobozia	€ 607,491,432	€ 739,101,953	5.02%
Tulcea	€ 802,354,687	€ 972,808,566	4.93%
Vaslui	€ 388,622,827	€ 470,741,288	4.91%
Râmnicu Vâlcea	€ 1,042,806,670	€ 1,238,764,774	4.40%
Miercurea Ciuc	€ 342,551,214	€ 404,755,144	4.26%
Târgoviște	€ 678,066,422	€ 793,448,398	4.01%
București	**€ 78,124,551,508**	**€ 90,318,021,918**	**3.69%**
Galați	€ 3,347,867,653	€ 3,781,645,941	3.09%
Drobeta Turnu Severin	€ 314,760,251	€ 349,745,433	2.67%
Alexandria	€ 490,108,430	€ 542,335,405	2.56%
Slatina	€ 1,768,669,573	€ 1,937,580,387	2.31%
Sibiu	€ 2,607,330,864	€ 2,607,751,180	0.00%
Călărași	€ 744,000,803	€ 741,859,298	-0.07%
Reșița	€ 465,388,451	€ 433,299,075	-1.77%
Ploiești	€ 4,379,689,038	€ 4,070,314,763	-1.81%
Deva	€ 712,089,835	€ 622,028,511	-3.32%

Sursa: Listă Firme

Astfel, recomandarea pentru factorii de decizie este clară: România nu poate avea o economie puternică fără orașe puternice, iar atenția acordată orașelor secundare este esențială în următorii ani! Analiza care urmează va clarifica mai multe aspecte legate de modul în care au evoluat în ultimii ani orașele secundare din România.

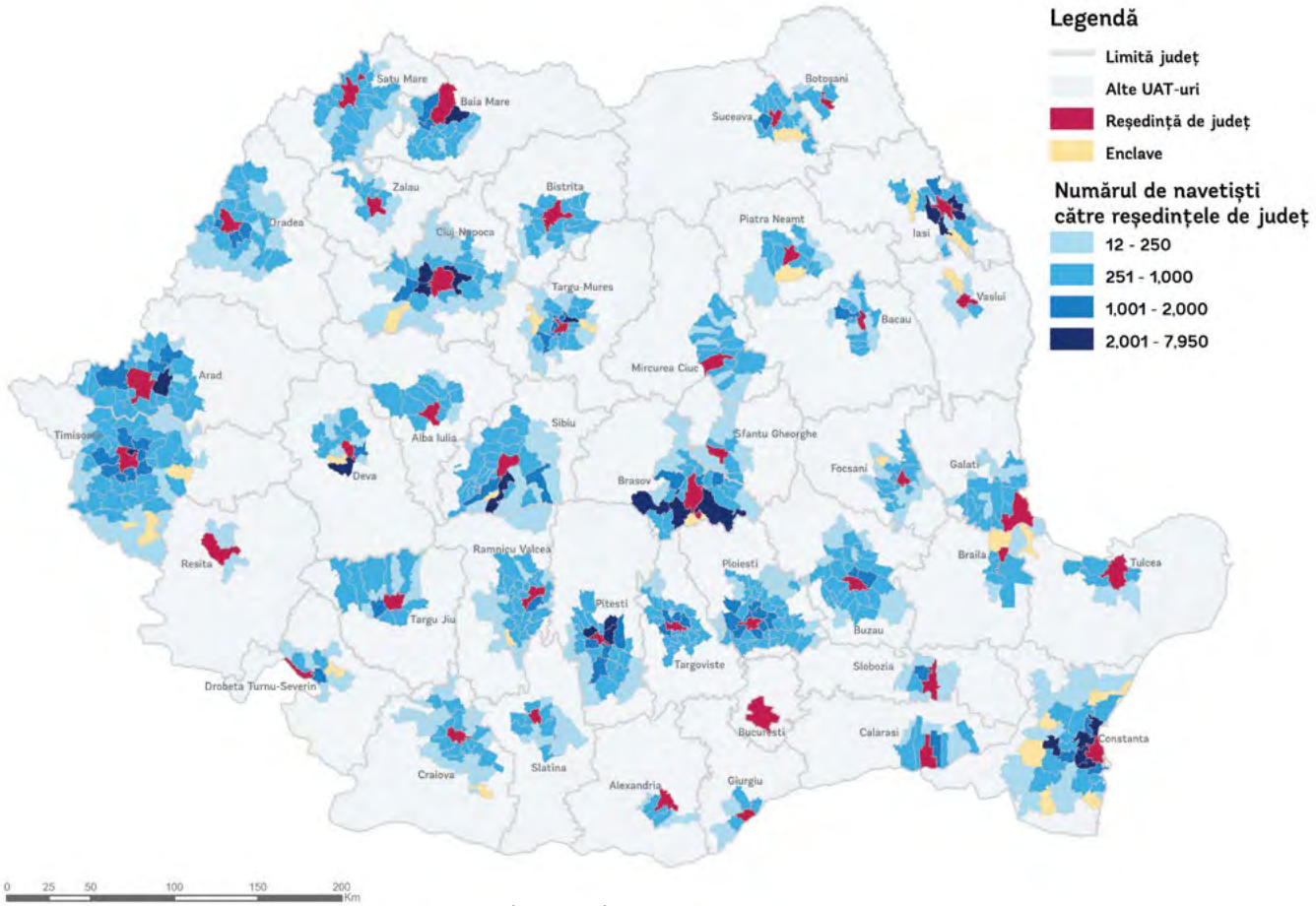
ORAȘELE-MAGNET ALE ROMÂNIEI

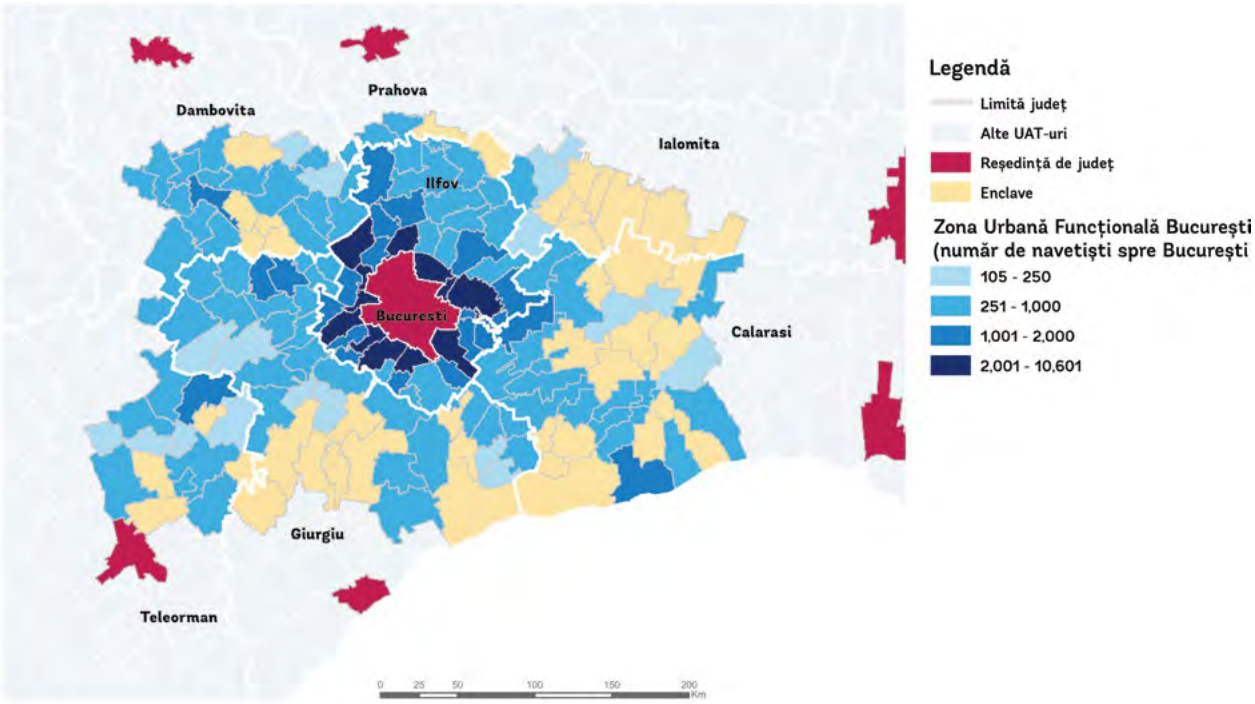
Orașele care se bucură de cea mai mare dinamică și de cel mai mare succes sunt, de asemenea, cele în care oamenii doresc să se mute. În cele ce urmează, vom analiza în detaliu orașele din România care atrag cei mai mulți oameni și vom încerca să aflăm rețeta succesului lor. Dezvoltarea economică presupune, inevitabil, o concentrare de oameni și de resurse în anumite locuri, iar această concentrare contribuie la creșterea productivității întreprinderilor private și a persoanelor. În orașe, întreprinderile au la dispoziție o rezervă de forță de muncă mai bogată și mai diversă din care pot alege, în timp ce pentru oameni există mai multe oportunități pe care le pot fructifica și mai multe persoane de la care pot învăța. În cele ce urmează, vom analiza tendințele privind navetismul și migrația în România, pentru a identifica orașele-magnet ale țării și a încerca să descoperim rețeta succesului lor.

Însă o analiză a tiparelor de navetism și migrație nu ar trebui să se limiteze la granițele administrative ale orașelor. Orașele există rareori într-un vid. Adesea, investitorii se mută la periferie, iar oamenii fac de multe ori naveta din afara centrului urban. Pentru a stabili zonele urbane funcționale ale orașelor, s-a folosit o metodologie a CE-OCDE. Metodologia este simplă și are o aplicabilitate universală. Pentru a stabili zona urbană funcțională a unui oraș, trebuie identificate localitățile în care cel puțin 15% din forța de muncă face naveta către orașul respectiv. Odată identificate aceste localități, se elimină exclavele (adică localitățile care nu fac parte dintr-o zonă omogenă aflată în jurul orașului central) și se includ enclavele (localitățile care fac parte din zona omogenă aflată în jurul centrului urban, dar mai puțin de 15% din forța lor de muncă face naveta către oraș). Zonele urbane funcționale (ZUF) propuse pentru reședințele de județ din România sunt incluse în figura de mai jos.

Este important de observat că până și cele mai mici și mai puțin dinamice orașe au o dinamică de dezvoltare care depășește cu mult limitele administrative imediate. În plus, la nivel de ZUF, ierarhiile se schimbă puțin. De exemplu, Cluj-Napoca este al doilea oraș ca mărime din România, dar zona sa urbană funcțională este abia a cincea. ZUF Ploiești se situează pe poziția a doua (după București) în ceea ce privește numărul de navetiști atrași, peste o treime dintre aceștia făcând naveta spre zonele peri-urbane ale ZUF (adică nu spre centrul urban). În mod similar, ZUF Timișoara s-a situat pe poziția a doua ca număr de migranți atrași în perioada 2001-2011, peste o treime dintre aceștia mutându-se în zonele peri-urbane din cadrul ZUF. De asemenea, Timișoara se situează pe poziția a doua ca număr de persoane angajate la nivel de ZUF, 35% dintre acestea lucrând în zonele peri-urbane din cadrul ZUF.

Figura 12. Zonele urbane funcționale (ZUF) propuse pentru reședințele de județ din România





Tabelul de mai jos prezintă o serie de cifre esențiale privind naveta și migrația către reședințele de județ din România. Acestea vor oferi o imagine de ansamblu a principalelor aspecte care au contribuit la atragerea migranților și a navetiștilor către orașe și zone urbane funcționale și vor oferi un context pentru a înțelege principala dinamică analizată în continuare. Zonele urbane funcționale ale orașelor București, Timișoara, Cluj-Napoca, Iași și Constanța au reușit să atragă cei mai mulți oameni, în timp ce ZUF București, Ploiești, Pitești, Constanța și Timișoara atrag cel mai mare număr de persoane care fac naveta zilnic. În următoarele secțiuni se analizează motivele pentru care aceste ZUF sunt deosebit de atractive.

Tabelul 2. Indicatori-cheie privind naveta și migrația către reședințele de județ din România

	Populația în 2011		Angajați în 2011		Număr de navetiști în 2011		Migranți atrași între 2001 și 2011	
	Municipiu	ZUF	Municipiu	ZUF	Municipiu	ZUF	Municipiu	ZUF
BUCUREȘTI	1,883,425	2,703,015	1,001,430	1,354,658	252,462	330,793	159,455	291,246
Constanța	283,872	546,900	143,018	219,753	37,799	52,749	15,820	41,320
Timișoara	319,279	508,037	174,862	236,703	42,469	52,014	51,117	83,862
Ploiești	209,945	506,213	115,986	213,284	45,159	68,786	13,386	36,928
Cluj-Napoca	324,576	470,939	173,354	215,275	40,462	49,726	54,084	81,819
Brașov	253,200	455,830	133,870	202,138	33,233	50,880	20,349	40,421
Iași	290,422	414,869	142,439	193,830	32,048	36,341	39,154	61,181
Craiova	269,506	380,641	128,387	171,052	20,454	24,926	16,242	25,794
Pitești	155,383	348,981	90,481	183,206	32,093	59,657	12,701	35,859
Galați	249,432	339,408	111,072	151,776	15,437	17,786	10,203	18,758
Oradea	196,367	336,538	106,896	154,595	25,276	34,658	16,901	33,521
Arad	159,074	296,981	91,166	131,041	25,721	32,304	13,125	29,066
Sibiu	147,245	270,064	85,825	124,109	23,156	30,664	15,386	28,998
Buzău	115,494	258,137	66,137	111,139	20,546	24,731	6,648	18,964
Târgu Mureș	134,290	251,523	75,442	110,199	22,489	29,949	9,797	26,398
Râmnicu Vâlcea	98,776	233,497	55,641	106,795	17,393	24,268	8,946	21,123
Bacău	144,307	228,656	74,835	108,638	18,367	20,733	12,655	24,032
Baia Mare	123,738	215,129	64,456	91,812	16,322	19,000	5,065	12,534
Târgoviște	79,610	210,410	47,737	99,872	21,076	28,890	6,665	18,451

	Populația în 2011		Angajați în 2011		Număr de navetiști în 2011		Migranți atrași între 2001 și 2011	
	Municipiu	ZUF	Municipiu	ZUF	Municipiu	ZUF	Municipiu	ZUF
Brăila	180,302	196,818	70,490	76,422	6,267	11,162	6,383	2,055
Satu Mare	102,411	195,584	55,703	77,998	13,089	16,006	6,268	15,681
Suceava	92,121	182,955	49,271	85,310	15,176	17,799	8,249	16,388
Focșani	79,315	172,530	42,463	77,227	13,279	16,558	5,889	14,590
Deva	61,123	158,650	36,234	76,433	13,325	22,074	6,250	14,508
Piatra Neamț	85,055	148,011	39,964	66,598	9,704	16,044	5,491	11,767
Târgu Jiu	82,504	144,618	42,807	67,396	11,373	13,774	6,269	12,127
Slatina	70,293	132,789	40,384	63,374	9,471	10,529	1,629	3,158
Botoșani	106,847	129,276	45,675	56,509	5,958	6,423	3,957	4,983
Bistrița	75,076	126,860	44,383	64,419	10,270	12,063	6,911	10,768
Drobeta Turnu Severin	92,617	120,762	42,400	56,541	6,410	8,915	5,750	8,305
Alba Iulia	63,536	113,461	37,216	54,331	11,368	14,751	7,305	11,994
Călărași	65,181	104,323	30,544	43,774	5,874	6,748	2,484	4,953
Miercurea Ciuc	38,966	97,627	24,389	42,672	9,036	11,231	3,885	9,297
Tulcea	73,707	94,092	37,304	70,114	5,721	6,371	5,103	2,159
Zalău	56,202	90,073	29,780	41,931	5,831	7,502	4,858	8,705
Sfântu Gheorghe	56,006	84,341	26,399	36,307	4,953	6,281	3,552	7,178
Reșița	73,282	81,091	29,328	33,375	3,218	3,399	3,627	4,123
Giurgiu	61,353	80,932	25,317	33,276	4,452	4,848	3,709	5,477
Vaslui	55,407	80,861	26,687	39,929	4,705	5,161	3,547	5,699
Slobozia	45,891	80,570	23,300	33,639	5,268	6,311	3,396	6,399
Alexandria	45,434	70,409	23,215	31,766	5,625	6,311	1,727	2,738
TOTAL	7,100,570	11,662,401	3,706,287	5,276,216	922,335	1,203,116	593,938	1,113,327

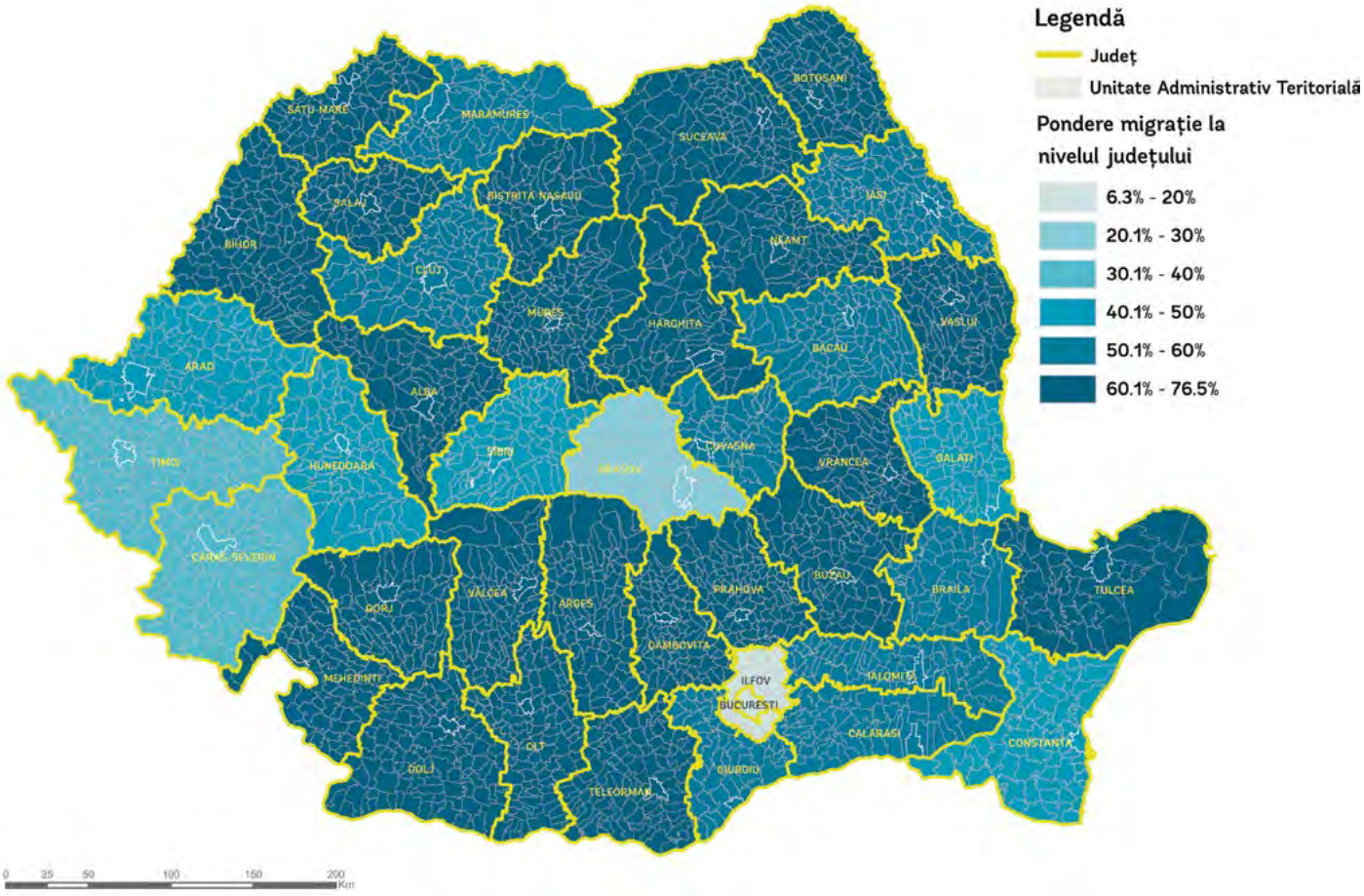
Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Tiparele migrației în România

Cine migrează și când a avut loc migrația?

Rezultatele finale ale recensământului din 2011 indică faptul că 6,18 milioane de cetățeni români (30,7% din totalul populației stabile) și-au schimbat reședința în țară cel puțin o dată în timpul vieții. Numărul este ușor mai mic decât cel raportat cu ocazia recensământului din 2002 (6,73 milioane, 31%). În plus, aproximativ 3 milioane de români au migrat în afara țării după 1990. Spre deosebire de navetă, cele mai multe fluxuri migratorii din România se desfășoară pe distanțe mari. Aproape 51% dintre migranți s-au mutat în alt județ decât cel în care s-au născut sau în care obișnuiau să locuiască și doar 49% s-au mutat într-o altă localitate din același județ. Acest lucru indică faptul că migrația pe termen lung este mai intensă în zonele unde naveta este limitată de distanță, explicând astfel și colapsul demografic care se înregistrează în multe zone rurale izolate din România.

Figura 13. Ponderea migranților din totalul populației stabile, la nivel de județ, în 2011

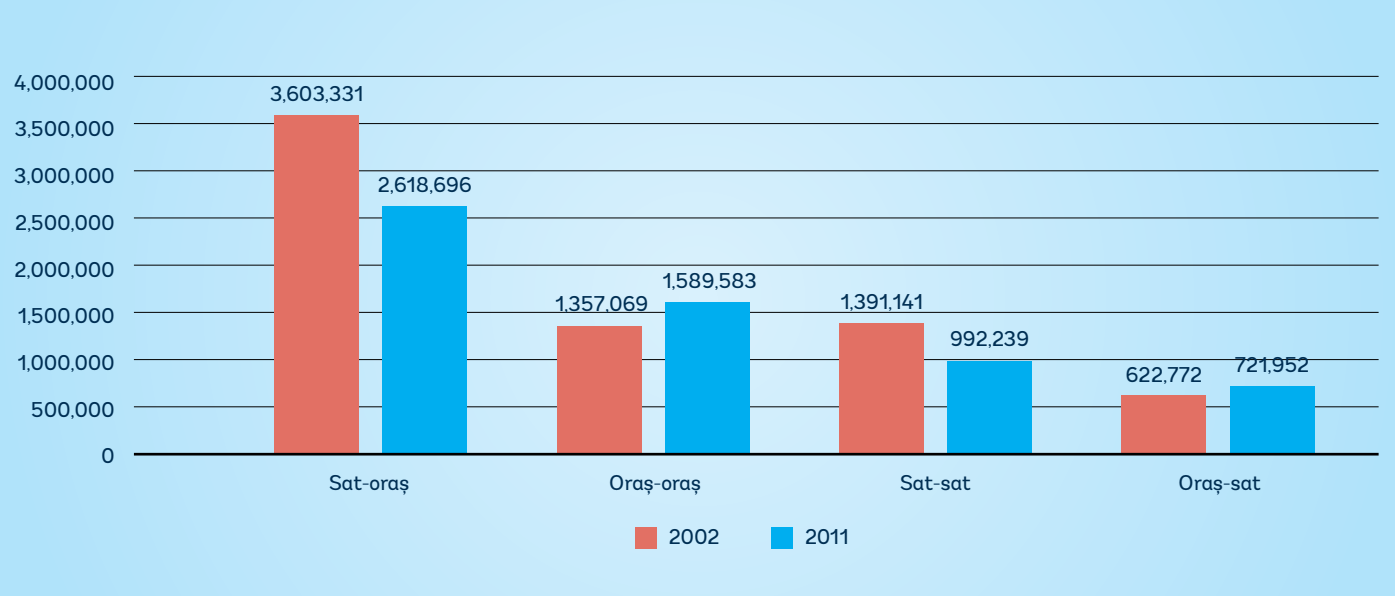


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Migrația oraș-oraș are loc în general pe distanțe mari, 74,9% dintre migranți mutându-se dincolo de granița județului în care au locuit anterior, în timp ce migrația sat-sat implică distanțe mai mici. În peste 63% din cazuri, migrația sat-oraș a avut loc între comunități din cadrul aceluiași județ. Majoritatea migranților locuiesc în zone urbane – 4,17 milioane, reprezentând 67,5% din numărul total al cetățenilor care și-au schimbat reședința, respectiv 38,4% din populația stabilă din mediul urban, comparativ cu doar 2,01 milioane în zonele rurale. Această situație se datorează în mare parte procesului de industrializare și urbanizare planificată sau chiar forțată care a avut loc în perioada comunistă, în special în anii '70 și '80, dar și fluxurilor migratorii din ultimii ani.

Comparativ cu datele furnizate de recensământul din 2002, ponderea migranților care trăiesc în zone urbane a scăzut cu 4% ca urmare a procesului puternic de suburbanizare care a avut loc în jurul celor mai importante orașe. Aceasta a dus la părăsirea orașelor de către un număr semnificativ de cetățeni care s-au stabilit în mediul rural, unde costurile și condițiile de viață sunt, în general, mai atractive. Harta de mai jos arată că localitățile care au înregistrat o creștere a populației între 2002 și 2011 sunt în mare parte localități din jurul unei zone urbane mai mari sau din jurul unei aglomerări urbane. Această situație reflectă, de fapt, un puternic și continuu proces de suburbanizare, dinamica fiind evidentă în special în cazul unor orașe precum București, Constanța, Brașov, Cluj-Napoca, Iași, Oradea, Sibiu sau Pitești.

Figura 14. Fluxurile migratorii interne cumulate, după sursă și destinație, potrivit recensămintelor din 2002 și 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Între 2001 și 2011, perioada de creștere economică rapidă a României, 65,5% dintre migranți proveneau din zone urbane – mutându-se în principal din localități și orașe mai mici către orașe mari și din orașele mari spre suburbii. În zonele urbane funcționale ale orașelor Cluj-Napoca, Brașov, Timișoara și Iași, peste 75% dintre migranți au provenit din zone urbane. Deși migrația a fost semnificativă în interiorul acestor ZUF (de exemplu, persoanele se mutau din centrul urban în suburbii), majoritatea migranților au provenit din zone urbane exterioare centrului ZUF – 73% în cazul orașului Cluj-Napoca, 63% în cazul Brașovului, 71% în cazul Timișoarei și 70% în cazul Iașiului.

Cu excepția ZUF Giurgiu, în toate celelalte 39 de zone urbane funcționale peste 50% dintre migranți au provenit din zone urbane, iar majoritatea migranților au provenit din afara ZUF. Numai în Satu Mare, Târgoviște, Pitești, Baia-Mare și Miercurea Ciuc au venit mai mulți migranți din interiorul ZUF decât din afară. În schimb, cu excepția câtorva ZUF (de exemplu, Timișoara, Cluj-Napoca, Brașov, Iași, Sibu), majoritatea persoanelor care au migrat către ZUF au provenit din același județ. Acest lucru indică faptul că majoritatea zonelor urbane funcționale din România au zone de captare a migranților limitate teritorial. Anexa 1 cuprinde hărți cu zonele de captare a migranților ale tuturor zonelor urbane funcționale analizate în documentul de față. De asemenea, trebuie precizat că emigrația, în special către țările din UE (de exemplu, Italia, Spania, Germania, Ungaria, Franța), a fost mai puternică decât migrația internă. Dinamica emigrației va fi analizată mai detaliat în capitolele următoare.

Tabelul 3. Zonele din care ZUF au atras migranți între 2001 și 2011

ZUF	Migrație în cadrul ZUF	Migrație din afara ZUF	Procentajul migranților din afara ZUF	Procentajul migranților din alt județ
Cluj-Napoca	22,287	59,532	72.8%	61.3%
Timișoara	24,470	59,392	70.8%	63.0%
Iași	18,589	42,592	69.6%	56.5%
Brașov	15,147	25,274	62.5%	58.8%
Constanța	19,771	21,549	52.2%	42.1%
Arad	10,440	18,626	64.1%	49.9%
Ploiești	18,308	18,620	50.4%	34.6%
Craiova	7,705	18,089	70.1%	42.9%

ZUF	Migrație în cadrul ZUF	Migrație din afara ZUF	Procentajul migranților din afara ZUF	Procentajul migranților din alt județ
Oradea	15,710	17,811	53.1%	29.3%
Sibiu	11,360	17,638	60.8%	53.0%
Pitești	18,315	17,544	48.9%	31.3%
Bacău	8,777	15,255	63.5%	39.6%
Târgu Mureș	12,755	13,643	51.7%	29.3%
Galați	7,459	11,299	60.2%	42.7%
Râmnicu Vâlcea	10,182	10,941	51.8%	34.1%
Suceava	5,857	10,531	64.3%	33.0%
Buzău	9,266	9,698	51.1%	33.1%
Deva	5,069	9,439	65.1%	42.4%
Focșani	5,516	9,074	62.2%	38.5%
Târgoviște	9,543	8,908	48.3%	30.1%
Alba Iulia	3,255	8,739	72.9%	33.3%
Bistrița	2,936	7,832	72.7%	40.8%
Târgu Jiu	4,536	7,591	62.6%	29.7%
Satu-Mare	8,160	7,521	48.0%	31.4%
Piatra Neamț	4,441	7,326	62.3%	38.0%
Brăila	1,268	7,170	85.0%	62.3%
Drobeta	1,991	6,314	76.0%	38.9%
Baia-Mare	6,360	6,174	49.3%	33.4%
Zalău	2,959	5,746	66.0%	39.0%
Tulcea	1,759	5,503	75.8%	41.0%
Miercurea Ciuc	4,679	4,618	49.7%	27.7%
Slobozia	2,049	4,350	68.0%	46.9%
Vaslui	1,370	4,329	76.0%	40.9%
Botoșani	692	4,291	86.1%	51.8%
Sfântu Gheorghe	2,924	4,254	59.3%	41.9%
Giurgiu	1,376	4,101	74.9%	58.9%
Reșița	401	3,722	90.3%	51.4%
Călărași	1,845	3,108	62.7%	47.6%
Alexandria	680	2,058	75.2%	32.7%
Slatina	1,305	1,853	58.7%	37.0%

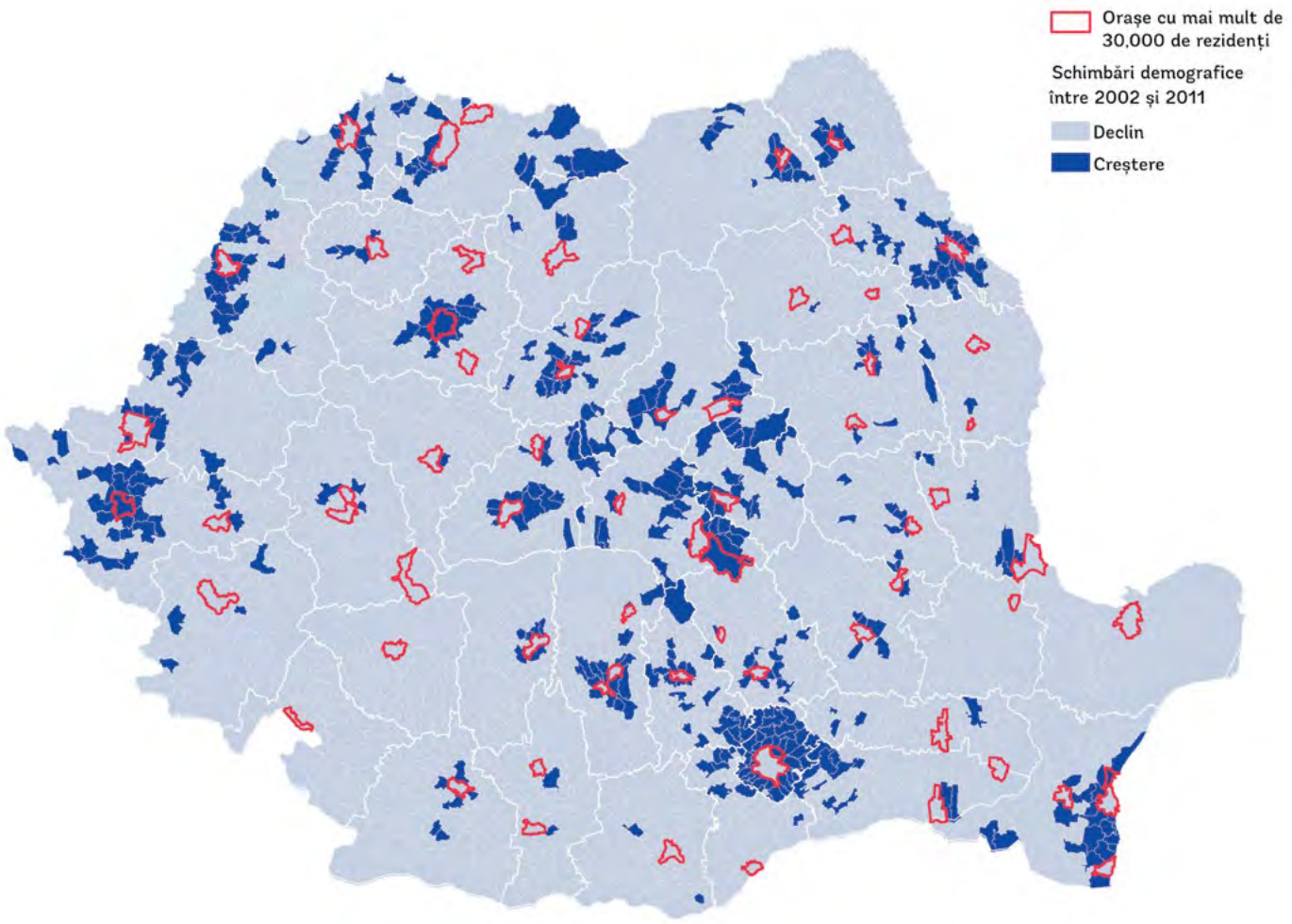
Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Per ansamblu, în procesele de migrație care au avut loc în România în ultimele 5-6 decenii, zonele urbane au raportat un bilanț pozitiv de aproximativ 1,6 milioane de persoane. Această migrație în interiorul țării este și principala sursă a creșterii modeste a ratei de urbanizare, întrucât creșterea naturală a fost negativă în ultimii 20 de ani, iar emigrația a dus la scăderea populației în majoritatea localităților - din mediul urban și rural. Deși orașele românești au devenit din ce în ce mai atractive pentru migranții interni, migrația sat-oraș a suferit un ușor declin în ultimele două decenii, explicațiile și implicațiile fiind multiple:

- în primul rând, masa tinerilor și a persoanelor cu mobilitate ridicată care locuiesc în mediul rural este mult mai redusă decât în perioada anterioară anului 1990, ca urmare a declinului demografic pronunțat (rata fertilității în România se situează în jurul nivelului de 1,3 copii/femeie de mai mulți ani);

- declinul economiilor urbane, în special al celor care s-au dezvoltat în perioada comunistă, dar care nu au reușit să concureze într-o economie de piață, a condus la un excedent de forță de muncă și șomaj în mai multe zone urbane. Astfel, multe centre mono-industriale mici și mijlocii, precum și câteva dintre cele mari, au devenit o sursă principală a emigrației – atât în afara, cât și în interiorul țării;
- economiile urbane ale orașelor dinamice din România, bazate pe servicii și industrii de nivel înalt și mediu spre înalt, necesită forță de muncă cu un nivel superior de educație și calificare, care este mai ușor de găsit în zonele urbane. Aceasta explică de ce fluxurile migratorii oraș-oraș devin mai intense decât cele sat-oraș;
- aproximativ 3 milioane de români au ales să se mute în altă țară și, astfel, au limitat zona de captare a orașelor românești. Pe măsură ce vor deveni mai competitive, este posibil ca orașele românești să recâștige unele dintre persoanele care s-au mutat în străinătate.

Figura 15. Dinamica populației între 2002 și 2011

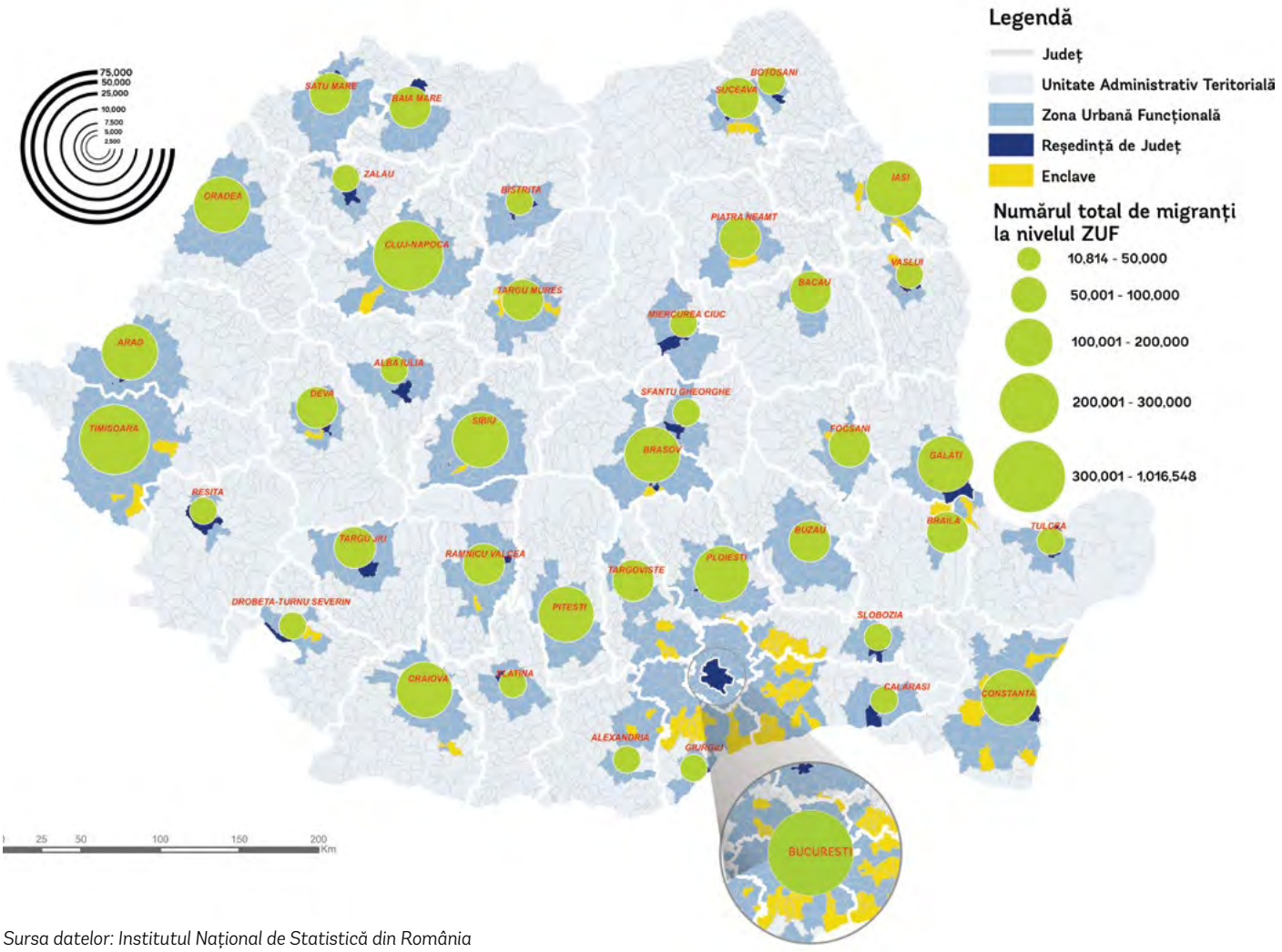


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

În România, orașele și zonele lor urbane funcționale sunt de la o vreme cele mai atractive destinații pentru migrația internă. Peste două treimi dintre migranții români s-au mutat în zonele urbane funcționale ale celor 40 de reședințe de județ din România, iar dintre aceștia 36,2% s-au mutat în zonele urbane funcționale ale Bucureștiului și ale celor șapte poli de creștere (care împreună cumulează doar 19% din populația națională).

Reședințele de județ sunt principala destinație pentru mobilitatea pe distanțe mari, 57% dintre migranți venind din afara județului. Orașele care au atras cea mai mare pondere a migranților pe distanțe mari au fost București, Brașov, Timișoara, Deva și Reșița (peste 60%). Zona lor de captare acoperă aproape întreaga țară, în special în cazul capitalei. Toate aceste orașe s-au dezvoltat semnificativ în ultimii 50 de ani, în unele cazuri dublându-și sau chiar triplându-și populația stabilă, și au fost înconjurate de zone cu o creștere demografică naturală tradițional moderată (partea de vest a țării), ambii factori contribuind la un deficit de forță de muncă ce trebuia să fie acoperit prin migrație internă.

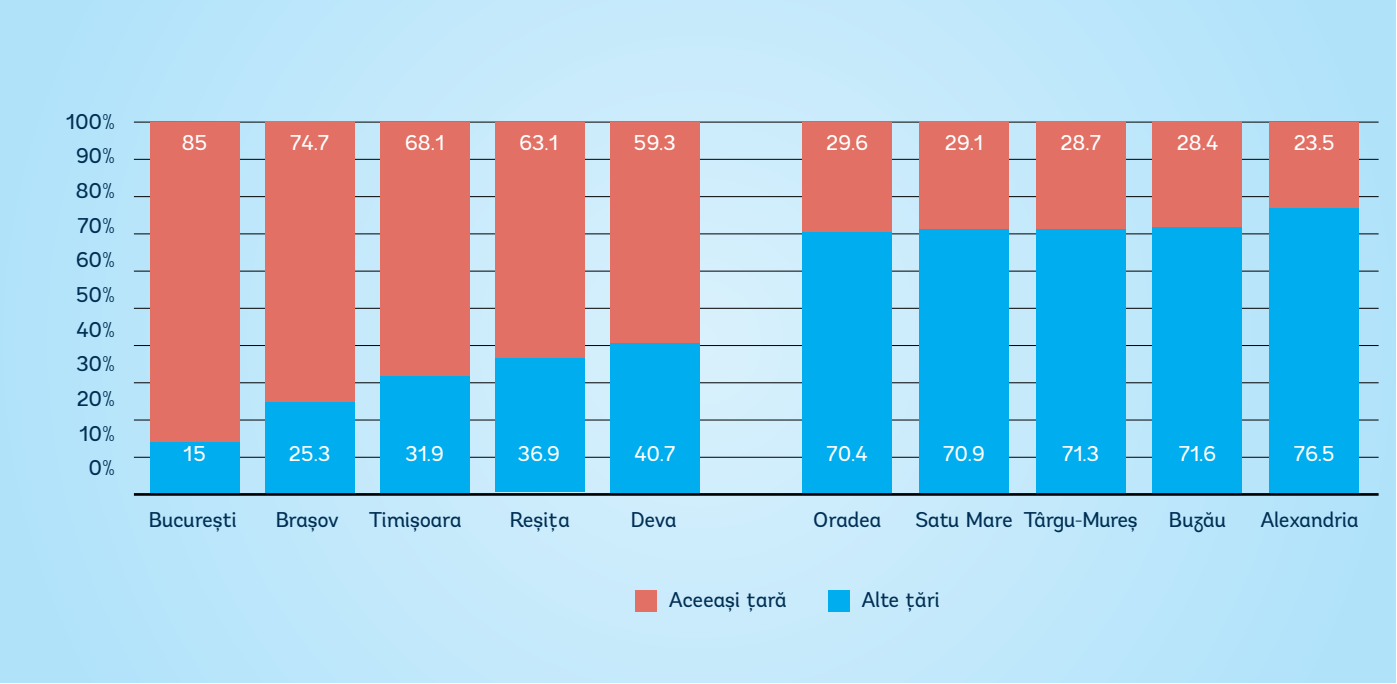
Figura 16. Numărul total al migranților, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Pe de altă parte, în cazul unor orașe precum Alexandria, Buzău, Târgu Mureș, Satu Mare și Oradea, peste 70% din totalul migranților a provenit din interiorul județului. În cazul orașelor Alexandria și Buzău, ponderea ridicată a migranților intrajudețeni poate fi explicată prin atractivitatea limitată a acestor două orașe relativ mici pentru persoanele din afara județului. Pe de altă parte, ambele orașe sunt plasate în mijlocul unor zone rurale extinse și relativ dense, care oferă o mulțime de resurse demografice. În cazul orașelor Târgu Mureș, Satu Mare și Oradea, este posibil ca factorii culturali să fi jucat un rol important, având în vedere că toate aceste orașe găzduiesc comunități maghiare importante care, în general, au preferat să rămână aproape de o comunitate maghiară mai mare. Însă și faptul că au fost nevoite să concureze la nivel teritorial cu orașe mai mari precum Cluj-Napoca, Timișoara, București sau Brașov, pentru a atrage oameni din alte zone ale țării, este un motiv pentru care nu au avut rezultate atât de bune în ultimii ani.

Figura 17. Ponderea migranților proveniți din alte județe din România, la nivel de ZUF, în 2011

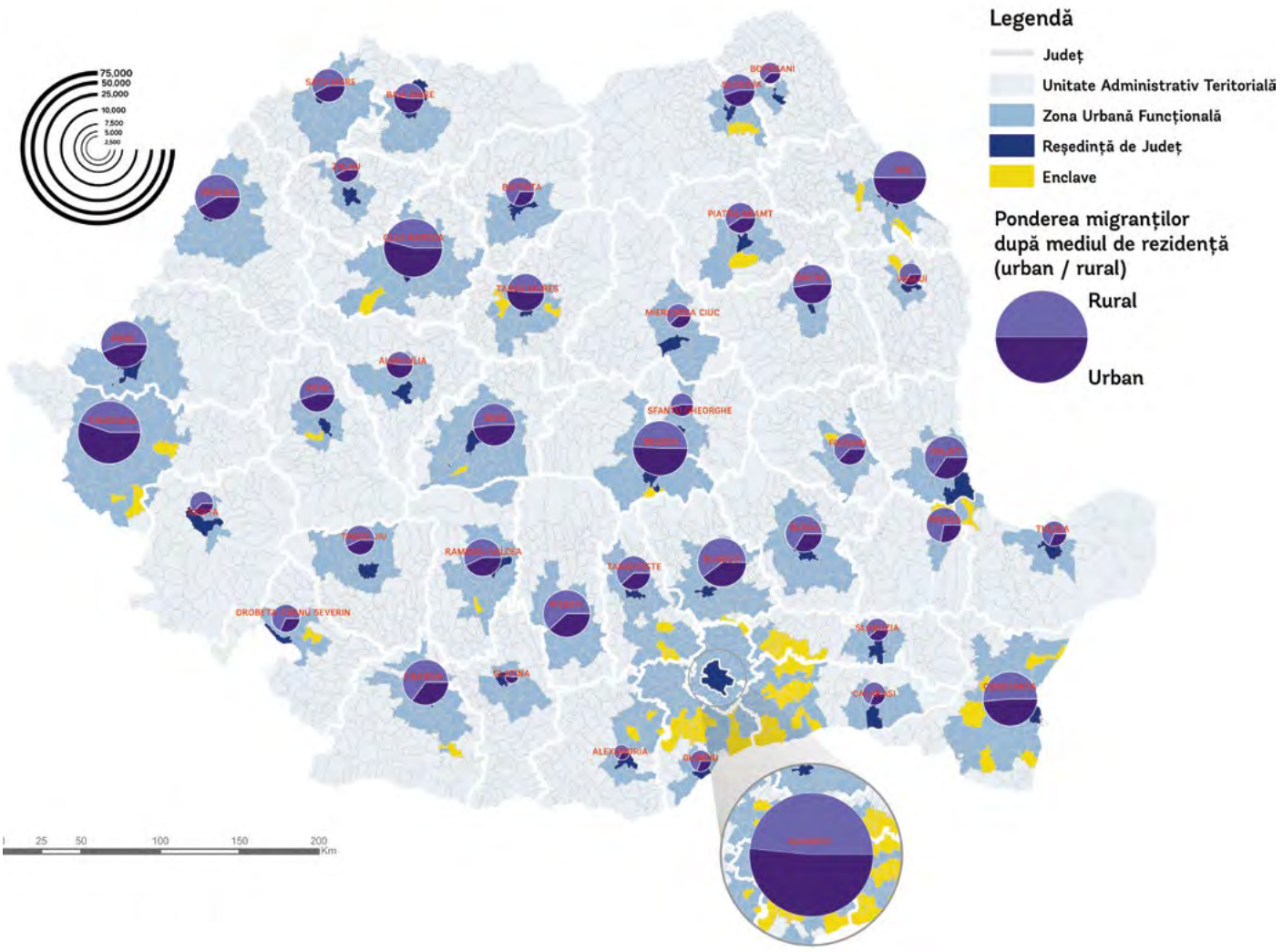


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Este important de precizat aici că fluxurile migratorii sat-oraș s-au desfășurat, în general, pe distanțe mici și au avut loc în principal în cadrul aceluiași județ. Acest lucru s-a întâmplat în special în perioada comunistă, când nevoia de a furniza rapid forță de muncă pentru noile fabrici și uzine de stat a impus strămutarea masivă a oamenilor din zonele rurale către zonele urbane. Având în vedere conexiunile de transport slab dezvoltate de la acea vreme, majoritatea migranților sau a navetiștilor au fost aduși din zonele rurale adiacente, în general de la mai puțin de 30-50 km. În plus, unele fabrici și uzine au fost construite doar pentru a asigura utilizarea resurselor de forță de muncă disponibile într-o anumită zonă, fără a se ține cont de costuri, de resurse sau de expertiza existentă în zonă.

Trecerea de la economia planificată de stat la economia de piață a determinat, de asemenea, o mobilitate naturală a populației către centrele de oportunitate, în special către zonele urbane dinamice. Mobilitatea sat-oraș a fost înlocuită aproape complet de fluxurile migratorii oraș-oraș, care, în general, se desfășoară pe distanțe mari. În anul 2011, 46,2% dintre migranții care au ales să se mute în cele 40 de reședințe de județ și în București proveneau din alte așezări urbane. Orașele cu cea mai mare pondere a imigranților urbani sunt Timișoara, Cluj-Napoca, Baia Mare, Alba Iulia și Târgu Mureș, toate din regiunea intra-carpatică, care prezintă o rată de urbanizare peste medie. Timișoara și Cluj-Napoca, cele mai dezvoltate orașe din România după București, atrag mulți tineri pentru oportunitățile pe care le oferă în materie de studii și locuri de muncă, în special din alte orașe din nordul, centrul și vestul țării. Baia Mare, Alba Iulia și Târgu Mureș, pe lângă faptul că sunt și centre universitare, atrag tineri din diferite orașe din jurul lor. Printre orașele mai puțin atractive pentru migranții urbani din ultimii ani se numără Brăila, Giurgiu, Tulcea, Călărași și Drobeta Turnu Severin - în toate acestea, mai puțin de o treime dintre migranți provenind din mediul urban. În aceste orașe, majoritatea migranților au venit din zone rurale în perioada comunistă.

Figura 18. Ponderea migranților după reședința anterioară (din mediul urban/rural), la nivel de ZUF, în 2011

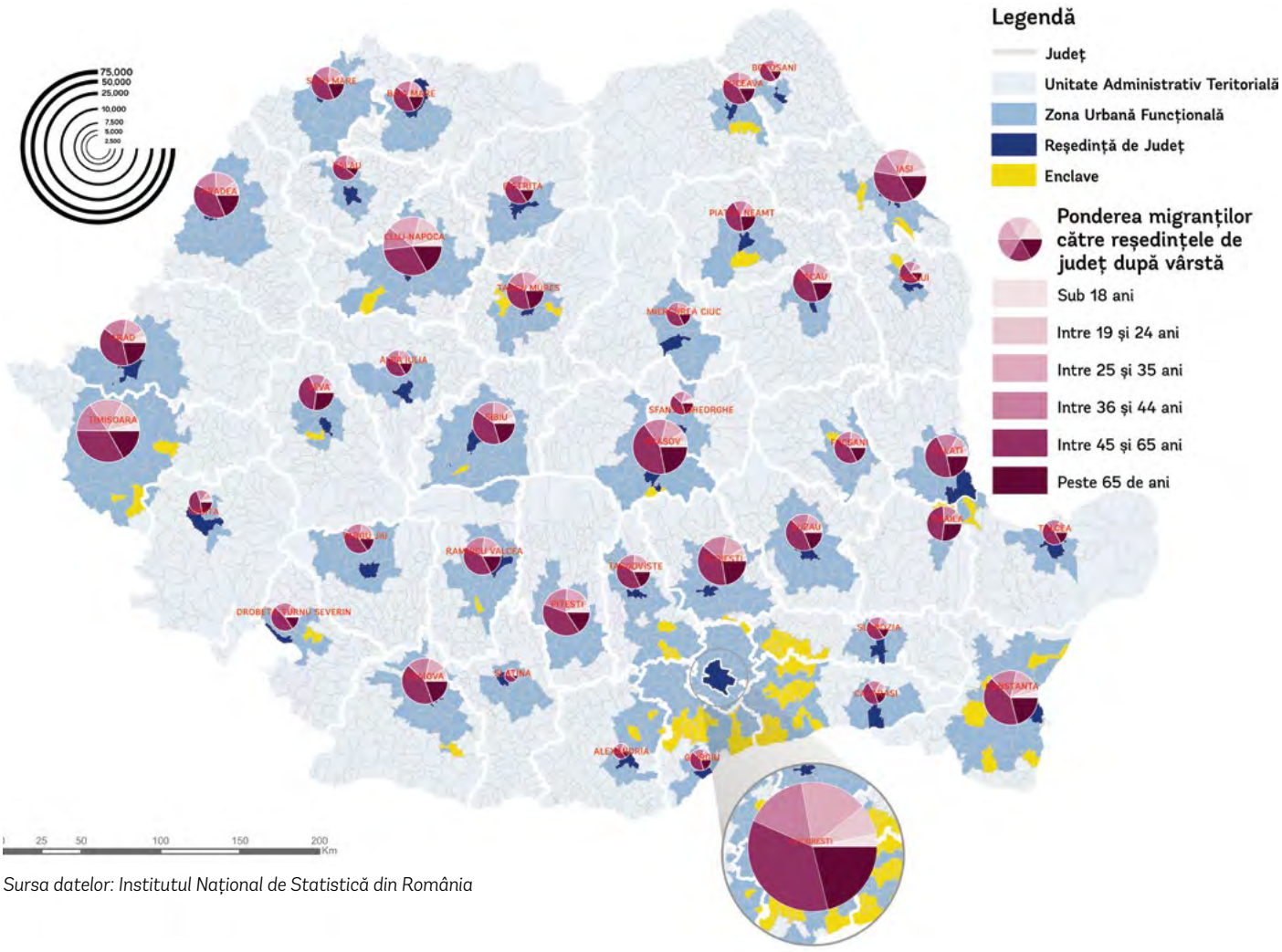


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Influența industrializării și a urbanizării forțate implementate în perioada comunistă se reflectă și în structura de vârstă a migranților. Aproape 60% au vâste de peste 45 de ani, ceea ce corespunde fluxurilor semnificative de persoane venite din zone rurale în perioada cuprinsă între anii ‘60 și anii ‘80. Pe de altă parte, doar 26% dintre migranți au vârste sub 35 de ani, majoritatea fiind studenți care se mută din orașe mici și mijlocii într-un număr limitat de centre universitare. Atunci când aceste orașe pot să ofere și locuri de muncă persoanelor cu studii superioare, unii dintre absolvenții universităților decid să rămână. Prin urmare, universitățile puternice sunt esențiale pentru dezvoltarea orașelor. În zonele în care există deja universități, acestea ar trebui consolidate; în zonele în care ele sunt absente sau slabe, autoritățile locale ar trebui să ia în considerare consolidarea altor instituții de învățământ existente (școli profesionale, licee, școli de artă etc.). Nu orice oraș poate deveni un loc propice pentru învățământul terțiar, însă toate pot face ceva pentru consolidarea și lărgirea fondului lor de capital uman. Capitalul uman nu este neapărat reprezentat de persoanele cu studii superioare, ci și de oameni cu abilități pe care puțini alții le au (de exemplu meșteșugari, artiști, artizani).

Între anii 2001 și 2011, perioada de creștere economică rapidă, o parte covârșitoare a migranților (66,3%) a fost reprezentată de tineri (sub 35 de ani). Orașele care s-au bucurat de cel mai mare succes în atragerea tinerilor au fost în principal centrele universitare importante din țară - Cluj-Napoca (80,1%), Iași (74,4%), Timișoara (70,2%), București (69,5%), Sibiu (68,4%), Craiova (67,6%).

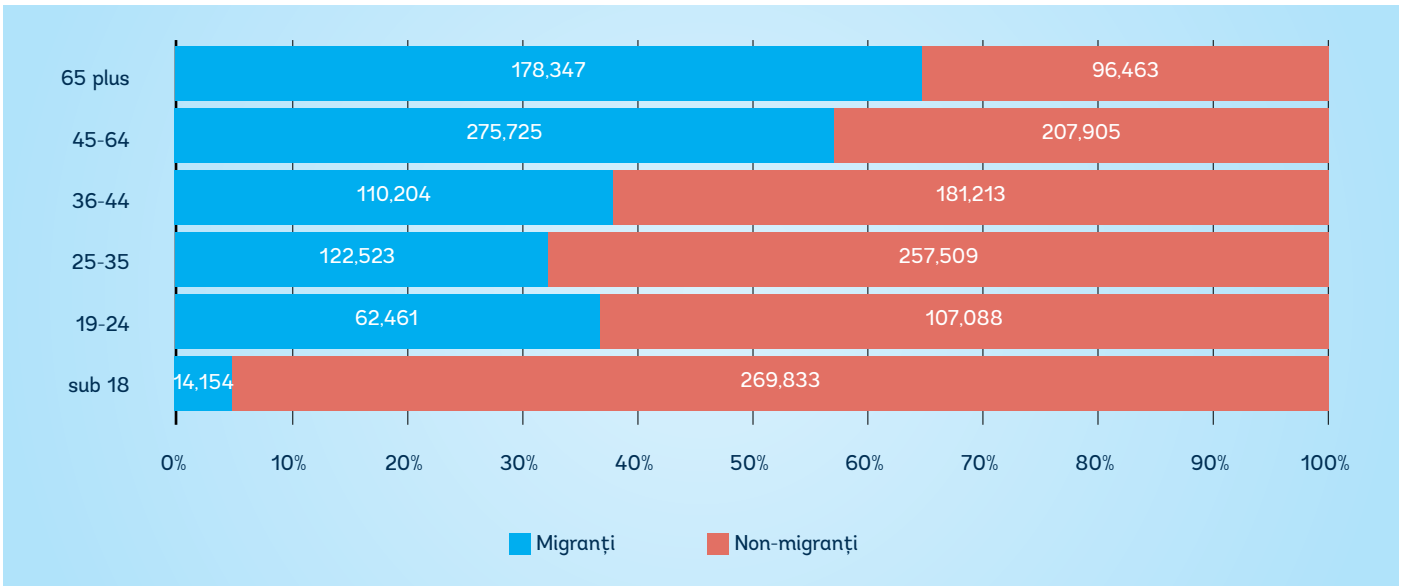
Figura 19. Ponderea migranților pe principalele grupe de vârstă, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Dacă migrația sat-oraș a alimentat procesul de urbanizare din perioada comunistă, în prezent ea este o povară pentru majoritatea orașelor, întrucât migranții proveniți din mediul rural sunt în mare parte aflați la o vârstă neproductivă. București este un astfel de caz, deoarece migranții reprezintă aproape două treimi din populația stabilă cu vârste de 65 de ani și peste, dar mai puțin de 10% dintre cei cu vârste sub 25 de ani.

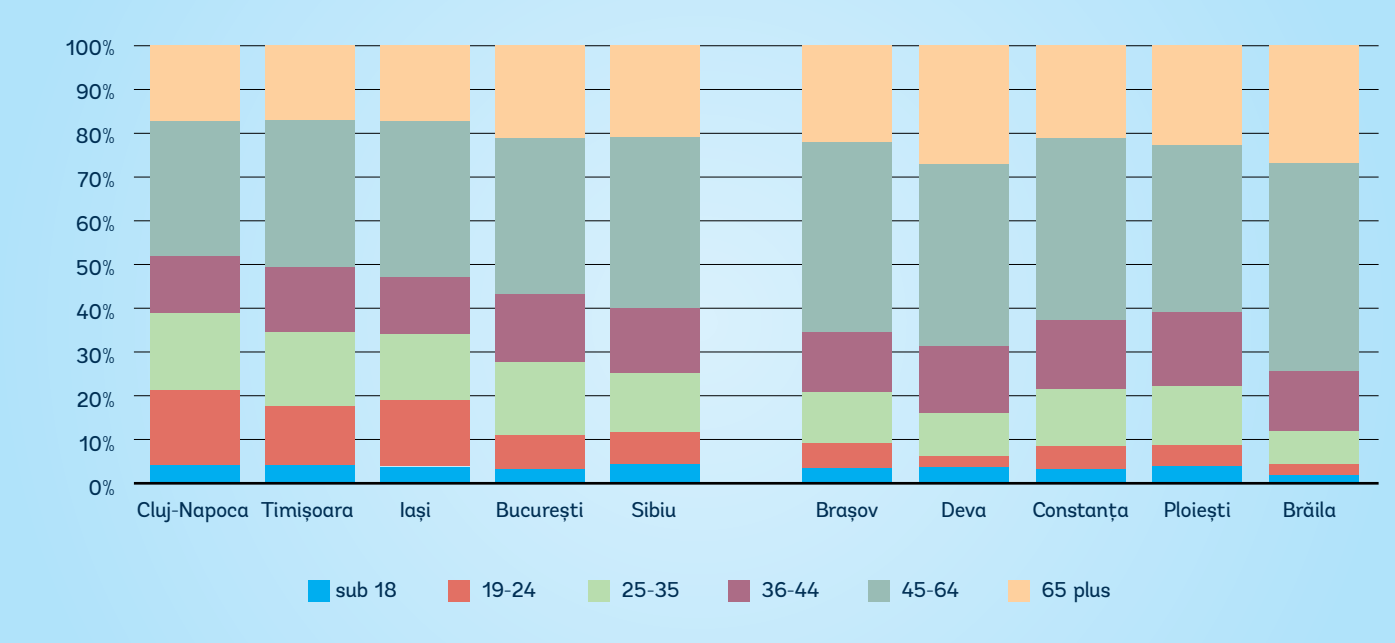
Figura 20. ZUF București: Ponderea migranților din totalul populației stabile, pe grupe de vârstă, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Orașele cu cea mai mare pondere a imigranților tineri sunt Cluj-Napoca, Timișoara și Iași, primele trei centre universitare din România, fiecare atrăgând un număr semnificativ de studenți de pe o arie de peste 250 km². Orașele care au dezvoltat o amprentă industrială puternică în timpul comunismului, dar nu au reușit să concureze în mod adecvat într-o economie de piață și care, pe deasupra, și-au pierdut o parte semnificativă din capitalul uman în favoarea Bucureștiului sau a țărilor mai dezvoltate, se vor confrunta probabil cu probleme demografice semnificative în următorii ani. Printre astfel de orașe se numără, de exemplu, Brăila, Ploieștiul, Galațiul sau Deva. Brăila, de exemplu, este reședința de județ cu cea mai mare rată a mortalității generale din România - unul dintre principalele motive fiind populația îmbătrânită.

Figura 21. Ponderea migranților pe principalele grupe de vârstă, la nivel de ZUF, în 2011



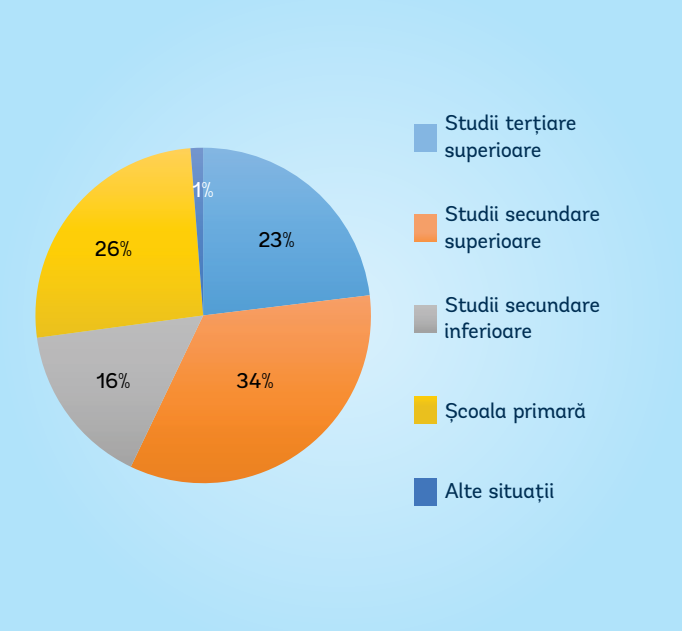
Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Între 2001 și 2011, 56,6% dintre persoane au migrat din motive personale, 19,4% din motive educaționale și 11,1% din motive profesionale. Un număr covârșitor de persoane care au migrat în scopuri educaționale s-au grupat în marile centre universitare din țară. În Cluj-Napoca, 46,4% dintre migranți au venit la studii; în Iași, 43,7%; în Timișoara, 34,5%; în București, 24,9%; în Craiova, 19,9%; în Sibiu, 18%; în Brașov, 17,7%.

Din numărul total al migranților, 42,9% sunt bărbați și 57,1% femei, acestea din urmă prezentând nu numai un grad mai mare de mobilitate, ci și o mai mare disponibilitate de a migra pe termen lung. Bărbații au tendința să fie mai stabili în ceea ce privește reședința, dar sunt mai înclinați să facă naveta din motive profesionale. 58% dintre migranți se mută din motive personale (de exemplu, căsătorie); 21% se mută din motive profesionale; 13% se mută din motive educaționale; iar restul au alte motive. Studiile au fost indicate ca principal motiv al mutării numai pentru migranții care aleg Cluj-Napoca și Iași, orașe bine-cunoscute pentru faptul că atrag un număr semnificativ de studenți la universitățile lor regionale puternice, în timp ce motivele personale sunt în general indicate de cei care s-au mutat în orașe cu o piața a muncii slabă, cum ar fi Buzău, Râmnicu Vâlcea sau Alexandria.

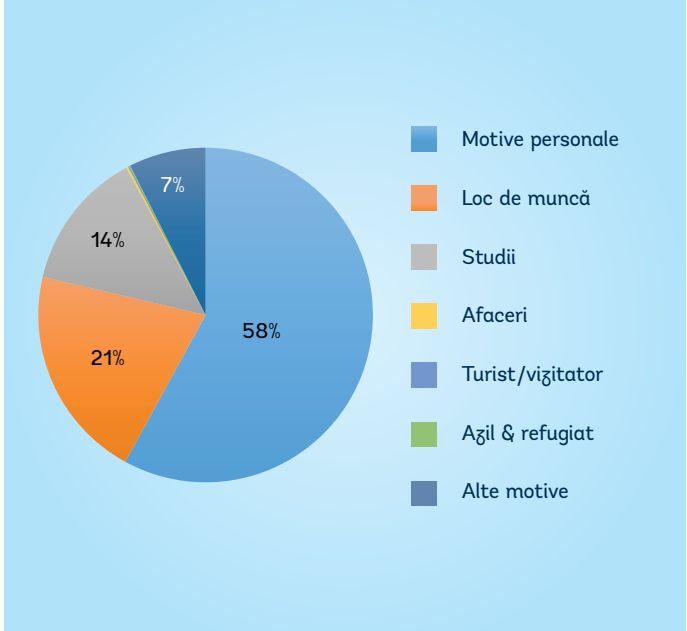
Majoritatea migranților către cele 40 de reședințe de județ, mai precis 34% dintre ei, au studii secundare de nivel superior (liceale și postliceale), fiind urmați de cei cu studii primare (25,9%), terțiare – universitare și postuniversitare (23%) și studii secundare de nivel inferior - gimnaziale (15,8%). Migranții prezintă, în general, un grad mai înalt de educație decât populația medie a țării, dar ușor mai redus decât locuitorii născuți în zone urbane.

Figura 22. Ponderea migranților către reședințele de județ după principalul nivel de educație, în 2011



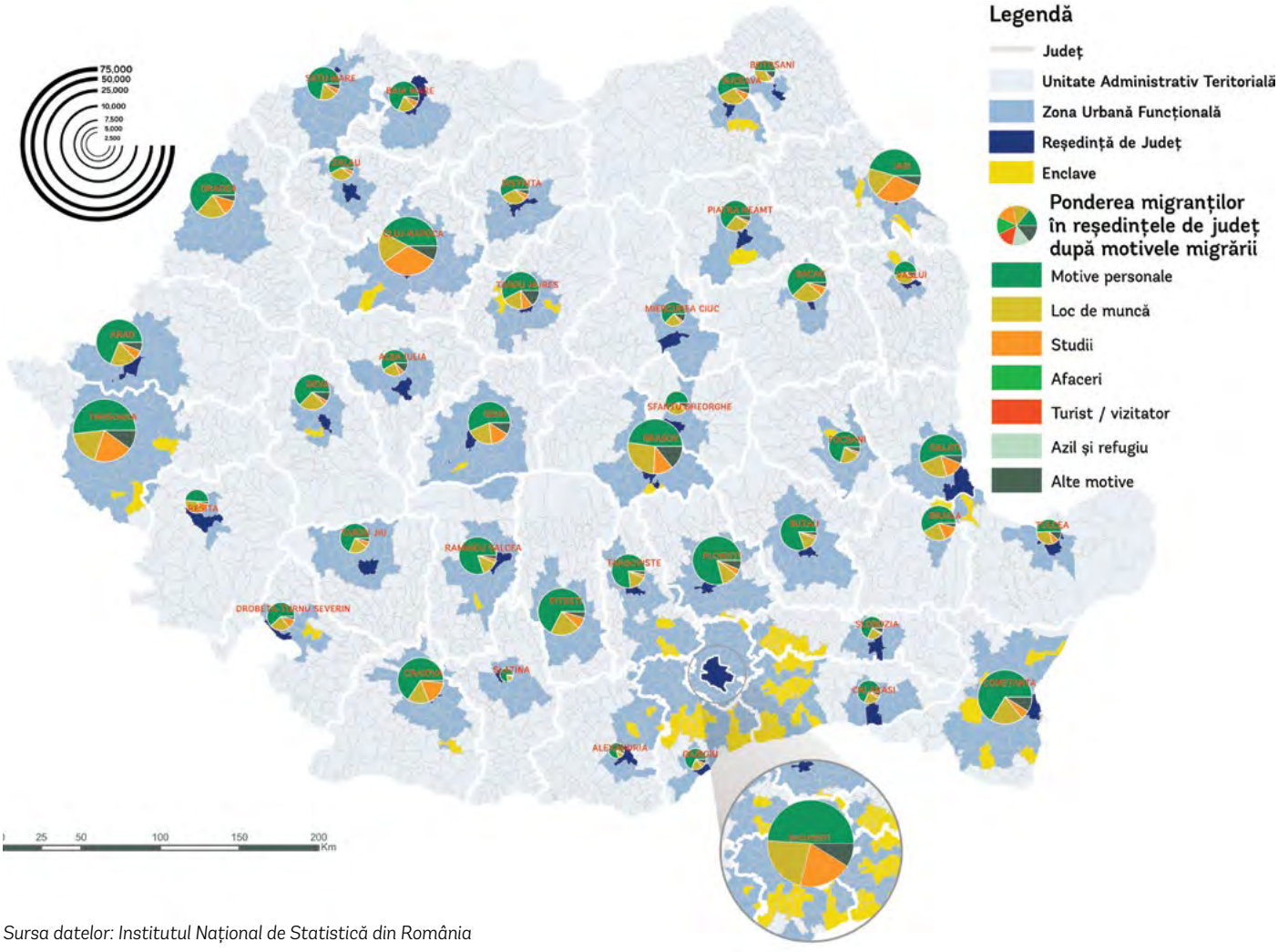
Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Figura 23. Ponderea migranților către reședințele de județ după principalul motiv al mutării, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Figura 24. Ponderea migranților după principalul motiv al mutării, la nivel de ZUF, în 2011

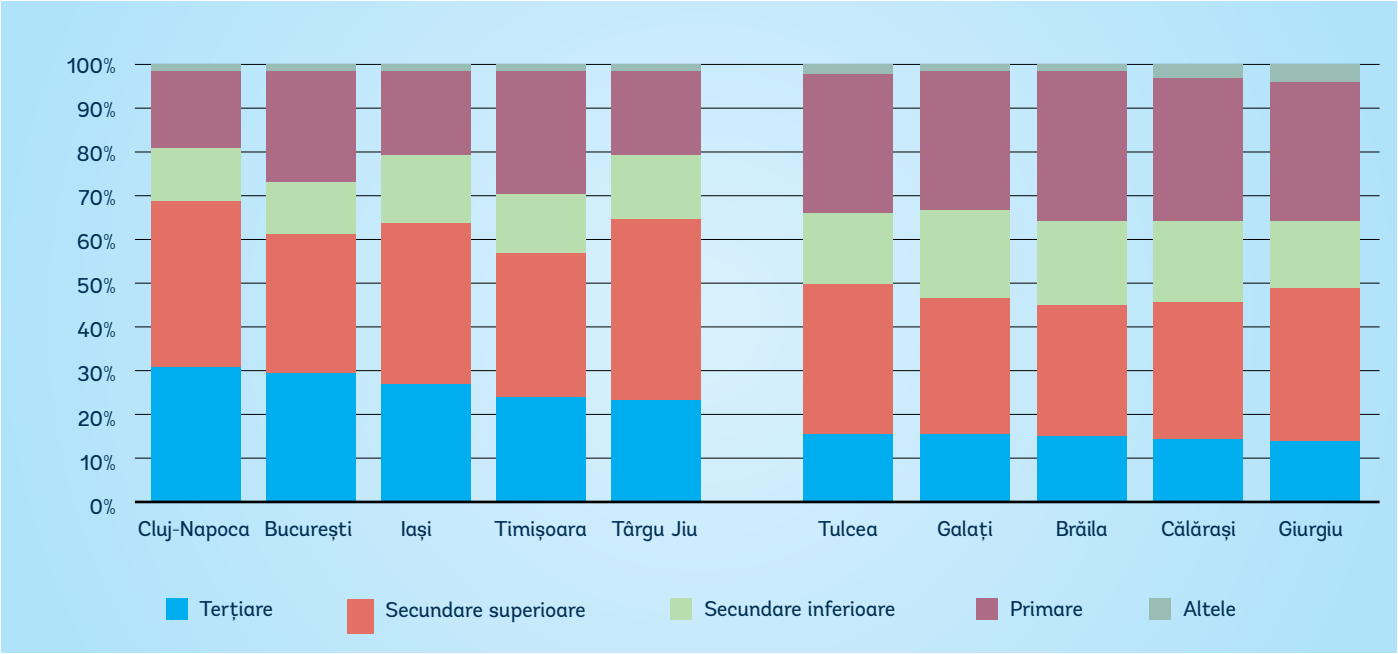


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Există o legătură puternică între nivelul de studii, vârstă și reședința anterioară. Migranții tineri proveniți din zone urbane dețin cel puțin o diplomă de licență, în timp ce cei cu vârsta de peste 65 de ani cu reședința anterioară în mediul rural au în general doar studii primare sau gimnaziale. Aceștia sunt, în general, migranții care s-au mutat în zonele urbane în perioada comunistă și care au lucrat în sectorul industrial.

Orașele cu cea mai mare pondere a imigranților cu studii superioare sunt cele care au reușit să atragă tineri în ultimii ani, în special centre universitare precum Cluj-Napoca, București, Iași sau Timișoara. Pe de altă parte, orașele care s-au confruntat cu un declin în ultimele două decenii (de exemplu, Giurgiu, Călărași, Brăila, Galați, Tulcea etc.), după ce în perioada comunistă au atras numeroși lucrători cu competențe de bază din mediul rural, găzduiesc cei mai mulți migranți cu studii primare și secundare. Între 2001 și 2011, 31% dintre migranți aveau studii superioare, ceea ce sugerează o mobilitate mult mai mare a persoanelor cu studii superioare în perioadele de boom economic.

Figura 25. Ponderea migranților după principalul nivel de studii, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Majoritatea celor care migrează spre reședințele de județ sunt persoane active - 49,6%, peste media națională, iar 46,8% dintre ei sunt angajați. Rata șomajului în rândul migranților este de 5,6% – de asemenea mai mică decât media națională. O treime a migranților sunt pensionari (comparativ cu doar 23,3% din totalul populației la nivel național), reprezentând, în general, persoanele care s-au mutat în perioada comunistă. Elevii și studenții reprezintă 7% din numărul total al migranților, iar persoanele casnice – aproximativ 6%.

Angajații reprezintă cea mai mare pondere a migranților către cele 40 de reședințe de județ, cu excepția orașelor Brăila, Deva și Reșița (unde pensionarii reprezintă principalul grup de migranți). Acest lucru confirmă faptul că principala funcție a migrației interne este aceea de a echilibra piața muncii. Elevii și studenții reprezintă peste 15% dintre migranți numai în centrele universitare aflate pe pozițiile doi și trei din România, respectiv Cluj-Napoca și Iași.

Figura 26. Ponderea migranților către reședințele de județ după statutul economic

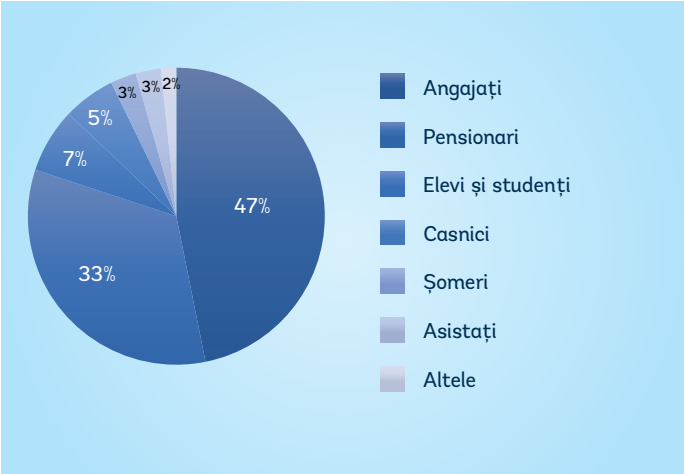
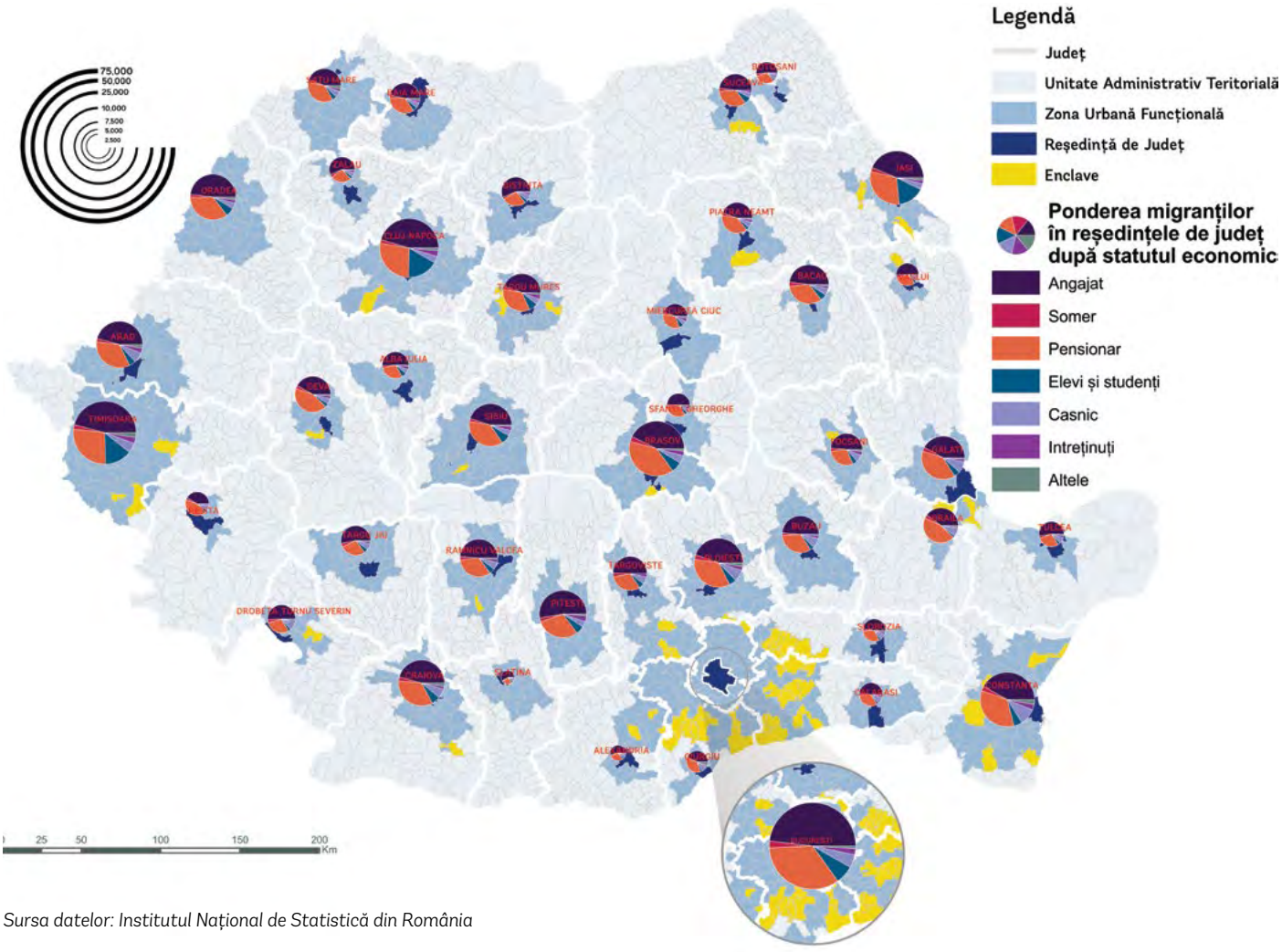
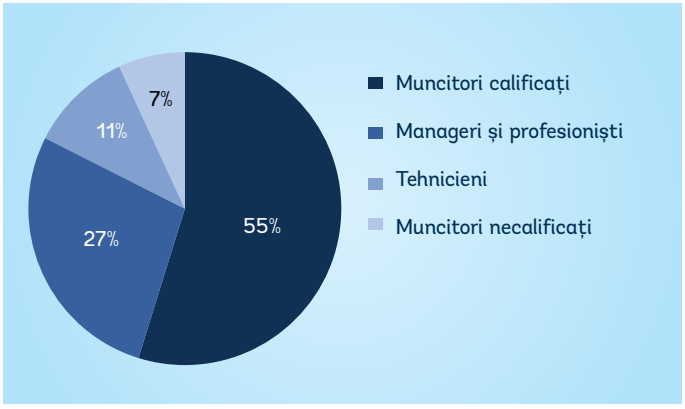


Figura 27. Ponderea migranților după statutul economic actual, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Figura 28. Ponderea migranților angajați către reședințele de județ, pe principalele categorii de ocupații, în 2011

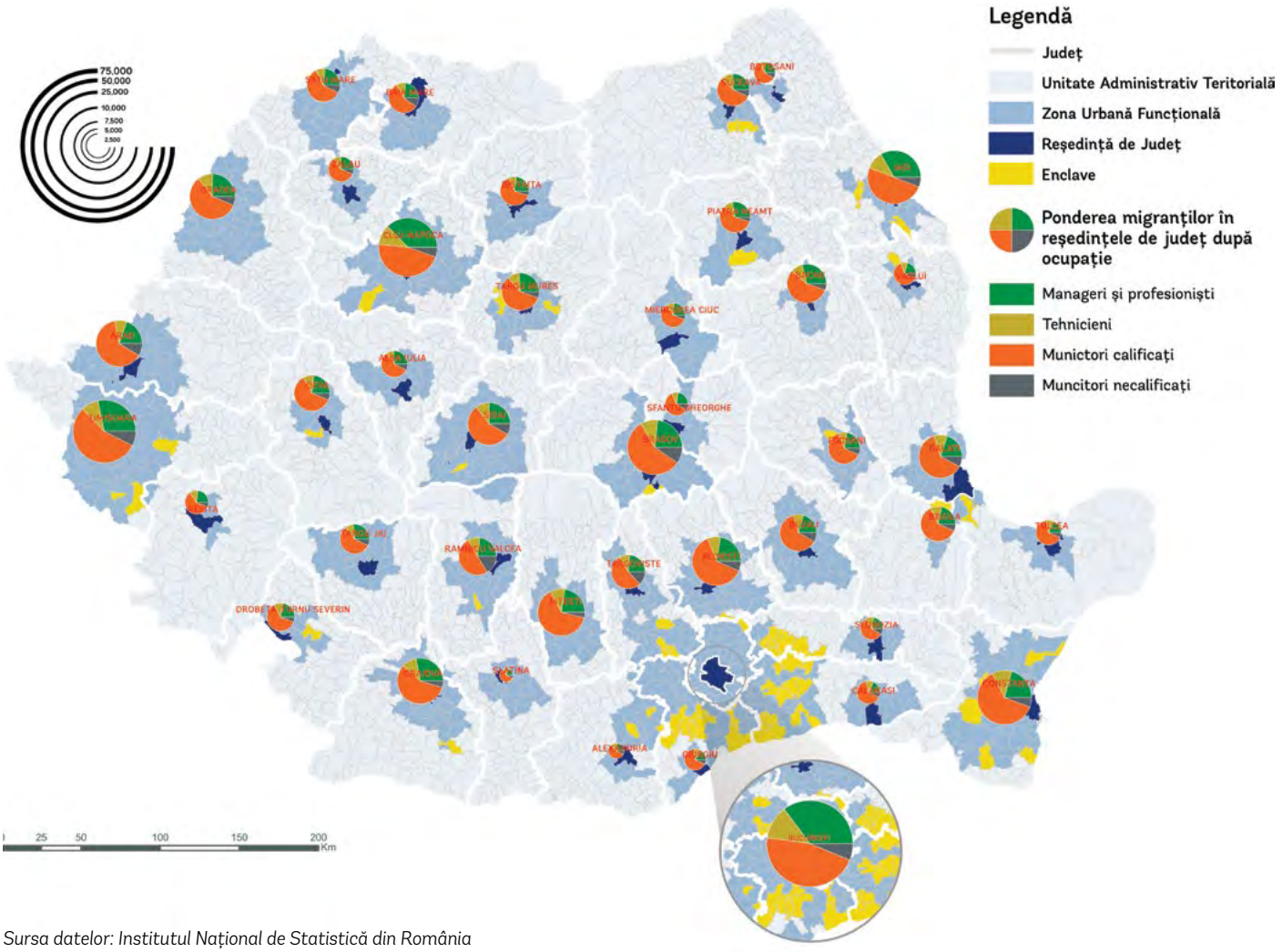


Cea mai mare rată a șomajului în rândul migranților este raportată în orașele de dimensiuni medii cu performanțe economice slabe, cum ar fi Vaslui, Drobeta Turnu Severin și Botoșani. Persoanele casnice sunt suprareprezentate în orașele cu oportunități de muncă limitate, cum ar fi Călărași, Constanța, Drobeta Turnu Severin, Giurgiu sau Galați.

54,8% dintre migranții care ajung în cele 40 de reședințe de județ sunt lucrători calificați, care, în general, necesită studii medii și care corespund grupelor 4-8 din clasificarea ISCO-08; 27,6% sunt manageri și profesioniști cu studii superioare, aceste două grupuri fiind cel mai bine cotate și remunerate; 10,7% sunt tehnicieni; și doar 6,9% sunt muncitori necalificați cu studii de bază. Ponderea migranților angajați ca muncitori necalificați este sub media națională, deoarece economiile urbane importante solicită, de obicei, o forță de muncă cu nivel de calificare mai înalt.

Cea mai mare pondere a imigranților care lucrează ca manageri și profesioniști se înregistrează în orașele mai mari, cum ar fi Cluj-Napoca, București și Iași, datorită economiilor bazate pe servicii și funcțiilor publice multiple – centre administrative, educaționale, medicale sau culturale de importanță națională. Pe de altă parte, orașele cu o economie mai orientată spre industrie (de exemplu, Giurgiu, Călărași, Tulcea, Arad, Galați, Buzău etc.) au atras persoane mai puțin calificate și mai mulți lucrători cu studii secundare de nivel inferior sau cu studii de bază. Acestea sunt, în general, și orașele care au fost mai puțin atractive pentru migranții tineri în ultimii ani.

Figura 29. Ponderea migranților angajați, pe principalele categorii de ocupații, în 2011

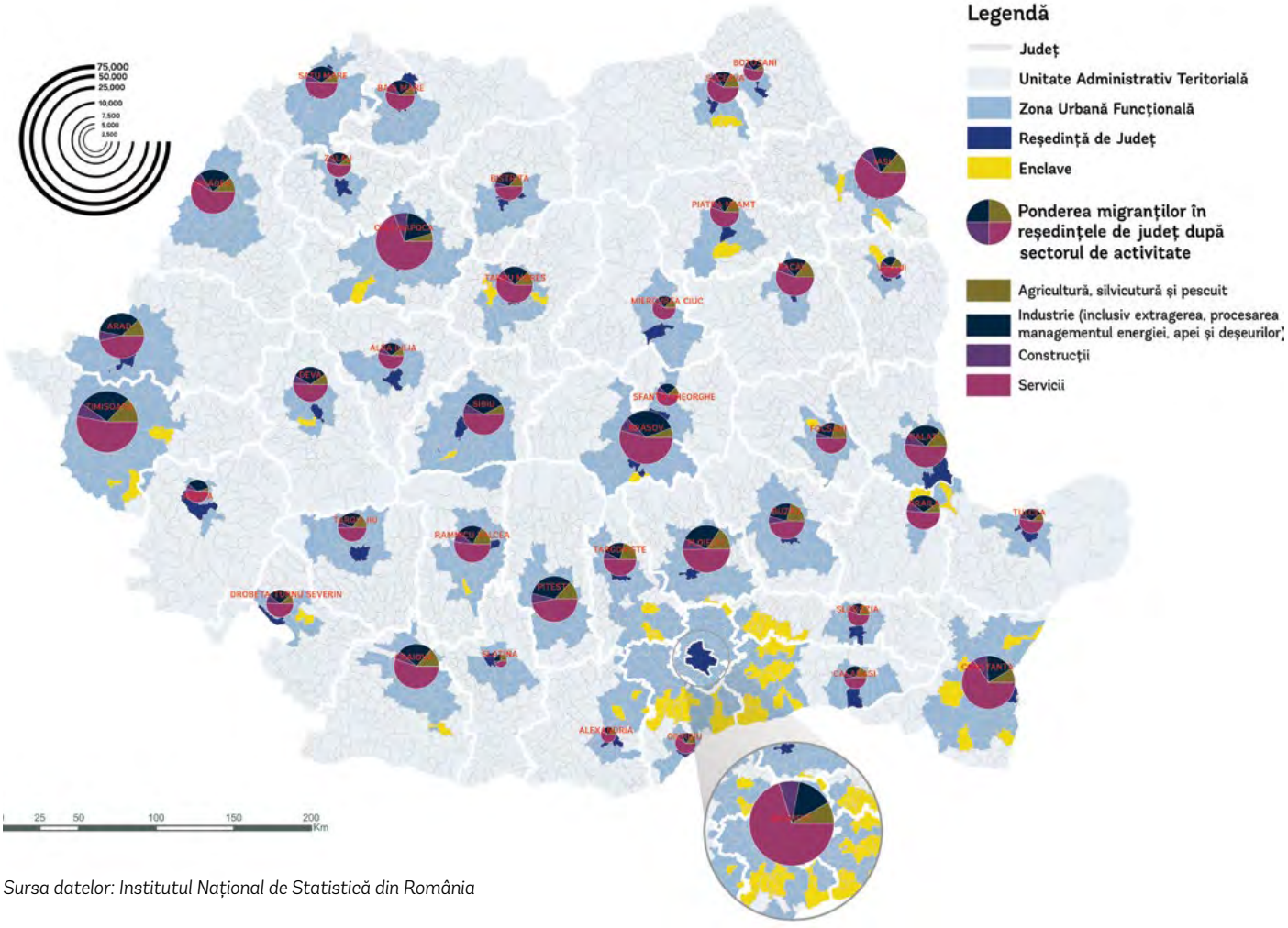


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

În ceea ce privește domeniul de activitate, 58,4% dintre imigranți lucrează în sectorul serviciilor, 22,5%, în industrie, 11,5%, în agricultură, silvicultură și pescuit, iar 7,7% în construcții. Această dinamică este în concordanță cu mediile naționale. S-a observat însă o redirecționare semnificativă dinspre industrie, sector care angaja mai mult de jumătate din forța de muncă urbană înainte de 1990.

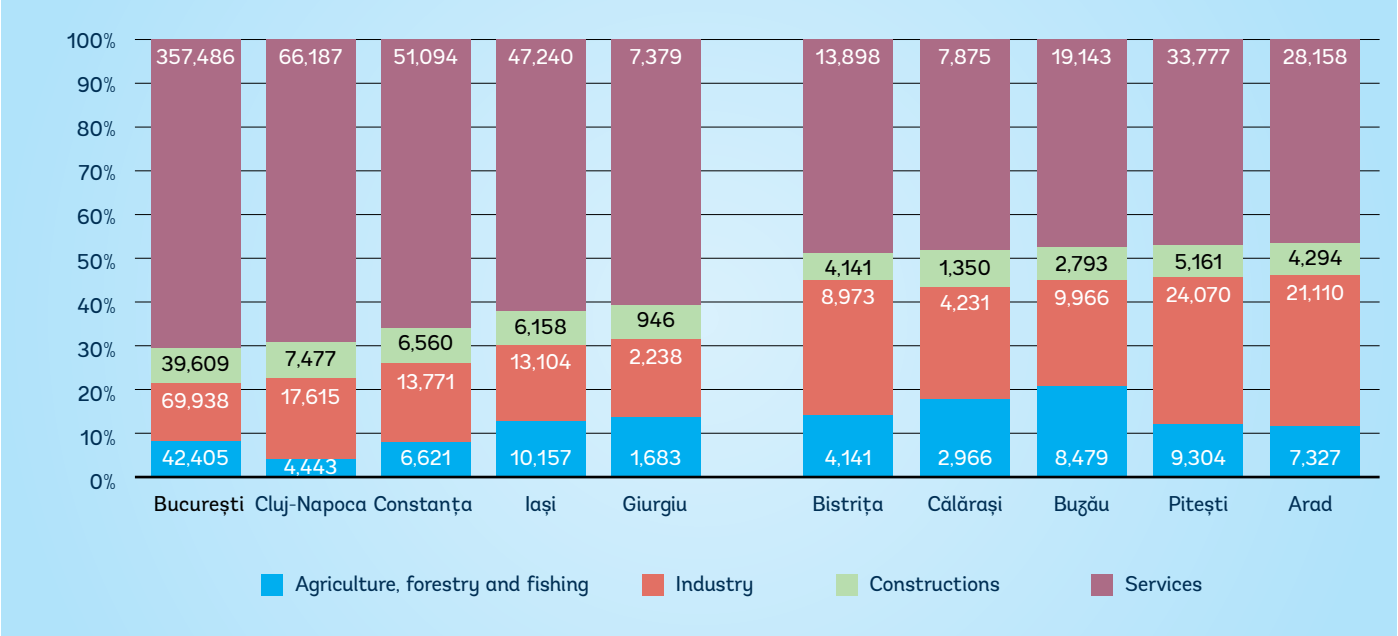
În orașele mari, cum ar fi București, Cluj-Napoca, Constanța sau Iași, sectorul serviciilor angajează majoritatea migranților (60-70%), industria fiind mai puțin reprezentată. De asemenea, aceste orașe adună cea mai mare parte a persoanelor cu înaltă calificare, cu așteptări mai mari privind veniturile, ceea ce, în schimb, contribuie la scăderea atractivității și competitivității activităților industriale. Orașele de dimensiuni medii, cu un sector industrial bine dezvoltat (mai ales sectorul auto), cum ar fi Arad, Pitești sau Bistrița, atrag cea mai mare parte a migranților care lucrează în sectorul producției.

Figura 30. Ponderea migranților angajați, după sectorul economic, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

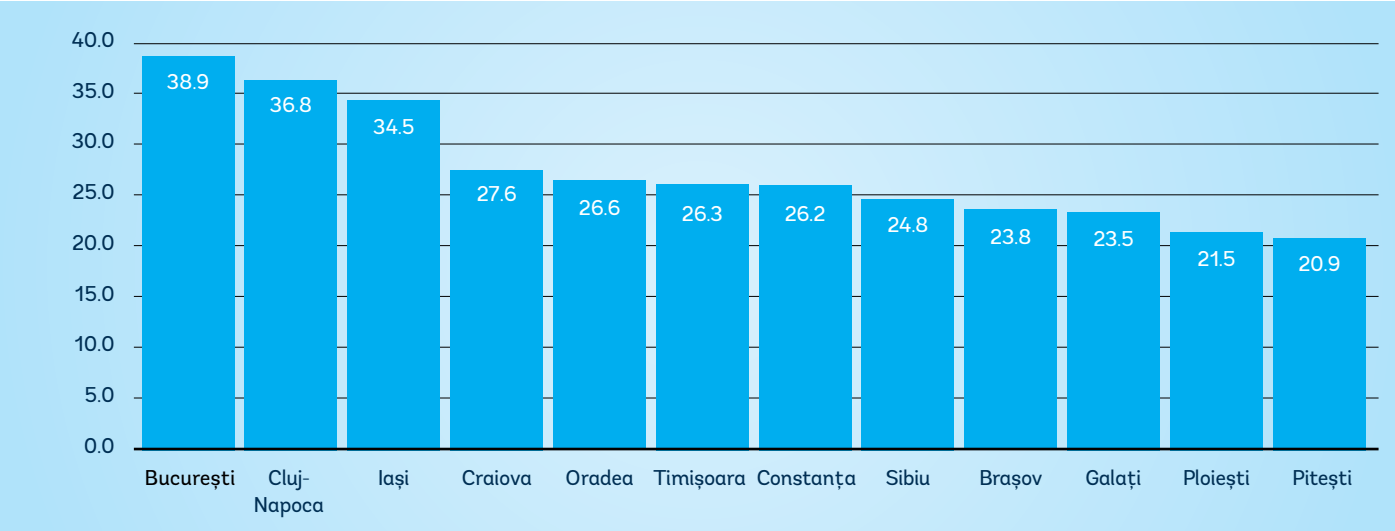
Figura 31. Ponderea migranților angajați, după sectorul economic, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Cu toate acestea, majoritatea migranților care activează în sectorul serviciilor lucrează de fapt în subsectoare care generează valoare adăugată scăzută, cum ar fi comerțul sau transporturile. Din această perspectivă, este mai relevant să se examineze ponderea migranților care lucrează în așa-numitele activități KIS (Knowledge Intensive Services – servicii cu grad ridicat de cunoștințe). Bucureștiul, Cluj-Napoca și Iașiul sunt orașele cu cea mai mare pondere a persoanelor care lucrează în aceste sectoare (TIC, servicii financiare, educație, sănătate, administrație publică), acestea oferind în general și cele mai bine plătite locuri de muncă.

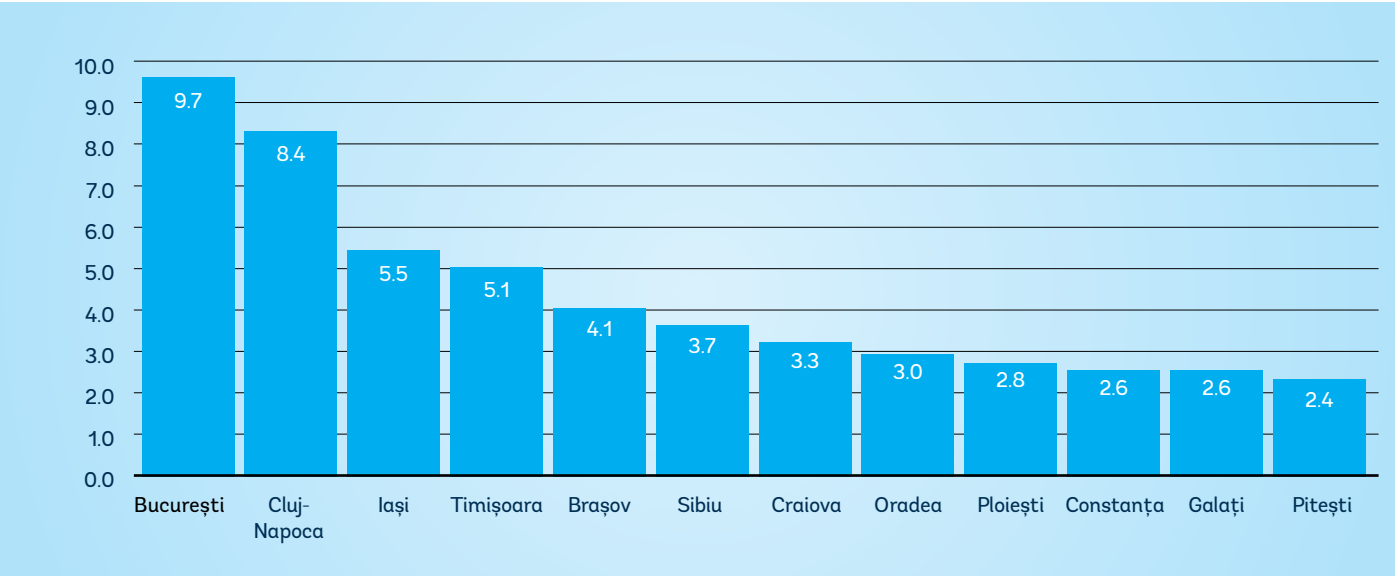
Figura 32. Ponderea migranților angajați care activează în sectorul KIS, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Dacă luăm în considerare doar ponderea migranților care lucrează în cele mai competitive și cele mai bine remunerate activități din sectorul privat, și anume TIC și serviciile financiare, clasamentul orașelor rămâne aproape identic. Centrele universitare din România plasate pe primele trei poziții (București, Cluj-Napoca și Iași) sunt cele mai atractive pentru migranții care lucrează în aceste sectoare de top.

Figura 33. Ponderea migranților angajați care activează în sectorul TIC și în cel al serviciilor financiare, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

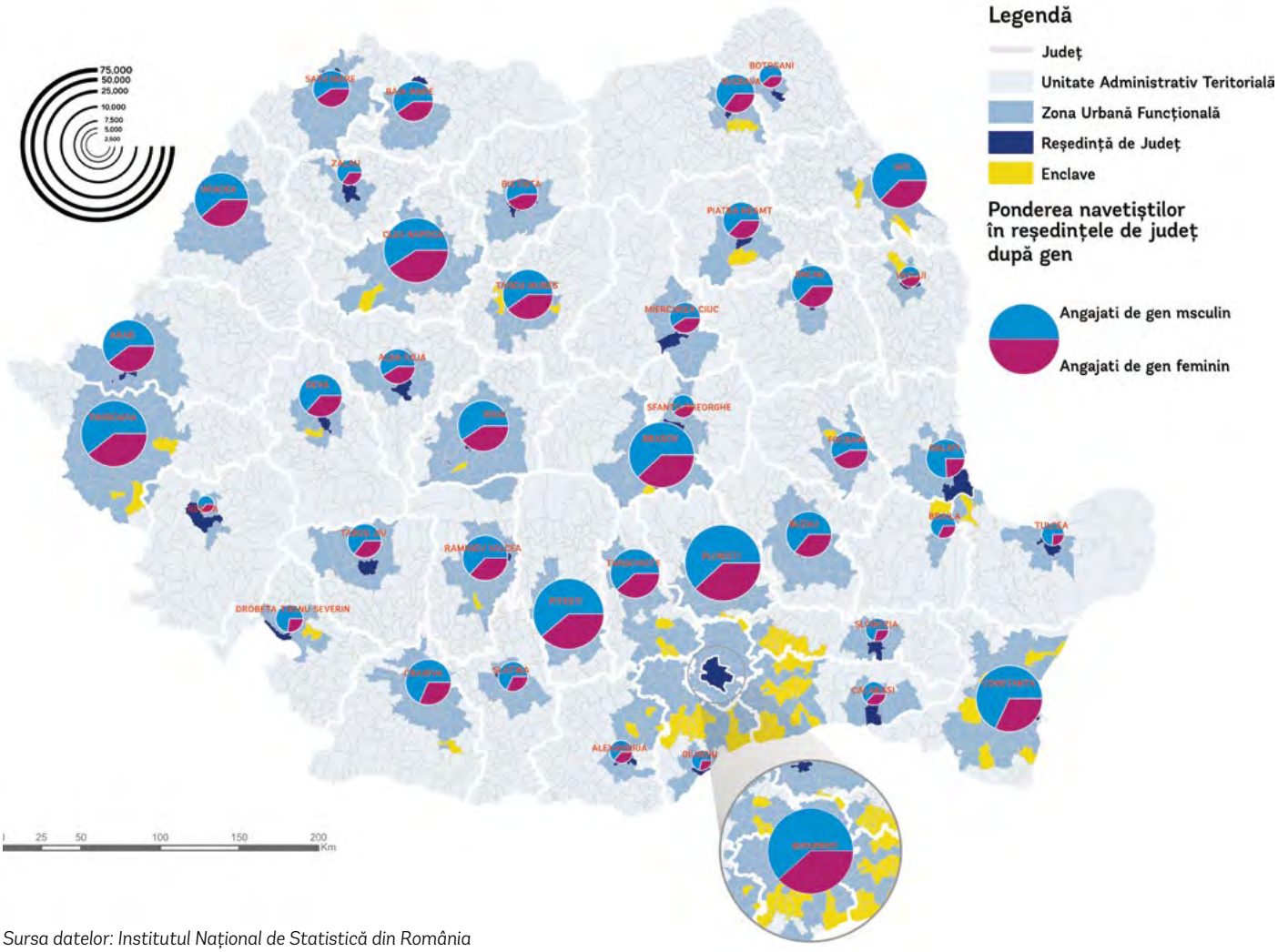
Ponderea tot mai mare a persoanelor care lucrează în domeniul TIC și cel al serviciilor financiare în București și Cluj-Napoca a condus și la creșterea salariului mediu net, plasând aceste orașe pe primele două poziții în ceea ce privește aglomerările urbane cu cele mai bine plătite locuri de muncă din România.

Tiparele navetei în România

Cine sunt cei care fac naveta?

În anul 2011, la efectuarea ultimului recensământ, 21,2% dintre persoanele angajate în România (1,81 milioane de persoane) lucrau în altă localitate decât cea de reședință, iar aproximativ 247.000 dintre aceștia lucrau în altă țară. Numărul navetiștilor a crescut semnificativ de la recensământul anterior (2002), când doar 1,31 milioane de români (16,8% din numărul total al persoanelor angajate) lucrau în altă localitate. Lucrătorii români au devenit mai mobili în ultimii 10 ani în toate județele, cu excepția județelor Prahova și Gorj. Ponderea navetiștilor către alt județ decât cel în care locuiesc a crescut de la 23,7% la 39,8% de la recensământul anterior, în timp ce ponderea navetiștilor în cadrul aceluiași județ a scăzut în aceeași perioadă de timp.

Figura 34. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ defalcată după gen, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

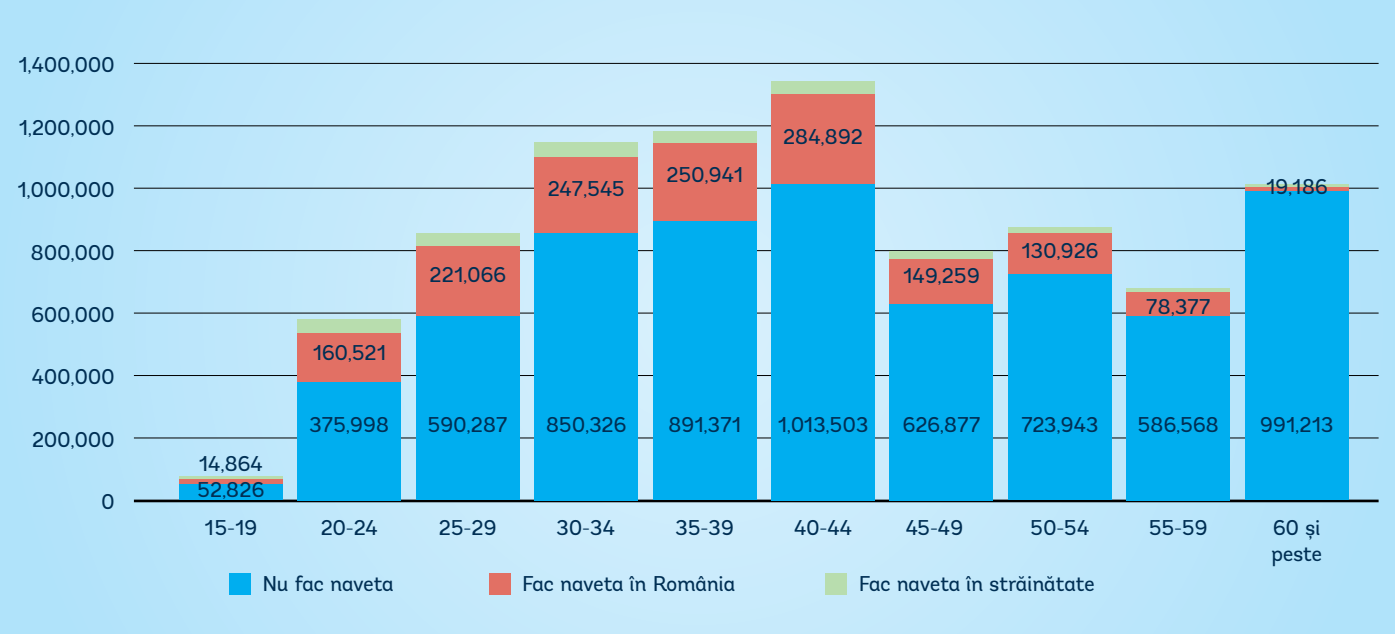
Forța de muncă în partea mai puțin dezvoltată din sudul și estul țării a devenit mai mobilă, întrucât unele centre urbane din aceste regiuni s-au dezvoltat în ultimii ani, în timp ce forța de muncă din zonele de nord și de vest a rămas aproximativ la același nivel de mobilitate, pentru că acestea urmă erau deja mai industrializate decât media națională la momentul efectuării recensământul anterior. Revenind la prima categorie de zone, județele din jurul Bucureștiului, majoritatea având un caracter predominant rural și

prezentând diferențe socio-economice semnificative, devin din ce în ce mai dependente de oportunitățile de angajare oferite de capitală. În acest context, numărul de navetiști din județele Teleorman, Ialomița, Giurgiu sau Călărași spre București aproape s-a triplat în ultimii 10 ani.

Majoritatea navetiștilor sunt bărbați (61,1%), în timp ce femeile par să prezinte un grad mai redus de mobilitate, atât în ceea ce privește numărul, cât și distanța navetei. Disparitatea dintre femei și bărbați a crescut față de anul 2002, când numai 55,7% din totalul navetiștilor erau bărbați. Această diferență de gen poate fi explicată de faptul că peste 55% din totalul angajaților din România sunt bărbați, dar și de unele tipare culturale. Dezvoltarea industriilor ușoare și a serviciilor în multe localități din mediul urban și chiar rural, care oferă locuri de muncă preponderent femeilor, împreună cu declinul industriei grele, care vizează în general bărbații, forțează cel de-al doilea grup să devină mai mobil. De asemenea, accesibilitatea limitată a unor zone izolate și condițiile dificile ale navetei împiedică mai multe femei să dea curs oportunităților de angajare din alte zone.

Zonele urbane funcționale cu cea mai mare pondere a navetiștilor de sex bărbătesc sunt Galați, Tulcea, Drobeta Turnu Severin, Giurgiu și Slobozia (peste 70%), orașe cu un sector al serviciilor subdezvoltat și care depind în mare măsură de industria grea (construcția de nave, industria metalurgică, a utilajelor etc.) și de agricultură. O structură mai echilibrată a genului în rândul navetiștilor este specifică pentru orașele din partea centrală și de vest a țării (Bistrița, Sfântu Gheorghe, Alba Iulia, Cluj-Napoca, Sibiu, Miercurea Ciuc, Vaslui, Focșani), unde sunt disponibile mai multe locuri de muncă în sectorul serviciilor și al industriei ușoare (de exemplu, textile, încălțăminte, producție alimentară).

Figura 35. Numărul de navetiști după vârstă și destinație, la nivel național, în 2011

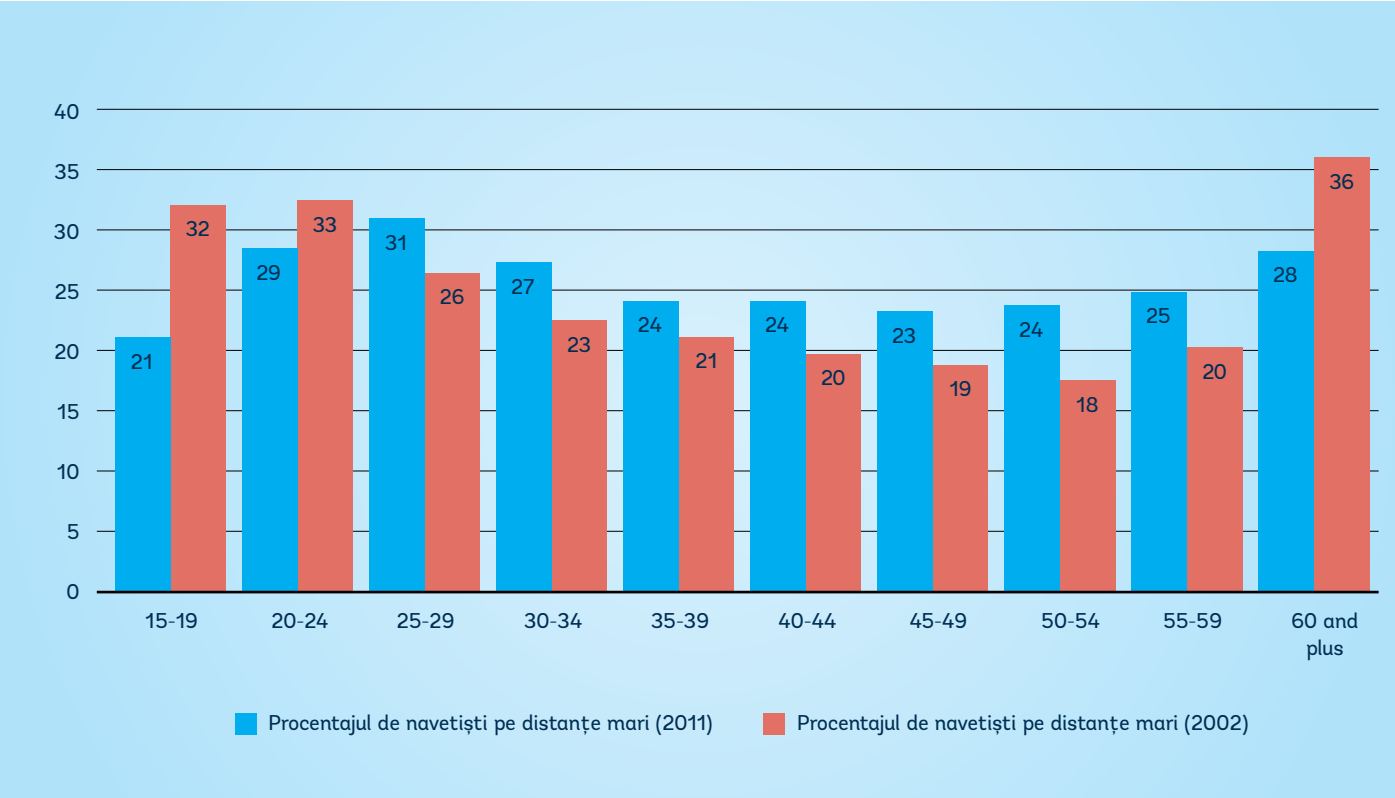


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

De asemenea, lucrătorii tineri sunt mai mobili decât cei mai în vârstă. Peste 30% dintre lucrătorii cu vârste cuprinse între 20 și 29 de ani fac naveta, în timp ce 87% dintre cei cu vârste de peste 60 de ani lucrează în aceeași localitate în care locuiesc. Comparativ cu anul 2002, mobilitatea forței de muncă a crescut semnificativ pentru toate categoriile de vârstă. Numărul de navetiști cu vârste de peste 50 de ani a crescut de la 106.000 la 228.000 în acest interval, fiind influențat și de tendința demografică de îmbătrânire.

Lucrătorii tineri sunt mai mobili și în ceea ce privește distanța, cei cu vârste cuprinse între 25-29 de ani fiind mai implicați în naveta pe distanțe mari (în afara județului în care trăiesc sau chiar în străinătate). Tinerii cu vârste sub 25 de ani tind să fie mai puțin implicați în naveta pe termen lung decât în 2002, un motiv fiind acela că mai mulți dintre ei sunt înscriși în învățământul superior și deseori caută să se angajeze cu jumătate de normă în centrele universitare în care locuiesc.

Figura 36. Ponderea navetiștilor după vârstă, la nivel național, în 2011 și 2002

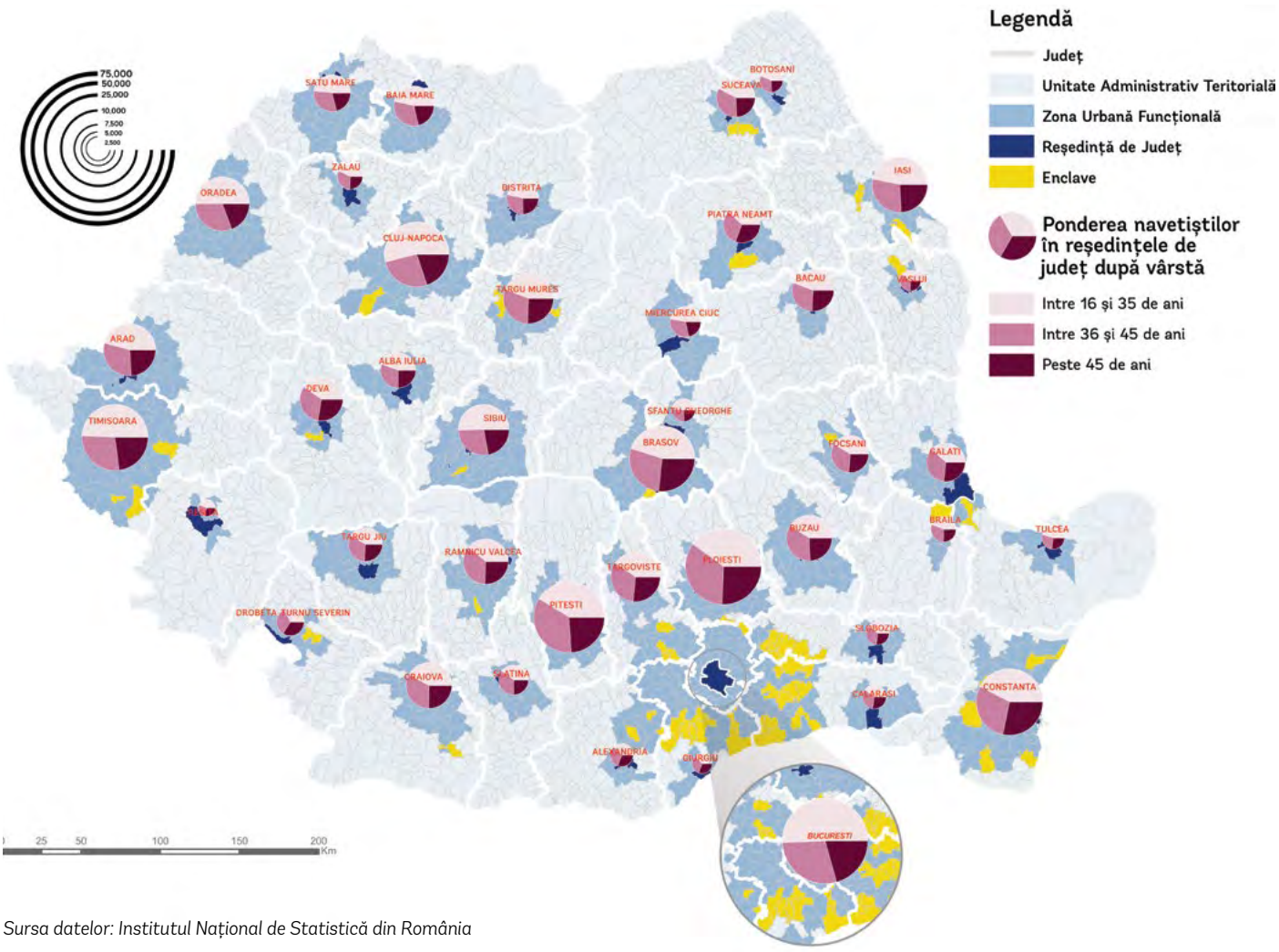


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Orașele competitive, cu o economie dinamică și intrări semnificative de investiții străine directe, par să atragă mai mulți navetiști tineri. Peste 50% dintre lucrătorii care fac naveta către Cluj-Napoca, București, Sibiu și Oradea au vârste sub 35 de ani. Ponderi ridicate ale navetiștilor tineri se înregistrează și în Timișoara, Iași, Arad, Baia Mare, Bistrița sau Satu Mare. Într-o oarecare măsură, orașele cu o mare concentrație de studenți (Cluj-Napoca, București, Iași, Timișoara, Sibiu, Oradea) înregistrează și o pondere ridicată a navetiștilor tineri, reflectând atât naveta efectuată în scop educațional, cât și naveta efectuată de absolvenții tineri care și-au găsit un loc de muncă în centrul universitar după absolvire. După cum se va arăta în capitolele următoare, universitățile reprezintă un magnet puternic și, având în vedere că atrag numeroase persoane tinere și bine pregătite, ele sunt esențiale și pentru economia orașului, contribuind la creșterea gradului de atractivitate a orașelor pentru investitorii care generează o valoare adăugată ridicată.

Orașele care nu atrag mulți navetiști par să fie mai puțin atractive și pentru navetiștii tineri. Orașe precum Alexandria, Giurgiu, Slobozia, Galați sau Drobeta Turnu Severin au economii care se confruntă cu probleme și o populație îmbătrânită. Ca atare, ele atrag mai puțini navetiști, precum și mai puțini navetiști tineri. Orașele cu o economie cu probleme pierd, practic, pe două fronturi. Pe de o parte, pierd o mare parte a populației tinere, întrucât aceasta caută oportunități în altă parte. Și, pierzându-și populația tânără, ele devin mai puțin atrăgătoare pentru navetiștii și migranții tineri, care au o contribuție esențială la revigorarea economiei orașului. Acest ciclu vicios creează dificultăți pentru intrarea acestor orașe într-o nouă fază de dezvoltare, bazată pe activități care generează valoare adăugată mai ridicată, dat fiind faptul că investitorilor le este greu să recruteze angajați calificați.

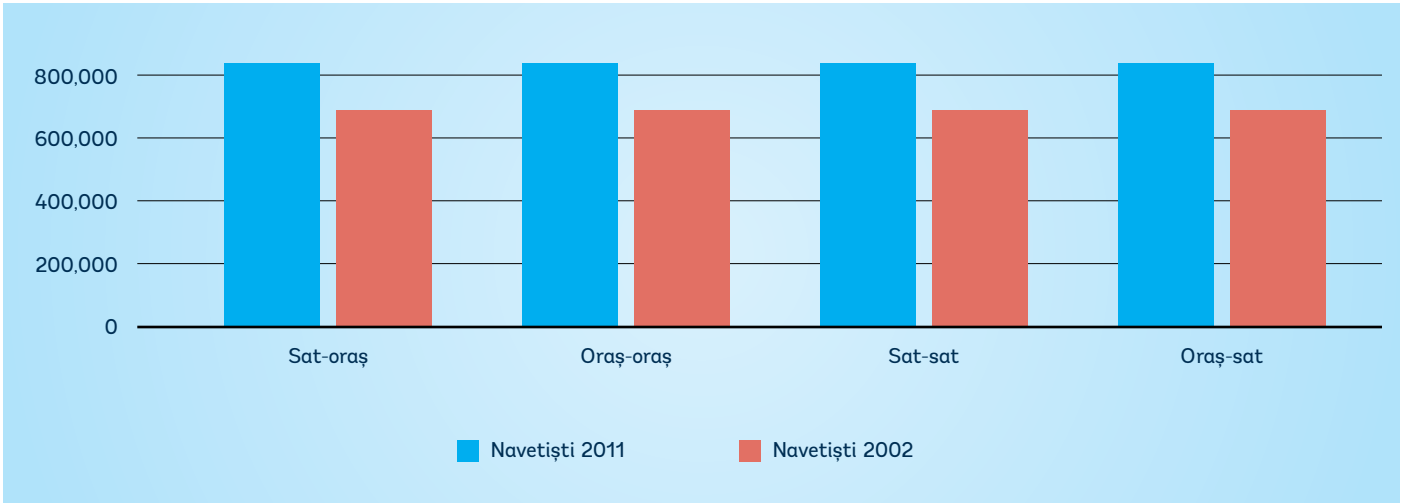
Figura 37. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ, pe categorii de vârstă, la nivelul ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Peste 62% dintre navetiști locuiesc în zone rurale, deși 54% din totalul populației naționale locuiește în zone urbane. 29,2% din forța de muncă din mediul rural face naveta, comparativ cu doar 14,6% din forța de muncă din mediul urban, având în vedere faptul că majoritatea oportunităților de angajare se concentrează în orașe. Pe de altă parte, fluxurile de navetiști oraș-oraș aproape s-au dublat față de 2002, ceea ce indică și faptul că orașele mici cu o economie aflată în declin depind tot mai mult de locurile de muncă oferite de orașele mari și medii.

Figura 38. Fluxurile de navetiști după sursă și destinație, la nivel național, în 2011 comparativ cu 2002



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Fluxurile de navetiști sunt mai mari în interiorul și în jurul orașelor dinamice, dar per ansamblu par să fie mai puțin intense decât în perioada comunistă. Recensământul din 2002 a adunat pentru prima dată date exhaustive privind fluxurile de navetiști din România. Însă în 1992 o echipă coordonată de prof. Dumitru Sandu de la Universitatea din București estimase, pe baza unui „recensământ comunitar privind migrația", numărul navetiștilor din fiecare așezare rurală. Rezultatele arată că la începutul anilor '90 un număr de 1,25 milioane de români care trăiau în zone rurale făceau naveta către centre urbane, comparativ cu 825.000 în 2002 și cu 961.000 în 2011. Numărul în scădere al navetiștilor din mediul rural față de anii '90 se poate explica prin declinul micilor centre urbane industriale, care sunt în prezent surse de forță de muncă pentru marile centre urbane, dar și prin migrația externă. De exemplu, în județul Cluj numărul lucrătorilor care fac naveta din zone rurale spre orașele secundare Turda (inclusiv Câmpia Turzii) și Dej (inclusiv Gherla) a scăzut cu peste 40% față de 1992, iar din aceste patru orașe provin în prezent 12,3% din totalul persoanelor care fac naveta spre Cluj-Napoca.

Fluxurile mai intense de navetiști din perioada comunistă reflectă, de asemenea, barierele din calea migrației de la momentul respectiv. În timpul comunismului, migrația oamenilor dintr-un loc în altul era strict reglementată de guvernul central, iar oamenii întâmpinau dificultăți atunci când doreau să se mute în locurile în care doreau să meargă. Mai degrabă, oamenii erau „repartizați" în diferite localități, pe baza nevoilor estimate de autoritățile centrale. Ca atare, ei făceau naveta pentru a merge la muncă, dar le era mai greu să se mute pentru un loc de muncă. De asemenea, tiparele navetei erau distribuite mai uniform pe teritoriul țării, reflectând politica guvernului comunist de a răspândi în mod uniform activitatea economică – în încercarea de a avea o dezvoltare regională echilibrată prin decret.

În prezent, cele mai mari orașe din România atrag cei mai mulți navetiști din mediul rural. Cu toate acestea, unele dintre orașele care se află în centrul unui sistem urban mai mare, cum sunt Bucureștiul, Ploieștiul, Piteștiul, Brașovul, Constanța, Baia Mare, Deva, Alba Iulia și Râmnicu Vâlcea, atrag un număr semnificativ de navetiști din așezările lor urbane satelit.

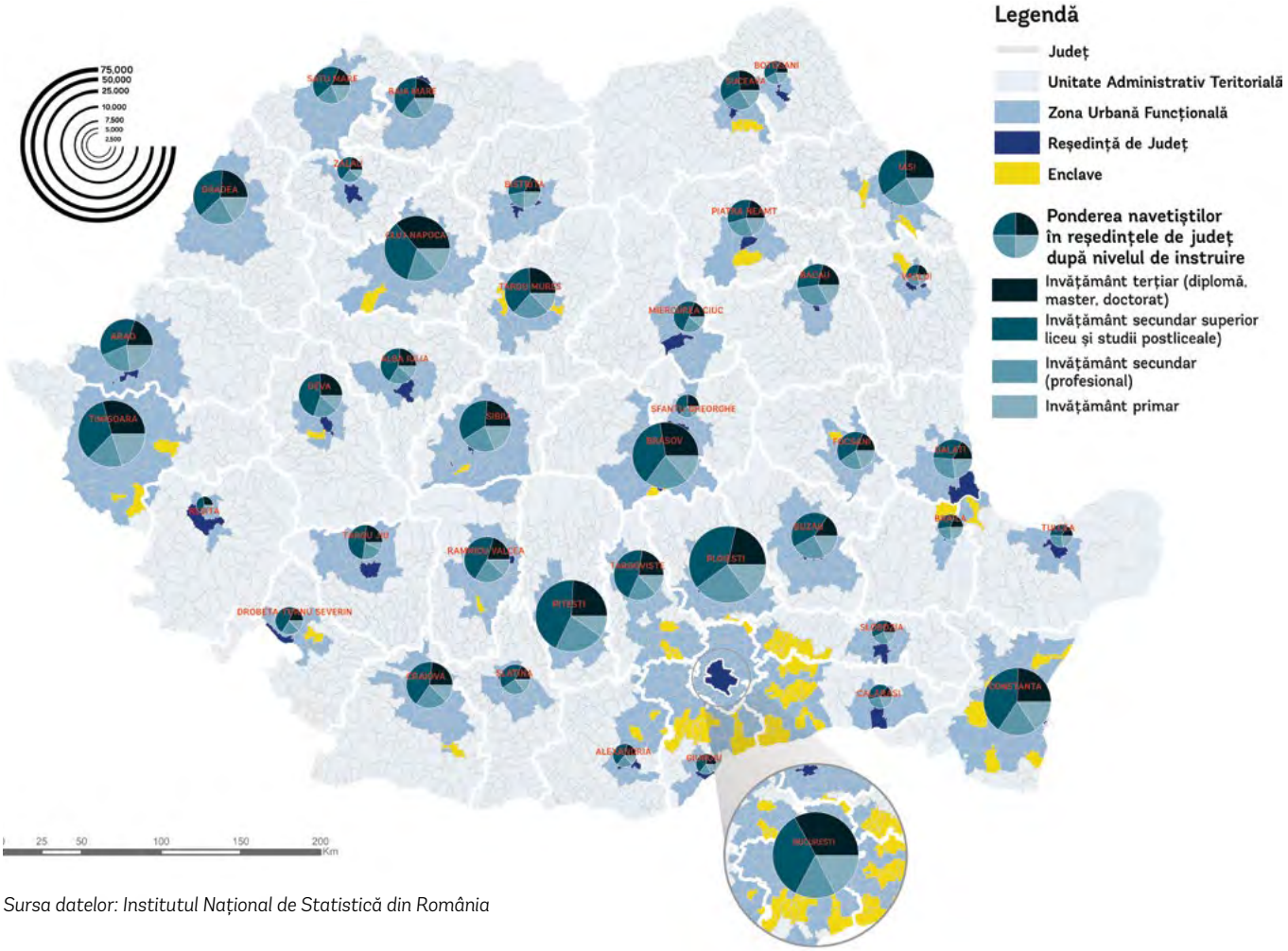
Analiza fluxurilor de navetiști sat-oraș din România trebuie să ia în considerare și clasamentul actual al așezărilor din România. Procesul de suburbanizare care a avut loc în jurul celor mai importante orașe în ultimele două decenii a dus la apariția așa-numitelor „cartiere-dormitor" cu statut rural, al căror număr de locuitori crește rapid. De exemplu, 20% dintre angajații care fac naveta către Cluj-Napoca locuiesc în Florești, o comună suburbană cu peste 30.000 de locuitori, mai mult decât majoritatea orașelor mici din România. Astfel, ponderea navetei sat-oraș este de fapt mai mică decât pare.

26,2% dintre angajații care fac naveta către cele 40 de reședințe de județ din România au studii superioare, mai mult decât procentajul mediu din întreaga forță de muncă a României (22,8%). 58% dintre navetiștii către cele 40 de reședințe de județ au absolvit o formă de învățământ secundar (de exemplu, liceu, școală profesională), în timp ce 16% au doar studii primare. Per ansamblu, navetiștii au un nivel de studii mai ridicat decât rezidenții. Una dintre explicațiile acestei situații este că majoritatea lucrătorilor cu studii terțiare și secundare nu își pot găsi locuri de muncă adecvate în localitatea de reședință, în special în zonele rurale.

Majoritatea navetiștilor cu înaltă calificare lucrează în marile orașe (62,5% dintre aceștia numai în cei opt poli de creștere), respectiv în cele în care se concentrează oferta de muncă pentru nivelul lor de educație, în special în sectorul serviciilor, și cele cu cel mai mare salariu mediu. Astfel, orașele cu cea mai mare pondere a navetiștilor care dețin cel puțin o diplomă de licență sunt Cluj-Napoca și București, cele care au reușit să atragă în ultimul deceniu majoritatea investitorilor și a antreprenorilor în sectoare ce generează valoare adăugată mare.

Orașele cu un sector industrial dominant, cum ar fi Galați, Bistrița, Tulcea, Buzău sau Călărași, atrag în general navetiști cu nivel inferior de studii, deoarece nu oferă locuri de muncă atractive pentru lucrătorii cu studii superioare. Există, de asemenea, o corelație puternică între vârstă și nivelul de studii. Orașele care sunt mai puțin atractive pentru tineri raportează în general o pondere redusă a navetiștilor cu nivel înalt de studii.

Figura 39. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ după nivelul studiilor, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Din perspectiva structurii ocupaționale ISCO-08 (Clasificarea internațională standard a ocupațiilor), **majoritatea navetiștilor sunt muncitori și profesioniști calificați și alți lucrători asimilați.** Per ansamblu, numai 18% dintre locurile de muncă ocupate de navetiști necesită studii universitare (deși 26% dețin cel puțin o diplomă de licență, ceea ce indică faptul că cel puțin 8% dintre ei sunt supracalificați pentru funcția pe care o ocupă în prezent), 67% necesită diplomă de studii secundare, iar 15% necesită doar studii de bază. Navetiștii cu înaltă calificare tind să aibă un grad mai înalt de mobilitate decât cei cu studii de bază. Peste 47% dintre managerii care fac naveta lucrează în afara județului în care locuiesc (sugerând o posibilă migrație mascată), în timp ce doar 22% dintre lucrătorii angajați în ocupații elementare fac același lucru. Majoritatea navetiștilor care sunt profesioniști, funcționari administrativi, lucrători în sectorul serviciilor și al vânzărilor sunt femei, în timp ce bărbații ocupă în mare parte posturi de operatori în sectorul industrial și al construcțiilor.

Figura 40. Ponderea navetiștilor după ocupație, la nivel național, în 2011

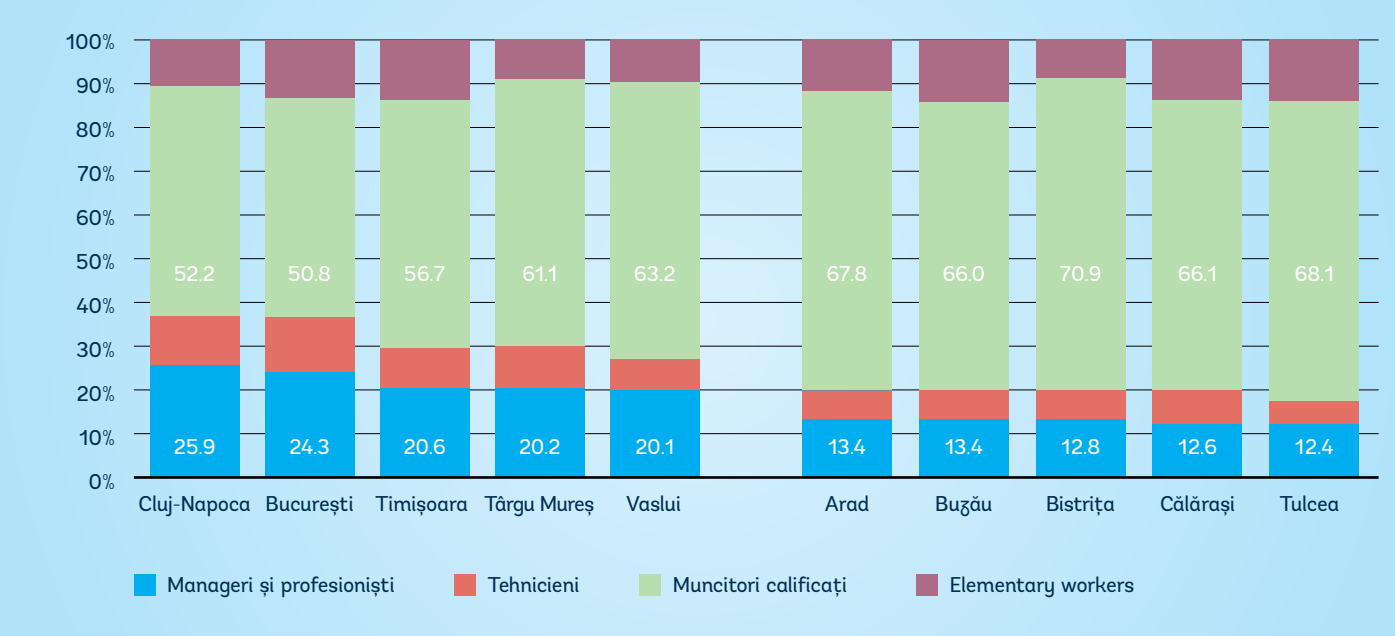


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Comparația cu rezultatele recensământului din 2002 indică o tendință spre o mai mare specializare a navetiștilor, precum și o reorientare de la ocupațiile asociate sectorului industrial la cele asociate serviciilor, în concordanță cu tendințele pieței muncii de la nivel național. Astfel, ponderea muncitorilor a scăzut de la 43% la 15%, în timp ce ponderea profesioniștilor care fac naveta aproape s-a dublat. Un procentaj semnificativ (25%) dintre navetiști sunt muncitori calificați și asimilați, majoritatea lucrând în sectorul comerțului cu amănuntul.

Dinamica persoanelor care fac naveta în scopuri profesionale și educaționale este puternic interconectată, în sensul că locurile de muncă de top sunt în general ocupate de angajații cu cel mai înalt nivel de educație. Astfel, orașele cu cea mai mare pondere a managerilor și a profesioniștilor care fac naveta sunt și cele mai dinamice, cum ar fi Cluj-Napoca și București. Este și cazul unora dintre reședințele de județ mai mici (Vaslui, Reșița etc.), cu un număr foarte mic de navetiști, majoritatea fiind profesioniști din sectorul public (educație, administrație publică etc.). Pe de altă parte, orașele predominant industriale, cum ar fi Arad, Buzău, Bistrița, Călărași sau Tulcea, atrag cea mai mare pondere a navetiștilor calificați cu studii secundare și secundare inferioare (meșteșugari, operatori, asamblori etc.).

Figura 41. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ după ocupație, la nivel de ZUF, în 2011



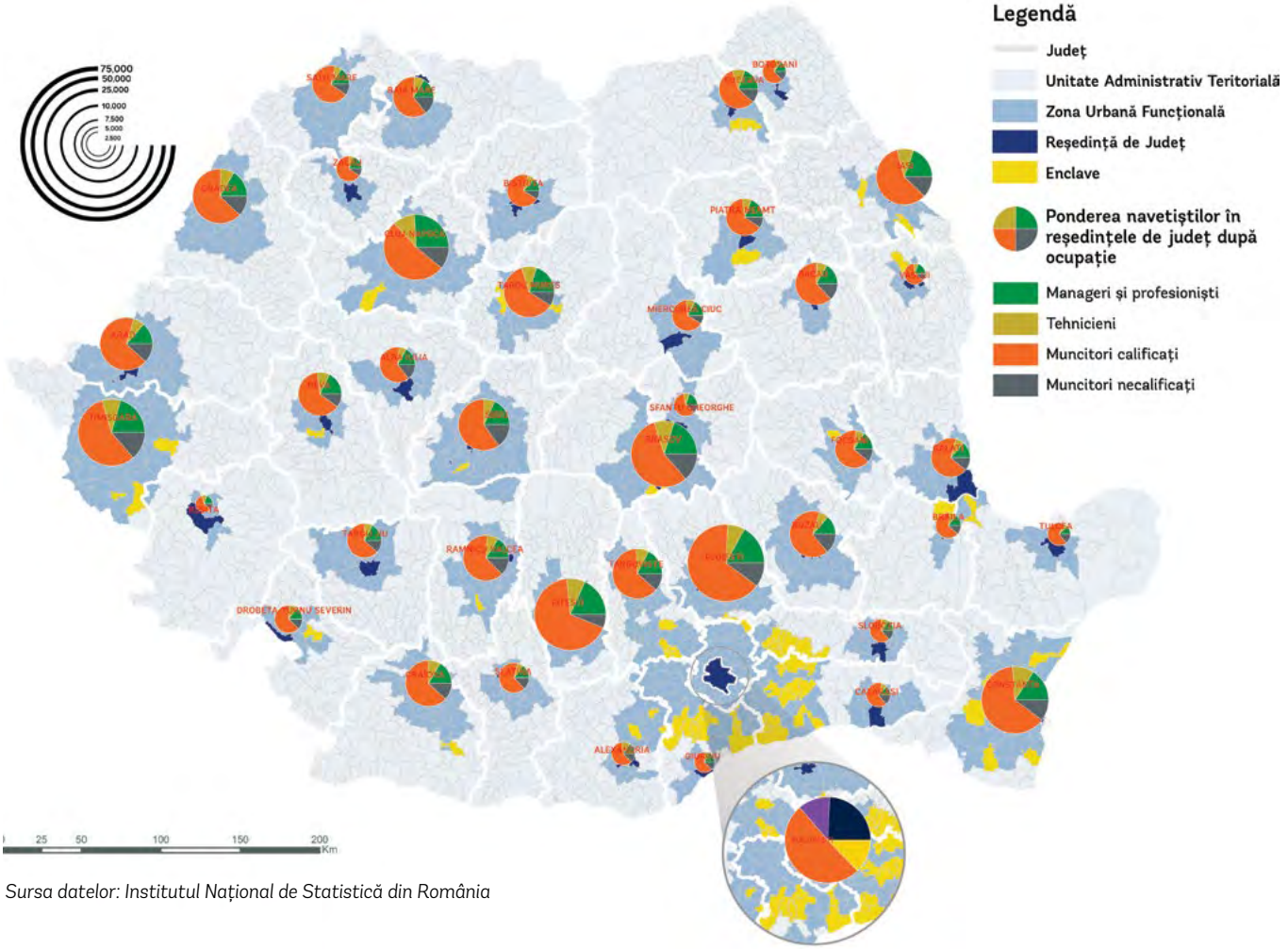
Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

56% din numărul total al persoanelor care fac naveta către reședințele de județ din România lucrează în sectorul serviciilor. Sectoarele serviciilor au oferit cel mai mare salariu mediu lunar și au creat cele mai multe locuri de muncă noi în ultimii ani, în special în orașele mari. Sectorul industrial angajează 29,2% dintre navetiști, în timp ce sectorul construcțiilor angajează 12,4%, fiind deci sectorul care cuprinde lucrătorii cu cel mai înalt grad de mobilitate. În sectoare precum agricultura, silvicultura și pescuitul sunt angajați doar 2,5% dintre navetiști.

În comparație cu datele recensământului din 2002, ponderea navetiștilor care lucrează în sectorul serviciilor a crescut cu aproape 17%, reflectând schimbările structurale globale ale economiei naționale, în special declinul unor activități industriale cu valoare adăugată scăzută, cum ar fi industria minieră, a confecțiilor sau a utilajelor grele, care atrăgeau mulți navetiști în perioada comunistă.

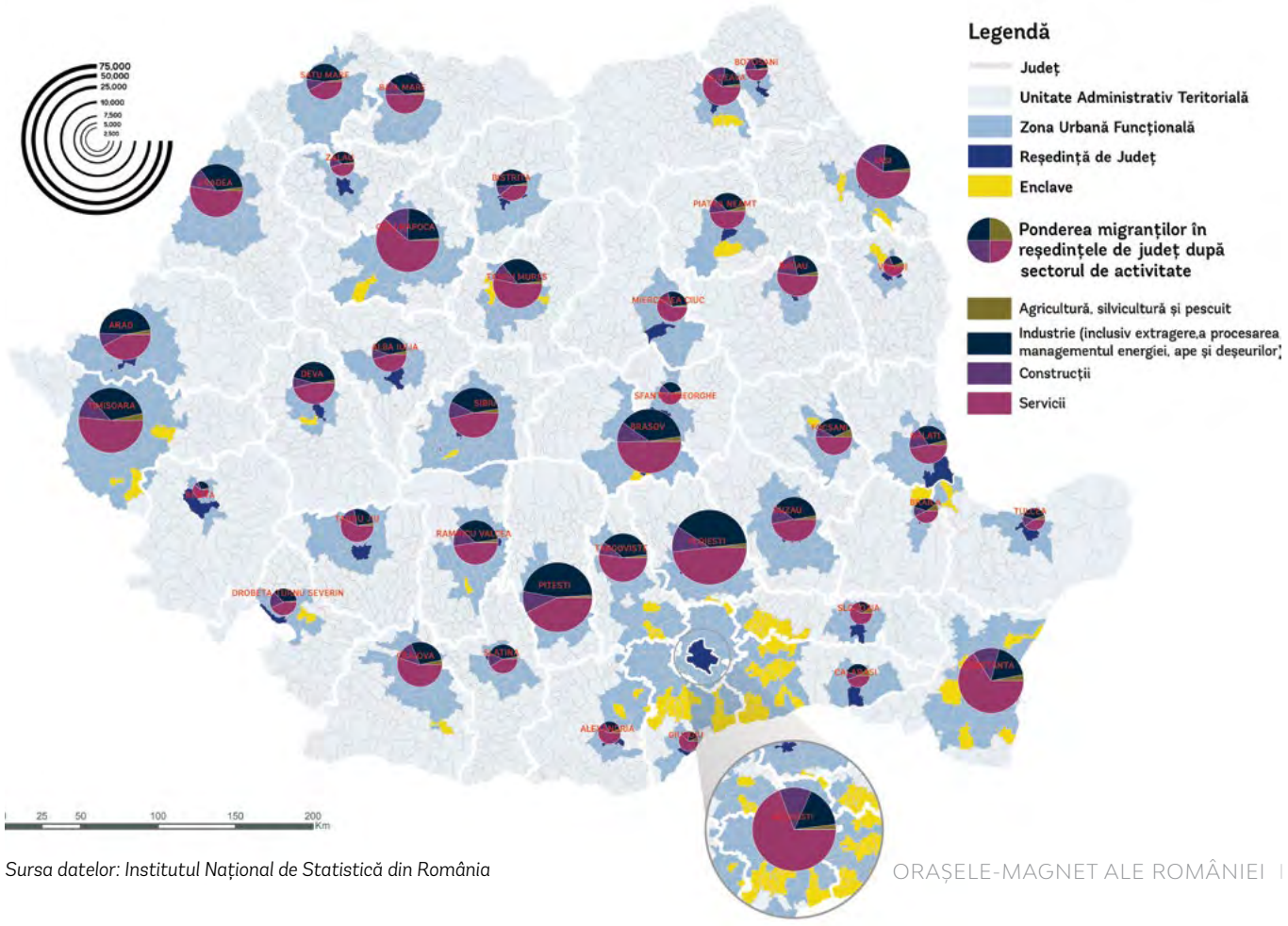
Sectorul primar (agricultura, silvicultura, pescuitul) este cel mai puțin atrăgător pentru navetiști, în mare parte deoarece folosește deja în mod informal cea mai mare parte a forței de muncă din mediul rural (peste 50%), dar și din cauza nivelului scăzut al remunerației din sectorul formal. Chiar și în polii agricoli ai țării, cum ar fi Călărași, Brăila, Slobozia, Focșani (plantații viticole), Vaslui, Alexandria, Tulcea sau Giurgiu, mai puțin de 5-10% dintre navetiștii înregistrați lucrează în acest sector.

Figura 42. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ după ocupație, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Figura 43. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ după sectorul economic, la nivel de ZUF, în 2011

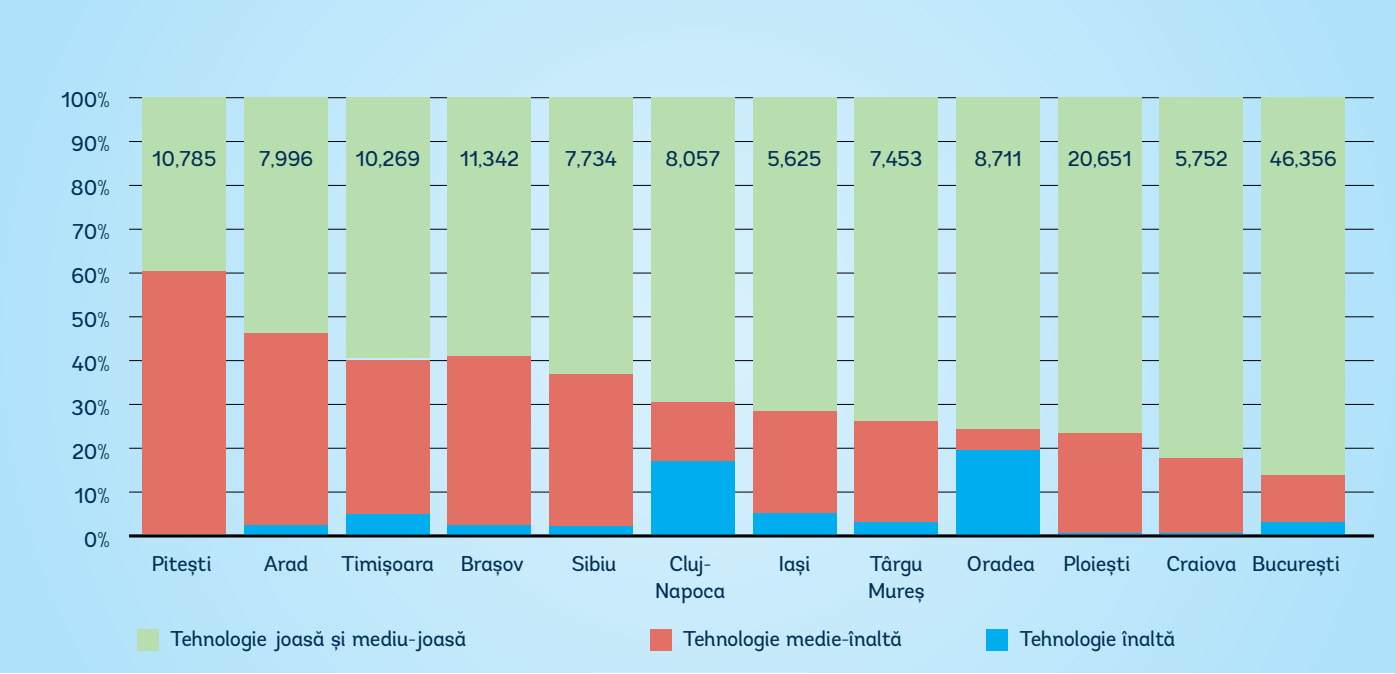


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Sectorul secundar (industria, inclusiv sectoare precum cel energetic, extractiv, al prelucrării, al gestionării apei și deșeurilor) este, pe de altă parte, principalul angajator al navetiștilor în câțiva poli industriali, cum ar fi Pitești, Arad, Satu Mare, Bistrița (peste 45% din totalul navetiștilor) – aceste orașe s-au bucurat de un adevărat succes în atragerea investitorilor străini, în special în sectorul auto. Cu toate acestea, majoritatea navetiștilor lucrează în sectoare industriale cu nivel tehnologic redus și mediu spre redus, cum ar fi prelucrarea produselor alimentare, textile și îmbrăcăminte, încălțăminte, prelucrarea lemnului etc., care necesită personal mai puțin calificat și oferă salarii sub medie. Este cazul unor reședințe de județ mici și mijlocii, cum ar fi Vaslui, Focșani, Botoșani, Brăila, Sfântu Gheorghe, Bistrița, Baia Mare sau Satu Mare.

Ponderea navetiștilor care lucrează în sectoare de înaltă tehnologie (produse farmaceutice, computere și electronice) **și în industrii cu tehnologie medie-înaltă** (chimie, echipamente electrice, utilaje, auto, aeronautică, căi ferate și echipamente pentru transportul feroviar și naval), pe baza clasificării EUROSTAT și CE, **este de sub 50% în majoritatea orașelor din România,** cu excepția notabilă a orașului Pitești, unde funcționează o importantă uzină de automobile.

Figura 44. Ponderea persoanelor care fac naveta către reședințele de județ și care lucrează în sectorul industrial, după nivelul de tehnologie, la nivel de ZUF, în 2011

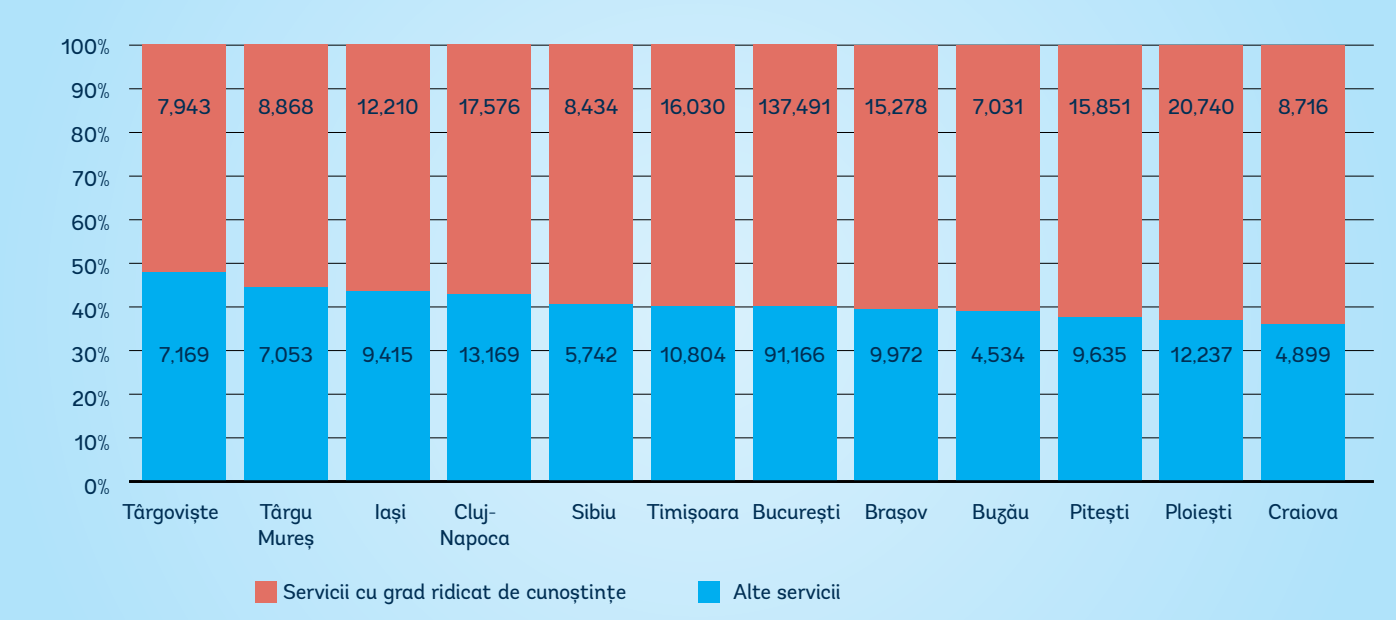


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Sectorul construcțiilor atrage majoritatea navetiștilor în zone cu mai puține locuri de muncă disponibile în industrie și servicii, cum ar fi orașele din estul și sudul țării (Bacău, Botoșani, Galați, Suceava, Iași, Tulcea, Vaslui, Drobeta Turnu Severin – 15-20% din numărul total al navetiștilor).

Angajatorul principal din România, sectorul serviciilor, angajează peste 40% din numărul total de navetiști în aproape toate reședințele de județ, valorile maxime înregistrându-se în orașele mari cum sunt Bucureștiul, Constanța sau Cluj-Napoca (peste 61%). Cu toate acestea, majoritatea navetiștilor care lucrează în acest sector sunt de fapt angajați în activități de servicii cu valoare adăugată scăzută, cum ar fi comerțul cu amănuntul sau transportul rutier. Ponderea navetiștilor care lucrează în serviciile de înaltă tehnologie cu grad ridicat de cunoștințe (KIS), conform clasificării EUROSTAT, este mult mai mică.

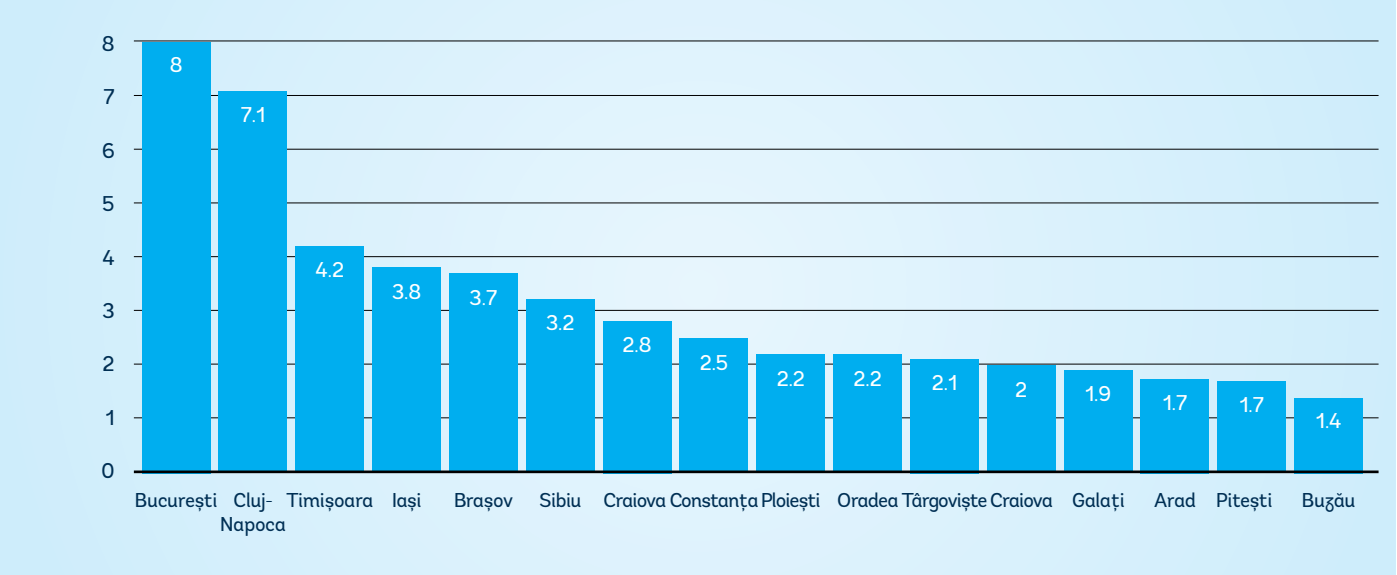
Figura 45. Ponderea navetiștilor care lucrează în sectorul serviciilor, după gradul de cunoștințe, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Cu toate acestea, ar trebui să se ia în considerare și faptul că definiția KIS are limitările sale, cel puțin în cazul României, în sensul că include și activități legate de servicii cu valoare adăugată scăzută, cum ar fi paza și protecția, dar și serviciile publice, cum ar fi cele din administrația centrală și locală, în sens larg. Dacă se iau în calcul doar serviciile TIC și cele financiare, activitățile cu cel mai mare salariu lunar mediu în România, clasamentul orașelor este destul de diferit. București și Cluj-Napoca sunt cele mai atractive destinații pentru navetiștii care activează în aceste două sectoare de top.

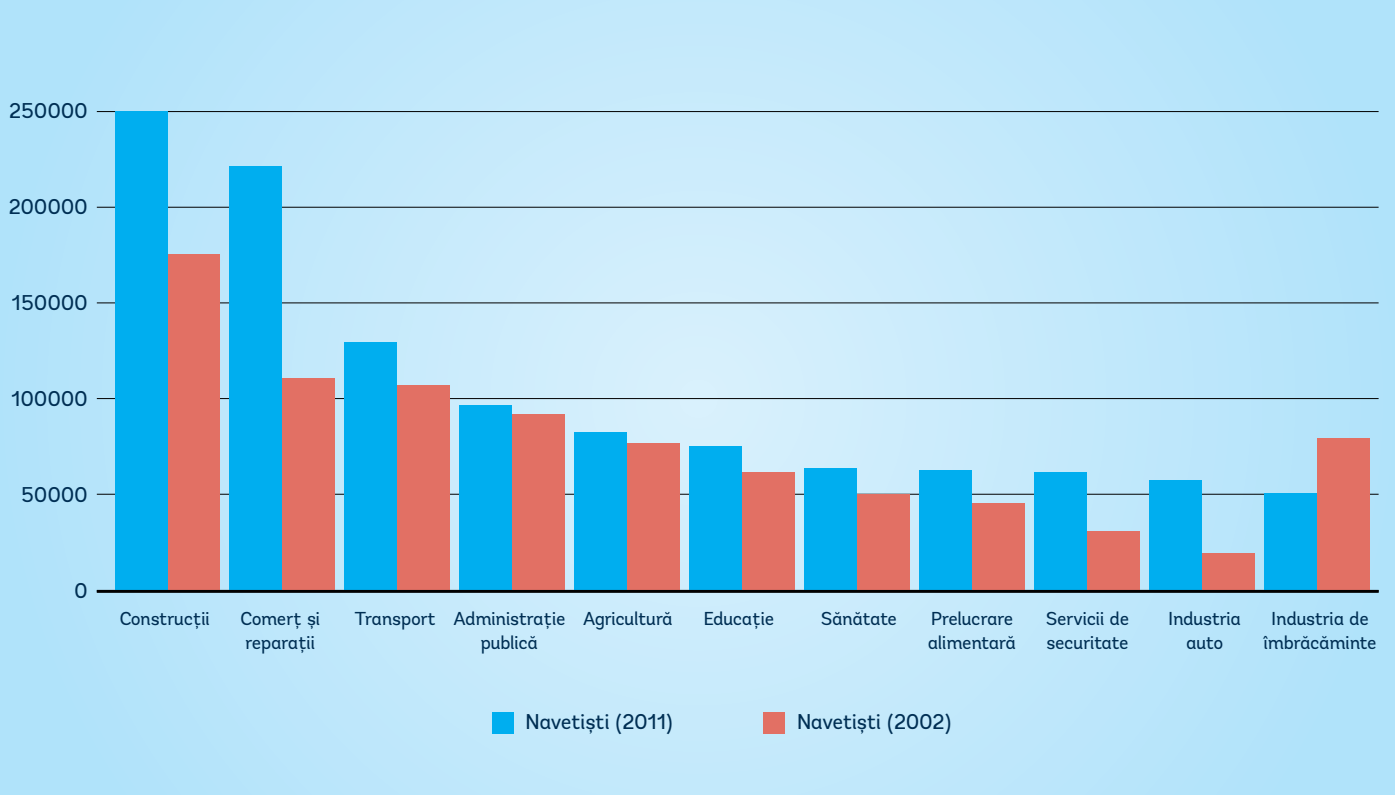
Figura 46. Ponderea persoanelor care fac naveta către reședințele de județ și care lucrează în sectorul TIC și al serviciilor financiare, la nivel de ZUF, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Industria auto este sectorul cel mai dependent de navetiști (46% din totalul forței de muncă în 2011, față de 31% în 2002), fiind urmată de sectoare precum cel petrochimic, al extracției de minereuri, al construcțiilor, al serviciilor de resurse umane, al transportului aerian și al silviculturii. Pe de altă parte, doar 3% din forța de muncă din agricultură face naveta, având în vedere ponderea mare a ocupării informale în acest sector, în special în zonele rurale izolate. Cu toate acestea, sectoarele care adună în continuare cel mai mare număr de navetiști în cifre absolute sunt cele în care se înregistrează cei mai mulți angajați la nivel național – construcțiile, comerțul cu amănuntul, transporturile, administrația publică sau agricultura.

Figura 47. Industriile de top după numărul de navetiști, la nivel național, în 2011 față de 2002



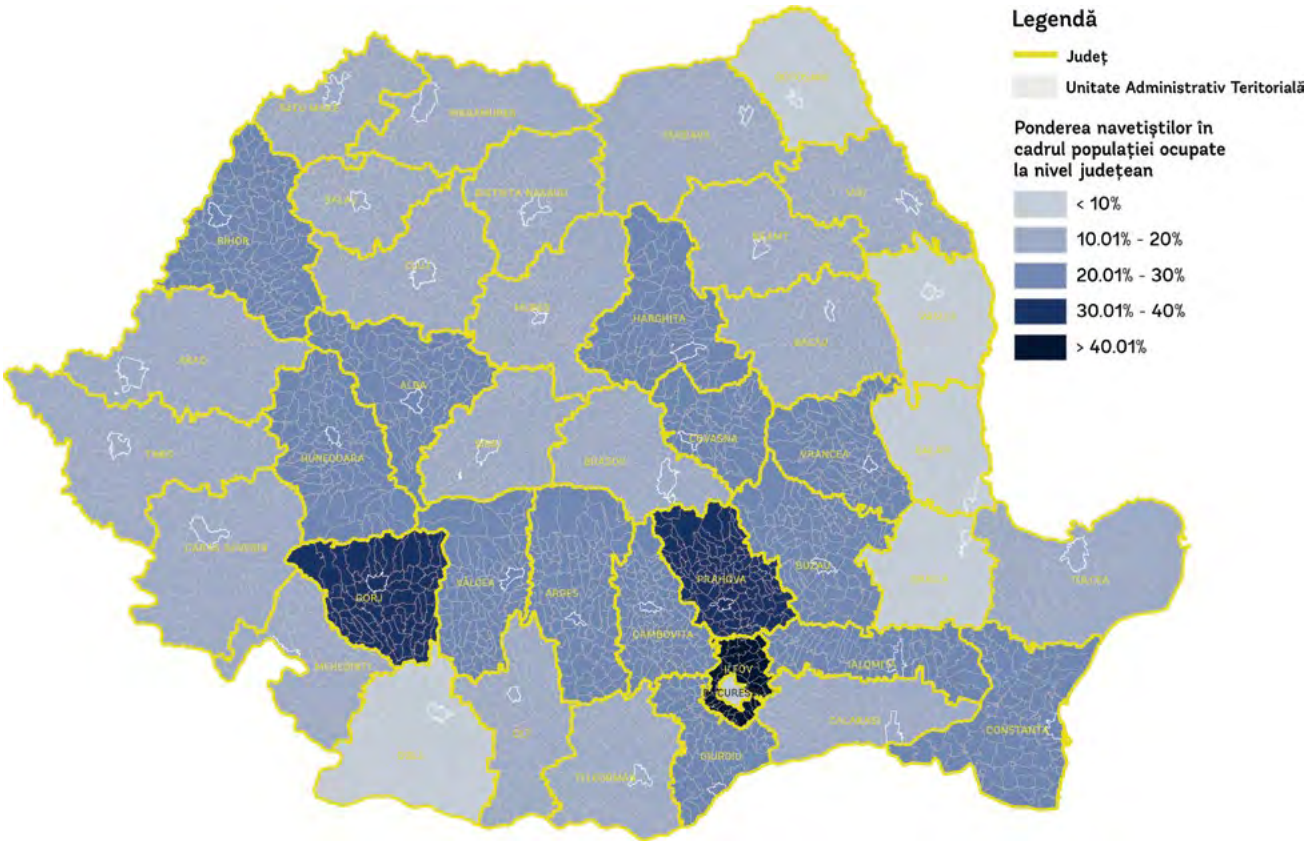
Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

În comparație cu anul 2002, numărul de navetiști a crescut în majoritatea sectoarelor, cu excepția mai multor industrii în declin, cum ar fi industria mineritului, a confecțiilor textile, a mașinilor și utilajelor, chimică și petrochimică, a energiei convenționale, a prelucrării lemnului și a mobilei.

Datele indică faptul că antreprenorii prezintă un grad de mobilitate mai mic decât cel al angajaților, având în vedere că doar 12% dintre patroni și 6% dintre persoanele care desfășoară activități independente fac naveta, comparativ cu 28% dintre angajați (până la 64% în zonele rurale). Angajatorii și persoanele care desfășoară activități independente preferă în general să rămână în apropierea locului în care au loc afacerile, explicându-se astfel motivul pentru care tind să fie foarte concentrați în orașele mari.

Județele cu cea mai mobilă forță de muncă sunt cele care au centre puternice de oportunitate sau care sunt aproape de centre puternice de oportunitate (zone cu o concentrare mare de întreprinderi și locuri de muncă), cum ar fi Ilfov (zona metropolitană informală a Bucureștiului), Prahova (Ploieștiul fiind unul dintre cele mai dinamice centre industriale și logistice din România), Argeș (în jurul zonei Pitești-Mioveni, nucleul industriei auto a României), Dâmbovița (parte a triunghiului de concentrare economică și demografică format din București, Ploiești și Pitești), Satu Mare și Arad (la frontiera de vest, cu importante centre industriale) – toate cu un număr de navetiști ce reprezintă peste 25% din forța de muncă. Printre județele cu lucrători cu un grad mai mic de mobilitate se numără orașele Brăila, Vaslui, Galați, Botoșani, Dolj, Mehedinți, Olt, Tulcea, Bistrița-Năsăud (mai puțin de 20% din totalul forței de muncă). Caracteristica pe care o au în comun aceste județe este lipsa unor orașe dinamice și competitive capabile să atragă forță de muncă de la o distanță semnificativă.

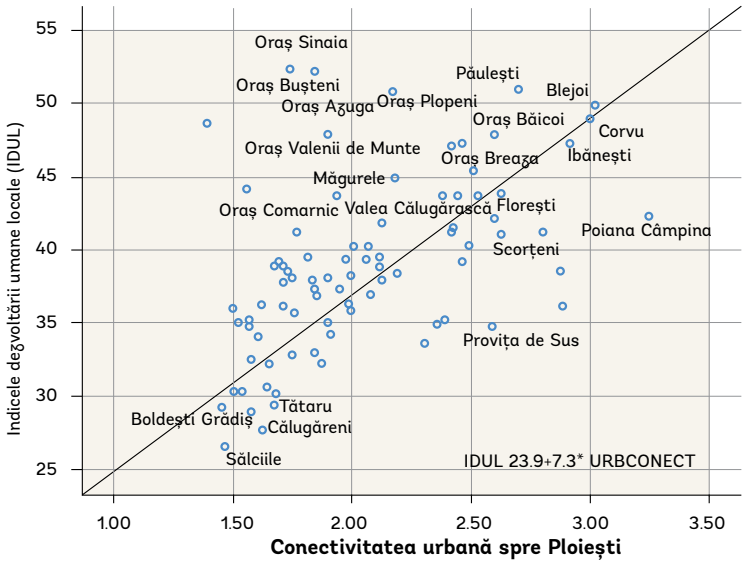
Figura 48. Ponderea navetiștilor din totalul populației angajate, la nivel de județ, în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Legăturile puternice dintre dezvoltarea locală și numărul navetiștilor au fost deja evidențiate de profesorul Dumitru Sandu de la Facultatea de Sociologie a Universității din București. Acesta a testat corelația dintre valoarea indicelui dezvoltării umane locale (IDUL) la nivel de unitate administrativ-teritorială (UAT) și ponderea navetiștilor pentru zona metropolitană a polului de creștere Ploiești, zona cu cea mai mare intensitate a mobilității forței de muncă din România. Rezultatele au arătat că așezările cu cea mai mare pondere de navetiști către centrul urban sunt și cele mai dezvoltate din punct de vedere socio-economic, deoarece beneficiază de intrări de capital semnificativ mai mari. Acest aspect consolidează teoria potrivit căreia orașele dinamice difuzează dezvoltarea în zonele din jurul lor, dar necesită o accesibilitate bună pentru a putea face acest lucru.

Figura 49. Legătura dintre dezvoltarea locală, navetă și conectivitatea urbană



Notă: Pentru a se evita supraîncărcarea diagramei, nu au fost incluse toate numele de localități. Creșterea cu o unitate pe scala conectivității urbane tinde să conducă, în medie, la o creștere a dezvoltării locale cu 7 unități pe scara IDUL.

Sursa: Banca Mondială. 2015. „Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești".

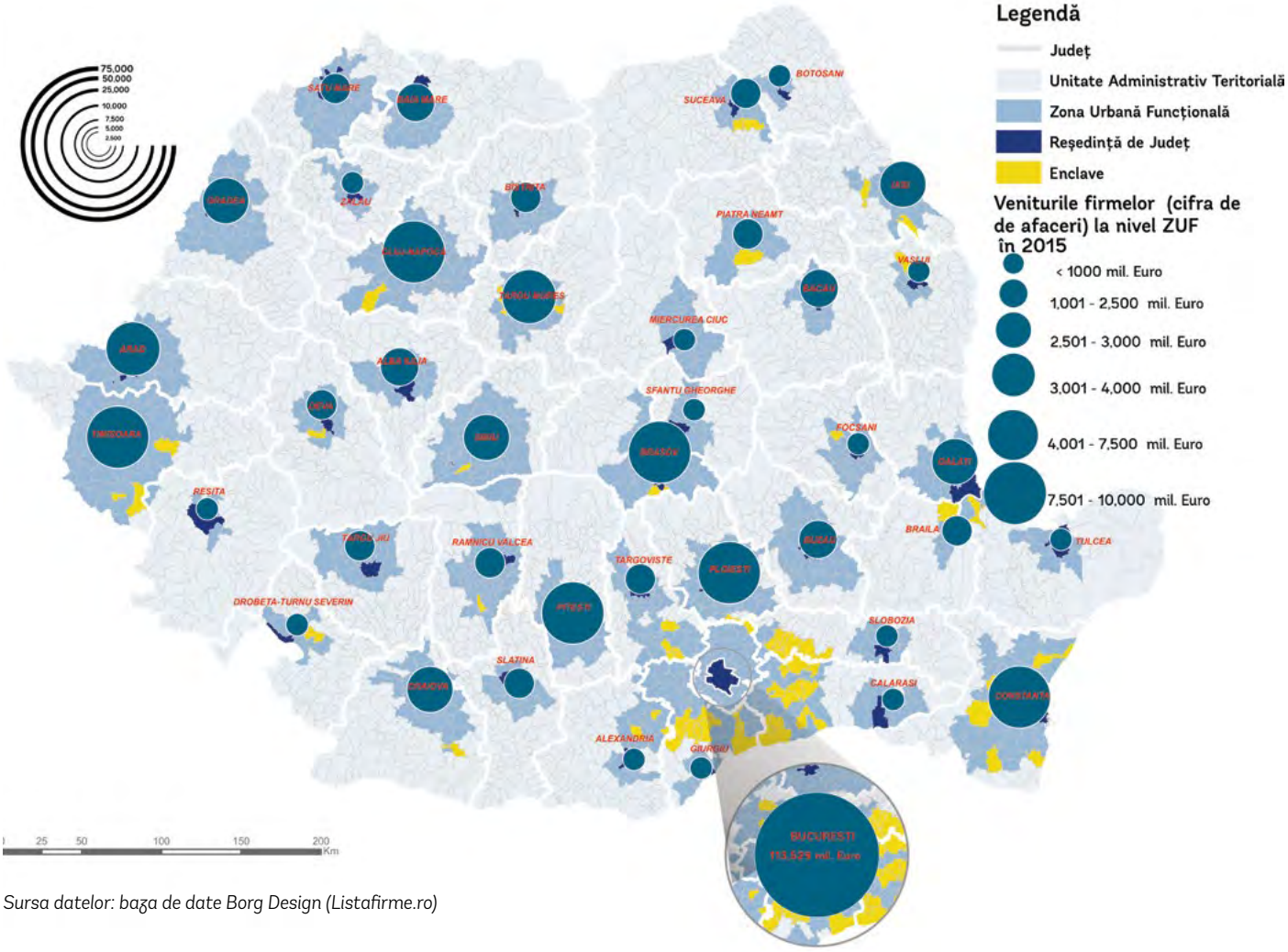
În ceea ce privește distanța pe care are loc naveta, singurele județe în care peste 10% din forța de muncă lucrează în afara județului sunt cele din jurul Bucureștiului (Ilfov, Giurgiu, Călărași, Ialomița, Dâmbovița și Teleorman), ceea ce arată că singurul oraș capabilsă atragă un număr semnificativ de lucrători de la distanțe mai mari de 50 km este capitala. Totuși, în pofida atragerii celui mai mare număr de navetiști, Bucureștiul este singurul pol de creștere din România care nu are o zonă metropolitană oficială, ceea ce indică necesitatea unei definiri coerente și clare a zonelor urbane funcționale.

Care sunt orașele vizate de navetiști?

Dintre cei 1,8 milioane de navetiști din România, peste 51% lucrează în cele 40 de reședințe de județ și în București– 67% dacă se iau în considerare zonele urbane funcționale/zonele metropolitane ale acestora. Procentajul a crescut în ultimele două decenii, deoarece majoritatea orașelor mici care au rezultat din strategia de industrializare și urbanizare forțată a guvernului comunist nu s-au adaptat bine la cerințele economiei de piață.

În 2011, când a fost finalizat ultimul recensământ, aceste 41 de zone urbane funcționale/metropolitane asigurau 61% din totalul locurilor de muncă existente în România și peste 70% din cele neagricole. Tot ele generau 90% din veniturile firmelor naționale, 75% din aceste venituri fiind generate în zone aflate la o oră de mers cu mașina față de cei 8 poli de creștere ai României.

Figura 50. Total venituri firme (cifră de afaceri) – milioane lei, la nivel de ZUF, în 2015



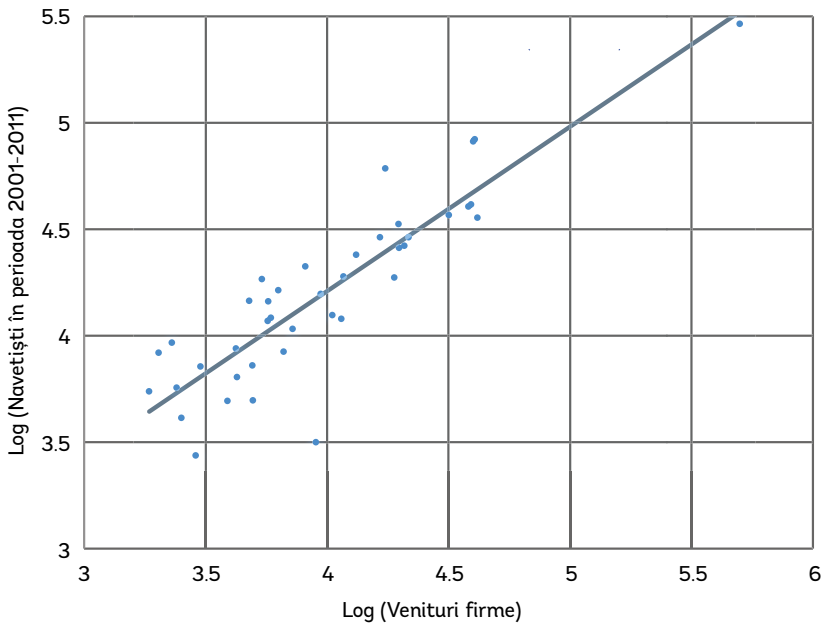
Sursa datelor: baza de date Borg Design (Listafirme.ro)

Performanța economică și navetismul sunt strâns legate. Orașele de top din România din perspectiva profitului și a numărului total de locuri de muncă sunt, în general, și cele care atrag majoritatea navetiștilor (a se vedea figura de mai jos). Bucureștiul și cei șapte poli de creștere regională adună 36% din numărul total de navetiști din România.

Însă nu numai densitatea economică și performanța contează atunci când este vorba despre navetă. Distanța este vitală, iar densitatea demografică este de asemenea importantă. Ponderea navetiștilor care trec granița județeană în scopuri profesionale nu depășește 10%, cu excepția câtorva județe din jurul Bucureștiului, deși diferențele de venit dintre diferitele regiuni din România sunt destul de mari. Pe de altă parte, orașele cu performanțe economice mai degrabă slabe, cum ar fi Târgoviște, au înregistrat fluxuri intense de navetiști, deoarece sunt înconjurate de zone rurale dens populate.

Orașul care atrage cel mai mare număr de navetiști este Bucureștiul (peste 252.000 de lucrători numai în oraș și 331.000 dacă se ia în considerare și zona sa urbană funcțională). În afară de faptul că numai orașul generează aproximativ 25% din PIB-ul național și peste 1,1 milioane de locuri de muncă, acesta este nucleul zonei cu cea mai mare densitate de populație și de întreprinderi. Zona de captare a capitalei se întinde până la 100 km (de exemplu, până în partea de nord a județului Teleorman), în special în zone ușor accesibile, cu dezvoltare economică precară. Salariul mediu lunar net în București este cel puțin dublu față de cel din majoritatea județelor învecinate (Ialomița, Călărași, Giurgiu, Teleorman), făcându-l atractiv și pentru naveta pe distanțe mari.

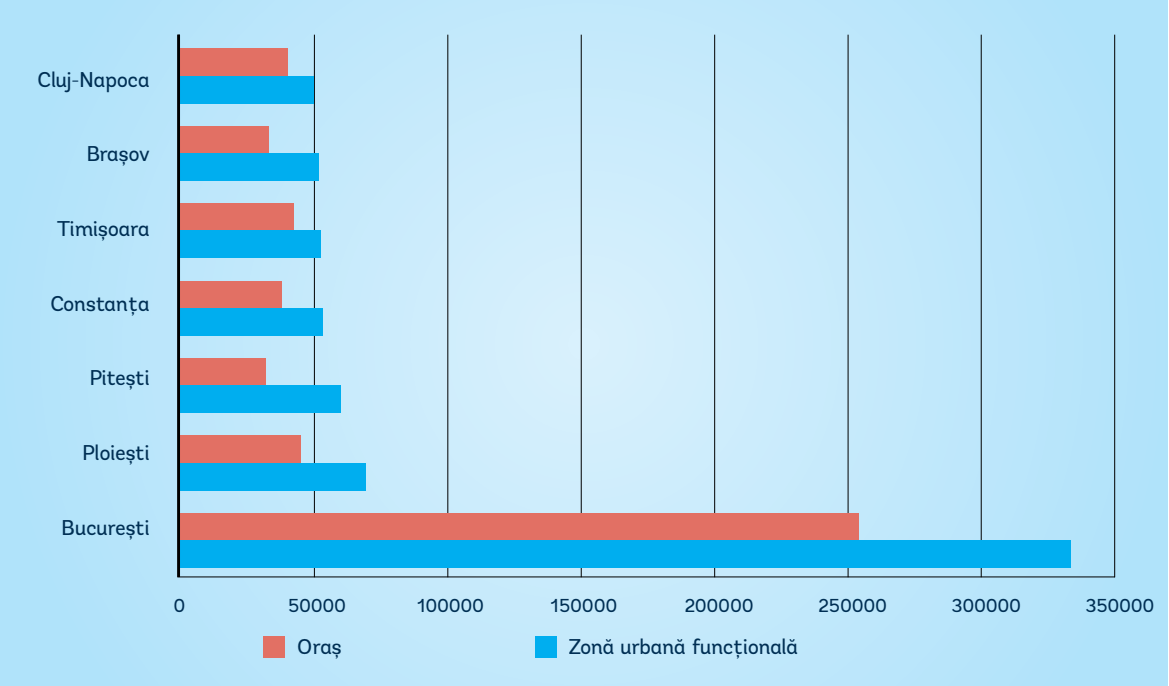
Figura 51. Zonele ZUF cu cel mai puternic sector privat atrag cei mai mulți navetiști



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România și Borg Design (ListaFirme.ro)

Alte orașe foarte atractive pentru lucrătorii nerezidenți sunt aglomerările urbane mai mari, cum ar fi Ploiești, Timișoara, Cluj-Napoca, Constanța, Brașov, Pitești și Iași. Pe de altă parte, dintr-o perspectivă relativă, orașele Pitești, Ploiești, Târgoviște, Deva, Târgu Mureș, Alba Iulia, Miercurea Ciuc și Brașov raportează cea mai mare pondere a locurilor de muncă ocupate de navetiști (peste 25%). În pofida faptului că unele dintre ele sunt reședințe de județ de dimensiuni medii, aceste orașe se află în centrul unui sistem urban extins (Brașov, Pitești, Deva, Alba Iulia) sau sunt înconjurate de zone rurale dens populate (Târgoviște, Miercurea Ciuc). Orașe precum Reșița, Tulcea, Botoșani, Vaslui, Giurgiu sau chiar Craiova înregistrează cele mai mici fluxuri de navetiști nu numai pentru că economiile lor s-au restrâns în ultimele două decenii, ci și pentru că împrejurimile lor sunt puțin populate (județele Caraș-Severin și Tulcea au cea mai scăzută densitate a populației pe km2 din România – una este o zonă montană, iar cealaltă cuprinde o mare parte a Deltei Dunării). În concluzie, densitatea și concentrarea par a fi factori determinanți importanți pentru navetiști.

Figura 52. Orașele care primeau cel mai mare număr de navetiști în 2011



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Naveta este strâns legată și de procesul de suburbanizare, în care persoanele care se mută în afara centrelor urbane și apoi fac naveta către acestea pentru a lucra/studia. Orașe precum Ploieștiul, Piteștiul, Brașovul și Constanța atrag un număr semnificativ de navetiști în zonele lor urbane funcționale/metropolitane fie pentru că din ce în ce mai multe întreprinderi au migrat din centrul orașului către periferie din cauza presiunilor legate de costuri, de mediu sau de infrastructură (de exemplu parcurile industriale), fie pentru că au moștenit o distribuție mai echilibrată a platformelor economice în interiorul zonei metropolitane. Acesta a fost în special cazul activităților sensibile la costuri și cu valoare adăugată medie spre mică, cum ar fi industria, comerțul sau logistica. Alte orașe, cum ar fi Cluj-Napoca, deși au performanțe peste medie, depind în mare măsură de servicii cu valoare adăugată mare și medie spre mare (TIC, finanțare, învățământ superior, sănătate, administrație publică etc.) care sunt concentrate mai mult din punct de vedere geografic în centrul urban. Angajații din aceste sectoare prezintă, de fapt, un grad mai redus de mobilitate decât cei din industrie, construcții și chiar comerț. Alte reședințe de județ de dimensiuni medii cu o economie mai puțin dezvoltată (de exemplu, Reșița, Giurgiu, Vaslui, Botoșani, Alexandria, Călărași, Slobozia, Slatina etc.) pur și simplu nu au reușit să difuzeze creșterea economică și dezvoltarea în zonele înconjurătoare, ceea ce a dus la o suburbanizare demografică și economică precară. De aceea, aproape toți navetiștii pe care îi atrag lucrează în centrul urban propriu-zis.

CE DETERMINĂ ATRACTIVITATEA ORAȘELOR

Care sunt orașele cele mai atractive pentru migranți?

Așa cum s-a menționat în subcapitolul anterior, migrația internă, în principal cea din zonele rurale spre cele urbane, a reprezentat principala sursă de creștere a nivelului de urbanizare în perioada comunistă. Tabelul de mai jos arată că la sfârșitul celui de al doilea război mondial existau diferențe semnificative ca nivel al populației între cele mai importante zece orașe din România; în 1992, la doar doi ani după prăbușirea regimului comunist, România avea șapte orașe secundare cu aproape același număr de locuitori (peste 300.000 de locuitori fiecare). Acesta a fost rezultatul planului centralizat de urbanizare și industrializare dus la îndeplinire de comuniști. Pentru a echilibra fluxurile migratorii, orientate în mod natural către acești poli de creștere, autoritățile au decis chiar să interzică migrarea către marile orașe și să forțeze oamenii să se mute în orașe de mărime medie. Prin urmare, orașe precum Zalău și Vaslui și-au dublat artificial populația în mai puțin de 15 ani.

Figura 53. Populația și clasamentul celor mai mari 10 orașe din România de-a lungul timpului

Oraș	Populație stabilă și clasament (recensămintele din 1930-2011)					
	1930	1948	1977	1992	2002	2011
București	639,040 (1)	1,025,180 (1)	1,807,239 (1)	2,067,545 (1)	1,926,334 (1)	1,883,425 (1)
Cluj-Napoca	100,844 (3)	117,915 (2)	262,858 (4)	328,602 (5)	317,953 (3)	324,576 (2)
Timișoara	91,451 (5)	111,987 (3)	266,353 (2)	334,115 (4)	317,660 (4)	319,279 (3)
Iași	102,872 (2)	96,075 (4)	265,002 (3)	344,425 (3)	320,888 (2)	290,442 (4)
Constanța	59,164 (12)	78,586 (11)	256,978 (5)	350,581 (2)	310,471 (5)	283,872 (5)
Craiova	63,215 (10)	84,574 (7)	221,261 (8)	303,959 (8)	302,601 (6)	269,506 (6)
Brașov	59,232 (11)	82,984 (8)	256,475 (6)	323,736 (7)	284,596 (8)	253,200 (7)
Galați	100,611 (4)	80,411 (10)	238,292 (7)	326,141 (6)	298,861 (7)	249,732 (8)
Ploiești	79,149 (7)	95,632 (5)	199,699 (9)	252,715 (9)	232,527 (9)	209,945 (9)
Oradea	82,687 (6)	82,282 (9)	170,531 (11)	222,741 (11)	206,614 (11)	196,367 (10)

Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

În ultimele decenii, și mai ales în ultimii ani după aderarea la UE, s-au reechilibrat aceste fluxuri de migrație planificate de stat, datorită forțelor pieței. Polii naturali de creștere, cum sunt orașele București, Cluj-Napoca sau Timișoara, continuă să-i atragă pe tineri, în timp ce unele orașe care au crescut „artificial" în perioada comunistă se micșorează și își pierd din locuitori. De exemplu, orașul Vaslui s-a mărit cu aproape 40.000 de locuitori în anii 1980 și a pierdut 25.000 de oameni după 1990, majoritatea mutându-se în Iași, în București, plecând din țară sau chiar înapoi în zonele rurale din care au venit în urmă cu 20-30 de ani.

Figura 54. Populația și clasamentul celor mai mici reședințe de județ de-a lungul timpului

Oraș	Populație stabilă și clasament (recensămintele din 1930-2011)					
	1930	1948	1977	1992	2002	2011
Călărași	18,053 (30)	24,448 (28)	49,727 (33)	76,952 (35)	70,039 (35)	65,181 (33)
Alba Iulia	12,282 (36)	14,420 (34)	41,474 (36)	71,168 (37)	66,406 (37)	63,536 (34)
Giurgiu	31,016 (24)	30,197 (24)	51,440 (32)	74,191 (36)	73,586 (34)	61,353 (35)
Deva	10,509 (39)	12,959 (38)	60,538 (31)	78,438 (34)	69,257 (36)	61,123 (36)
Zalău	8,340 (40)	11,652 (39)	32,073 (40)	68,404 (38)	62,927 (38)	56,202 (37)
Sfântu Gheorghe	10,818 (38)	14,224 (35)	40,804 (37)	68,359 (39)	61,543 (39)	56,006 (38)
Vaslui	15,310 (32)	13,738 (36)	39,435 (38)	80,614 (33)	70,267 (34)	55,407 (39)
Slobozia	7,591 (41)	7,714 (41)	30,122 (42)	56,048 (41)	52,710 (40)	48,241 (40)
Alexandria	19,350 (29)	17,840 (30)	37,446 (39)	58,478 (40)	50,496 (41)	45,434 (41)
Miercurea-Ciuc	4,807 (42)	6,134 (42)	30,936 (41)	46,228 (42)	42,029 (42)	38,966 (42)

Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

În acest context, este relevant și util să se analizeze fluxurile migratorii către reședințele de județ și zona urbană funcțională a acestora la diferite intervale de timp:

- perioada de dinainte de 1970: implică fluxurile migratorii care au avut loc înainte de perioada de vârf a procesului de industrializare și urbanizare desfășurat în perioada comunistă. Se caracterizează printr-o pondere mai ridicată a migrației de tip oraș-oraș, mai ales în anii '50;

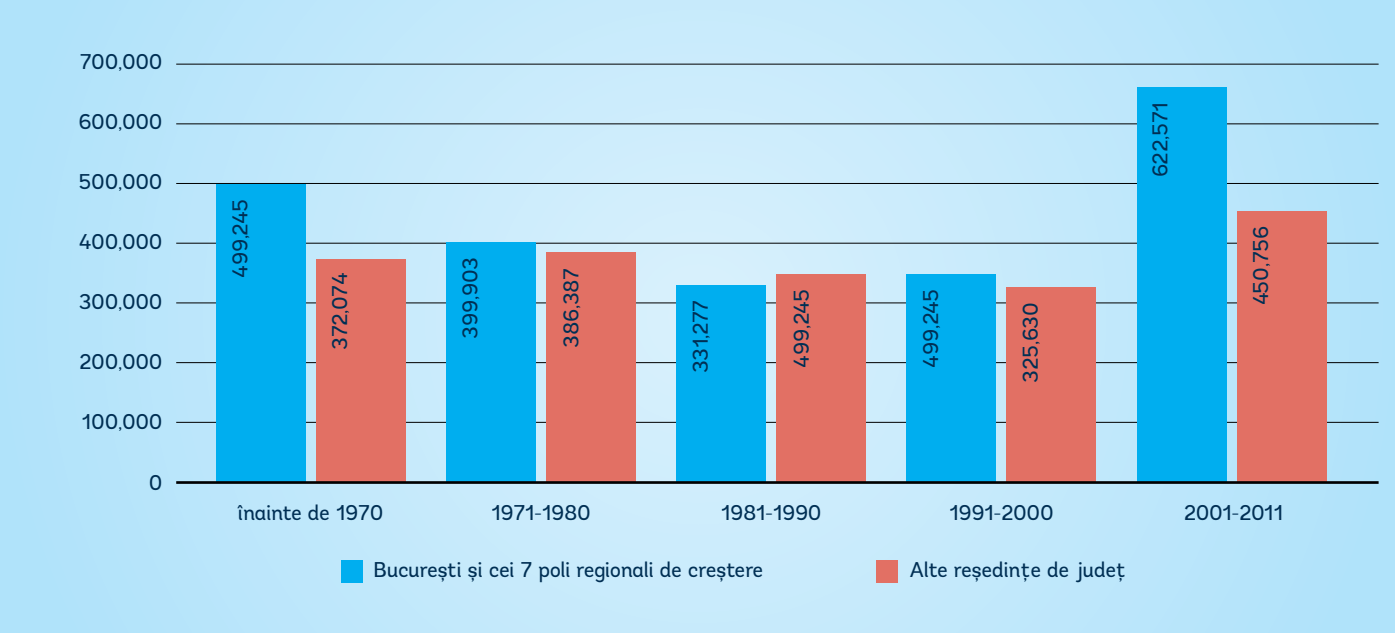
- anii 1970: acest interval se suprapune cu procesul de industrializare și urbanizare, dar fără constrângeri în ceea ce privește migrația internă. Majoritatea fluxurilor sunt de tip sat-oraș și vizează atât orașele mari, cât și pe cele de dimensiune medie;

- anii 1980: și acest interval corespunde procesului de industrializare și urbanizare din perioada comunistă, dar aduce și obstacole juridice în calea mutării în marile orașe, precum și un declin economic important, în special în a doua jumătate a perioadei. Fluxurile sunt din nou, în majoritate, de tip sat-oraș, dar vizează în special orașele de mărime medie;

- anii 1990: primii zece ani de la prăbușirea regimului comunist au dus la o scădere severă a economiilor urbane. După 1997 se observă o anumită creștere a migrației dinspre orașe spre sate, care corespunde unui proces de așa-numită „remigrație"(migrație inversă). Persoanele care s-au mutat din zonele rurale la oraș în anii '70 și '80 s-au hotărât să se mute înapoi în localitățile de origine după ce și-au pierdut locurile de muncă sau nu și-au putut permite costul vieții la oraș;

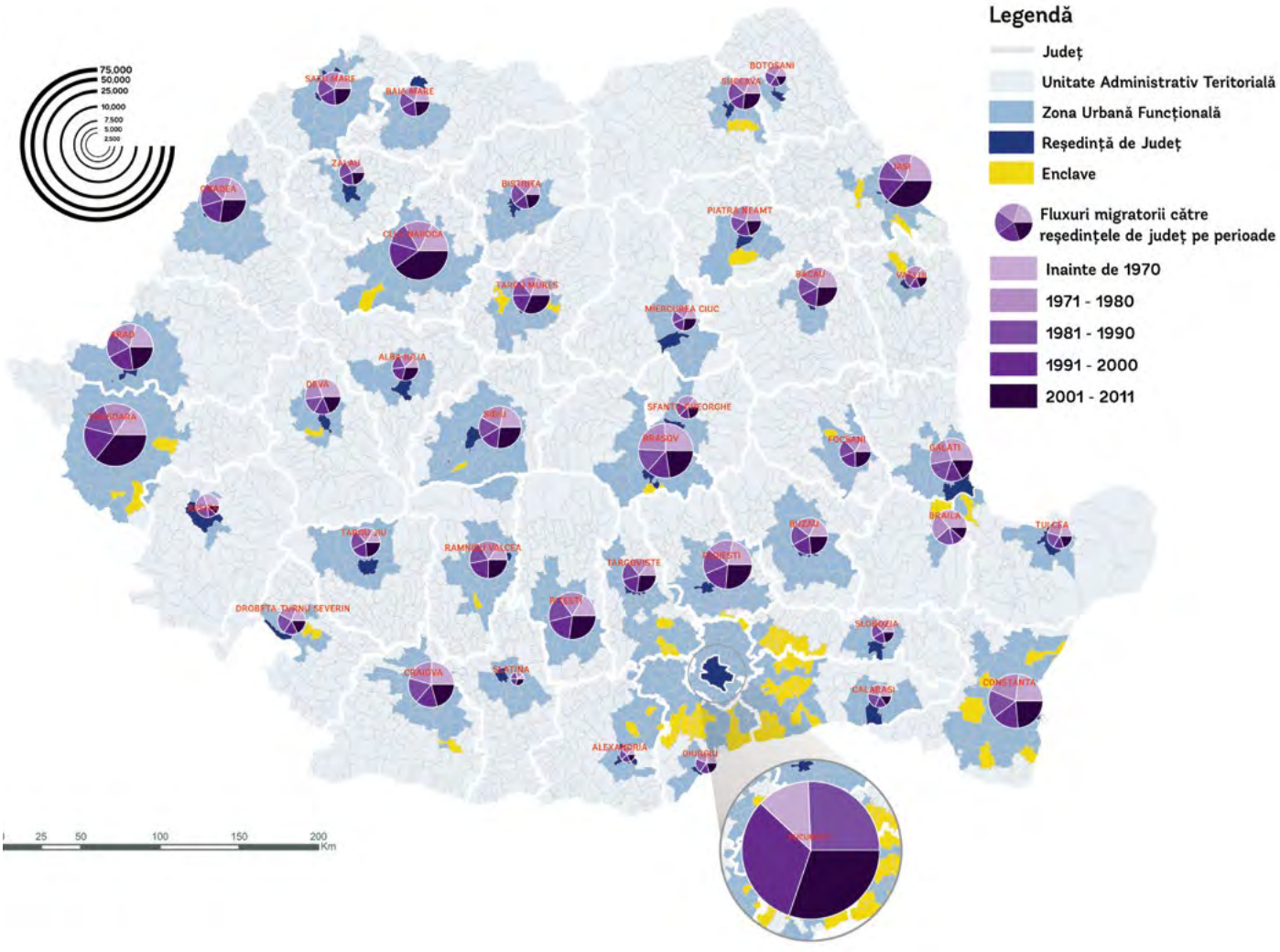
- ultimul deceniu (după anul 2000): corespunde unei perioade de creștere economică distribuită inegal la nivel național, ceea ce a dus la o creștere a mobilității teritoriale a forței de muncă. Pentru prima dată, fluxurile oraș-oraș au devenit cele mai importante, din cauza excedentului de forță de muncă și de tineri care trăiesc în orașe mijlocii și mici cu bază economică slabă. Unii poli competitivi, în special Bucureștiul și orașele apropiate de granița de vest, au intrat într-o perioadă de creștere intensă, care a dus și la un proces de suburbanizare – o problemă discutată pe larg în acest raport.

Figura 55. Fluxurile migratorii către polii de creștere și alte zone urbane funcționale ale reședințelor de județ, pe perioade



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

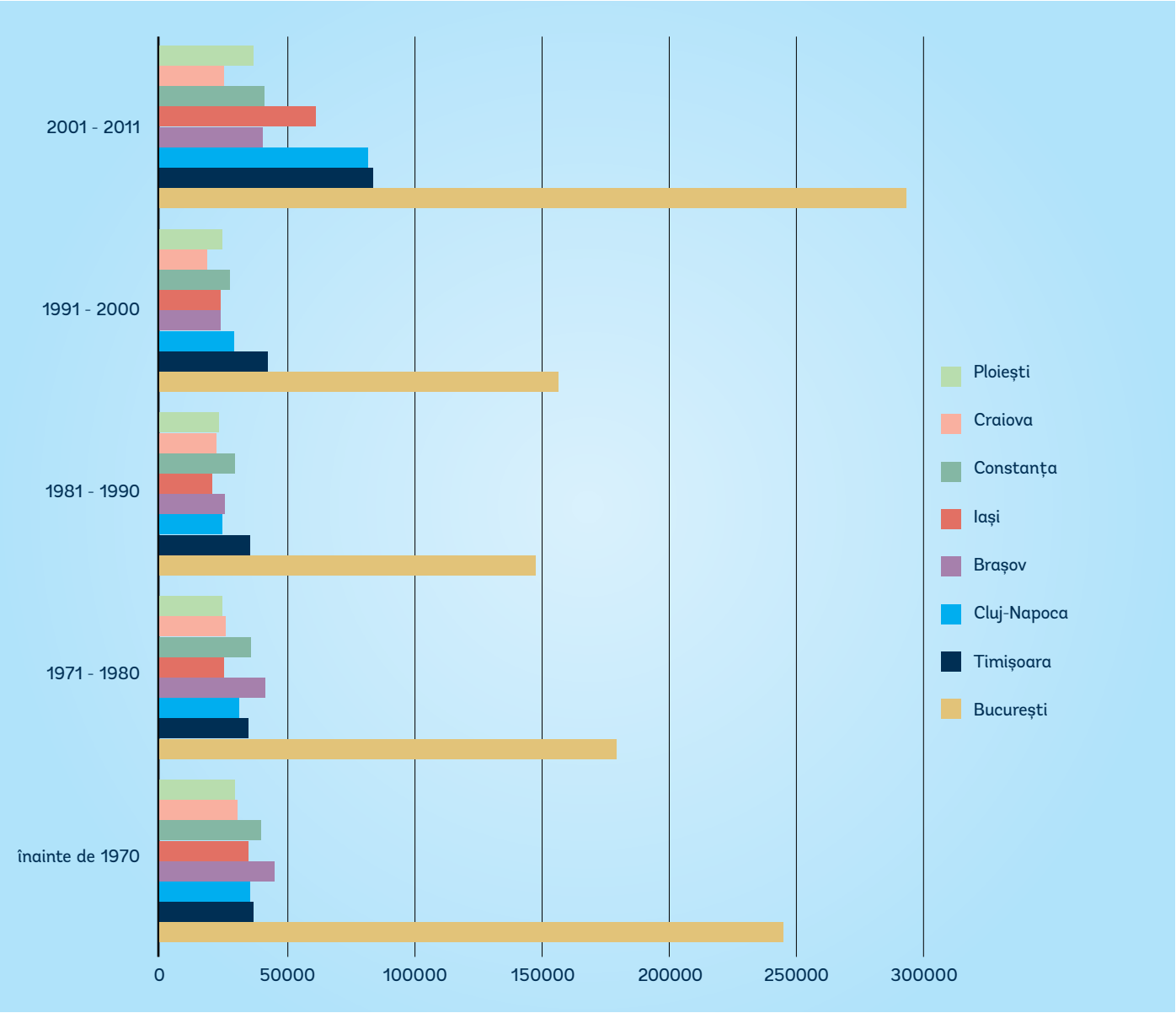
Figura 56. Fluxurile migratorii către ZUF ale reședințelor de județ, pe perioade



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din Români

Bucureștiul și cei șapte poli regionali de creștere au atras majoritatea migranților în ultimii 50 de ani, cu excepția anilor 80, când migrația spre orașele mari a fost interzisă de către autoritățile comuniste pentru a echilibra dezvoltarea teritorială a țării. Ultimul deceniu demonstrează că aceste aglomerări mari devin din ce în ce mai atractive, în special pentru tinerii din orașele mici și mijlocii.

Figura 57. Numărul de migranți către cei opt poli de creștere din România, la nivel de ZUF, pe perioade

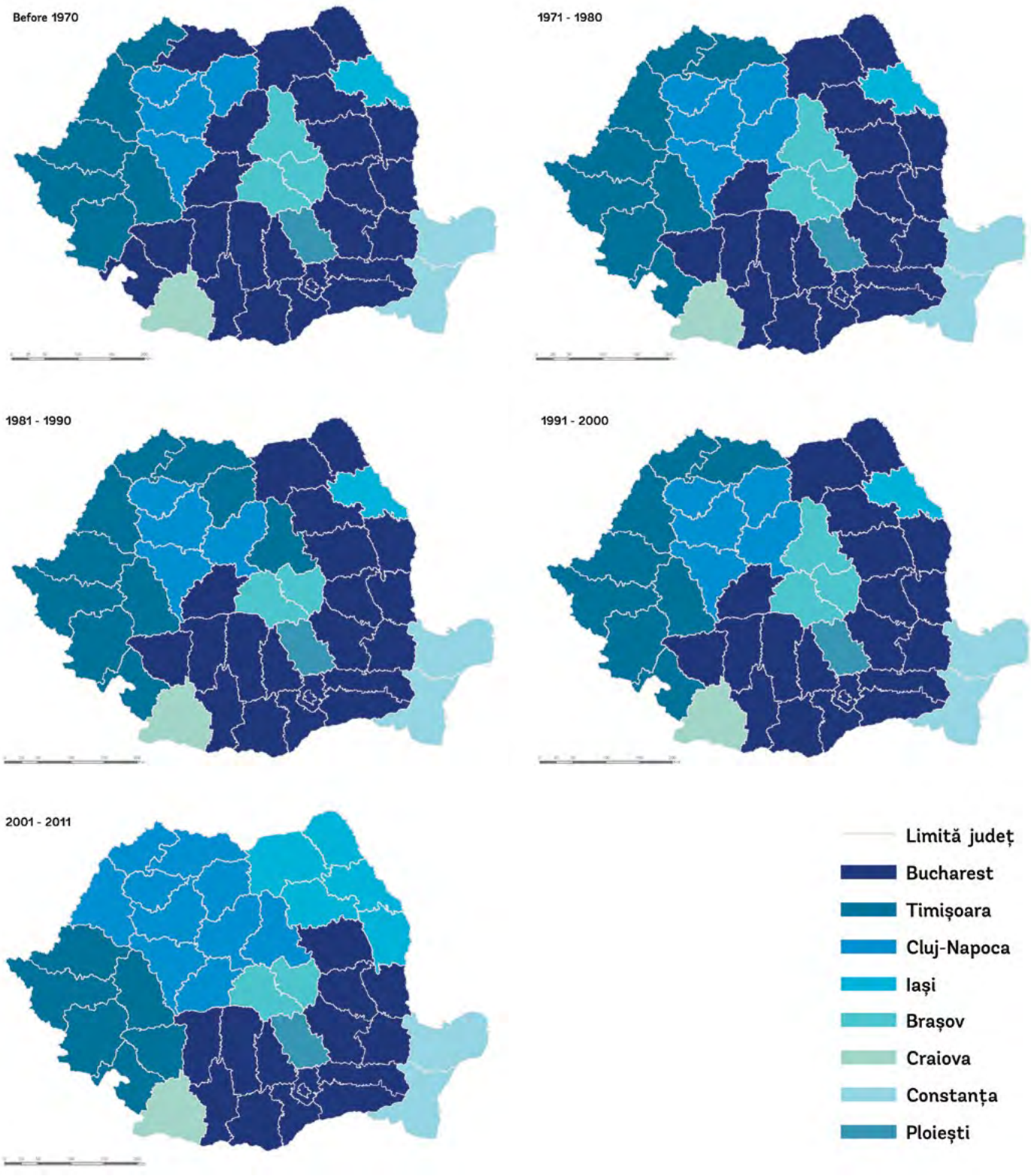


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Bucureștiul este orașul care atrage majoritatea migranților în fiecare an, printre altele și pentru că este de cel puțin șase ori mai mare decât orice alt oraș din România. Brașovul a fost cel de-al doilea oraș ca nivel de atractivitate în anii 1960 și 1970, când era un simbol al politicii de industrializare aplicată de Partidul Comunist. Timișoara a ocupat a doua poziție în anii 1980 și 1990, fiind un important centru industrial care a reușit să își mențină competitivitatea în perioada de tranziție spre economia de piață, datorită poziționării sale convenabile pe frontiera de vest a României. Timișoara este urmată îndeaproape de Cluj-Napoca, în special în ultimii ani, un oraș care devine cel mai atractiv centru educațional după București și care dezvoltă un sector de servicii foarte competitiv, cu o puternică industrie TIC (dezvoltarea de programe software asigură deja aproximativ 10% din numărul total de locuri de muncă). Între 2001 și 2011, 63% dintre migranții care s-au stabilit în ZUF Timișoara au venit din afara județului Timiș (în care se află Timișoara); în cazul ZUF Cluj-Napoca, 61,3% dintre migranți au venit din afara județului Cluj în aceeași perioadă.

Alte orașe, cum ar fi Constanța, Craiova și Galați, au fost foarte competitive în perioada comunistă, dar nu au reușit să-și păstreze atractivitatea în ultimii ani, unul dintre motive fiind acela că trebuie să concureze teritorial cu Bucureștiul. Migranții atrași de aceste ZUF proveneau mai ales din județele respective (adică aveau zone de atracție mai mici) – 58% în cazul Constanței, 57% în cazul Craiovei sau 57,3% în cazul Galațiului. Această concurență inegală afectează și orașe precum Brașov și Ploiești, înconjurate de zone cu fluxuri migratorii puternice spre București. Din această perspectivă, Cluj-Napoca și Timișoara, ambele situate la circa 500 km distanță de București și aproape de granița de vest a țării, au tot ce le trebuie pentru a continua să atragă oameni din zona lor de captare fără a concura cu o ZUF mai mare.

Figura 58. Fluxurile migratorii dominante către cei opt poli de creștere din România, la nivel județean, pe perioade



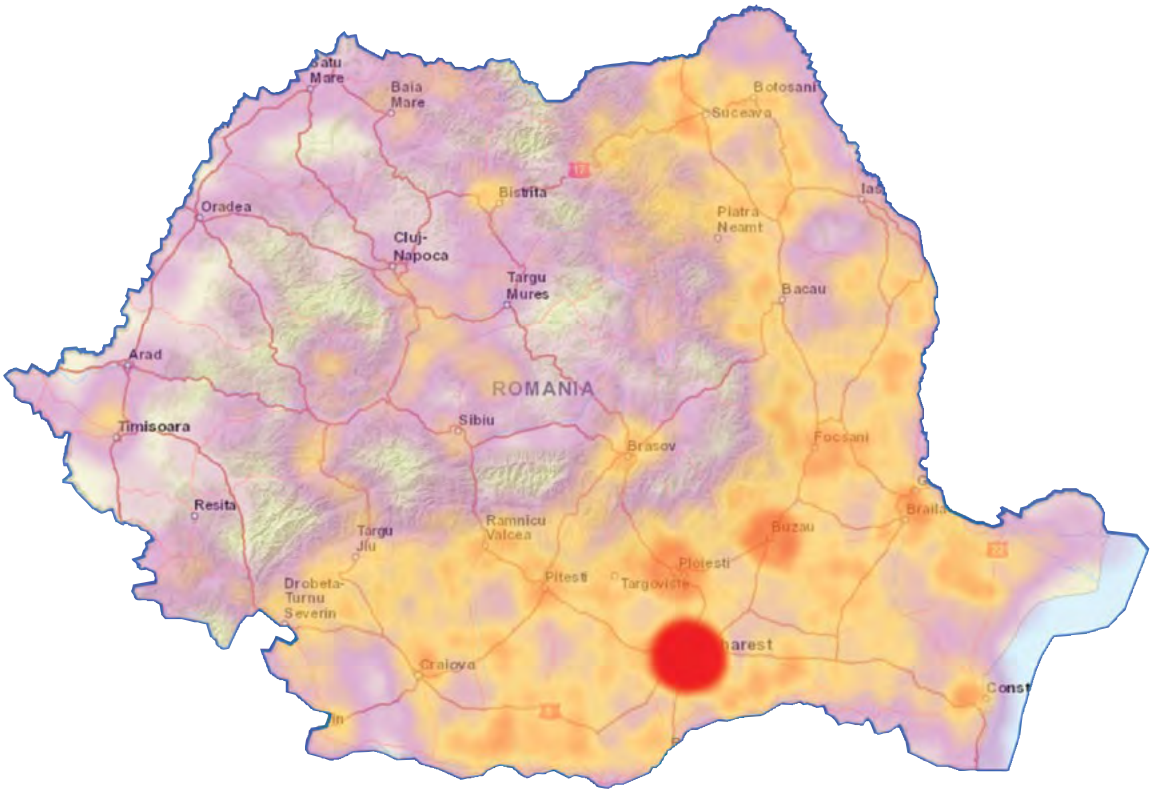
Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Bucureștiul și cei șapte poli de creștere au zone mari de captare a migrației. Fluxurile migratorii spre București sunt dominante în 18 județe din partea de sud și de est a țării, cele spre Cluj-Napoca în 10 județe care acoperă întreaga regiune istorică a Transilvaniei (cu excepția Brașovului și a Hunedoarei), cele spre Timișoara sunt dominante în 6 județe (toată partea vestică și sud-vestică a țării), cele spre Iași în 5 județe (nord-estul țării), cele spre Constanța în două județe (Constanța și Tulcea), cele spre Brașov sunt dominante într-un singur județ (Covasna), iar cele spre Craiova tot într-unul singur (Dolj).

Față de recensământul anterior, zona de captare a migranților din Cluj-Napoca și Iași s-a extins cu 5 și, respectiv, 4 județe. Cea din Timișoara a rămas aceeași. Ceilalți poli de creștere, inclusiv Bucureștiul, au o zonă de captare în scădere, mai ales prin faptul că au devenit mai puțin atractivi pentru studenți (al căror număr este în scădere).

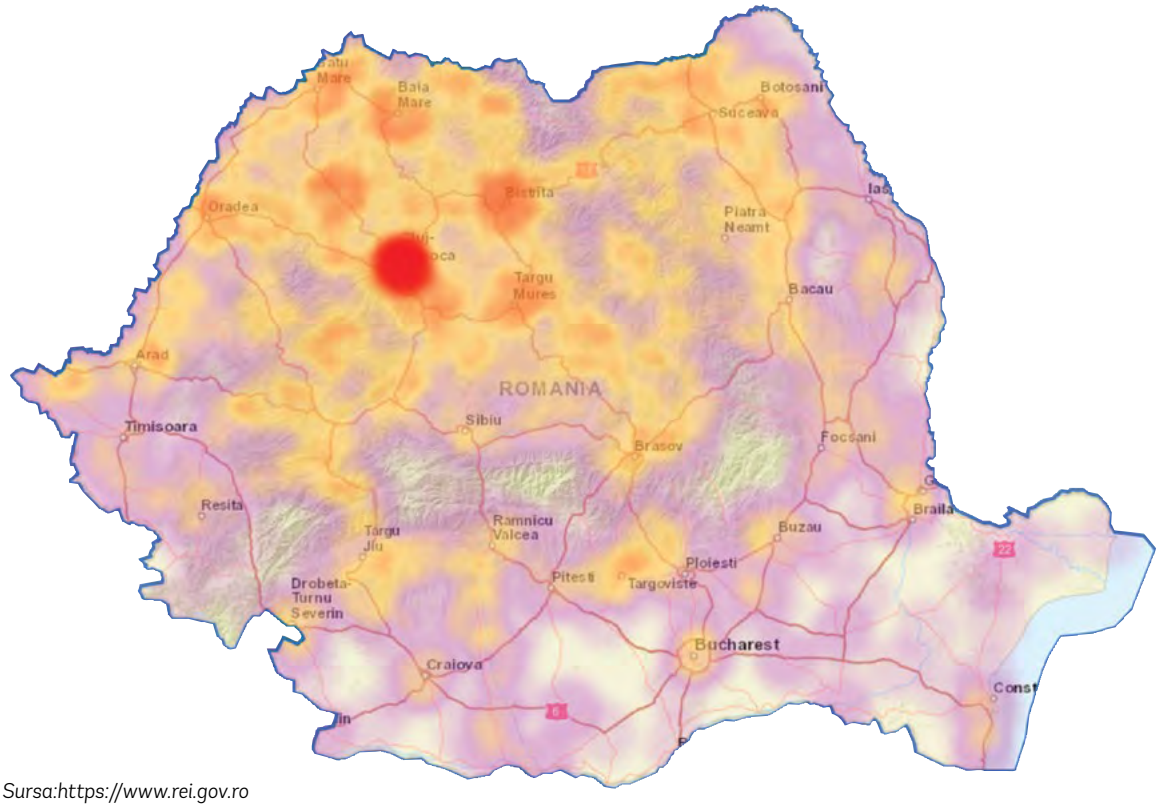
Toate centrele universitare au pierdut studenți în ultimul deceniu, ca efect direct al scăderii abrupte a natalității după 1990, însă unele universități au reușit să rămână mai competitive decât altele. În timp ce numărul de studenți din Cluj-Napoca a scăzut cu mai puțin de 8% în anul 2015 față de 2002, Timișoara, Iași și București și-au pierdut 28% din numărul de studenți.La Brașov scăderea a fost de 27%, la Constanța de 22%, la Craiova de 40%, iar la Ploiești de 23%. Prin urmare, Cluj-Napoca adună în prezent 12,2% din întreaga populație studențească din România, față de 9,1% în 2002.

Figura 59. Zona de captare a studenților de către Universitatea București în 2015



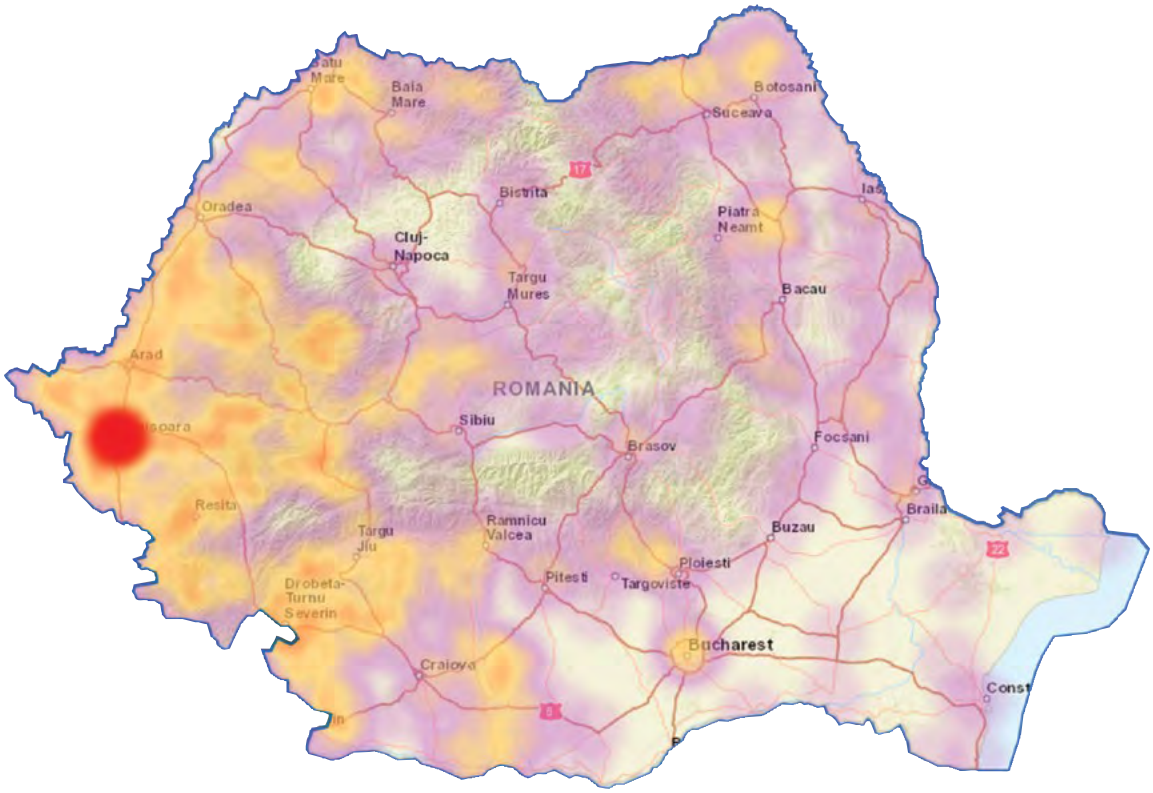
Sursa:https://www.rei.gov.ro

Figura 60. Zona de captare a studenților de către Universitatea Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca în 2015



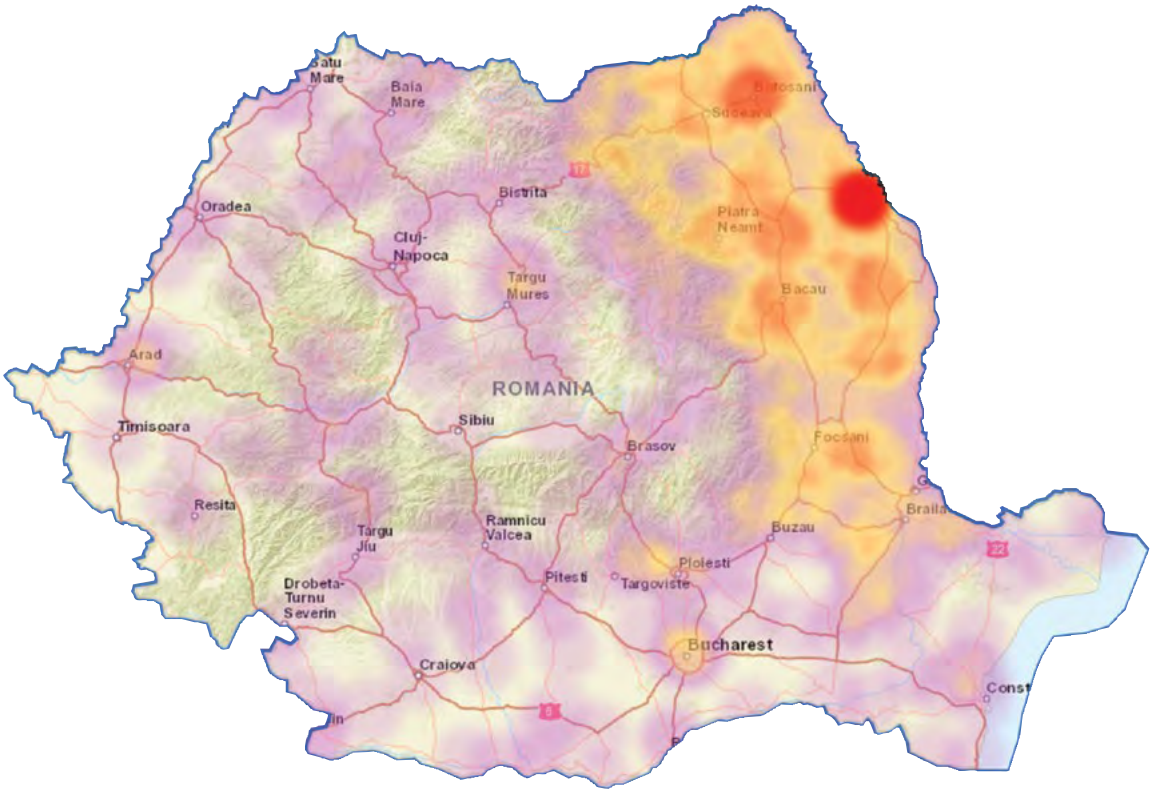
Sursa:https://www.rei.gov.ro

Figura 61. Zona de captare a studenților de către Universitatea de Vest din Timișoara în 2015



Sursa:https://www.rei.gov.ro

Figura 62. Zona de captare a studenților de către Universitatea Alexandru Ioan Cuza din Iași în 2015



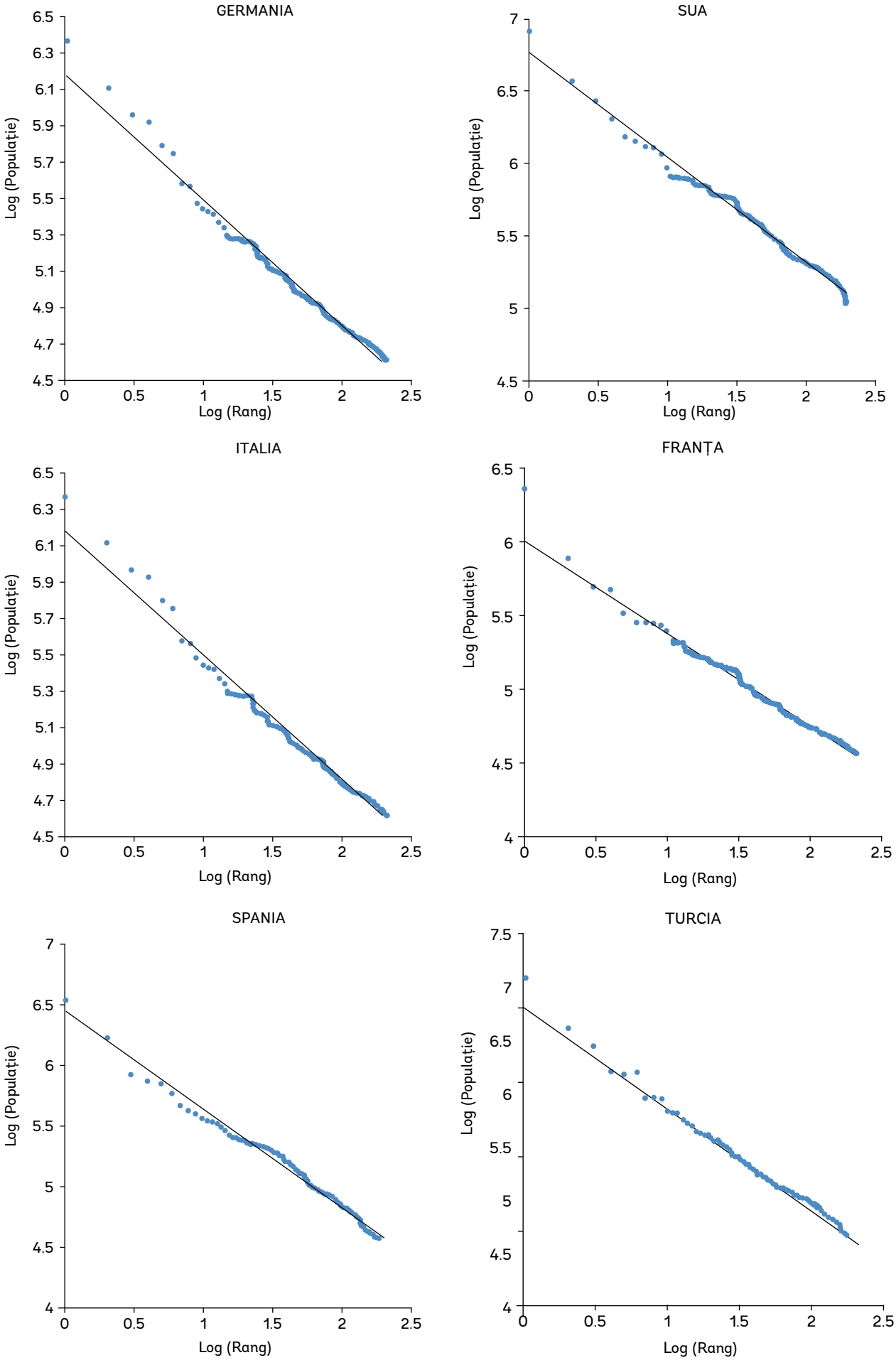
Sursa:https://www.rei.gov.ro

Hărțile de mai sus indică faptul că doar Bucureștiul și Cluj-Napoca atrag un număr mare de studenți din mai multe regiuni ale României, unii de la distanțe mari, în timp ce restul centrelor universitare mari au o zonă limitată de captare regională. Acest lucru influențează competitivitatea generală a orașelor, deoarece disponibilitatea forței de muncă calificate a devenit principalul motor al dezvoltării afacerilor, în special în sectoarele cu valoare adăugată ridicată, cum ar fi sectorul TIC sau cel al externalizării proceselor operative (business process outsourcing – BPO).

Legea lui Zipf – Destin sau instrument de politică?

Geografii și specialiștii în domeniul dezvoltării urbane cunosc bine Legea lui Zipf, care pare să prezică destul de bine cum se va dezvolta sistemul de orașe într-o țară cu creștere organică. Conform legii lui Zipf, într-o țară care se dezvoltă organic va exista, de obicei, un oraș primar, care își pierde rareori poziția în ierarhia țării. Orașul primar este urmat, de obicei, de 1-2 orașe cu o populație de aproximativ jumătate din cea a orașului primar, apoi de 2-3 orașe cu o populație de aproximativ o treime din populația acestuia, și așa mai departe. Astfel, atunci când reprezentați pe un grafic evoluția populației orașului și pe cea a poziției sale în ierarhia națională, veți obține o distribuție aproape perfectă. Graficele de mai jos prezintă această distribuție în șase țări care s-au dezvoltat organic.

Figura 63. Distribuția populației orașelor conform Legii lui Zipf, în anumite țări, în 2010



Sursa: Banca Mondială. 2013. „Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României"

Desigur, România nu s-a dezvoltat organic înainte de 1989. Atunci când sistemul de planificare la nivel central a fost schimbat, România avea un sistem de orașe care era mai mult sau mai puțin distorsionat – în esență, nu avea cu adevărat orașe secundare. Pe lângă București, orașul primar incontestabil, cu o populație de aproximativ 2 milioane de locuitori, existau 6 orașe cu o populație de aproximativ 300.000 de locuitori. Nu exista niciun oraș cu o populație de aproximativ 800.000 – 1.000.000 sau cu o populație de aproximativ 500.000 – 600.000 de locuitori. Situația nu s-a schimbat substanțial până în 2002, având în vedere că economia românească nu a făcut niciun progres substanțial în acest interval de timp.

Figura 64. Distribuția Zipf a orașelor din România, în 2002

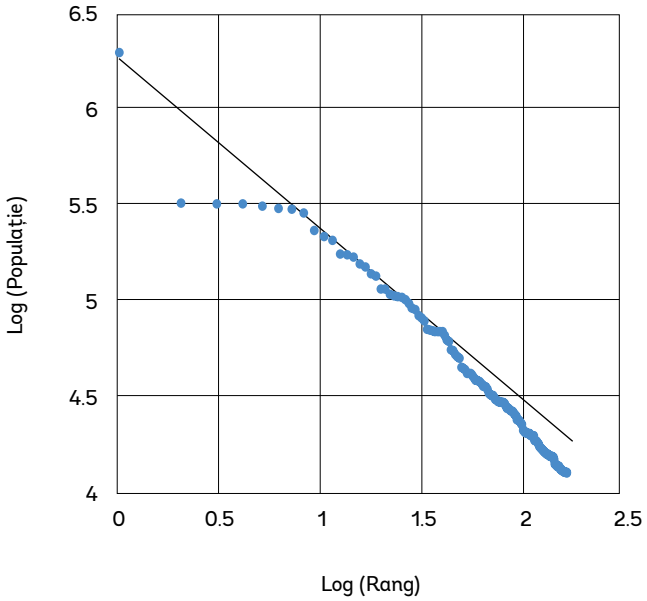
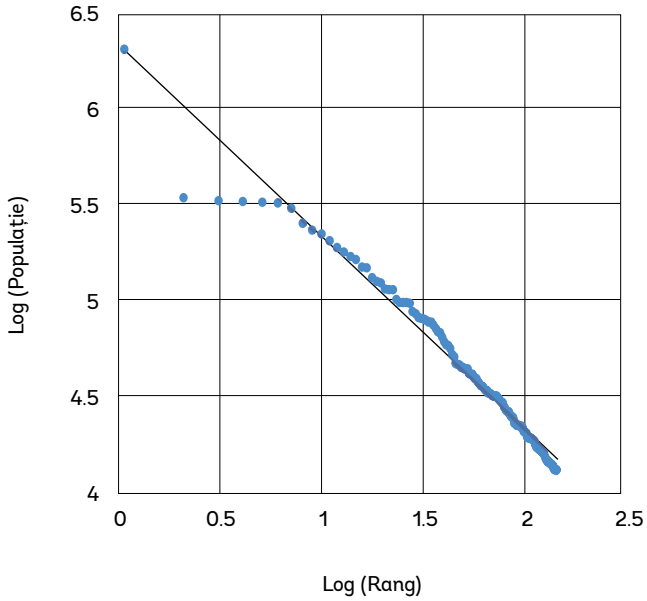
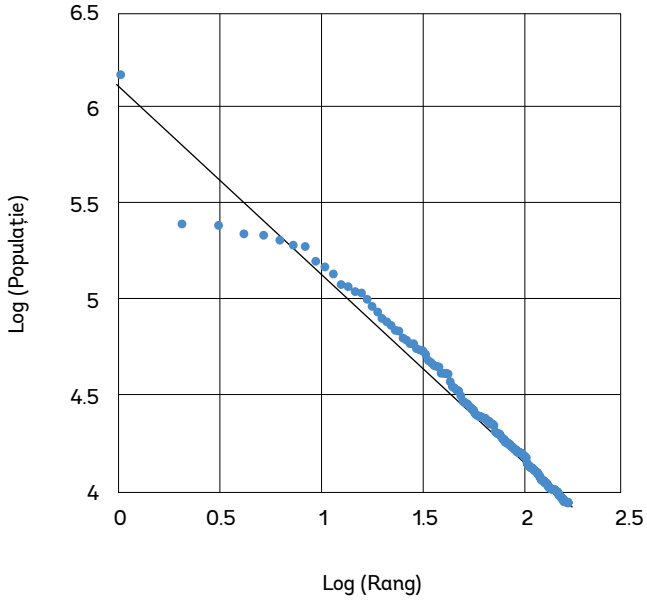


Figura 65. Distribuția Zipf a orașelor din România, în 1992



Lucrurile au început însă să se îndrepte spre „normal” în 2011. Pe măsură ce economia României a început să se dezvolte agresiv, sistemul de orașe pare să fi urmat și el această tendință. Pe de o parte, Bucureștiul a pierdut o parte din populație – atât din cauza declinului demografic, cât și a unui proces de suburbanizare, mulți oameni mutându-se în județul învecinat Ilfov sau chiar mai departe. De fapt, toate orașele mari și-au pierdut din populație între 2002 și 2011, cu excepția orașelor Cluj-Napoca și Timișoara. Aceste două orașe par să nu se conformeze tendinței și să joace rolul de principale orașe secundare. Tot aceste orașe și zonele lor urbane funcționale au atras cel mai mare număr de migranți între 2002 și 2011. Această dinamică este deosebit de importantă, având în vedere că în acest deceniu orașele din România au reușit să atragă cel mai mare număr de oameni din ultimii 50 de ani.

Figura 66. Distribuția Zipf a orașelor din România, în 2011



Merită să repetăm: zonele urbane funcționale ale celor 40 de reședințe de județ din România nu au reușit niciodată în istoria României să atragă atât de mulți migranți ca între anii 2001 și 2011. Înainte, migrația era strict controlată de guvernul central, sau oamenii pur și simplu nu se mutau din cauza lipsei de oportunități economice. Anii 1980 și 1990, două decenii de declin economic, au fost și cele două perioade cu cele mai scăzute niveluri de migrație.

Evident, cu cât economia este mai dinamică, cu atât sunt în mișcare mai mulți oameni. La fel, cu cât se deplasează mai mulți oameni, cu atât economia funcționează mai bine. O populație mobilă reprezintă un semn că resursele din economie sunt alocate în mod adecvat. Practic, oamenii se mută în locurile în care pot avea nivelul cel mai ridicat de productivitate, iar cele mai productive întreprinderi se mută de obicei în locurile cu cei mai productivi oameni.

Și bineînțeles că, în momentul în care economia românească a luat avânt, la fel au făcut și oamenii. Însă, spre deosebire de vremurile comuniste, oamenii nu s-au mutat unde a vrut guvernul, ci acolo unde și-au dorit ei. Orașele cele mai atractive în această perioadă de expansiune economică par să fie București, Cluj-Napoca, Timișoara și Iași – împreună, aceste patru ZUF au atras 46% dintre migranții care s-au mutat în cele 41 de reședințe de județ. Împreună, Bucureștiul și cei șapte poli regionali de creștere au primit 59% din totalul migranților care s-au mutat în cele 41 de reședințe de județ. Mai există o dinamică interesantă.

Cluj-Napoca, Timișoara și Iașiul au primit, proporțional, mai mulți migranți decât Bucureștiul. Mai exact, în timp ce Bucureștiul are o populație de circa 6 ori mai mare decât populația acestor trei orașe, numărul de migranți pe care l-a primit între 2001 și 2011 este de doar trei ori mai mare. Astfel, dacă vom reprezenta distribuția numărului de migranți conform legii lui Zipf, vom observa un tipar care seamănă mai mult cu ceea ce ne-am aștepta să vedem într-o țară cu creștere organică (a se vedea figurile de mai jos).

Figura 67. Distribuția Zipf a migrației către ZUF ale reședințelor de județ

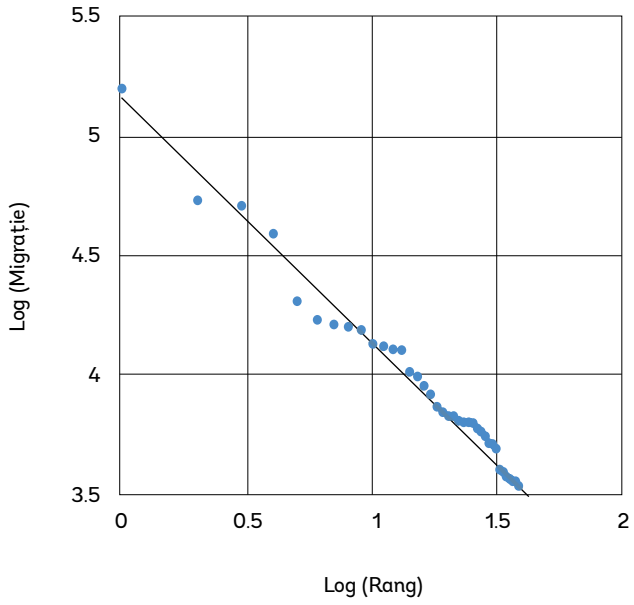
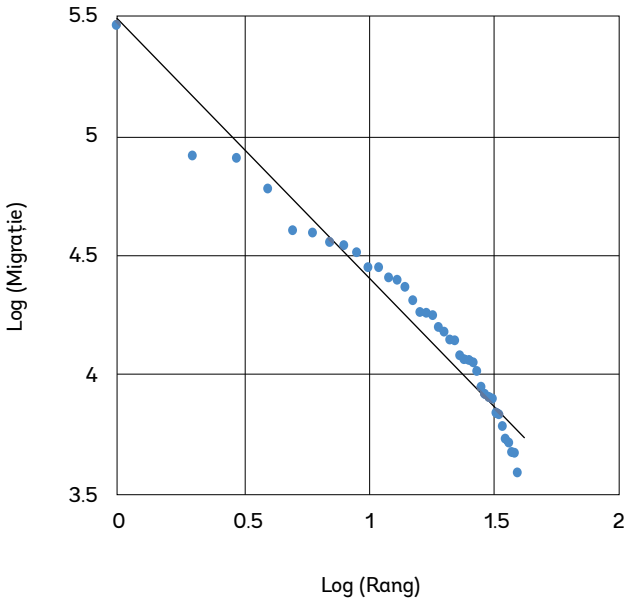


Figura 68. Distribuția Zipf a migrației către reședințele de județ



Dacă aceste tendințe vor continua și, în plus, dacă vor fi amplificate de o creștere economică puternică, este posibil ca decalajul orașelor secundare să fie corectat în viitor. 40% dintre migranții care s-au mutat în Cluj-Napoca în ultimii 40 de ani au făcut acest lucru după anul 2001; ponderea a fost de 36% în cazul Iașiului și 35% în cazul Timișoarei. Prin comparație, ponderea acestora a fost de numai 27% în București (aceasta fiind și media pentru celelalte 40 de ZUF), indicând o dinamică mai mică a migrației în această perioadă.

Un alt lucru pe care ni-l spune Regula lui Zipf este acela că orașele secundare rareori cresc astfel încât să depășească jumătate din populația orașelor primare. Se pare că există o limită clară a gradului de creștere a orașelor secundare mari, deși orașele secundare sunt adesea cele mai dinamice locuri ale unei țări. Având în vedere mărimea populației orașului București, România ar trebui în mod normal să aibă 1-2 orașe cu o populație de aproximativ 800.000 – 1.000.000 de locuitori.

Un alt lucru pe care ni-l spune Regula lui Zipf este că distribuția în sistemul de orașe nu se modifică în timp, deși poziția în clasament a orașelor în sine se poate schimba. În economiile cele mai dinamice, cum ar fi cea a Statelor Unite ale Americii, orașele secundare își schimbă poziția în clasament destul de frecvent. Centrele industriale din regiunea Rust Belt (Centura Manufacturieră) au fost înlocuite în ultimele decenii cu centrele de înaltă tehnologie din regiunea Sun Belt (Centura Soarelui). În Europa, orașele își schimbă mai rar

poziția în clasament, dar acest lucru se întâmplă. În 1992, la începutul tranziției, Cluj-Napoca era cel de-al cincilea oraș ca mărime din România, dar în prezent este al doilea. În Polonia, Katowice este a doua aglomerare urbană ca mărime, dar orașele mai mici, ca Poznan și Wroclaw, sunt centrele urbane dinamice ale țării.

Efectul orașelor primare și decalajul orașelor secundare

În momentul de față, probabil că Bucureștiul va rămâne cel mai atractiv loc pentru migranți în viitor. Legea lui Zipf și experiența țărilor celor mai dezvoltate arată că orașele primare își schimbă rareori locul în ierarhia sistemului de orașe al unei țări și, de obicei, rămân cele mai atractive locuri pentru migranți. Dimensiunea lor se traduce, de asemenea, într-un câmp de atracție gravitațională puternică – atât pentru oameni și firme, cât și pentru turiști. De obicei, la orașele primare se ajunge ușor, deoarece acestea tind să fie cel mai important nod de transport al țării.

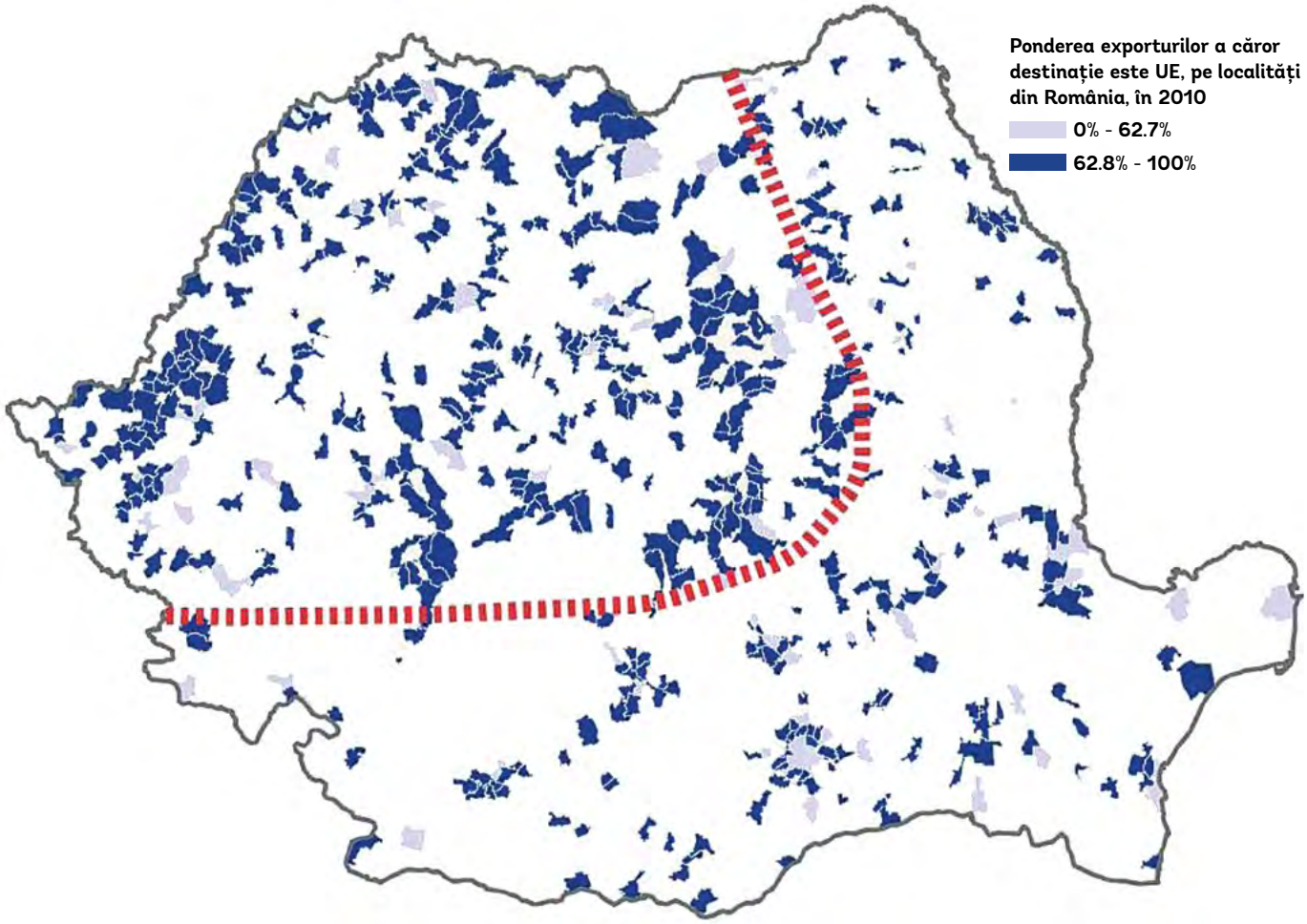
Cel mai probabil, Cluj-Napoca și Timișoara sunt următoarele orașe care pot corecta decalajul orașelor secundare, astfel încât în viitor ele vor fi probabil locuri foarte atractive pentru migranți. Păstrarea poziției de top de către aceste două orașe depinde și de cât de bine sunt gestionate, nu numai de dinamica pieței. Regula lui Zipf ne învață că orașele secundare își pierd adesea poziția din ierarhia unei țări, evoluția lor fiind determinată de obicei de intervenția umană, atât a actorilor publici, cât și a celor privați.

Deși poate că majorității factorilor de decizie politică nu le convine acest lucru, cel mai probabil aproximativ 5-7 orașe din România vor atrage în anii următori un procent covârșitor de migranți interni. Dacă această dinamică ar avea loc într-un context al creșterii populației generale, toate ar fi bune și frumoase. Însă atunci când acest lucru se întâmplă într-un context de declin demografic general, unele locuri vor pierde probabil oameni care este posibil să nu se mai întoarcă niciodată. Deși este puțin probabil să existe un fenomen larg răspândit de orașe/sate fantomă (acest lucru nu s-a întâmplat nici chiar în țări cu un nivel foarte ridicat al migrației, cum ar fi SUA), este posibil ca multe locuri să se confrunte cu probleme socio-economice din cauza declinului și îmbătrânirii populației. Dar fără o concentrare a oamenilor și a resurselor în câteva locuri dinamice, va fi greu ca economia românească să rămână competitivă – nicio țară nu a reușit să aibă o astfel de realizare.

Efectul dimensiunii și al poziției geografice

Figura de mai jos evidențiază o dinamică clară a dezvoltării teritoriale în România: vestul țării s-a dezvoltat mai repede decât estul și sudul, iar orașele mai mari au evoluat în general mult mai bine decât orașele mai mici. Apropierea de granița de vest oferă avantaje clare, deoarece vestul este în general preferat de investitori datorită situării mai aproape de piețele din Europa Occidentală. Harta de mai jos arată în mod clar avantajul oferit de o poziție geografică favorabilă. Astfel, o pondere covârșitoare din exporturile localităților din Arcul Carpatic merg către Uniunea Europeană (unde merg 70% din totalul exporturilor românești), în timp ce localitățile din est și sud au o legătură mai puțin solidă cu UE.

Figura 69. Ponderea exporturilor a căror destinație este UE, pe localități din România, 2010



Sursa: Banca Mondială. 2013. „Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României"

Orașele mai mari au evoluat în general mai bine decât orașele mai mici, deși nu întotdeauna. În Regiunea Nord-Est, orașul Iași, cea mai mare zonă urbană, s-a dezvoltat cel mai rapid; în Regiunea Sud-Est, Constanța a înregistrat cea mai bună performanță, iar în Sud-Vest cel mai performant oraș este Craiova. În schimb, unele orașe mai mici din vestul țării, precum Sibiul sau Aradul, au avut rate ale productivității mai mari decât aceste orașe mari din partea de est și de sud.

Astfel, poziția geografică și dimensiunea sunt importante pentru atractivitatea orașului. Acesta este un tipar care poate fi observat în aproape toate noile state membre ale UE. Banca Mondială a elaborat hărți ale sărăciei pentru majoritatea țărilor din Europa Centrală și de Est și a fost martora acestei dinamici peste tot. Astfel, regiunile mai apropiate de inima UE sunt mai dezvoltate, iar orașele mai mari în general, în special cele care au o bună amplasare, o duc mai bine decât orașele mai mici.

Efectul proximității față de orașele primare

Orașele apropiate de București au suferit în anii de tranziție, deoarece o parte importantă a forței lor de muncă calificată s-a mutat în capitală. Orașele aflate în apropierea Bucureștiului, cum ar fi Ploiești, Buzău, Constanța, Brăila sau Pitești, au trimis un număr mare de migranți în capitală. Această dinamică a afectat negativ orașele respective. Dar după ce capitala a atins un oarecare nivel de saturare din punct de vedere economic, paharul dezvoltării se revarsă acum înapoi spre aceste centre urbane. Având în vedere că salariile au crescut continuu în București, multe firme, în special întreprinderi de producție, s-au mutat în centrele urbane din apropiere, în căutare de costuri mai reduse. Astfel, deși apropierea de București a reprezentat inițial un handicap, acum se poate transforma într-un avantaj, lucru evident mai ales în numărul mare de investiții private atrase de parcurile industriale din jurul municipiul Ploiești în ultimii ani.

Tabelul 4. Localități din care au provenit majoritatea migranților din ZUF București după 1991

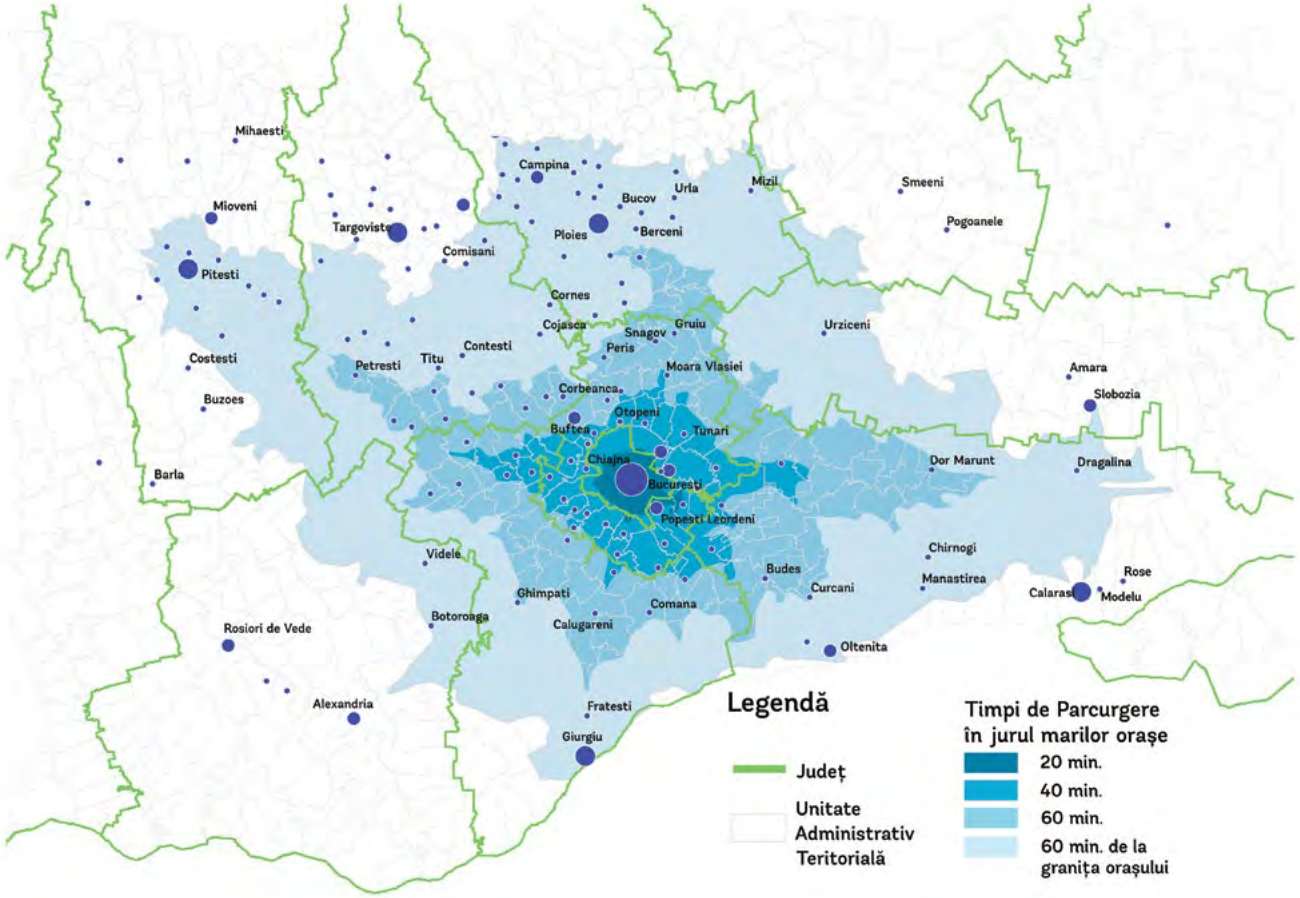
	Localitatea de origine	1991 - 2000	2001 - 2011
1	Ploiești	3,309	6,361
2	Buzău	2,839	6,233
3	Constanța	2,522	5,471
4	Brăila	2,202	4,870
5	Pitești	2,379	4,806
6	Alexandria	2,444	4,124
7	Craiova	1,751	4,119
8	Galați	1,915	3,921
9	Târgoviște	1,809	3,480
10	Giurgiu	1,797	3,270

Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Zona din jurul capitalei situată pe o rază de o oră de mers cu mașina față de aceasta adună un sfert din populația țării și generează jumătate din veniturile firmelor înregistrate – practic, aceasta este inima economică a României. Orașele aflate în apropierea Bucureștiului, cum ar fi Ploiești, Buzău, Constanța, Brăila sau Pitești, au trimis un număr mare de migranți în capitală. Această dinamică a afectat negativ orașele respective. Dar după ce capitala a devenit saturată din punct de vedere economic, beneficiile au început să se reverse spre aceste orașe vecine. Având în vedere că salariile din București continuă să crească, firmele, în special cele de producție, își mută sediile acum în jurul Bucureștiului, ca modalitate de scădere a costurilor rămânând, în același timp, aproape de „centrul acțiunii".

O bună funcționare a economiei românești va duce în mod inevitabil la o bună performanță a acestei mari aglomerări urbane din jurul Bucureștiului. Pentru aceasta va fi nevoie de o bună infrastructură de legătură în regiune, care să permită o circulație fluidă a oamenilor, a produselor și a ideilor în regiune. În plus, va fi esențial să se elaboreze planuri pentru o aglomerare urbană mai mare și nu pentru localități individuale. Există mai multe orașe mari care delimitează aglomerarea urbană din jurul Bucureștiului (Pitești în partea de vest, Târgoviște la nord-vest, Ploiești și Brașov la nord, Constanța la est și Giurgiu la sud). Așa cum Bos-Wash-Meg (megalopolisul care se întinde de la Boston la la Washington, DC, trecând prin New York și Philadelphia) funcționează ca o inimă economică a SUA, la fel și aglomerarea urbană din jurul Bucureștiului ar putea funcționa mai bine ca inimă economică a României.

Figura 70. Inima economică a României (un sfert din populația țării și o jumătate din veniturile firmelor din țară)



Sursa: Banca Mondială. 2013. „Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României"

Efectul universităților și al serviciilor cu valoare adăugată mare

De câteva decenii, economiștii recunosc că o rezervă suficient de mare de capital uman reprezintă unul dintre principalele ingrediente ale unei creșteri economice susținute. Persoanele care trăiesc în țările în curs de dezvoltare știu însă foarte bine că o populație educată nu este suficientă pentru a susține creșterea economică. Fără un acces corespunzător la piețele mari, o idee bună și un produs/serviciu bun nu se pot dezvolta. Nici măcar țările cu sisteme de învățământ moderne nu sunt imune la instabilitatea economică. Finlandezii, deși au una dintre cele mai bine educate populații din lume, s-au aflat în recesiune din momentul în care Nokia nu a mai dat randament.

Totuși, știm că este mult mai ușor de susținut creșterea economică dacă populația este educată. Bucureștiul, Cluj-Napoca, Timișoara și Iașiul, orașele care au avut cel mai mare succes în atragerea migranților între anii 2001 și 2011, sunt și centrele universitare cele mai puternice din România. În schimb, având aproximativ aceeași populație, Cluj-Napoca are o economie de peste două ori mai mare decât cea a Iașiului – profitând în mare parte de poziția sa geografică mai bună (mai aproape de piețele bogate din vest).

Universitățile joacă și un alt rol esențial: ele furnizează firmelor private, în mod continuu, forță de muncă calificată. Astfel, orașelor fără universități le este dificil să concureze cu centrele universitare mari. Este normal ca un oraș centrat în mod tradițional pe producție să se confrunte cu anumite limite în calea dezvoltării, deoarece salariul unui muncitor poate fi crescut doar până la un anumit nivel fără ca firma să devină necompetitivă pe pieţele globale. Pe de altă parte, în sectoarele cu valoare adăugată mare, care necesită contribuția unor persoanelor cu experiență de specialitate, salariile pot crește într-un mod mult mai flexibil. În cele din urmă, orașele care pot susține creșterea economică sunt cele care reușesc să genereze locuri de muncă cu salarii ridicate care pot compensa costul din ce în ce mai ridicat al vieții în orașele respective.

Tabelul de mai jos indică zonele urbane funcționale cu cea mai mare concentrație de persoane cu studii superioare. Evident, cele mai puternice centre universitare au și o concentrare mare de oameni bine educați. Dar și performanța economică a zonelor urbane funcționale respective pare a avea un rol în atragerea persoanelor calificate. Astfel, în Constanța, care este un centru universitar mai puțin dezvoltat decât Iașiul, locuiesc aproximativ același număr de persoane cu studii superioare. Sibiul și Târgu Mureș, care sunt centre universitare mai consacrate decât Ploieștiul și Piteștiul, au totuși mai puțini oameni cu studii superioare.

Tabelul 5. Numărul persoanelor cu studii superioare, în București și în cele 40 de reședințe de județ (în 2011)

	ZUF	Centrul urban
București	653,882	577,122
Cluj-Napoca	109,277	94,877
Timișoara	105,468	88,861
Constanța	89,149	70,086
Iași	89,080	80,615
Brașov	80,395	61,660
Craiova	73,391	68,747
Ploiești	69,216	51,111
Pitești	56,550	40,548
Oradea	54,829	47,036
Galați	48,395	46,321
Sibiu	45,573	37,427
Arad	43,959	34,710
Târgu Mureș	37,608	30,167
Bacău	34,644	31,281
Baia-Mare	32,808	26,183
Râmnicu Vâlcea	31,668	23,825
Brăila	28,420	27,748
Buzău	27,890	22,730
Târgoviște	26,894	19,067
Târgu Jiu	26,223	21,104

	ZUF	Centrul urban
Deva	26,055	14,640
Suceava	25,557	21,575
Satu-Mare	22,080	18,688
Piatra Neamț	21,552	18,755
Focșani	20,821	16,490
Alba Iulia	19,284	15,938
Drobeta	19,141	18,153
Bistrița	18,105	16,038
Botoșani	17,191	16,266
Slatina	16,852	14,875
Reșița	13,840	13,633
Zalău	13,737	12,036
Tulcea	12,450	11,785
Miercurea Ciuc	11,029	8,190
Sfântu Gheorghe	10,856	9,659
Călărași	10,661	9,763
Giurgiu	10,309	9,708
Vaslui	9,609	9,075
Alexandria	9,594	8,594
Slobozia	9,483	8,339

Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

Cu toate acestea, în cele din urmă, un oraș nu poate susține creșterea dacă firmele sale private nu pot deveni în mod continuu mai productive și nu pot oferi salarii mai mari personalului, iar această creștere nu poate fi susținută fără o ofertă permanentă de oameni calificați. Capacitatea de a atrage și păstra capitalul uman este esențială în special pentru orașele care au depășit un anumit prag de dezvoltare. Sunt puține exemple de orașe înfloritoare fără o universitate puternică în apropiere.

Efectul bunei conduceri

Nenumăratele cărți în materie de conducere ne învață că liderii buni pot ajuta la schimbarea situației unui oraș. Este greu de spus și chiar mai greu de estimat cât anume din performanța unui oraș este pur și simplu rezultatul forțelor pieței și cât este rezultatul ingineriei umane. Granița dintre forța pieței și mâna omului nu este atât de fină pe cât ne place să credem. Orice decizie luată de o persoană în contextul pieței conține, în realitate, și inginerie umană. Totalitatea acestor decizii influențate de oameni reprezintă, de fapt, ceea ce numim piețe – „mâna invizibilă" a lui Adam Smith.

Însă deciziile luate de o singură persoană sau de câteva persoane pot avea un impact mai mare decât suma deciziilor individuale. Primarii și deciziile pe care le iau aceștia contează pentru competitivitatea unui oraș. Primarii puternici joacă un rol activ în atragerea investitorilor care pot aduce o valoare adăugată mare, alocă o mulțime de energie și de resurse pentru creșterea calității vieții în orașul lor și știu cum să construiască coaliții cu reprezentanții sectorului privat și ai societății civile.

Piața terenurilor și cea a locuințelor

Eficacitatea și dinamismul piețelor terenurilor și locuințelor sunt esențiale pentru orașele care se dezvoltă rapid – atunci când aceste piețe funcționează în mod corespunzător, fluxul de persoane și întreprinderi este facilitat. Banca Mondială a pregătit pentru Ministerul Dezvoltării Regionale din România două analize care dezbat în detaliu piața terenurilor și a locuințelor.

Raportul „Consolidarea capacității de planificare spațială, precondiție pentru dezvoltarea urbană sustenabilă" indică faptul că piețele terenurilor din România sunt disfuncționale. În primul rând, situația proprietății nu este întotdeauna clară. După 1989, terenurile au fost restituite proprietarilor de drept, însă dreptul de proprietate nu a putut fi întotdeauna stabilit cu claritate. Ca atare, o parte importantă a terenurilor urbane din România (nu se știe sigur cât) nu au un statut clar în ceea ce privește proprietatea sau fac obiectul unor litigii în instanță. Figura de mai jos este sugestivă din acest punct de vedere. Aceasta ilustrează unul dintre terenurile de cea mai bună calitate din România – zona Esplanada, aproximativ 11 hectare de teren situate chiar în inima Bucureștiului. Înainte de perioada comunistă, zona făcea parte din Cartierul Evreiesc din București. În perioada comunistă, acesta a fost ras complet și s-a propus să se construiască acolo o mare clădire a Operei. La izbucnirea Revoluției din 1989, era terminată doar fundația Operei. În anii de tranziție au avut loc multe încercări de redezvoltare a acestei zone, toate eșuate din cauza drepturilor de proprietate neclare. După cum se indică în figura de mai jos, doar 6% din zona Esplanada a fost restituită proprietarilor de drept; un procent de 20% din teren face obiectul unor litigii în instanță, iar pentru 74% din teren nu a fost revendicat niciun drept. Multe parcele de terenuri urbane și suburbane au o structură la fel de tulbure a proprietății.

Figura 71. Situația parcelelor de teren din zona Esplanada, în București



O altă problemă esențială constă în fragmentarea terenurilor suburbane și periurbane. În lipsa unei planificări spațiale clare și eficiente, extinderea urbană a urmat un model „organic", căutând punctul cel mai ușor de străpuns – adică parcelele de teren al căror proprietar a putut fi identificat ușor și a fost dispus să vândă, și care erau suficient de aproape de rețelele de infrastructură existente (drumuri, apă, canalizare, gaze) pentru a face rentabilă dezvoltarea acestora. Felul în care această dezvoltare „organică" arată în practică este bine evidențiat prin imaginea de mai jos, care prezintă noile dezvoltări din comuna Florești, la periferia orașului Cluj-Napoca – cea mai mare comunitate rurală din România în acest moment. Acest tip de dezvoltare nu este nici eficient, nici durabil și nici de dorit.

Figura 72. Noi dezvoltări în Florești, o suburbie a orașului Cluj-Napoca



Sursa: Google Earth

În sfârșit, lipsa unui sistem de cadastru pe deplin funcțional și accesul redus la informațiile privind proprietatea asupra terenurilor (în cazul în care proprietatea chiar este cunoscută) reprezintă alte obstacole importante în calea amenajării eficiente a teritoriului. Având în vedere faptul că terenul

este atât de fragmentat și dată fiind relativa lipsă de terenuri urbane mari, alăturate și ușor de dezvoltat, dezvoltatorii se confruntă adesea cu costuri semnificative ale tranzacțiilor de obținere a unui număr suficient de terenuri adiacente. Dacă informațiile privind parcelele de teren ar fi ușor accesibile (de exemplu, dacă ar fi ușor să se identifice proprietarul și datele sale de contact), unele dintre aceste costuri ale tranzacțiilor ar fi mai mici.

Raportul „Către o strategie națională a locuirii" indică faptul că și piețele de locuințe sunt disfuncționale în România. În primul rând, o combinație între accesibilitatea scăzută, ratele ridicate ale creditelor ipotecare (10% -12%), costurile mari de construcție și atomizarea gospodăriilor (cu o creștere semnificativă a ponderii gospodăriilor de o singură persoană) a distorsionat efectiv cererea de locuințe – în ceea ce privește tipul, calitatea și dimensiunea. Practic, o parte covârșitoare din noul fond locativ care intră pe piață este reprezentată de mici unități de 1-2 camere (50-55 m2), cea mai mare parte fiind construite în zonele urbane funcționale cele mai dinamice.

Dintre cele 982.000 de noi unități locative dezvoltate între 1990 și 2015, 64% au fost construite în zonele urbane funcționale ale Bucureștiului și ale celor 40 de reședințe de județ. În plus, în jur de 52% dintre unitățile locative dezvoltate în aceste 41 de zone urbane funcționale (aproximativ 326.000 în total) au fost construite în afara centrului urban, ceea ce indică un proces foarte rapid de suburbanizare. Cele mai multe dintre aceste locuințe noi au fost realizate cu un sistem slab de planificare spațială, sau fără niciun astfel de sistem. Deosebit de îngrijorător este faptul că, deși 52% dintre noile unități au fost dezvoltate în zone suburbane și periurbane, nu au fost întreprinse eforturi pentru o planificare metropolitană. Desigur, această extindere necontrolată are efecte negative clare asupra costurilor cu transportul și cu alte investiții în infrastructura publică (de exemplu, apa și apele uzate, gestionarea deșeurilor solide, iluminatul stradal).

Tabelul 6. Locuințe noi dezvoltate între 1990 și 2015

	Centrul urban	ZUF	% în zona peri-urbană a ZUF
București	68,435	154,631	55.74%
Constanța	20,181	43,531	53.64%
Cluj-Napoca	18,068	42,753	57.74%
Iași	12,772	26,598	51.98%
Timișoara	9,831	26,482	62.88%
Pitești	7,517	22,801	67.03%
Brașov	11,845	20,146	41.20%
Sibiu	11,309	19,962	43.35%
Craiova	11,118	17,335	35.86%
Ploiești	4,964	17,101	70.97%
Arad	13,750	16,827	18.29%
Oradea	10,038	15,975	37.16%
Suceava	5,647	15,915	64.52%
Bacău	5,245	14,639	64.17%
Galați	8,146	14,585	44.15%
Focșani	3,964	13,406	70.43%
Râmnicu Vâlcea	5,807	12,827	54.73%
Târgoviște	4,006	11,723	65.83%

	Centrul urban	ZUF	% în zona peri-urbană a ZUF
Târgu Mureș	3,973	10,490	62.13%
Brăila	7,935	9,480	16.30%
Bistrița	6,392	9,063	29.47%
Piatra Neamț	3,219	8,717	63.07%
Baia Mare	4,048	8,174	50.48%
Satu Mare	4,387	8,049	45.50%
Buzău	3,646	6,957	47.59%
Botoșani	3,569	5,956	40.08%
Slobozia	2,925	5,717	48.84%
Slatina	2,720	5,686	52.16%
Târgu Jiu	2,784	4,955	43.81%
Călărași	3,056	4,784	36.12%
Deva	2,563	4,764	46.20%
Zalău	2,898	4,724	38.65%
Alba Iulia	3,487	4,624	24.59%
Vaslui	2,697	4,328	37.68%
Tulcea	2,748	3,440	20.12%
Drobeta-Turnu Severin	2,306	3,400	32.18%
Sfântu Gheorghe	1,655	2,821	41.33%
Alexandria	1,839	2,668	31.07%
Giurgiu	2,212	2,491	11.20%
Miercurea Ciuc	1,412	2,480	43.06%
Reșița	1,291	1,565	17.51%

Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

În lucrarea „Către o strategie națională a locuirii" se constată, de asemenea, lipsa unei piețe funcționale a chiriilor. Cifrele neoficiale indică faptul că aproximativ 15-20% din fondul locativ din București și alte orașe mari reprezintă spații de cazare destinate închirierii, majoritatea fiind închiriate informal. Legile în materie de chirii, care favorizează puternic chiriașul, TVA-ul ridicat și impozitele mari pe veniturile din chirii au afectat, în esență, dezvoltarea pieței spațiilor de închiriat (puține unități locative sunt dezvoltate pentru scopul declarat de a fi închiriate) și au mărit brusc stimulentele care favorizează cumpărarea și nu închirierea locuințelor. Acest dezechilibru proprietar-chiriaș poate determina contrastimulente vicioase în ceea ce privește mobilitatea și poate umfla în mod artificial prețurile locuințelor în locurile cele mai căutate. În mare măsură, locurile care au atras cei mai mulți migranți în ultimii ani au și cele mai mari prețuri ale proprietăților din România. Dacă prețurile proprietăților vor continua să crească în aceste locuri (un posibil semn al eșecului piețelor terenurilor și locuințelor), acestea vor acționa ca un contrastimulent pentru potențialii migranți interni.

Tabelul 7. Prețurile proprietăților în București și în cele 40 de reședințe de județ

UAT	Preț mediu (euro) pe metru pătrat
Cluj-Napoca	1,099
București	1,014
Timișoara	942
Constanța	915
Iași	903
Brașov	866
Craiova	806
Tulcea	780
Pitești	773
Sibiu	765
Târgu Mureș	745
Ploiești	737
Târgu Jiu	716
Suceava	701
Oradea	697
Bacău	687
Arad	670
Alba Iulia	667
Galați	667
Râmnicu Vâlcea	657
Baia Mare	630

UAT	Preț mediu (euro) pe metru pătrat
Piatra Neamț	625
Slatina	620
Buzău	612
Botoșani	600
Slobozia	600
Deva	599
Vaslui	591
Focșani	586
Bistrița	582
Brăila	561
Alexandria	555
Târgoviște	548
Satu Mare	525
Miercurea Ciuc	521
Drobeta Turnu Severin	500
Zalău	492
Sfântu Gheorghe	491
Giurgiu	481
Călărași	470
Reșița	448

Sursa: ANEVAR

Incluziunea socială

Orașele dinamice nu generează doar efecte pozitive, ci pot crea și exacerba decalajele existente. Din punct de vedere social, orașele care se dezvoltă într-un ritm foarte rapid pot ajunge să excludă din economia locală grupuri întregi de oameni, din cauza prețurilor prea mari. Exemplul profesorilor de liceu care nu-și pot permite chiriile din Silicon Valley este bine cunoscut. Situația este asemănătoare în unele dintre cele mai dinamice orașe din România. De exemplu, unele sectoare dinamice, cum ar fi cel informatic, farmaceutic sau al consultanței, au crescut în mod continuu veniturile unui anumit număr de persoane din Cluj-Napoca. Acest lucru a provocat o creștere a chiriilor, a prețurilor proprietăților și, în general, a costului vieții (de exemplu, prețul unei mese la restaurant). Însă dacă specialiștii în domeniul IT își pot permite aceste costuri de viață mai ridicate, educatorii de grădiniță nu pot. O extindere continuă a sectorului TIC în Cluj poate continua să accentueze diferența dintre bogați și săraci. Prin urmare, este important ca factorii de decizie să abordeze problemele sociale de timpuriu.

Marginalizarea urbană nu a atins încă niveluri alarmante în România, dar este important ca decalajele sociale să fie contracarate ori de câte ori apar. Banca Mondială a pregătit pentru Ministerul Dezvoltării Regionale din România un atlas al zonelor urbane marginalizate, identificând pentru toate orașele și municipiile din țară ponderea persoanelor care trăiesc în condiții de marginalizare. În general, orașele mai dezvoltate au și o pondere mai mică a persoanelor marginalizate, în timp ce în orașele mai puțin dezvoltate situația pare a fi mai gravă. În același timp, trebuie remarcat faptul că orașele mai mari și mai dezvoltate au și un număr absolut mai mare de persoane marginalizate. De exemplu, aproximativ 150.000 de persoane din București locuiesc în zone defavorizate în materie de locuințe – mai mult decât întreaga populație a 28 dintre cele 40 de reședințe de județ. Evident, abordarea problemei grupurilor marginalizate din București are loc la un alt nivel decât abordarea problemei grupurilor marginalizate din Sfântu Gheorghe.

Tabelul 8. Marginalizarea urbană în cifre, pentru București și cele 40 de reședințe de județ

Localitate	Populație	% din populație în zone care nu sunt defavorizate	% din populație în zone defavorizate în materie de locuințe	% din populație în zone defavorizate în materie de ocupare a forței de muncă	% din populație în zone defavorizate în materie de capital uman	% din populație în zone marginalizate
Tulcea	73,707	61.31%	7.13%	7.76%	15.21%	6.81%
Sfântu Gheorghe	56,006	80.03%	3.54%	4.65%	5.35%	6.29%
Baia Mare	123,738	81.37%	1.89%	4.13%	7.65%	4.55%
Alexandria	45,434	62.36%	2.13%	22.29%	8.77%	3.71%
Reșița	73,282	69.50%	2.51%	12.66%	10.16%	3.59%
Vaslui	55,407	67.68%	7.81%	7.03%	12.88%	3.33%
Târgoviște	79,610	77.65%	2.68%	9.14%	6.35%	3.19%
Botoșani	106,847	56.69%	1.94%	28.31%	7.71%	2.92%
Buzău	115,494	80.30%	4.99%	4.44%	7.02%	2.91%
Drobeta-Turnu Severin	92,617	62.72%	5.58%	23.39%	4.01%	2.61%
Brăila	180,302	66.17%	3.45%	17.09%	9.87%	2.58%
Arad	159,074	75.80%	7.91%	2.97%	8.83%	2.58%
Ploiești	209,945	79.92%	5.48%	3.29%	6.62%	2.44%
Târgu Mureș	134,290	86.43%	5.22%	0.78%	3.56%	2.29%
Slobozia	45,891	72.85%	2.90%	4.76%	15.45%	2.25%
Bistrița	75,067	72.13%	10.63%	2.79%	10.71%	2.24%

Localitate	Populație	% din populație în zone care nu sunt defavorizate	% din populație în zone defavorizate în materie de locuințe	% din populație în zone defavorizate în materie de ocupare a forței de muncă	% din populație în zone defavorizate în materie de capital uman	% din populație în zone marginalizate
Călărași	65,181	52.96%	3.61%	11.95%	28.08%	2.14%
Piatra Neamț	85,055	83.20%	1.59%	6.07%	6.37%	2.04%
Târgu Jiu	82,504	80.56%	3.75%	6.24%	5.62%	1.92%
Galați	249,432	73.82%	6.75%	9.97%	5.27%	1.89%
Deva	61,123	88.83%	1.81%	1.32%	4.14%	1.85%
Satu Mare	102,411	82.64%	1.49%	0.26%	12.67%	1.84%
Slatina	70,293	80.73%	0.26%	10.90%	5.55%	1.80%
Giurgiu	61,353	68.11%	0.70%	16.66%	10.32%	1.77%
Miercurea Ciuc	38,966	76.51%	8.82%	2.24%	7.12%	1.51%
Zalău	56,202	77.49%	2.11%	0.71%	17.21%	1.38%
Bacău	144,307	76.93%	9.35%	4.31%	5.62%	1.37%
Alba Iulia	63,536	86.50%	2.74%	1.06%	5.88%	1.28%
București	1,883,425	80.73%	7.82%	1.72%	7.73%	1.16%
Suceava	92,121	82.05%	6.19%	3.60%	5.52%	1.14%
Cluj-Napoca	324,576	79.23%	10.21%	1.18%	1.17%	1.13%
Râmnicu Vâlcea	98,776	85.54%	5.61%	2.36%	5.03%	1.12%
Craiova	269,506	83.93%	1.76%	7.10%	3.76%	1.05%
Focșani	79,315	80.54%	3.56%	9.55%	4.11%	0.98%
Constanța	283,872	80.35%	3.76%	8.86%	3.81%	0.78%
Oradea	196,367	81.99%	10.53%	0.88%	3.86%	0.64%
Iași	290,422	73.74%	13.09%	1.04%	2.77%	0.53%
Brașov	253,200	86.84%	6.45%	2.14%	1.95%	0.51%
Sibiu	147,245	86.51%	6.35%	0.00%	2.90%	0.41%
Pitești	155,383	92.19%	3.32%	1.83%	1.37%	0.26%
Timișoara	319,279	75.30%	11.20%	4.17%	2.32%	0.23%

Sursa: Banca Mondială. 2014. Atlasul zonelor urbane marginalizate din România

În mod similar, este important să se ia în considerare și marginalizarea din zonele suburbane și periurbane. Politica de incluziune socială vizează adesea cartierele din orașele centrale, deoarece în țările occidentale aici se înregistrează adesea cele mai grave problemele de marginalizare. Însă datele unice privind marginalizarea urbană și rurală din România au permis echipei să identifice amploarea marginalizării atât în centrele urbane, cât și în zona urbană funcțională extinsă. Este interesant de observat că în mai multe ZUF din România marginalizarea constituie o problemă mai mare în zonele periferice decât încentrul orașului. De exemplu, în Brașov, Constanța, Iași, Oradea, Târgu Mureș, Satu-Mare, Focșani sau Suceava, un procent mare al persoanelor marginalizate trăiesc în zonele exterioare centrului ZUF. Evident, în aceste cazuri politicile de incluziune socială ar trebui să fie metropolitane, nu urbane sau rurale.

Tabelul 9. Numărul persoanelor marginalizate

	Centrul urban	ZUF
București	14,890	49,963
Brașov	1,279	24,592
Constanța	2,201	15,752
Iași	1,531	10,709
Oradea	1,262	10,496
Târgu Mureș	3,070	10,343
Ploiești	5,130	8,564
Baia-Mare	5,631	8,487
Buzău	3,363	8,253
Satu-Mare	1,882	7,653
Arad	4,109	7,459
Focșani	779	6,752
Suceava	1,047	6,693
Craiova	2,826	6,414
Sfântu Gheorghe	3,525	5,731
Galați	4,725	5,715
Bacău	1,977	5,356
Sibiu	602	5,304
Pitești	409	5,038
Tulcea	5,018	5,018
Deva	1,130	4,974

	Centrul urban	ZUF
Cluj-Napoca	3,660	4,766
Bistrița	1,681	4,726
Brăila	4,643	4,643
Vaslui	1,846	4,482
Călărași	1,394	4,155
Râmnicu Vâlcea	1,107	3,971
Botoșani	3,122	3,788
Piatra Neamț	1,734	3,633
Târgoviște	2,538	3,400
Drobeta-Turnu Severin	2,419	3,374
Timișoara	731	3,368
Miercurea Ciuc	588	2,715
Reșița	2,634	2,634
Târgu Jiu	1,582	2,362
Slatina	1,266	2,318
Zalău	777	2,260
Alexandria	1,685	2,193
Slobozia	1,032	1,880
Alba Iulia	816	1,327
Giurgiu	1,083	1,083

Sursa datelor: Banca Mondială.

Pe măsură ce orașele românești continuă să se dezvolte, este important ca factorii de decizie locali și naționali să țină seama de lecțiile învățate de la țările mai dezvoltate. O economie locală nu este cu adevărat dezvoltată dacă o anumită parte a populației, indiferent cât de mare sau de mică, trăiește în marginalizare. Abordarea directă a problemelor sociale favorizează, în cele din urmă, și performanța economică la nivel global, întrucât zonele urbane favorabile incluziunii sociale sunt adesea zone mai dezvoltate.

Considerații privind mediul

Atunci când se pune în discuție atractivitatea unui oraș, se vorbește în mod inevitabil despre forțe centripete (care atrag oamenii și întreprinderile) și forțe centrifuge (care îndepărtează oamenii). Atunci când se discută forțele centrifuge, considerațiile de mediu sunt de obicei cele mai importante. Bineînțeles că, pe măsură ce se dezvoltă, orașele pun o presiune semnificativă asupra mediului – de exemplu, prin consumarea terenurilor, despădurirea, emisiile de CO_2 generate de creșterea numărului de mașini și de activitatea industrială, generarea unei cantități mai mari de gunoaie, consumarea unei cantități mai mari de energie. Cu cât orașele se dezvoltă într-un mod mai puțin sustenabil, cu atât mai grave tind să fie efectele secundare negative asupra mediului înconjurător. Și, din păcate, orașele românești nu s-au dezvoltat într-o manieră durabilă după 1989.

Banca Mondială a studiat modelele de dezvoltare durabilă în București și în cei 7 poli de creștere (Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara) și a identificat multe domenii în care se impun îmbunătățiri. De exemplu, raportul „Evaluare tehnică a impactului modelelor de dezvoltare alternativă asupra sistemului energetic și emisiilor în regiunea București-Ilfov" a constatat că extinderea necontrolată a Bucureștiului a avut efecte secundare negative asupra mediului, multe dintre acestea fiind dificil de combătut. La fel, rapoartele TRACE (Instrumentul de Evaluare Rapidă a Energiei Orașului) pentru cei 7 poli de creștere din România au furnizat diagnostice privind eficiența energetică, care evidențiază unele dintre principalele dificultăți cu care se confruntă cele mai mari orașe secundare din România. Extinderea necontrolată, creșterea numărului de mașini deținute în proprietate privată și utilizate și disfuncționalitatea sistemelor de transport public sunt în general identificate printre domeniile care au dus la creșterea consumului de energie și la un nivel crescut al poluării în aceste orașe.

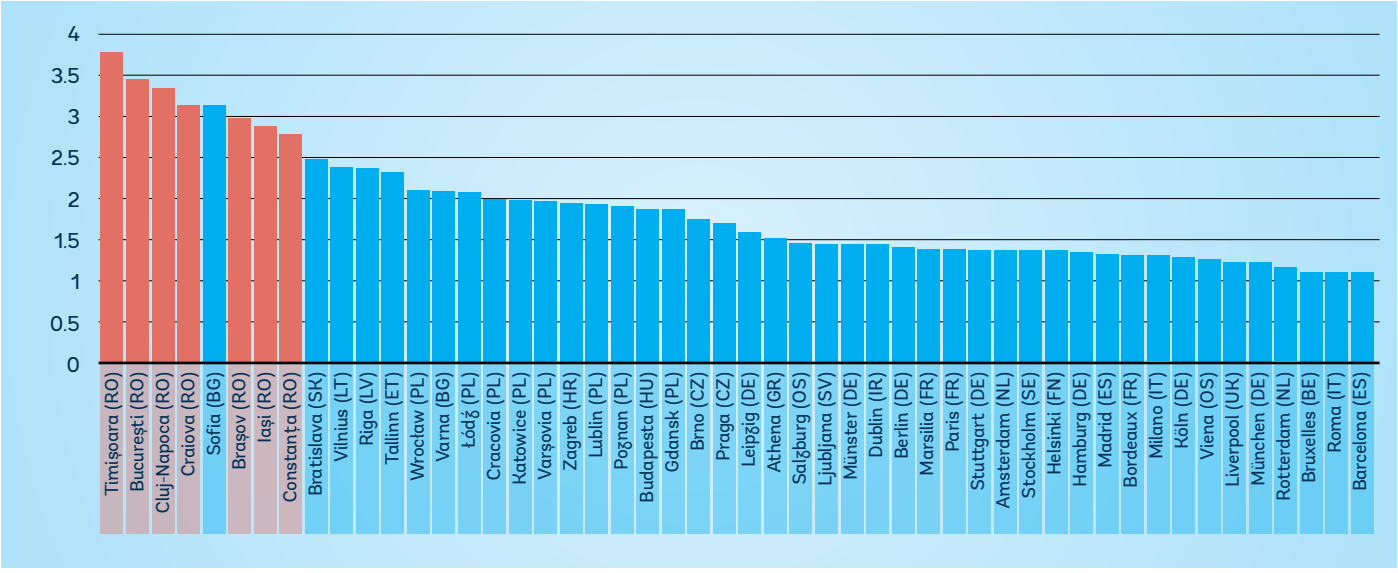
Efectul „Je ne sais quoi"

Chiar dacă se încearcă sprijinirea piețelor, acestea se dezvoltă adesea după bunul lor plac. Unele orașe au rezultate bune în ciuda unei conduceri slabe și a unei așezări proaste, în timp ce alte orașe se luptă să răzbească în ciuda faptului că au o administrație puternică, un acces facil la piețe și o universitate puternică.

În prezent, dintre cele 254 de orașe primare și secundare din UE, orașele din România cresc cel mai rapid (a se vedea figura de mai jos). Nu este clar de ce au reușit să aibă o performanță bună la aproape toate nivelurile. Probabil că au avut rezultate mai bune decât orașele bulgare din cauza unei mai bune așezări geografice; rata lor de creștere ar putea scădea în următorii ani, devenind asemănătoare cu rata de creștere a orașelor poloneze, iat la un moment dat, în viitor se poate stabiliza, asemănându-se cu orașele spaniole și italiene.

Orașele primare și secundare sunt cele care impulsionează performanța economică a unei țări. Performanța ridicată a polilor de creștere din România poartă, în mare parte, meritul pentru performanța bună a economiei românești. Între anii 2000 și 2013, toți cei 8 poli de creștere s-au dezvoltat mai repede decât economia națională, indicând faptul că aceștia erau motoare de creștere economică. Prin comparație, în Bulgaria, orașele secundare precum Varna sau Plovdiv au avut un randament mai slab decât economia națională în ansamblu, ceea ce poate explica și performanța relativ mai slabă a economiei bulgare.

Figura 73. Rata de creștere a PIB-ului pe cap de locuitor (SPC în euro) între 2000 și 2013



Sursa: Eurostat

Fără orașe secundare dinamice, România nu poate rămâne competitivă. Pentru a fi competitive, orașele trebuie să fie atractive pentru oameni și pentru firme. Următoarea secțiune va discuta în detaliu câțive dintre factorii care pot ajuta la creșterea atractivității unui oraș.

O clasificare a zonelor urbane funcționale

Tuturor ne plac clasamentele. Să știi unde te afli într-o anumită ierarhie poate fi și stimulant și iritant – e greu să fii neutru. Și, bineînțeles, revistele populare și cercetătorii care doresc să ajungă la o audiență mai largă adesea recurg la clasamente de tot felul. Există clasamente privind competitivitatea orașelor, calitatea vieții, prețurile imobiliare, absorbția fondurilor UE sau succesul în atragerea turiștilor.

După 1989, orașele din România au fost încadrate în categorii din motive normative și programatice. Planul de Amenajare a Teritoriului Național, secțiunea IV (privind rețeaua de așezări din România) a intrat într-un proces de revizuiredecurând, fiind propusă o nouă organizare a celor 103 municipii, 217 orașe și 943 de sate periurbane în 8 categorii:

Categoria I – Capitala (București), de importanță națională, cu vocație europeană și internațională, sediul administrației centrale și al instituțiilor europene și internaționale.

Categoria a II-a – Poli regionali principali (Cluj-Napoca, Constanța, Iași, Timișoara, Craiova), municipii de importanță națională și transnațională, resedințe de județ, cu un rol major la nivel regional și transfrontalier, sedii de instituții naționale și supranaționale, centre universitare mari; având o populație de peste 250.000 de locuitori și influență regională.

Categoria a III-a – Poli regionali secundari (Bacău, Botoșani, Piatra-Neamț, Suceava, Brăila, Buzău, Galați, Pitești, Ploiești, Drobeta-Turnu Severin, Râmnicu Vâlcea, Arad, Baia Mare, Oradea, Satu Mare, Brașov, Sibiu, Târgu Mureș), municipii cu importanță regională, reședințe de județ, sedii de instituții județene și interjudețene, centre culturale importante, având peste 100.000 de locuitori și influență interjudețeană și transfrontalieră.

Categoria a IV-a – Poli județeni principali (Alba Iulia, Alexandria, Bistrița, Călărași, Deva, Focșani, Giurgiu, Miercurea-Ciuc, Reșița, Sfântu Gheorghe, Slatina, Slobozia, Târgoviște, Târgu Jiu, Tulcea, Vaslui, Zalău), municipii reședință de județ, sedii de administrații județene, având peste 40.000 de locuitori.

Categoria a V-a – Poli județeni secundari (40 de municipii), municipii cu rol de echilibrare la nivel județean, cu instituții care deservesc o zonă mai largă (spitale, licee, centre de asistență socială, agenții de ocupare a forței de muncă, muzee, centre culturale etc.), având o populație de peste 20.000 de locuitori și cel puțin 50.000 de oameni în zona lor de influență.

Categoria a VI-a – Centre urbane cu rol zonal (aproximativ 110 municipii și orașe), municipii și orașe care deservesc zonele sub-județene, mai mici decât polii județeni secundari, având o populație între 5.000 și 20.000 de locuitori și în jur de 20.000-50.000 de persoane în zona lor de influență.

Categoria a VII-a – Centre urbane cu funcții specializate (aproximativ 130 de municipii, orașe, noduri de transport, stațiuni turistice), municipii și orașe care nu sunt incluse în categoria a VI-a și care sunt, de obicei, subordonate unui municipiu de categoria I-V, cu caracter monofuncțional (turism, transport, energie, locuire); dimensiunea variază.

Categoria a VIII-a – Alte localități urbane (943 de sate care fac parte dintr-o unitate administrativă urbană), sate și localități aparținătoare ale municipiilor și orașelor.

Orașele au fost grupate și în vederea utilizării fondurilor UE. Astfel, pentru perioada de programare 2007-2013, axa 1 a Programului Operațional Regional prealocase fonduri pentru 7 poli de creștere (Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara) și 13 poli de dezvoltare urbană (Arad, Baia-Mare, Bacău, Brăila, Galați, Deva, Oradea, Pitești, Râmnicu-Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu-Mureș). În plus,

toate zonele urbane cu peste 10.000 de locuitori erau eligibile pentru a candida pentru o rezervă de fonduri dedicată lor. Cei 7 poli de creștere sunt cele mai mari orașe din regiunile respective (București-Ilfov, în calitate de a 8-a regiune, nu a primit finanțare dedicată, deoarece a atins deja un nivel înalt de dezvoltare), iar prin consolidarea acestor poli de creștere s-a sperat că și economiile de la nivel regional vor fi consolidate.

Pentru perioada de programare 2014-2020, axa 4 a Programului Operațional Regional oferă finanțare dedicată pentru 39 de reședințe de județ. Tulcea, cea de a 40-a reședință de județ, primește finanțare dedicată prin instrumentul de investiții teritoriale integrate în regiunea Delta Dunării (ITI). Axa 3 din POR oferă finanțare, în mod competitiv, tuturor celorlalte centre urbane.

Tiparele migrației și navetei reprezintă alte variabile care funcționează bine pentru stabilirea ierarhiilor subnaționale. În special cifrele privind migrația reprezintă un bun indicator al succesului unui oraș sau al unei zone urbane funcționale (ZUF). Zonele urbane funcționale care reușesc să atragă cei mai mulți oameni, în special capital uman calificat, sunt de obicei acelea care oferă un pachet corespunzător de stimulente (de exemplu, locuri de muncă, educație bună, asistență medicală de calitate, locuințe la prețuri accesibile, o bună calitate a vieții). Bineînțeles, dimensiunea fluxurilor migratorii spre aceste zone nu reprezintă o indicație imediată a bunei performanțe economice, dar, în general, orașele mari și cele care reușesc să atragă oamenii sunt mai productive și mai dinamice decât alte orașe din țara respectivă.

O altă problemă pentru care sunt relevante fluxurile migratorii este stabilirea câmpului gravitațional al ZUF – adică zona din care ZUF reușește să atragă oamenii. Orașele globale, cum ar fi New Yorkul, Parisul sau Londra, atrag oameni din întreaga lume. Centrele continentale precum Munchen, Barcelona sau Milano sunt atractive pentru oamenii din mai multe țări. Centrele naționale precum Bucureștiul, Varșovia sau Bratislava sunt interesante în primul rând pentru oamenii din țara respectivă. Centrele regionale, cum ar fi Cluj-Napoca, Poznan sau Kosice, sunt în primul rând atractive pentru oamenii din regiunea respectivă.

Evident, cu cât este mai mare câmpul gravitațional al unei anumite ZUF, cu atât mai prosperă va fi zona respectivă. Un oraș ca Londra poate atrage oameni calificați din întreaga lume, deci poate avea resursele corespunzătoare pentru o creștere susținută. Un centru regional este la fel de performant ca oamenii pe care îi are deja și oamenii pe care îi va atrage din regiune. Evident, o ZUF atractivă pentru capitalul uman din întreaga lume are un randament mai bun decât o ZUF care este atractivă doar pentru un număr restrâns de oameni.

Orașele se află într-o competiție globală pentru oamenii cei mai buni și cei mai calificați, iar orașele cu cel mai mare câmp gravitațional și cu cea mai puternică forță gravitațională vor fi și cele mai dezvoltate. Deși în România nu se află centre globale sau continentale, țara trebuie să-și consolideze cele mai de succes ZUF – atât ca modalitate de limitare a migrației spre exterior, cât și ca modalitate de consolidare a economiilor regionale.Numărul emigranților este cu mult mai mare decât cel al migranților în interiorul țării (3 milioane de emigranți față de 1,8 milioane de migranți interni, între 1991 și 2011). Fără zone urbane puternice și atractive, România nu are cum să inverseze această tendință negativă. În plus, în absența unor zone urbane puternice, nu pot exista nici regiuni puternice. Performanța (aproape) fiecărei regiuni de top din UE este legată de performanța principalelor sale zone urbane funcționale.

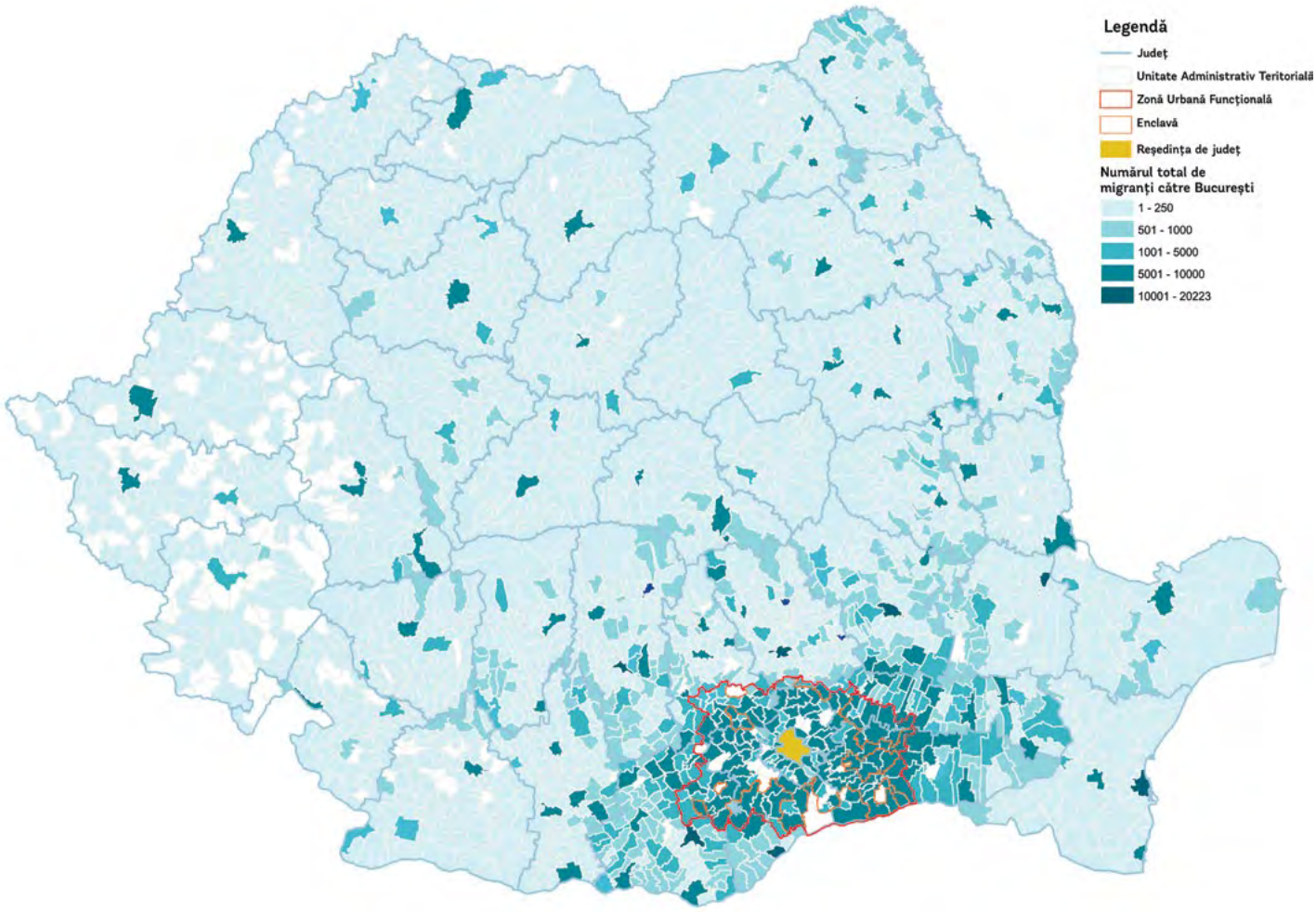
În cele ce urmează, vom discuta despre principalele categorii de ZUF din România, pe baza succesului pe care îl au în atragerea oamenilor și pe baza zonei lor de influență. Această analiză va indica, de asemenea, care dintre ZUF pot susține cel mai bine creșterea și dezvoltarea regională. Vom discuta și despre modul în care aceste ZUF ar putea fi consolidate, ajutând astfel economiile lor să funcționeze mai bine. Anexa 2 include o grupare statistică a zonelor urbane funcționale, utilizând o metodologie bazată pe dendograme, iar rezultatele finale sunt foarte apropiate de clasamentul discutat mai jos.

Polul național

Bucureștiul, orașul primar din România și capitala țării, este cea mai atractivă zonă urbană din țară. Oamenii s-au mutat în București din aproape fiecare localitate din România, deși un număr disproporționat de persoane s-au mutat mai ales din zonele din jurul Bucureștiului și din alte centre urbane mari. Probabil că, la fel ca alte orașe primare din întreaga lume, Bucureștiul va continua să fie atractiv pentru români, chiar dacă autoritățile publice nu vor face nimic în acest sens. În esență, Bucureștiul nu are concurență în țară. Însă este important ca autoritățile locale din București să se pregătească pentru concurența internațională și să se gândească la ce trebuie făcut pentru a transforma Bucureștiul într-un centru continental.

Interesant este faptul că Bucureștiul are un PIB pe cap de locuitor mai mare decât alte capitale din Europa Centrală și de Est, însă mai are mult până să devină la fel de atractiv ca acele capitale. Bucureștiul este mai dezvoltat decât Lisabona, dar nu este nici pe departe la fel de cosmopolit. Orașul și zona sa funcțională extinsă au atras multe investiții străine, dar nu și mulți străini. În 2015, conform datelor Inspectoratului General pentru Imigrări din România, în București locuiau 30.000 de cetățeni străini (30% din totalul imigranților din România) – 1,6% din populația totală a orașului. Majoritatea imigranților au venit din China (4.234), Turcia (3.210), Siria (2.109) și Irak (1.720). Printre țările de origine din UE ale celor mai mulți imigranți se numără Italia (1.748), Franța (1.447), Grecia (813) și Germania (810). În România, în general, doar 0,5% din populație provine din altă parte. Prin comparație, 3,5% din populația Portugaliei provine din afara țării.

Figura 74. Zona de captare a migranților sosiți în București



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Pentru ca Bucureștiul să devină un centru continental, autoritățile locale ar trebui să depună mai multe eforturi pentru a face orașul mai atractiv pentru expatriați. Printre intervențiile majore care ar trebui luate în considerare se numără:

1. **Urbanismul.** Bucureștiul este un oraș bogat, dar nu pare. Străzile și trotuarele sunt în stare proastă, clădirile sunt prost întreținute și deseori stau să cadă, zonele istorice sunt aproape în ruine, iar în multe cartiere de blocuri nu s-a efectuat nicio intervenție din 1989. Prima impresie contează, și cu cât este mai aranjat un oraș, cu atât este în măsură să atragă mai mulți oameni.

2. **Aeroportul.** Cu cât este mai ușor să ajungi la un oraș, cu atât este mai probabil să îl viziteze mai multe persoane – mai ales dacă orașul are ce arăta. Aeroportul din București are una dintre cele mai rapide rate de creștere a numărului pasagerilor din Europa. În 2011, acesta a gestionat aproximativ 5 milioane de pasageri, iar în 2016 această cifră a ajuns la 11 milioane. Infrastructura aeroportului nu a ținut însă pasul cu dinamica și se confruntă cu provocări concrete în ceea ce privește gestionarea mai multor pasageri și zboruri în viitor. Aeroportul din București are aproape același număr de pasageri ca cel din Varșovia (Polonia), însă infrastructura sa este semnificativ mai mică.

3. **Transportul public.** Bucureștiul este unul dintre cele mai dense și mai compacte orașe din Europa și dispune de un sistem extins de transport public. Cu toate acestea, sistemul de transport public este foarte greu de folosit de oamenii care nu îl cunosc și nu vorbesc limba română. Este important ca stațiile mijloacelor de transport publice să fie vizibile și reabilitate, cu îndrumări clare privind orarele și rutele și, ori de câte ori este posibil, informațiile ar trebui furnizate și în limba engleză**.**

4. **Aplicarea normelor și a reglementărilor.** România excelează în elaborarea legilor, a normelor și a reglementărilor, dar lasă mult de dorit atunci când vine vorba de aplicarea efectivă a acestora. Bucureștiul este un simbol al eșecului aplicării. Mașinile sunt parcate peste tot (adesea forțând pietonii să meargă pe stradă), deși legea interzice acest lucru; trotuarele nu sunt curățate iarna de zăpadă, deși proprietarii sunt obligați să curețe zona din fața clădirii; tencuiala învechită de pe clădiri cade adesea pe pietoni, deși legea îi obligă pe proprietari să reabiliteze fațadele. Această neaplicare și lipsa de ordine pot fi fermecătoare pentru unii, dar pentru majoritatea cetățenilor străini – în special pentru cei care vin din țări cu o aplicare clară a regulilor – tind să fie descurajante.

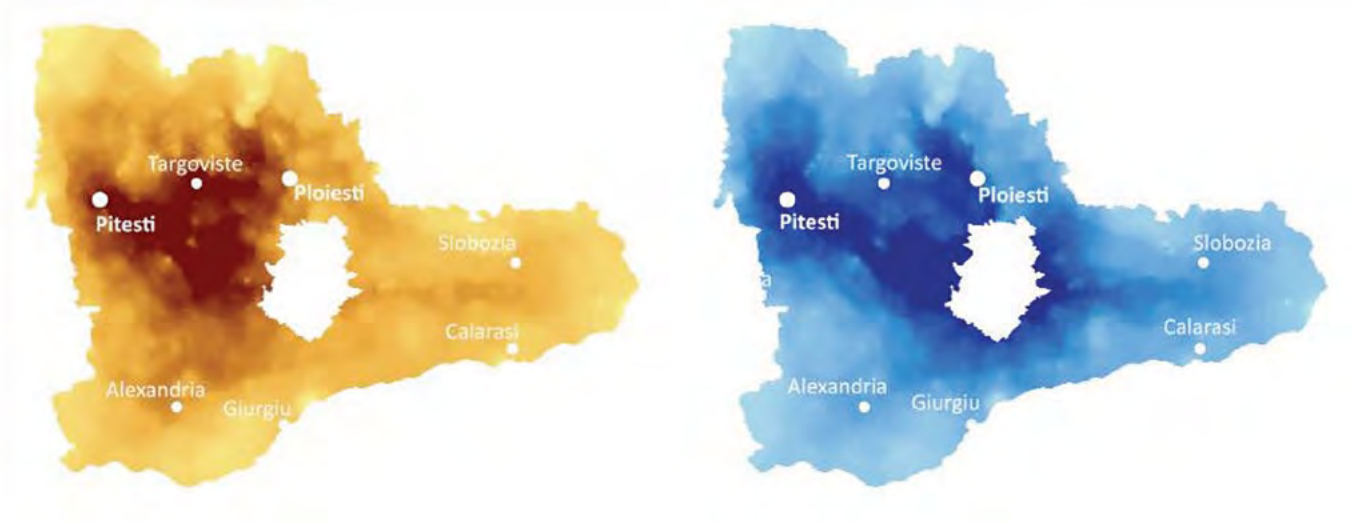
5. **Educația de calitate.** În special pentru cetățenii străini care vin cu familiile lor la București, este importantă asigurarea unei educații de calitate pentru copii. Există o serie de școli internaționale bune în București, dar sunt foarte scumpe și se ajunge foarte greu la ele (multe sunt situate în cartiere periferice).

6. **Infrastructura metropolitană.** 330.000 de persoane trec zilnic granițele administrative ale zonei urbane funcționale București, iar numărul acestora va continua probabil să crească în următorii ani, tot mai mulți oameni (inclusiv expatriații) preferând suburbiile față de centrul orașului. Ca atare, Bucureștiul are nevoie de modernizarea infrastructurii de legătură. Se are în vedere finalizarea șoselei de centură a orașului și modernizarea acesteia prin realizarea a patru benzi și construirea unei centuri de autostradă care va lega autostrăzile A1 (spre Ploiești), A2 (spre Constanța) și A3 (spre Ploiești și Brașov). Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al zonei București-Ilfov,sistemul de metrou va fi extins pentru deservirea aeroportului și mai multor cartiere mari și în curs de dezvoltare. Sistemul de autobuze se va extinde, pentru a deservi localitățile navetiștilor din județul Ilfov, iar sistemul de tramvaie va fi modernizat. În plus, există planuri pentru mai multe facilități de tipul „park and ride", care ar face naveta cu transportul în comun mai ușoară și mai eficientă.

7. **Infrastructura regională.** Zona urbană funcțională a Bucureștiului se extinde dincolo de granițele sale administrative. Cele două hărți gravitaționale de mai jos arată concentrația populației și a activității economice în regiunea de sud, cu excepția întregii regiuni București-Ilfov. Ceea ce se observă imediat este faptul că activitatea economică a regiunii capitalei a început să aibă impact cu mult dincolo de granițele județului Ilfov. Însă această activitate economică a urmat calea cea mai ușoară – adică s-a grupat în principal de-a lungul autostrăzii A1 de la București la Pitești și

de-a lungul DN1 de la București la Ploiești. Modelul gravitațional demografic indică, pe de altă parte, faptul că zona delimitată de București, Ploiești, Târgoviște și Pitești are o densitate foarte mare a populației (este, de fapt, zona cu cea mai mare densitate a populației din România), dar nu neapărat și o activitate economică pe măsură. Dezvoltarea adecvată a infrastructurii conective și a infrastructurii de afaceri în această zonă ar putea cataliza și atrage activitatea din sectorul privat. De exemplu, Master Planul Național de Transport prevede un drum expres care va lega Ploieștiul de Târgoviște și de autostrada A1 și un drum modernizat cu patru benzi care să lege Târgoviște de București. Aceste proiecte de infrastructură pot ajuta la catalizarea dezvoltării într-o zonă cu un potențial de dezvoltare foarte puternic.

Figura 75. Modelul gravitațional demografic (stânga) și economic (dreapta) pentru Regiunea Sud



Sursa: Banca Mondială. 2013. Polii de creștere – faza următoare

Evident, transformarea Bucureștiului într-un oraș mai atractiv pentru expatriați nu ar trebui să fie mai importantă decât încercarea de a face orașul mai atractiv și mai propice traiului pentru oamenii care locuiesc deja acolo. Aceste două obiective însă, nu se exclud reciproc aproape niciodată, iar Bucureștiul mai are încă mult până să ajungă să răspundă adecvat nevoilor cetățenilor săi actuali. De exemplu, sistemul de transport public nu este funcțional la nivel metropolitan și mai are încă nevoie de îmbunătățiri ca nivel de eficiență și calitate; locuințele, atât cele vechi, cât și cele noi, sunt în general de slabă calitate și trebuie să fie reabilitate, modernizate și consolidate (de exemplu, consolidare seismică); spațiile publice sunt adesea nereparate și neglijate; congestionarea, poluarea și lipsa locurilor de parcare sunt în mod repetat pe lista nemulțumirilor locuitorilor Bucureștiului; infrastructura aeroportului slab dezvoltată și are dificultăți în gestionarea fluxului de trafic aerian, care crește rapid.

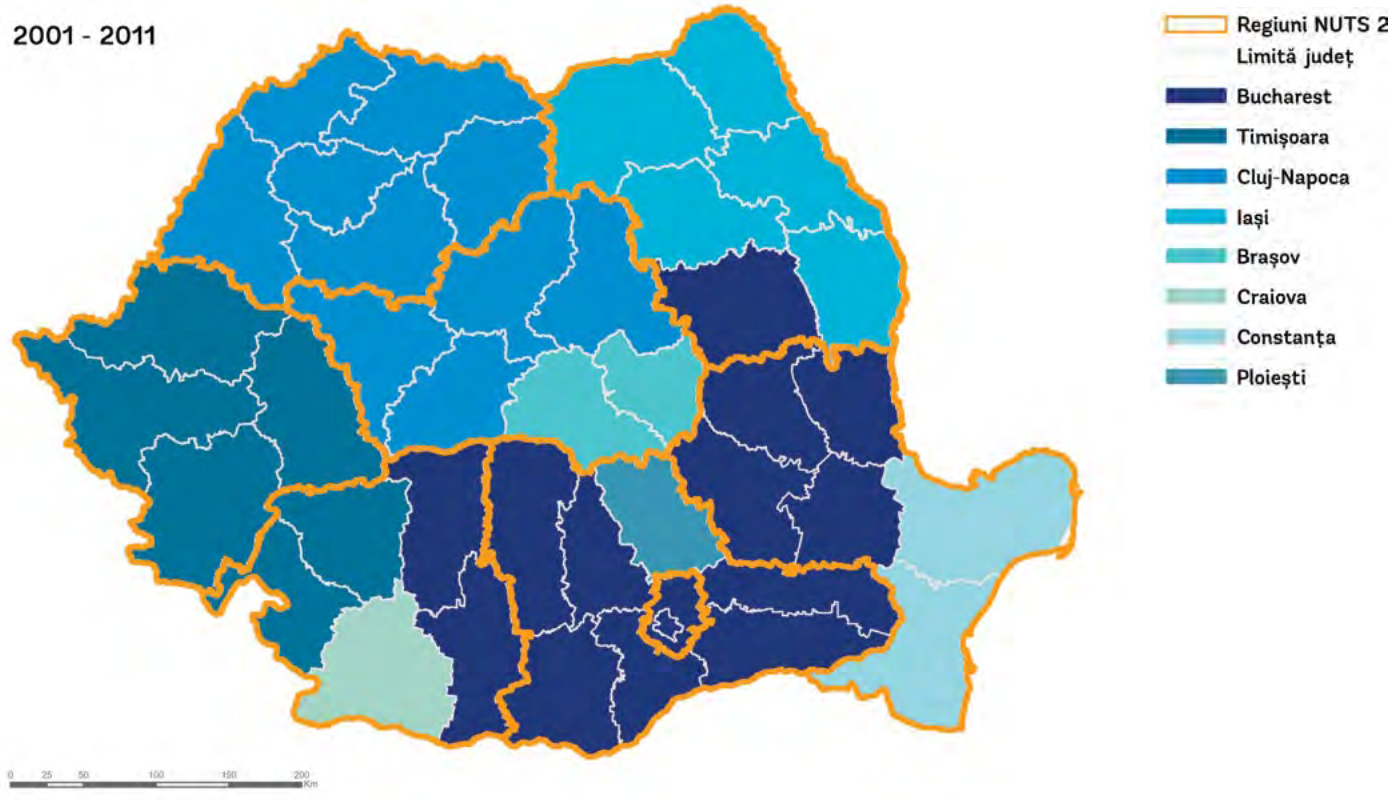
Polii regionali

Identificarea orașelor secundare într-o țară care promite enorm nu este nici ușoară, nici infailibilă. Diferite orașe au rezultate bune la diferiți indicatori și, spre deosebire de orașul primar, se află într-o competiție constantă între ele. De asemenea, astfel de ierarhii nu permit formarea de prietenii – există doar câteva locuri în vârful clasamentului și multe locuri mai jos. Cu toate acestea, este utilă identificarea sau încercarea de identificare a orașelor celor mai performante – acest lucru permite o mai bună elaborare a politicilor și o mai bună orientare a investițiilor publice.

Cifrele privind migrația reprezintă un bun indicator al performanței ZUF, iar cele mai atractive ZUF, în afara Bucureștiului, sunt Timișoara, Cluj-Napoca și Iași. Acestea nu numai că au avut cel mai mare număr de migranți după București, între 2001 și 2011 (83.000, 82.000 și, respectiv, 61.000 de persoane), ci și cea mai mare pondere a migranților în populația totală (16.5%, 17.4% și, respectiv, 14.7%). Timișoara și Cluj-Napoca au rezultate bune și conform altor indicatori socio-economici: PIB, PIB pe cap de locuitor, cifra de afaceri a firmelor, salariul mediu, prețurile din domeniul imobiliar. Se descurcă bine și în materie de măsuri prvind capitalul uman, cum ar fi: numărul studenților, ponderea populației cu studii superioare, ponderea tinerilor, ponderea persoanelor care desfășoară activități cu valoare adăugată mare.

Timișoara, Cluj-Napoca și Iașiul au avut rezultate bune și în ceea ce privește zona lor de influență. Harta de mai jos arată care dintre cei 7 poli de creștere definiți pentru Programul Operațional Regional 2007-2013 au cele mai mari zone de influență – adică județele din care au provenit majoritatea migranților.

Figura 76. Fluxurile migratorii dominante pentru cele mai mari centre regionale, între 2001 și 2011



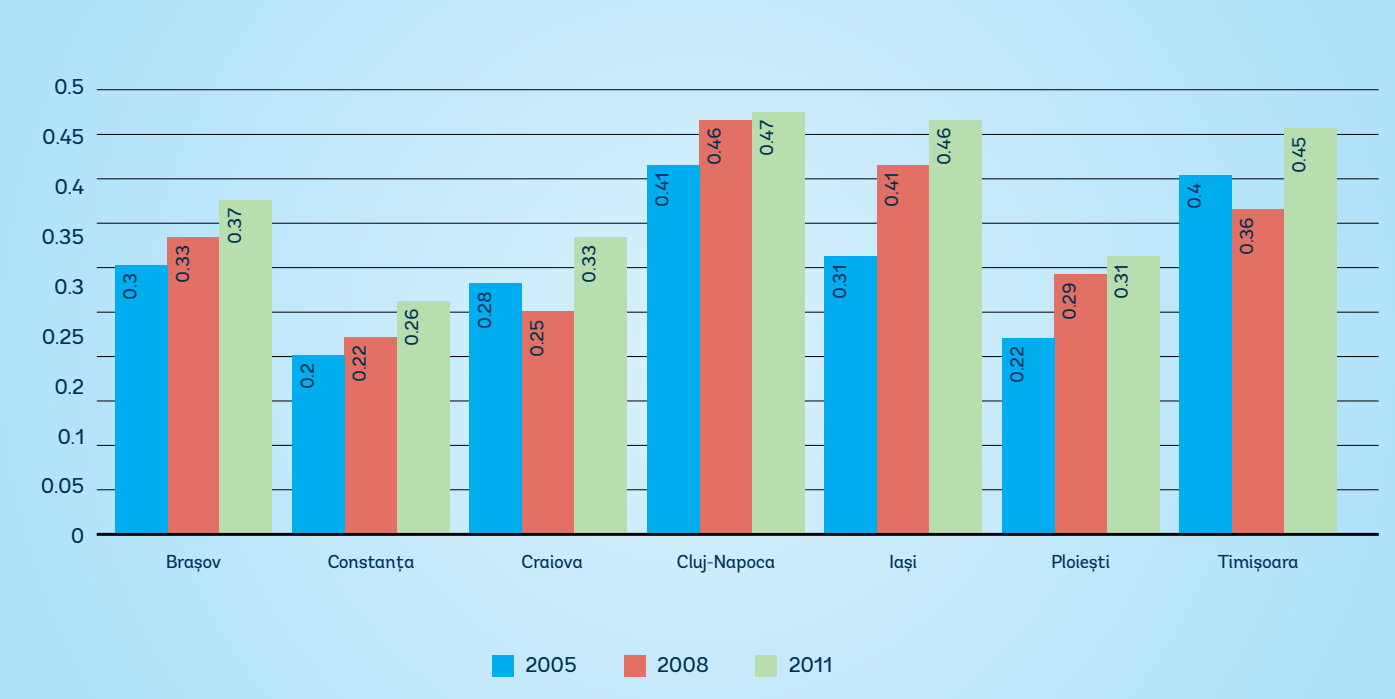
Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Această hartă relevă imediat faptul că, deși există 8 regiuni de dezvoltare în România (nivelul NUTS 2), țara pare a fi împărțită de facto între 4 mari zone de influență – cea a Bucureștiului și a orașelor Cluj-Napoca, Timișoara și Iași. De asemenea, este evident că, din nou, distanța față de orașul primar contează. Performanța economică a polilor de creștere din apropierea Bucureștiului (Constanța, Brașov, Craiova și Ploiești) a fost afectată de această apropiere. Gândiți-vă numai la performanțele universităților din aceste orașe. După cum am discutat mai sus, universitățile reprezintă un magnet important pentru migranți. Cu toate acestea, universitățile din polii de creștere din apropierea Bucureștiului nu s-au putut dezvolta pe deplin,

deoarece au avut o competiție dură din partea universităților din capitală. Universitățile din București au reușit să atragă nu numai cea mai mare parte a studenților din zonă, ci și majoritatea profesorilor universitari. Pe de altă parte, distanța a reprezentat un avantaj pentru Cluj-Napoca, Iași și Timișoara, permițându-le să se dezvolte ca centre universitare puternice, să atragă capitalul uman din regiune și astfel să devină centre economice dinamice.

De asemenea, aceste trei orașe au premisele necesare pentru a susține creșterea economică – ele au rezultate bune conform indicelui Hachman. Indicele Hachman măsoară complexitatea unei economii locale în comparație cu economia națională. Cu cât indicele Hachman al unei localități este mai aproape de 1, cu atât economia acelei localități seamănă mai bine cu economia națională. Dintre cei 7 poli de creștere, Cluj-Napoca, Iașiul și Timișoara au înregistrat cele mai mari valori (a se vedea figura de mai jos). O localitate cu o economie diversificată poate să se protejeze de riscuri și volatilitate mult mai bine decât orașele monoindustriale sau orașele cu câteva sectoare dominante.

Figura 77. Indicele Hachman pentru 7 poli de creștere din România



Sursa: Banca Mondială. 2013. Polii de creștere – faza următoare

Bineînțeles, această dinamică pune o problemă interesantă. Politica privind polii de creștere, concepută pentru perioada de programare 2007-2013, a vizat consolidarea celor mai mari orașe din cele 7 regiuni din afara zonei București-Ilfov, consolidând astfel economiile regionale. Intențiile politicii au fost foarte bune, dar este posibil ca rezultatele să nu corespundă neapărat cu ceea ce s-a intenționat. Capacitatea a patru dintre polii de creștere de a răspândi creșterea în zonele înconjurătoare este limitată de influența altor centre urbane mari. De exemplu, în Regiunea Sud Muntenia, Bucureștiul joacă rolul dominant. În Regiunea Sud-Est, Bucureștiul exercită o atracție puternică pentru oamenii din patru județe din regiune – Brăila, Buzău, Galați și Vrancea. Constanța exercită o atracție mai puternică asupra populației din județul Constanța și din județul Tulcea. ZUF Cluj-Napoca exercită o atracție puternică față de patru județe din Regiunea Centru – Alba, Harghita, Mureș și Sibiu. Brașovul domină fluxurile migratorii în doar două județe din Regiunea Centru – județul Brașov și județul Covasna. Zonele de influență din Regiunea Sud-Vest sunt împărțite între București (județele Olt și Vâlcea), Timișoara (județele Gorj și Mehedinți) și Craiova (județul Dolj).

România are nevoie de o politică clară de dezvoltare urbană, care să țină seama de astfel de dinamici. Consolidarea zonelor urbane funcționale cu cel mai mare potențial, în special atunci când acestea nu își permit intervenții majore (de exemplu, o infrastructură conectivă metropolitană), este absolut esențială pentru consolidarea economiilor regionale. Printre aspectele principale care ar putea fi luate în considerare se numără:

1. **Universitățile.** Universitățile joacă un rol important în migrație și un rol deosebit de important în țările care trec printr-un declin demografic. Atunci când o universitate se află într-un oraș mare, cu o bază economică diversă, aceasta oferă un flux constant de forță de muncă calificată întreprinderilor din zonă. În plus, ea permite apariția unor întreprinderi și a unor sectoare economice cu valoare adăugată mare, iar atunci când economia locală este suficient de matură, ea permite generarea inovării și a schimbării tehnologice. Într-un context în care populația generală îmbătrânește (numărul persoanelor între 0 și 24 de ani din România a scăzut de la 9,3 milioane în 1990 la 5,6 milioane în 2016), universitățile oferă și un flux constant, deși în scădere, de tineri. 62% dintre studenții din România urmează cursurile uneia dintre universitățile din București, Cluj-Napoca, Iași și Timișoara. Accesul la cercetarea de top și la cei mai calificați profesori din vest, posibilitatea de a efectua cercetări aplicate și stabilirea unor legături puternice cu sectorul privat sunt doar câteva dintre măsurile care pot contribui la consolidarea universităților în acești poli regionali.

2. **Dezvoltarea sectorului privat.** Fără un sector privat solid, universitățile nu sunt de prea mare ajutor. Dacă studenții nu își găsesc locuri de muncă la terminarea facultății, ei nu prea au motive pentru a rămâne locului. Însă dezvoltarea sectorului privat trebuie să aibă loc într-un mod consecvent. Marea majoritate a autorităților locale din România sunt bucuroase să primească orice investiție privată, și puține își fac timp să se concentreze strategic asupra unui număr de investitori cu valoare adăugată mare. Infrastructura de afaceri este importantă pentru atragerea și păstrarea investitorilor, dar bunele abilități de negociere și comunicare, precum și capacitatea de a forma și păstra parteneriate, contează și mai mult.

3. **Calitatea vieții.** Deși noțiunea de calitate a vieții este mai degrabă ezoterică și dificil de formulat concret, cu toții știm că este importantă. Ne place să vizităm orașe frumoase, preferăm să trăim în cartiere frumoase, ne petrecem timpul liber în locuri confortabile și suntem mai productivi atunci când ne aflăm într-un spațiu bine proiectat. Investițiile în arta publică, în cultură și în design-ul urban nu sunt nici neînsemnate și nici costisitoare – se poate obține un impact considerabil cu bani puțini. În plus, există o mare probabilitate ca orașele să folosească din ce în ce mai des un design urban îmbietor ca parte a arsenalului de măsuri necesare pentru a câștiga inimi și fonduri.

4. **Clusterele.** Un alt lucru de care trebuie să ținem cont este faptul că oamenii care se aseamănă preferă să se adune la un loc. Atunci când se mută într-o altă zonă, ei preferă adesea locurile unde există mai mulți oameni cu care se aseamănă. Cum se spune în popor – „Cine se aseamănă se adună". Acum, când începeți să lucrați pentru o companie care vă place, veți fi înconjurat, în mod inevitabil, de oameni care gândesc la fel. Dar cu cât sunt mai multe astfel de companii în zonă, cu atât mai bine – în special pentru clasa creativă, care se dezvoltă făcând schimb de idei cu alte persoane. Autoritățile locale pot acorda sprijin inovării și centrelor de afaceri și pot facilita socializarea între profesioniști, cadre universitare și societatea civilă.

5. **Conectivitatea.** Conectivitatea este importantă pentru migrație din două puncte de vedere: a) facilitează mutarea oamenilor în locul respectiv; b) facilitează păstrarea legăturii cu locul de origine. Zonele urbane înfloritoare sunt aproape întotdeauna importante noduri de transport. Dezvoltarea unei infrastructuri de legătură mai bune este inevitabilă atunci când orașul este în creștere, însă o planificare atentă și strategică poate asigura o dezvoltare eficientă și durabilă a acestei infrastructuri. O importanță deosebită o va avea extinderea și modernizarea infrastructurii aeroportuare, traficul aerian crescând continuu spre și dinspre aceste importante centre economice. Importantă va fi și dezvoltarea infrastructurii metropolitane de transport și a transportului public metropolitan. Zonele urbane funcționale ale orașelor Timișoara, Cluj-Napoca și Iași au un număr mare de navetiști (în jur de 50.000 de persoane fac zilnic naveta în interiorul acestor ZUF), însă nu dispun de infrastructura necesară pentru a-i deservi pe toți. De exemplu, șoseaua dintre Cluj-Napoca și Florești (cea mai mare suburbie a orașului Cluj-Napoca și cea mai mare comună din

România) are cel mai mare trafic zilnic din țară și cea mai mare incidență a accidentelor rutiere.

6. **Amenajarea teritoriului metropolitan.** Cel mai probabil, un număr mare de persoane vor continua să se mute în acești poli regionali și este important ca ei să fie deserviți într-un mod eficient și durabil. Autoritățile locale nu trebuie să construiască locuințe pentru toți migranții interni, dar se pot asigura că dezvoltările de noi locuințe sunt realizate într-un mod eficient și durabil. În ultimii ani, cartierele noi de locuințe s-au dezvoltat în mod aleatoriu și speculativ, fără spațiu alocat parcurilor, fără străzi și trotuare suficient de largi, fără instituții publice (de exemplu, școli, clinici) și într-un mod necoordonat din punct de vedere al ubanismului. Mai rău, chiar și atunci când a fost elaborat un plan de amenajare teritorială pentru orașul central al unei ZUF, acest lucru nu s-a realizat într-o manieră coordonată la întregul nivel metropolitan – deși noile investiții private și dezvoltări de locuințe tind să se finalizeze în zonele suburbane și periurbane.

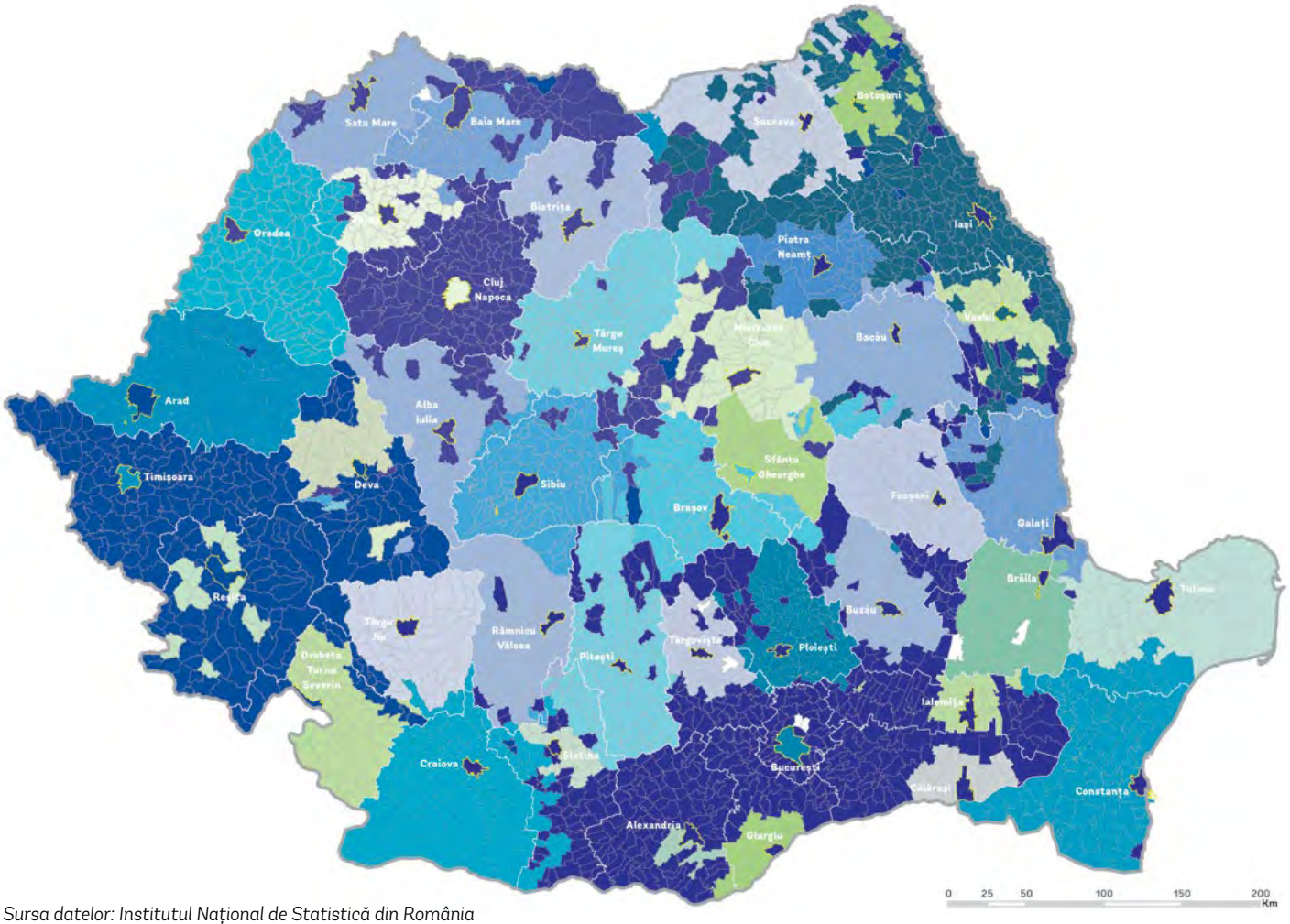
7. **Capacitatea.** Polii regionali nu sunt stânci izolate pe mare, ci fac parte din zone funcționale complexe și dinamice, iar bunăstarea lor depinde într-o mare măsură de cât de bine pot să coopereze cu alte părți interesate (de exemplu, cu localitățile învecinate, cu sectorul privat, cu societatea civilă, cu autoritățile județene și naționale). Fără astfel de parteneriate puternice, polii regionali riscă să fie mai puțin competitivi – ceea ce este deosebit de rău în cazul în care intenționează să concureze pe picior de egalitate cu orașele secundare din UE.

Însă este important de reținut că politicile destinate atragerii migranților nu ar trebui văzute ca un joc cu sumă nulă (câteva orașe concurând pentru potențialii migranți) și nici nu ar trebui ca aceste politici să fie promovate în detrimentul persoanelor și firmelor deja situate într-o anumită ZUF (de exemplu, promovarea exporturilor, încurajarea spiritului antreprenorial și a formării de noi firme sau furnizarea în mod eficient a serviciilor de bază).

Polii interjudețeni

Polii interjudețeni sunt acele zone urbane funcționale care au primit cel puțin 25.000 de migranți între 2001 și 2011 din cel puțin două județe. În acest grup se află ZUF Constanța, Brașov, Ploiești, Pitești, Oradea, Arad, Sibiu, Târgu Mureș și Craiova. Aceste zone sunt foarte diferite și este dificil să se găsească trăsături concrete care să le unească. Totuși, există elemente comune. Le vom discuta pe câteva dintre acestea în cele ce urmează.

Figura 78. Zonele de captare a migrației pentru cele 41 de ZUF din Rom



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Notă: Harta indică, pe localități, unde au ajuns cea mai mare parte a migranților.

POL NAȚIONAL

- FUA Mun. Bucuresti

POL REGIONAL

- FUA Mun. Cluj Napoca
- FUA Mun. Timisoara
- FUA Mun. Iasi

POL SUPRA-JUDEȚEAN

- FUA Mun. Constanta
- FUA Mun. Brasov
- FUA Mun. Ploiesti
- FUA Mun. Pitesti
- FUA Mun. Oradea
- FUA Mun. Arad
- FUA Mun. Sibiu
- FUA Mun. Targu Mures
- FUA Mun. Craiova

POL JUDEȚEAN

- FUA Mun. Bacau
- FUA Mun. Ramnicu Valcea
- FUA Mun. Buzau
- FUA Mun. Galati
- FUA Mun. Targoviste
- FUA Mun. Suceava
- FUA Mun. Satu Mare
- FUA Mun. Focsani
- FUA Mun. Baia Mare
- FUA Mun. Targu Jiu
- FUA Mun. Alba Iulia
- FUA Mun. Piatra Neamt
- FUA Mun. Bistrita

POL LOCAL

- FUA Mun. Miercurea Ciuc
- FUA Mun. Zalau
- FUA Mun. Drobeta Turnu Severin
- FUA Mun. Sfantu Gheorghe
- FUA Mun. Slobozia
- FUA Mun. Vaslui
- FUA Mun. Giurgiu
- FUA Mun. Botosani
- FUA Mun. Calarasi
- FUA Mun. Resita
- FUA Mun. Slatina
- FUA Mun. Alexandria
- FUA Mun. Tulcea
- FUA Mun. Braila
- FUA Mun. Deva

Toți polii interjudețeni sunt centre universitare de importanță subregională și, împreună, atrag 26% din totalul studenților din România. Fiecare pol interjudețean a avut între 7.600 și 24.000 de studenți în 2015, iar universitățile lor au ajutat la atragerea migranților mai tineri. Consolidarea acestor centre universitare va constitui un pas important înspre consolidarea zonelor urbane funcționale.

Câțiva dintre polii interjudețeni sunt centre turistice importante în România. Județele Constanța, Brașov, Mureș, Prahova și Sibiu sunt cele mai mari destinații turistice după București. Bihorși Arad sunt alte destinații turistice importante. Dintre cele 41 de ZUF avute în vedere în acest document, zonele urbane funcționale din Brașov, Constanța, Sibiu, Târgu Mureș și Oradea au cea mai mare concentrație de turiști (numărul de turiști față de populația totală a ZUF). Faptul că acestea sunt atractive pentru turiști indică faptul că ar putea fi atractive și pentru unii migranți. Dacă vă place un loc suficient de mult pentru a-l vizita, puteți avea în vedere și opțiunea de a locui acolo. Prin urmare, investițiile în calitatea vieții sunt esențiale pentru aceste orașe.

Toți polii interjudețeni sunt și centre importante pentru navetiști. În zonele urbane funcționale Ploiești, Pitești și Constanța fac naveta zilnic cel mai mare număr de oameni după ZUF București – aproximativ 69.000, 60.000 și, respectiv, 53.000 de navetiști. Brașov, Oradea, Arad, Sibiu, Târgu Mureș și Craiova se află de asemenea în top în ceea ce privește numărul de navetiști atrași, cu aproximativ 51.000, 35.000, 32.000, 23.000, 22.000 și, respectiv, 20.000 de navetiști în fiecare zi. Atunci când cifrele privind traficul zilnic pe o șosea (care se referă cel mai adesea și la fluxurile de tranzit, nu doar la cele de navetiști) depășesc 15.000 de vehicule, se recomandă ca drumul respectiv să devină autostradă. Chiar și numai acest lucru indică faptul că toți polii interjudețeni vor necesita o modernizare a infrastructurii lor metropolitane de legătură. Pentru perioada de programare 2014-2020, a trebuit ca toate reședințele de județ să dezvolte planuri de mobilitate și să indice investițiile necesare în infrastructura de legătură până în 2030.

Cu excepția Constanței, care este un centru de logistică, turism și prelucrare a petrolului, și a orașului Târgu Mureș, care găzduiește o mare companie energetică, toți polii interjudețeni sunt centre industriale importante, iar câțiva dintre aceștia sunt dependenți de o mare companie sau de mai multe companii mari. Zonele urbane funcționale Pitești (unde se află Dacia, cel mai mare producător de automobile din România), Târgu Mureș (cu eON Energie și Distribuție) și Brașov (unde se află mai mulți producători de componente auto) generează cele mai mari venituri ale firmelor, pe angajat, după București. Acestea sunt centre industriale de importanță majoră pentru economia românească. Și orașele Constanța, Arad, Ploiești, Sibiu și Oradea ocupă un loc înalt în acest clasament, deoarece găzduiesc mari fabrici industriale care exportă foarte mult. Tabelul de mai jos clasifică ZUF pe baza veniturilor totale generate de firmele lor.

Tabelul 10. Veniturile generate de firmele din cele 41 de ZUF din România, în 2015

ZUF/Municipiu	Veniturile firmelor (milioane RON)		% din veniturile firmelor
	ZUF	Centrul urban	generate de zona peri-urbană a ZUF
București	499,528	416,141	16.69%
Pitești	41,481	12,975	68.72%
Timișoara	40,519	29,975	26.02%
Cluj-Napoca	39,924	33,713	15.56%
Constanța	39,085	24,071	38.41%
Brașov	38,186	25,231	33.93%
Ploiești	31,683	19,325	39.01%
Arad	21,694	17,215	20.65%
Târgu-Mureș	20,840	17,411	16.45%
Craiova	19,792	16,128	18.51%
Oradea	19,630	14,953	23.83%
Galați	18,882	17,906	5.17%
Iași	17,346	13,676	21.16%

ZUF/Municipiu	Veniturile firmelor (milioane RON)		% din veniturile firmelor
	ZUF	Centrul urban	generate de zona peri-urbană a ZUF
Sibiu	16,545	12,271	25.83%
Bacău	13,155	11,576	12.00%
Buzău	11,679	10,450	10.52%
Alba Iulia	11,449	3,522	69.24%
Baia Mare	10,525	7,549	28.28%
Satu Mare	9,395	6,982	25.68%
Slatina	8,981	8,854	1.41%
Râmnicu Vâlcea	8,113	6,866	15.37%
Bistrița	7,209	6,096	15.44%
Brăila	6,613	5,928	10.36%
Suceava	6,309	4,052	35.77%
Târgu Jiu	5,873	5,546	5.57%
Deva	5,716	3,010	47.34%
Piatra Neamț	5,704	3,625	36.45%
Târgoviște	5,396	3,673	31.93%
Botoșani	4,946	4,292	13.22%
Tulcea	4,913	4,460	9.22%
Focșani	4,769	3,826	19.77%
Slobozia	4,257	3,533	17.01%
Zalău	4,211	3,923	6.84%
Călărași	3,885	3,402	12.43%
Sfântu Gheorghe	3,013	2,764	8.26%
Alexandria	2,884	2,474	14.22%
Reșița	2,512	2,005	20.18%
Vaslui	2,400	2,132	11.17%
Miercurea Ciuc	2,295	1,947	15.16%
Drobeta Turnu Severin	2,024	1,836	9.29%
Giurgiu	1,854	1,687	9.01%

Toți ceilalți poli interjudețeni sunt centre economice importante. Unele dintre aceste centre industriale, cum ar fi Aradul, au atins un prag superior, o mare parte a forței de muncă din zonă desfășurând o activitate remunerată, și având dificultăți de susținere a creșterii regionale din cauza lipsei forței de muncă. În altele, precum Craiova, există în continuare mulți oameni care nu sunt încă în câmpul muncii. O parte semnificativă din producția economică a majorității polilor interjudețeni este acum generată în zonele peri-urbane – 36% din totalul veniturilor firmelor generate de polii interjudețeni sunt generate în zonele peri-urbane ale ZUF (zonele suburbane și periurbane). Această dinamică metropolitană este tipică pentru centrele industriale, o parte importantă a activității industriale fiind situată la periferia orașelor.

Consolidarea acestor centre interjudețene va necesita intervenții atât la nivel național, cât și la nivel regional și local. Având în vedere faptul că polii interjudețeni au un câmp de atracție gravitațională mai slab decât cei regionali (de obicei, aceștia atrag migranți din circa două județe), capacitatea lor de a susține creșterea economică este în mod inevitabil limitată. Toți polii interjudețeni, cu excepția orașului Târgu Mureș, au mai puțin de 100.000 de locuitori între 0 și 29 ani, în județele respective și în afara zonei ZUF – adică persoanele cu cea mai mare probabilitate de a migra spre ZUF, având în vedere zona mică de captare a migrației și numărul mic de persoane care ar putea migra. Polii interjudețeni vor avea probabil un potențial de creștere limitat pe termen lung, dacă nu reușesc să atragă migranții din restul țării și din străinătate. Printre intervențiile majore care ar putea fi avute în vedere se numără:

1. **Universitățile.** La fel ca în cazul polilor regionali, polii interjudețeni trebuie să își consolideze universitățile, deoarece acestea vor constitui principala atracție pentru o populație tânără și bine educată. Însă accentul ar trebui să cadă pe consolidarea domeniilor academice de nișă, în care aceste ZUF au un avantaj comparativ. De exemplu, Constanța are o Academie Navală puternică, iar Ploieștiul are o puternică universitate de petrol și gaze. Pe lângă domeniile de nișă, polii interjudețeni ar trebui să își consolideze legăturile cu companiile din zonă și să încerce să răspundă nevoilor acestora. De exemplu, aceste companii ar putea preda cursuri pe teme de interes pentru ele. În sfârșit, ar trebui să se acorde o atenție mai mare domeniilor tehnice, având în vedere importanța pe care o joacă industria în economiile polilor interjudețeni**.**

2. **Calitatea vieții.** Turismul reprezintă o sursă importantă de venit pentru mai mulți poli interjudețeni (de exemplu, Constanța, Brașov, Sibiu, Oradea, Arad), iar această capacitate de atracție a vizitatorilor poate încuraja migrația. Prin urmare, este important să se profite de aceste puncte forte și să se încerce îmbunătățirea lor. Aceasta înseamnă că autoritățile locale ar trebui să lucreze la: îmbunătățirea fațadelor clădirilor; repararea și modernizarea trotuarelor, a piațetelor și a spațiilor publice; modernizarea, reabilitarea și extinderea spațiilor verzi și parcurilor; îmbunătățirea transportului public și creșterea accesibilității acestuia pentru turiștii străini; investiții în cultură și artă publică.

3. **Infrastructura de legătură și transportul public.** Polii interjudețeni atrag un număr mare de navetiști – în special centrele industriale mari precum Ploieștiul, Piteștiul, Brașovul, Oradea sau Aradul. Acest lucru va necesita reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurii lor de transport, pentru a permite deplasarea fără probleme a persoanelor în cadrul ZUF. Toate reședințele de județ au fost obligate să elaboreze planuri de mobilitate, iar aceste planuri de mobilitate vor include probabil proiectele principale necesare pentru a face zona mai accesibilă. Din nefericire, numai polii de creștere (Constanța, Brașov, Craiova și Ploiești) au fost obligați și sprijiniți financiar să elaboreze planul de mobilitate pentru zona metropolitană. Pentru zone urbane funcționale precum Oradea, Pitești, Sibiu sau Arad, care au un nivel foarte scăzut al șomajului, provocarea va fi aceea de a permite naveta ușoară din zonele mai îndepărtate.

4. **Amenajarea teritoriului metropolitan.** La fel ca în cazul polilor regionali, polii interjudețeni au o puternică dinamică metropolitană. În special în ceea ce privește infrastructura transporturilor și locuințele din zona metropolitană, este important să existe planuri spațiale metropolitane concludente și coerente care să asigure dezvoltarea eficientă și durabilă a infrastructurii.

5. **Dezvoltarea sectorului privat.** Șomajul nu prea este o problemă pentru polii interjudețeni (aceștia se numără printre ZUF din România care au beneficiat de investiții private semnificative în ultimii ani), dar o lipsă de investiții cu valoare adăugată mare este, într-adevăr, problematică. Multe dintre firmele care funcționează în aceste ZUF oferă salarii relativ mici, iar altele oferă salariul minim. Astfel, deși există numeroase locuri de muncă în aceste ZUF, ele nu sunt întotdeauna de înaltă calitate. Prin urmare, autoritățile locale ar trebui să aloce timp și atenție consolidării continue a sectoarelor inovatoare și atragerii de investiții cu valoare adăugată mare.

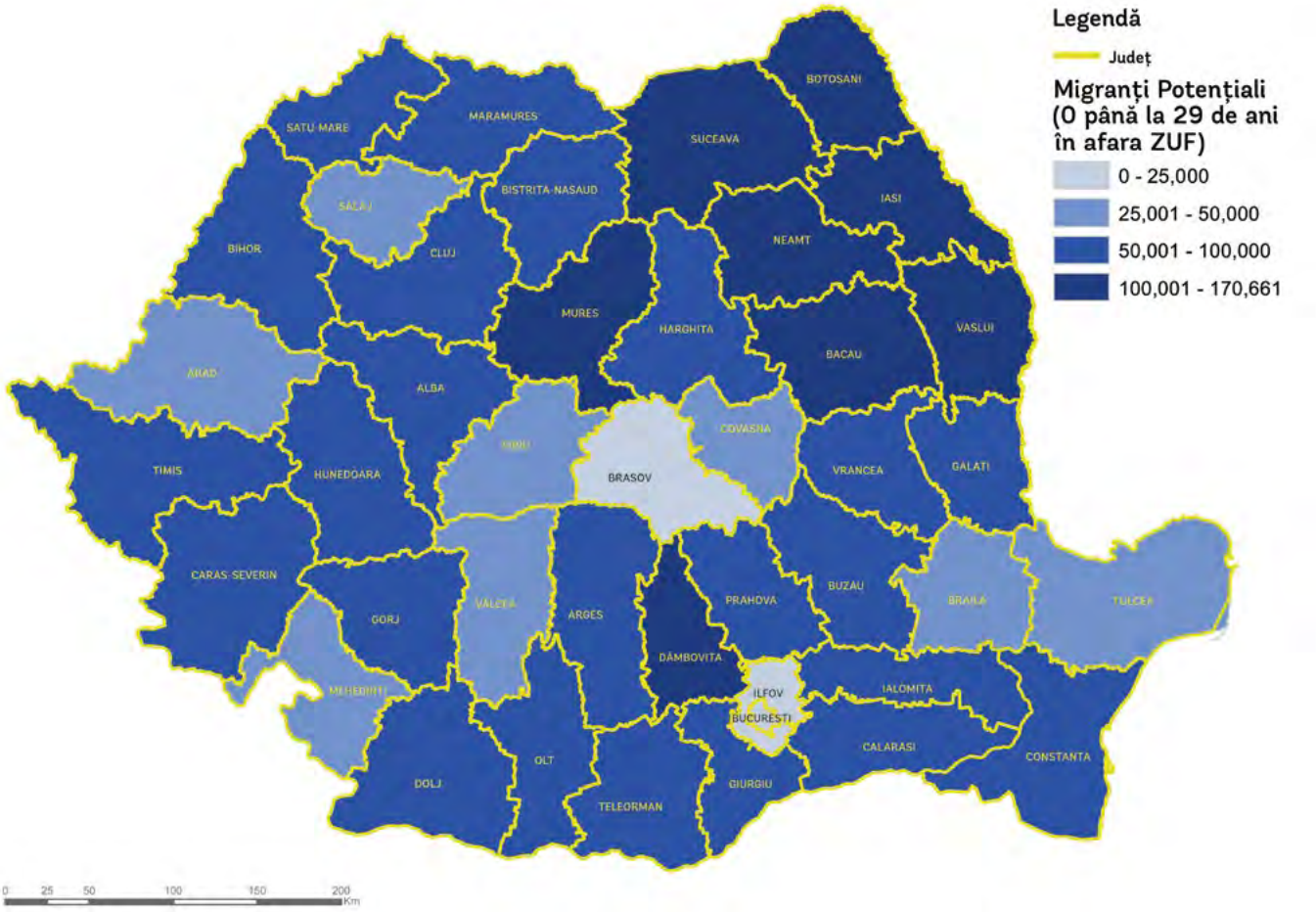
6. **Învățământul profesional.** Polii interjudețeni nu sunt economii bazate pe servicii cu valoare adăugată mare. Companiile care funcționează în aceste ZUF au nevoie de forță de muncă care să răspundă nevoilor lor. Astfel, industria turistică din Constanța are nevoie de oameni cu pregătire în domeniul ospitalității. Centrele industriale precum Oradea sau Sibiu au nevoie mai degrabă de persoane care au urmat o formă de pregătire profesională sau formare la locul de muncă decât de persoane cu doctorat în filosofie.

7. **Capacitatea.** La fel ca în cazul poliilor regionali, polii interjudețeni necesită parteneriate și coaliții puternice cu o varietate de părți interesate (sectorul privat, sectorul public, ONG-urile și societatea civilă), dacă doresc să prospere.

Polii județeni

Polii județeni sunt ZUF care au atras peste 10.000 de migranți între 2001 și 2011, în primul rând din județele din care fac parte. Polii județeni cuprind 13 ZUF: Bacău, Râmnicu Vâlcea, Buzău, Galați, Târgoviște, Suceava, Satu Mare, Focșani, Baia Mare, Târgu Jiu, Alba Iulia, Piatra Neamț, Bistrița. Aceste ZUF sunt mai pestrițe decât polii interjudețeni. În măsura în care există puncte comune, acestea se aplică de obicei grupurilor de ZUF, nu tuturor polilor județeni.

Figura 79. Potențialii migranți în ZUF ale reședințelor de județ din România



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică din România

Patru dintre polii județeni (Bacău, Piatra Neamț, Suceava și Târgoviște) sunt zone cu potențial de urbanizare rapidă. Aceste ZUF au o rezervă mare de populație în jurul lor, care, dacă i-ar fi oferite oportunități adecvate, ar putea migra și consolida zonele urbane funcționale respective. Harta de mai jos prezintă populația cu vârste între 0 și 29 ani din județul respectiv, dar din afara ZUF, în 2011. Potrivit datelor colectate de noi privind migrația, acest grup de populație este cel mai susceptibil de a migra și de a contribui la creșterea urbană a acestor zone cu potențial de urbanizare rapidă.

Aproape toți polii județeni necesită o consolidare a sectorului privat. Ponderea populației active este sub media națională pentru toți polii județeni, la fel și salariile medii la nivel județean (a se vedea tabelul de mai jos). Recomandarea principală pentru autoritățile locale care conduc polii județeni este să se concentreze strategic asupra atragerii investitorilor privați, care ar putea beneficia cel mai bine de forța de muncă disponibilă în zonă. În ansamblu, polii județeni au o forță de muncă fără studii superioare, iar zonele din care atrag migranții sunt relativ limitate și, în principal, rurale. Astfel, majoritatea polilor județeni vor necesita investiții suplimentare în sectorul industrial.

Tabelul 11. Salariul mediu (în RON), pe județe

JUDEȚ	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
București	2507	2506	2721	2902	3022	3148	3338	3687	4005
Timis	1767	1834	1923	2034	2158	2324	2499	2809	3435
Ilfov	2126	2332	2375	2570	2742	2695	2874	3134	3409
Cluj	1772	1882	1897	2012	2153	2287	2535	2763	3386
Sibiu	1659	1766	1836	1917	1964	2123	2232	2510	3097
ROMÂNIA	1761	1845	1902	1980	2063	2163	2328	2555	3005
Brașov	1639	1788	1777	1898	2013	2045	2207	2457	2959
Gorj	2032	2025	2083	2114	2188	2219	2424	2466	2807
Iași	1680	1781	1806	1841	1880	2048	2265	2473	2800
Arad	1521	1639	1689	1755	1831	1925	2052	2304	2767
Prahova	1772	1894	1899	1925	2076	2125	2329	2530	2754
Constanța	1736	1894	1821	1932	1956	2047	2167	2403	2737
Alba	1506	1545	1692	1683	1746	1818	1976	2193	2720
Galați	1636	1696	1728	1800	1844	1967	2169	2262	2711
Arges	1713	1858	1966	2021	2123	2267	2449	2683	2680
Dolj	1644	1777	1737	1840	1889	2018	2129	2310	2633
Mureș	1508	1623	1680	1711	1804	1902	2064	2250	2599
Bacău	1685	1791	1733	1720	1761	1857	2001	2182	2585
Olt	1608	1713	1660	1670	1809	1900	2149	2245	2555
Călărași	1408	1509	1449	1530	1608	1703	1862	1982	2478
Tulcea	1491	1599	1710	1752	1738	1897	2019	2185	2435
Mehedinti	1695	1757	1795	1774	1771	1874	2036	2123	2425
Dambovita	1573	1664	1723	1717	1813	1939	2041	2168	2422
Buzău	1479	1571	1564	1605	1687	1779	1821	2047	2406
Giurgiu	1557	1717	1712	1695	1702	1831	1948	2143	2389
Caras-Severin	1397	1543	1587	1577	1656	1678	1820	1994	2386
Hunedoara	1546	1656	1641	1632	1766	1794	1917	2101	2375
MaraMureș	1359	1407	1389	1417	1570	1590	1765	1893	2350
Bihor	1351	1393	1459	1492	1541	1589	1785	1929	2341
Salaj	1421	1537	1504	1541	1574	1659	1812	2040	2324
Ialomita	1444	1524	1539	1575	1651	1695	1869	1991	2307
Satu Mare	1375	1415	1438	1517	1573	1746	1837	2013	2298
Valcea	1549	1586	1621	1698	1758	1779	1835	1976	2289
Brăila	1494	1580	1532	1585	1606	1727	1851	2014	2269

JUDEȚ	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vaslui	1398	1486	1446	1416	1526	1597	1780	1877	2267
Bistrița-Nasaud	1442	1492	1475	1508	1570	1641	1742	2041	2254
Botoșani	1390	1501	1477	1472	1539	1668	1850	2026	2244
Covasna	1290	1378	1419	1465	1512	1604	1730	1926	2216
Neamt	1394	1462	1488	1520	1537	1650	1752	1887	2199
Vrancea	1413	1467	1468	1467	1548	1641	1774	1972	2184
Teleorman	1469	1519	1539	1570	1609	1708	1829	1964	2169
Harghita	1322	1458	1382	1431	1455	1543	1713	1895	2164
Suceava	1452	1502	1506	1547	1560	1712	1856	2040	2135

Sursa: Institutul Național de Statistică din România

Câțiva dintre polii județeni au un potențial turistic ridicat și ar trebui să profite de acest avantaj. Alba Iulia găzduiește cea mai mare cetate de tip Vauban din România și este una dintre cele mai importante și mai apreciate atracții turistice din țară. Bistrița și Baia Mare au centre istorice frumoase și sunt înconjurate de mai multe atracții turistice (de exemplu, bisericile de lemn – patrimoniu UNESCO – din Maramureș, cimitirul Săpânța, pasul Bârgău („Dracula"), unde Bram Stoker a plasat acțiunea romanului său, „Dracula"). Suceava și Piatra Neamț sunt înconjurate de mai multe situri istorice, culturale și naturale importante (de exemplu, mănăstirile pictate care fac parte din patrimoniul UNESCO).

În mod aparent surprinzător, polii județeni sunt și centre importante pentru navetiști. În ZUF Târgoviște, Alba Iulia, Piatra Neamț, Râmnicu Vâlcea, Buzău, Focșani, Suceava, Baia Mare, Târgu Jiu, peste 20% din forța de muncă trece granițele administrative în scop profesional. Și acest lucru va necesita anumite măsuri de planificare metropolitană. Toți polii județeni primesc în fiecare zi peste 10.000 de navetiști, iar unele (de exemplu, Târgoviște, Buzău, Râmnicu Vâlcea și Bacău) primesc zilnic peste 20.000 de navetiști. De fapt, Târgoviște primește mai mulți navetiști decât Craiova.

Printre recomandările esențiale pentru polii județeni se numără:

1. **Dezvoltarea sectorului privat.** Deviza autorităților locale din polii județeni ar trebui să fie: Investiții, investiții, și iar investiții. Acestora le este deosebit de dificil să împiedice oamenii – în special pe cei cu studii superioare – să plece în altă parte; așadar, este important să le ofere oportunități – mai ales locuri de muncă bine plătite. Dacă ZUF precum Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Sibiu, Oradea, Arad, Brașov vor atrage investiții în mod natural, în schimb polii județeni vor trebui să fie mai consecvenți în eforturi. Accentul se va pune în primul rând pe întreprinderile industriale, însă, în măsura în care este posibil, aceste întreprinderi industriale ar trebui să aibă o valoare adăugată mare. Cele mai dezvoltate regiuni NUTS-3 din UE sunt Wolfsburg și Ingolstadt, orașe cu aproximativ 125.000 de locuitori (la fel ca polii județeni din România) și sediile companiilor Volkswagen și Audi. Polii județeni ar putea urma un model similar și ar putea deveni super-puteri industriale, deși va trebui să se ferească de capcanele unei specializări într-un singur sector sau doar în câteva sectoare. Din nefericire, având în vedere dimensiunile lor mai reduse, polii județeni nu dispun de luxul unei baze economice eterogene și eficiente – ele ar avea rezultate mult mai bune dacă forța de muncă limitată pe care o au ar fi specializată în unul sau mai multe sectoare.

2. **Învățământul profesional.** Din cauza dimensiunilor mici, polilor județeni le va fi mai greu să atragă industrii de servicii cu valoare adăugată mare. Cele mai multe se vor baza pe sectorul manufacturier pentru stimularea creșterii și a dezvoltării. Și, bineînțeles, sectorul manufacturier necesită persoane cu pregătire corespunzătoare și dorința de a lucra în sectorul respectiv. Autoritățile locale din polii județeni pot juca un rol important în găsirea locurilor de muncă potrivite pentru oameni și pot ajuta la facilitarea învățării la locul de muncă, precum și la consolidarea sistemului de învățământ profesional.

3. **Infrastructura conectivă regională.** Polii județeni au un procent relativ mare de navetiști, au facilități industriale care se găsesc din ce în ce mai des în zonele periurbane și au atracții turistice în locurile din apropiere. La fel ca în cazul celorlalți poli, polii județeni ar beneficia de un accent pus pe reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurii județene de legătură – în special a drumurilor județene și a drumurilor locale. O cooperare solidă și o planificare comună cu consiliile județene sunt esențiale în acest sens. Această infrastructură de legătură va facilita nu numai naveta, ci și procesul de urbanizare, permițând consolidarea unor zone urbane cu densitate mare a populației în jurul lor.

4. **Regenerarea urbană.** Cu excepția orașelor cu centre istorice bine definite (Bistrița, Baia Mare, Alba Iulia), trăsătura dominantă a polilor județeni este aceea că au fost dezvoltați mai ales în perioada comunistă. Blocurile comuniste reprezintă trăsătura definitorie a acestor orașe, una care nu a trecut cu brio testul timpului. Multe din blocurile comuniste au depășit perioada de garanție, cele mai multe nu au beneficiat de îmbunătățiri majore în ultimii ani, iar fațadele au fost afectate de intervențiile proprietarilor privați (de exemplu, închiderea balcoanelor, schimbarea geamurilor, zugrăvirea fațadelor). În consecință, majoritatea acestor blocuri arată astăzi ca niște brazi murdari de Crăciun și necesită o intervenție urgentă. O scădere a calității spațiilor de locuit (inclusiv a zonelor din jurul blocurilor – de exemplu, spațiile verzi, potecile, locurile de joacă) va duce în mod inevitabil la o scădere a calității vieții, ceea ce poate crește probabilitatea mutării în altă parte a locuitorilor din polii județeni.

5. **Calitatea vieții.** Unii dintre polii județeni au centre civice frumoase care merită să fie reabilitate și îmbunătățite, atât în beneficiul oamenilor care locuiesc acolo, cât și ca modalitate de a atrage mai mulți turiști.

6. **Capacitatea.** Autoritățile locale ale polilor județeni trebuie să fie echipate corespunzător pentru accesarea eficientă a fondurilor UE și a celor din bugetul de stat (adesea, nu dispun de mijloacele necesare pentru îmbunătățirea infrastructurii de dezvoltare, de care este mare nevoie). În plus, acestea au nevoie să își consolideze capacitatea de realizare a programelor de investiții multianuale și de atragere, păstrare și „cultivare" a investitorilor cu valoare adăugată mare.

Polii locali

Polii locali sunt acele ZUF care au atras în general mai puțin de 10.000 de migranți între 2001 și 2011 și au o zonă de captare a migrației care este mai degrabă locală (adică o subregiune a județului). Polii locali cuprind 15 ZUF: Deva, Miercurea Ciuc, Zalău, Drobeta Turnu Severin, Sfântu Gheorghe, Slobozia, Vaslui, Giurgiu, Botoșani, Călărași, Reșița, Slatina, Alexandria, Tulcea și Brăila. Interesant este faptul că printre orașele din această categorie care au performanțe slabe se numără Brăila (care este o bijuterie de patrimoniu istoric și cultural și un fost port bogat pe Dunăre) și Slatina (care se descurcă foarte bine economic, găzduind doi mari giganți industriali – ALRO Slatina și Pirelli). Polii locali sunt în mare parte acele ZUF care s-au descurcat cel mai prost în anii de tranziție. În ansamblu, ei nu au reușit să atragă mari investitori (cu câteva excepții, cum ar fi Slatina), o mare parte din forța lor de muncă lucrează pentru sectorul public și au pierdut un procent important din forța de muncă calificată în favoarea polilor mai mari din România și a emigrării.

Deși provocările cu care se confruntă polii locali diferă, toți trebuie să se concentreze proactiv și agresiv asupra atragerii de investiții. Fără locuri de muncă decente și bine plătite, va fi dificil ca polii locali să oprească fluxul migrator în afara țării și să continue să atragă oameni din zonele rurale înconjurătoare. Majoritatea nici nu prea au ce oameni să atragă, având în vedere zona lor redusă de influență. Atragerea, crearea și păstrarea capitalului privat ar trebui să fie principala prioritate și principalul domeniu de interes pentru administrațiile locale ale polilor locali. Fără un sector privat puternic, aceste ZUF au puține șanse de performanță în viitor.

Majoritatea polilor locali vor avea nevoie, inevitabil, de asistență din partea guvernului central – atât de fonduri pentru dezvoltare, cât și de asistență tehnică pentru consolidarea capacității locale. De exemplu, majoritatea se confruntă cu dificultăți în întreținerea și modernizarea rețelelor proprii de utilități

publice, nu dispun de persoane calificate pentru a conduce administrația locală și de obicei nu au o perspectivă corespunzătoare privind viitorul. Unii dintre polii locali, cum ar fi Brăila, necesită programe naționale specifice. România nu își poate permite să piardă patrimoniul cultural și istoric al Brăilei. O abordare similară ar trebui avută în vedere pentru patrimoniul industrial al Reșiței, unde au fost construite componentele Turnului Eiffel. Tulcea, sau mai degrabă Delta Dunării, beneficiază deja de o investiție teritorială integrată pentru perioada de programare 2014-2020, având alocați 1,3 miliarde de euro pentru intervenții cu specific teritorial în Delta Dunării. De asemenea, Guvernul României și-a exprimat interesul pentru realizarea de investiții teritoriale integrate (ITI) în zonele miniere din Valea Jiului (în județul Hunedoara, aproape de Deva) și într-o zonă săracă mai mare din județul Vaslui.

Alți poli locali își pot consolida baza economică prin consolidarea legăturilor cu polii mai mari din jurul lor. Un flux facil de oameni îi poate încuraja pe unii dintre emigranți să se mute înapoi și să investească local. De exemplu, orașele Giurgiu, Călărași, Slobozia, Alexandria pot beneficia de apropierea de București; Reșița și Deva ar putea beneficia de apropierea de Timișoara; Zalăul poate beneficia de apropierea de Cluj-Napoca; Botoșaniul și Vasluiul pot beneficia de apropierea de Iași; Tulcea poate beneficia de apropierea de Constanța; Sfântu Gheorghe a beneficiat de apropierea de Brașov.

Cât de mari pot deveni ZUF în viitor

Prezicerea nivelului de creștere al unei ZUF poate contribui în mod semnificativ la asigurarea unei planificări mai bune și a unor investiții mai eficiente. Desigur, singurul lucru pe care îl știm cu certitudine cu privire la viitor este că va fi diferit. Însă, luând în calcul câteva ipoteze simple, putem estima în linii mari nivelul populației la care ar putea ajunge aceste ZUF, pe baza migranților pe care îi vor putea atrage (și, bineînțeles, pe baza oamenilor pe care i-ar putea pierde din cauza emigrării). În ceea ce privește populația care ar putea fi convinsă să migreze spre una dintre cele 41 de ZUF, am estimat că în exteriorul acestora trăiesc aproximativ 3 milioane de persoane care prezintă o mare probabilitate să se mute cel puțin o dată în viață. Acestea sunt în mare parte persoane cu vârste între 0 și 29 ani în 2011 (între 5 și 35 de ani în prezent) care nu locuiesc într-una dintre zonele urbane funcționale analizate. Evident, nu toți acești oameni se vor muta în ZUF – acest lucru nu este nici realist, nici de dorit. În ceea ce privește fluxurile migratorii, am ținut cont de intensitatea migrației pe care aceste ZUF au înregistrat-o între 2001 și 2011.

Astfel, luăm în considerare trei scenarii mari:

1. **Scenariul optimist.** Scenariul optimist presupune că toate persoanele cu vârste între 0 și 29 ani care nu locuiesc în prezent în una dintre cele 41 de ZUF analizate aici se vor muta în aceste ZUF și niciuna nu va pleca în străinătate sau în alte zone din România. Mai mult, scenariul presupune că niciuna dintre persoanele care locuiesc deja în ZUF nu va pleca. În cazul în care populația României nu se va modifica, atunci cele 41 de ZUF vor aduna, în acest scenariu, 73% din populația țării (în prezent, cele 41 de ZUF adună 58% din populația țării).

2. **Scenariul moderat.** Scenariul moderat seamănă cu cel optimist, cu o diferență – acesta presupune că aproximativ 62,5% dintre persoanele cu vârste cuprinse între 0 și 29 ani nu vor migra spre cele 41 de ZUF, ci vor pleca în străinătate. Aceasta este proporția actuală a migranților care au ales mai degrabă să plece în străinătate decât să se mute altundeva în țară. În acest scenariu, cele 41 de ZUF vor ajunge să adune 70% din populația țării (în situația în care populația României va scădea la 18,1 milioane de locuitori din cauza emigrării).

3. **Scenariul pesimist.** Scenariul pesimist este similar celui moderat, cu diferența că acesta presupune că 13% din populația celor 41 de ZUF ar migra în străinătate (aceasta este rata actuală de emigrare la nivel național). În acest scenariu, cele 41 de ZUF ar aduna 68% din populația națională (în situația în care populația României ar scădea la 16,6 milioane din cauza emigrării).

Tabelul 12. Posibile evoluții ale populației din zonele urbane funcționale

ZUF	Scenariul optimist	Scenariul moderat	Scenariul pesimist
București	3,487,814	2,997,315	2,645,923
Timișoara	734,014	592,778	526,733
Cluj-Napoca	691,411	553,616	492,394
Constanța	658,242	588,653	517,556
Ploiești	605,720	543,528	477,720
Iași	579,729	476,691	422,758
Brașov	564,749	496,675	437,417
Craiova	450,146	406,705	357,222
Pitești	445,608	385,216	339,848
Oradea	426,865	370,410	326,661
Galați	389,954	358,363	314,240
Arad	375,303	326,352	287,744
Sibiu	348,203	299,366	264,258
Târgu Mureș	322,656	278,198	245,500
Buzău	309,238	277,300	243,742
Bacău	293,413	252,940	223,215
Râmnicu Vâlcea	290,416	254,841	224,487
Târgoviște	260,129	229,054	201,701
Baia Mare	248,903	227,794	199,828
Satu Mare	237,838	211,429	186,003
Suceava	227,115	199,515	175,731
Focșani	211,845	187,273	164,844
Brăila	202,355	198,895	173,308
Deva	197,744	173,310	152,686
Piatra Neamț	179,719	159,901	140,660
Târgu Jiu	177,296	156,872	138,072
Bistrița	155,876	137,741	121,249
Alba Iulia	145,780	125,581	110,831
Drobeta Turnu Severin	143,141	129,154	113,455
Botoșani	142,703	134,311	117,505
Slatina	141,299	135,980	118,718
Miercurea Ciuc	122,679	107,021	94,330
Călărași	117,669	109,328	95,766
Zalău	113,530	98,869	87,160
Sfântu Gheorghe	103,683	91,594	80,630
Tulcea	99,910	96,274	84,042

ZUF	Scenariul optimist	Scenariul moderat	Scenariul pesimist
Slobozia	97,813	87,036	76,562
Vaslui	96,218	86,620	76,108
Giurgiu	95,690	86,466	75,945
Reșița	92,201	85,257	74,715
Alexandria	77,787	73,176	64,023
TOTAL	**14,662,401**	**12,787,401**	**11,271,289**

CÂTEVA CUVINTE DESPRE MIGRAȚIA EXTERNĂ

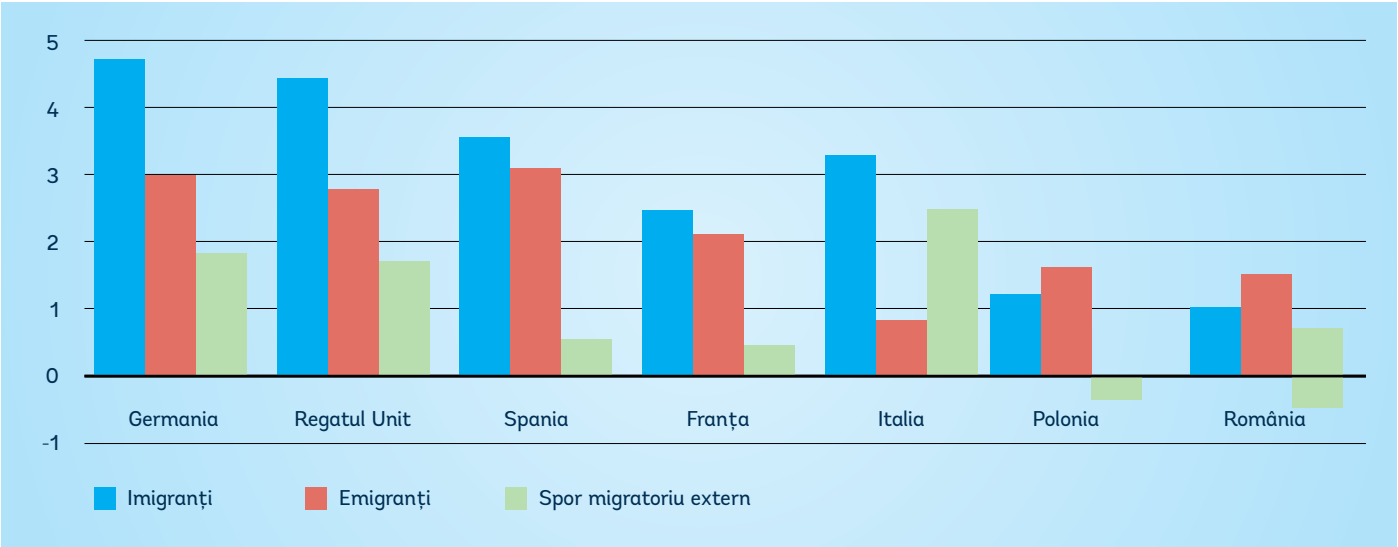
Deși prezenta lucrare e focusată pe mobilitatea internă a persoanelor pe teritoriul României, este important de analizat și mobilitatea externă. În perioada 1990-2011, 1,8 milioane de români au migrat către cele 41 de zone urbane funcționale analizate aici, dar alte 3 milioane au emigrat în străinătate. Oportunitățile oferite de economiile mai dezvoltate sunt, evident, mai atractive decât cele oferite de zonele urbane funcționale românești, poate doar cu excepția notabilă a Bucureștiului. Astfel, nu este surprinzător că românii sunt mult mai dispuși să se mute în străinătate decât în propria țară.

Amploarea exactă a migrației externe este greu de estimat, dat fiind că persoanele care emigrează nu sunt înregistrate într-o bază de date atunci când se mută. Potrivit Institutului Național de Statistică (INS), fenomenul migrației externe nu a fost măsurat la nivelul real nici în estimările anuale privind populația, nici în rezultatele finale ale recensământului din 2011. Potrivit datelor recensământului din 2011, numai 1,1 milioane de români locuiesc în străinătate, deși Eurostat estimează că numărul lor este de aproximativ 3 milioane.

Această neconcordanță apare deoarece numeroși emigranți sau rudele acestora nu sunt prezenți pentru a oferi date recenzorilor. Se poate realiza însă o estimare mai realistă a amplorii reale a migrației în străinătate prin corelarea mai multor surse de date, și anume: 1) populația oficială din fiecare unitate administrativ-teritorială (adică numărul de cetățeni cu domiciliul în respectiva UAT); 2) cetățenii cu reședință permanentă înregistrată în cadrul recensământului și incluși în cadrul populației stabile din fiecare unitate administrativ-teritorială. Diferența dintre aceste două grupuri (inclusiv emigranții pe termen scurt, incluși din punct de vedere metodologic în rândul populației stabile determinate în cadrul recensământului) este reprezentată de cetățenii cu reședință permanentă în străinătate, și anume 2,7 milioane în 2011, cifră aproape identică cu estimările Eurostat. Dacă estimarea la nivel național prezintă un nivel de încredere de peste 95%, cea la nivel de județ sau de localitate prezintă un nivel de încredere de 80%, fiind influențată de fluxurile migratorii interne subestimate (în special în cadrul zonelor urbane funcționale). Această abordare permite exclusiv o evaluare cantitativă a migrației în ceea ce privește numărul, vârsta și genul persoanelor, deci oferă doar o imagine de ansamblu.

Evaluarea calitativă a migrației externe (țara, durata, genul, originea urbană/rurală, ocupația, statutul economic și sectorul de activitate, motivația etc.) se bazează pe singurele date disponibile, culese în cadrul recensământului din 2011. Aceste date au la bază aproximativ 400.000 de chestionare completate de migranți temporari (adică aproximativ 12,5% din numărul real al românilor care locuiesc în străinătate). Din punct de vedere statistic, eșantionul este reprezentativ, deși se poate presupune că există diferențe între migranții de scurtă durată și cei de lungă durată, care ar trebui analizate mai în profunzime în viitor, pe măsură ce vor exista surse suplimentare de date.

Figura 80. Bilanțul migrației externe în perioada 2007-2014, pe țări (în milioane)



Sursa datelor: Baza de date a Eurostat

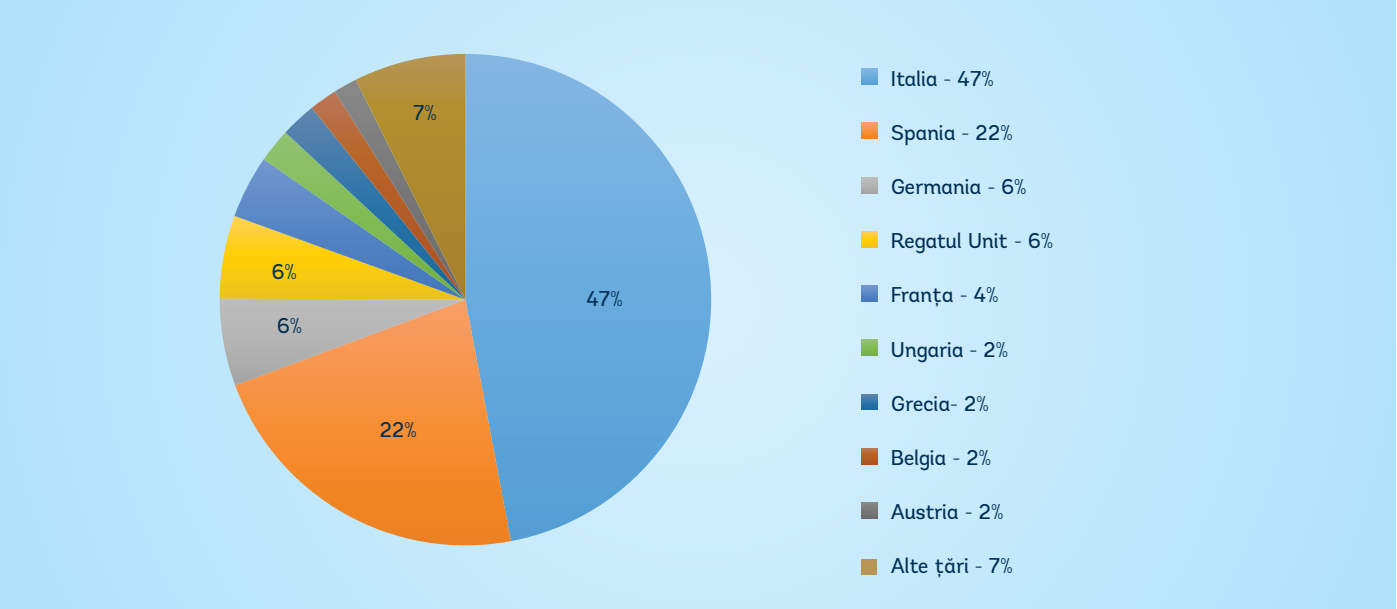
România se numără printre statele membre cele mai afectate de migrația externă. Eurostat estimează că aproximativ 3 milioane de români și-au părăsit țara după anul 1990, dintre care nu mai puțin de 1,5 milioane au făcut acest lucru după aderarea României la Uniunea Europeană în 2007. Acest fapt plasează România pe locul al șaselea în clasamentul principalelor surse de migranți la nivelul UE, în termeni absoluți, și respectiv pe primul loc în termeni relativi (ca pondere a migranților în populația totală). Rata ridicată a emigrației, corelată cu o rată mai redusă a imigrației, a condus la un spor migratoriu extern negativ care, în prezent, constituie principala cauză a declinului forței de muncă și una dintre principalele surse ale declinului demografic. Zilnic, aproximativ 500 de locuitori de mută din România în altă țară, ceea ce face din migrația externă una dintre principalele provocări pentru factorii de decizie.

Primele valuri migratorii masive dinspre România au fost constituite din membri ai minorităților germană și maghiară, care s-au mutat în Germania, respectiv în Ungaria. Acest val migratoriu etnic a fost înlocuit treptat, îndeosebi după aderarea la UE, de plecarea în străinătate a cetățenilor de etnie română în căutarea de oportunități mai bune. În prezent, România este principala țară de origine a imigranților din Spania, Italia și Ungaria (a se vedea harta de mai jos).

Figura 81. Principalele destinații ale migranților externi, după țara de origine (în 2015)



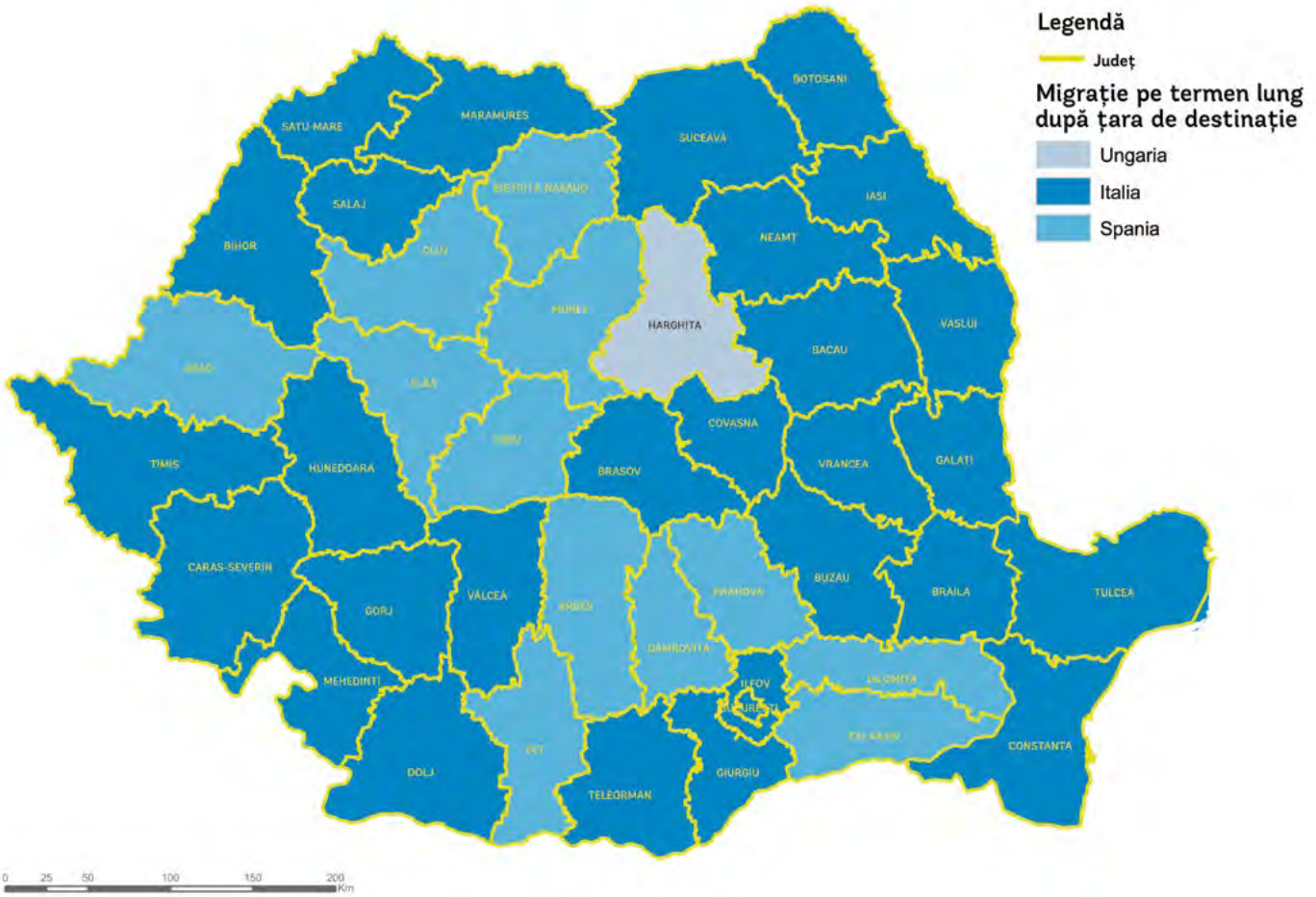
Figura 82. Principalele țări de destinație pentru emigranții români



Sursa datelor: Eurostat și Organizația Națiunilor Unite

Se pot observa unele tipare de migrație externă chiar și la nivel regional și județean. Emigranții din estul României se îndreaptă îndeosebi spre Italia, iar cei din centru și sud preferă Spania. Grecia este o destinație predilectă pentru locuitorii din sudul României, în timp ce Germania și Ungaria sunt preferate de cetățenii români din vestul țării, zonă locuită în mod tradițional de comunități de maghiari, sași și șvabi.

Figura 83. Principalele state-destinații pentru migrația externă, după țară (în 2011)

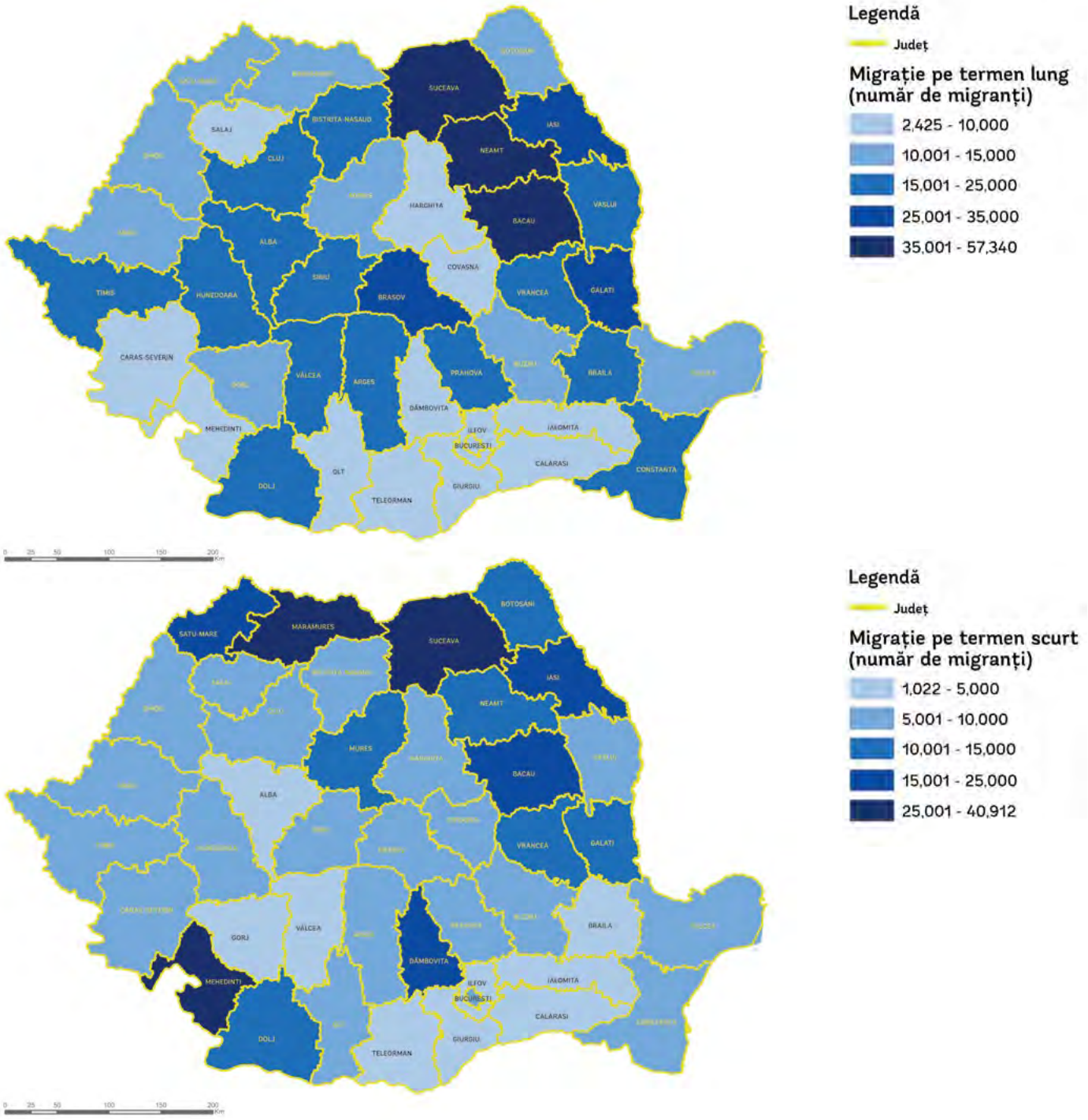


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

Rezultatele finale ale recensământului din 2011 arată că 65% dintre emigranți au plecat din România de cel puțin un an. Acest tipar se aplică majorității județelor românești, cu excepția județelor Dâmbovița, Harghita, Maramureș și Satu Mare, unde prevalează migrația de scurtă durată. Migranții de scurtă durată sunt, de fapt, navetiști care călătoresc în străinătate pentru a desfășura în principal activități profesionale sezoniere în sectoare precum agricultura, turismul sau construcțiile. Majoritatea navetiștilor de scurtă durată provin din zone rurale (65%), în timp ce migranții de lungă durată provin îndeosebi din zone urbane (54%).

Peste 46% dintre emigranți au vârste cuprinse între 20 și 34 de ani, și doar 16% au peste 45 de ani. În anul 2011, peste o treime dintre cetățenii cu domiciliul în România din categoria de vârstă 25-29 de ani locuiau de facto în străinătate. Cifrele sunt oarecum alarmante și semnalează faptul că factorii de decizie trebuie să facă mai mult pentru ca aceste persoane să rămână acasă, iar un rol principal în acest sens îl au orașele, îndeosebi orașele secundare. Cu cât orașele secundare vor oferi mai multe oportunități și cu cât calitatea vieții va fi mai bună pentru locuitorii acestor orașe, cu atât mai multe persoane vor putea fi atrase și determinate să rămână în ele.

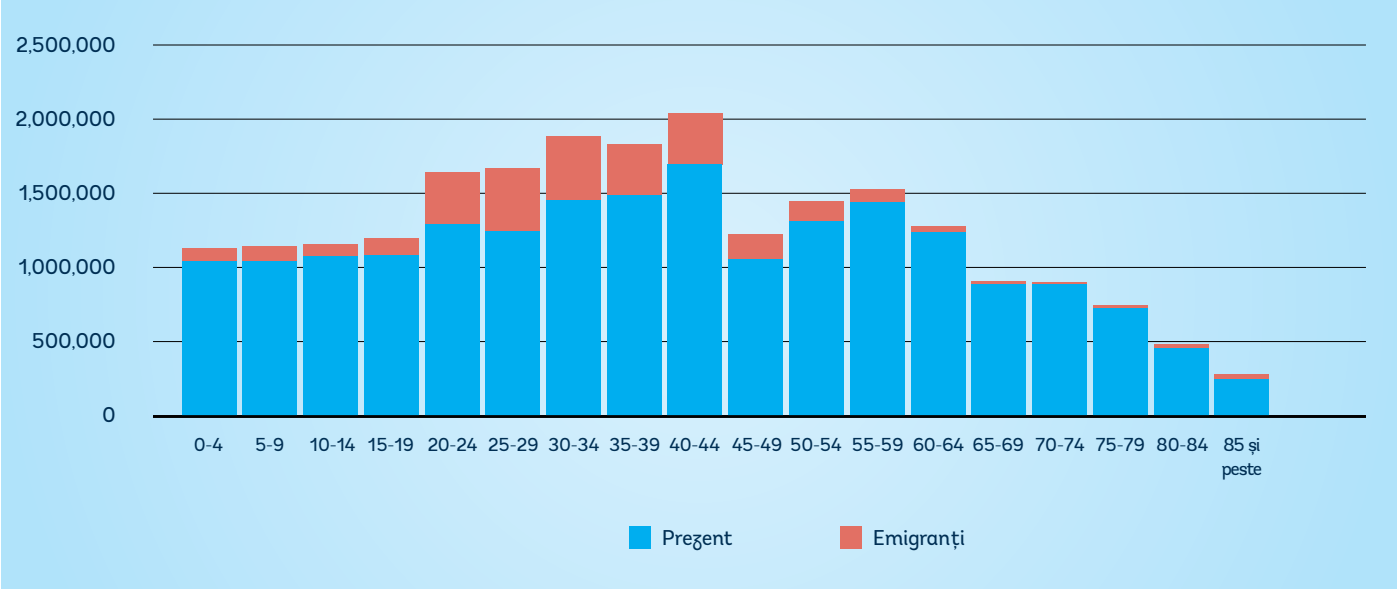
Figura 84. Ponderea emigranților de scurtă și de lungă durată, după județ (în 2011)



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

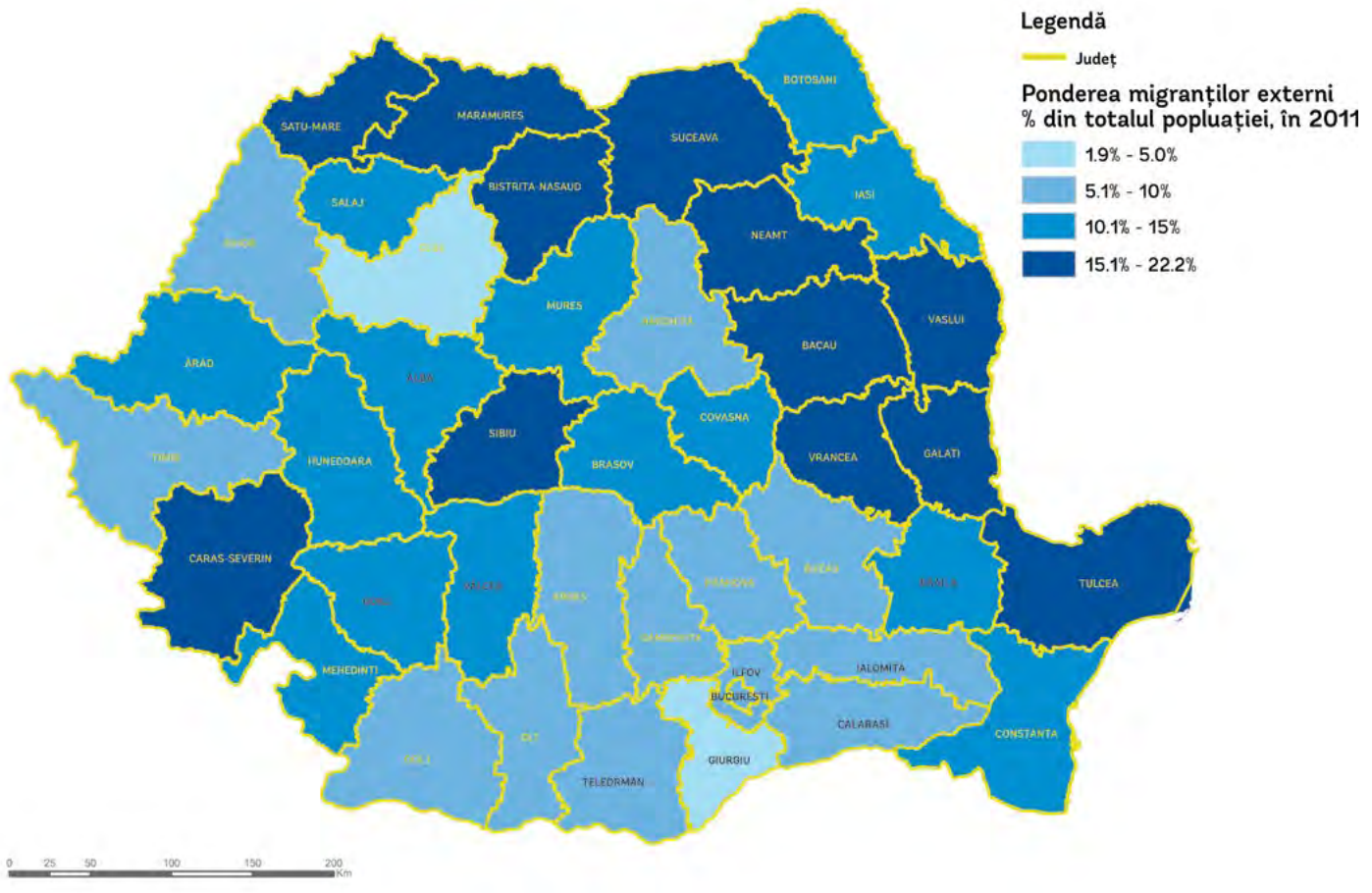
Numărul de emigranți din categoria de vârstă 0-14 ani este relativ scăzut și evidențiază o problemă socială destul de stringentă în România prezentului: numărul mare de copii lăsați în urmă de unul sau ambii părinți, care lucrează în străinătate. Un număr semnificativ de copii români cresc în gospodării cu părinți migranți și sunt crescuți de bunici, de frați sau de alte rude. Se poate preconiza că această dinamică va afecta dezvoltarea acestor copii și, cel mai probabil, va avea un efect negativ asupra dezvoltării viitoare a țării.

Figura 85. Grupele de vârstă cele mai predispuse să emigreze



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

Figura 86. Rata reală estimată a emigrației, pe județe

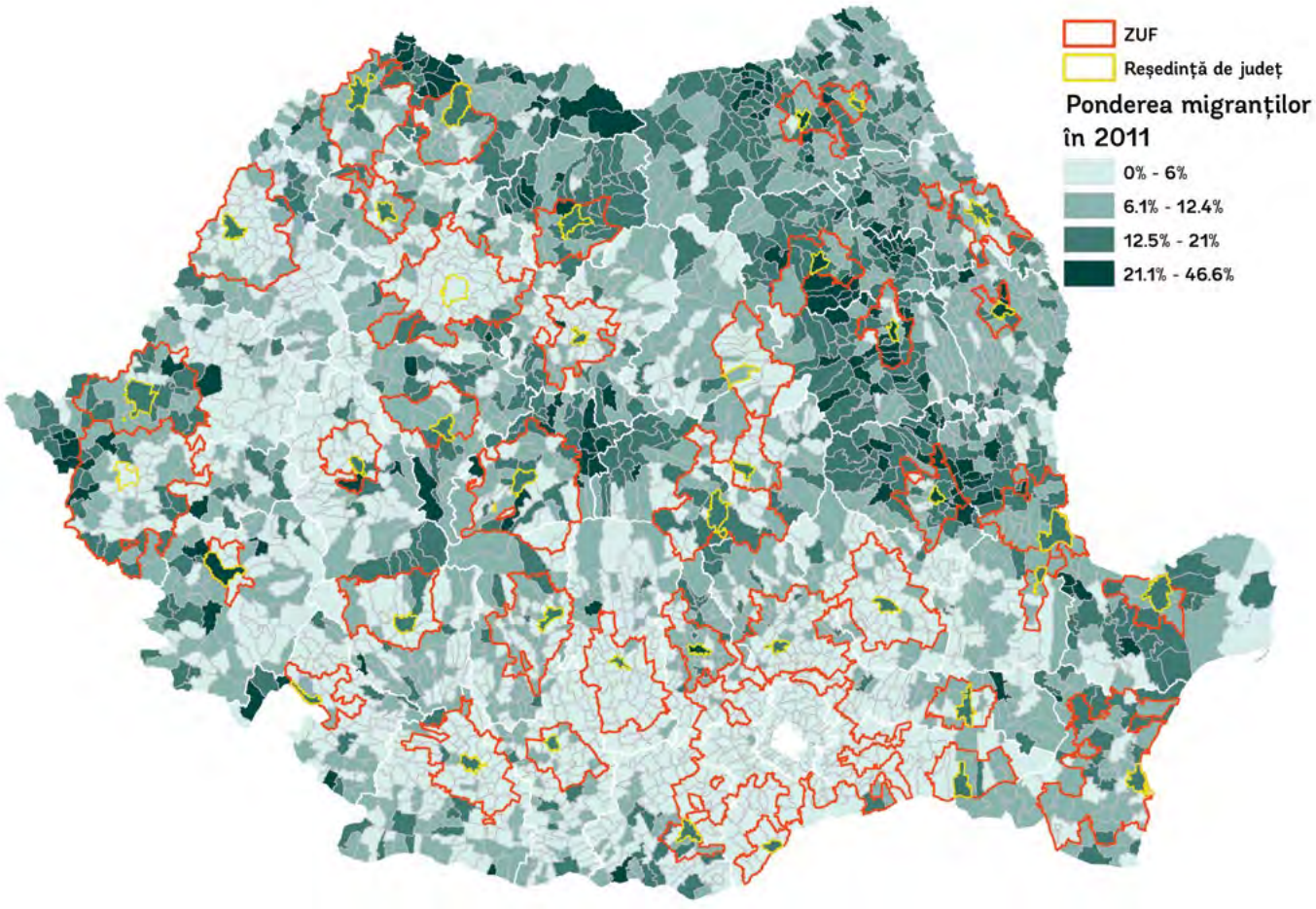


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

Aruncând o privire la structura demografică a populației și a emigranților se constată o suprareprezentare, atât ca număr total, cât și ca număr de emigranți, a populației din categoria de vârstă 20-44 de ani. Este interesant faptul că aceste persoane reprezintă generația „decreteilor", cetățeni care s-au născut după promulgarea de către Ceaușescu a Decretului nr. 770/1966 de interzicere a avortului. Aceste persoane au devenit majore după anul 1989 și mulți nu au reușit să găsească oportunități de angajare acasă. Ca atare, rata emigrației în rândul „decreteilor" este mult mai ridicată decât nivelul raportat la restul populației, parțial și pentru că „decreteii" sunt mai numeroși atât decât generațiile născute înainte de 1966, cât și decât cele apărute după 1989.

Zonele cele mai afectate de migrația externă sunt cele izolate și dens populate, lipsite de un centru urban mare și dinamic, cum ar fi zona Subcarpaților Orientali (județele Suceava, Neamț, Bacău, Vrancea), Satu-Mare, Maramureș și Bistrița-Năsăud. Aceste regiuni sunt predominant rurale, cu orașe mici și mijlocii lipsite de capacitatea economică necesară pentru a absorbi forța de muncă în exces rezultată în urma interzicerii avorturilor prin Decretul 770/1966. Este important de menționat că aceste regiuni sunt periferice atât în context național, cât și în UE, fiind situate la frontierele externe ale României și ale Uniunii Europene.

Figura 87. Rata reală estimată a emigrației, pe localități



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

Nu este obligatoriu să existe o corelare directă între migrația externă și subdezvoltare. Echipa Băncii Mondiale a realizat o regresie, comparând numărul de persoane care au emigrat după 1990 cu nivelul de dezvoltare al localității de origine[7], identificându-se o corelare pozitivă și semnificativă (nivel de încredere de 99%) (a se vedea anexa 3). Pe înțelesul tuturor, această descoperire arată că emigranții provin, într-o proporție covârșitoare, din localități mai dezvoltate (de exemplu, din centre urbane mai mari), deși în termeni relativi ei părăsesc preponderent zone rurale sărace. Pentru numeroși locuitori ai zonelor rurale sărace, naveta și migrația internă nu sunt îndeajuns de atractive din cauza gradului redus de urbanizare, a distanței față de oportunități și a infrastructurii de transport precare. Migrația externă a fost pentru mulți locuitori ai acestor zone cea mai simplă cale spre o viață mai bună. O altă ipoteză ar fi că emigranții au contribuit de-a lungul timpului, prin

[7] Măsurată cu ajutorul indicelui dezvoltării umane locale, elaborat de Dumitru Sandu și Banca Mondială. A se vedea: Banca Mondială. 2013. *Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României.*

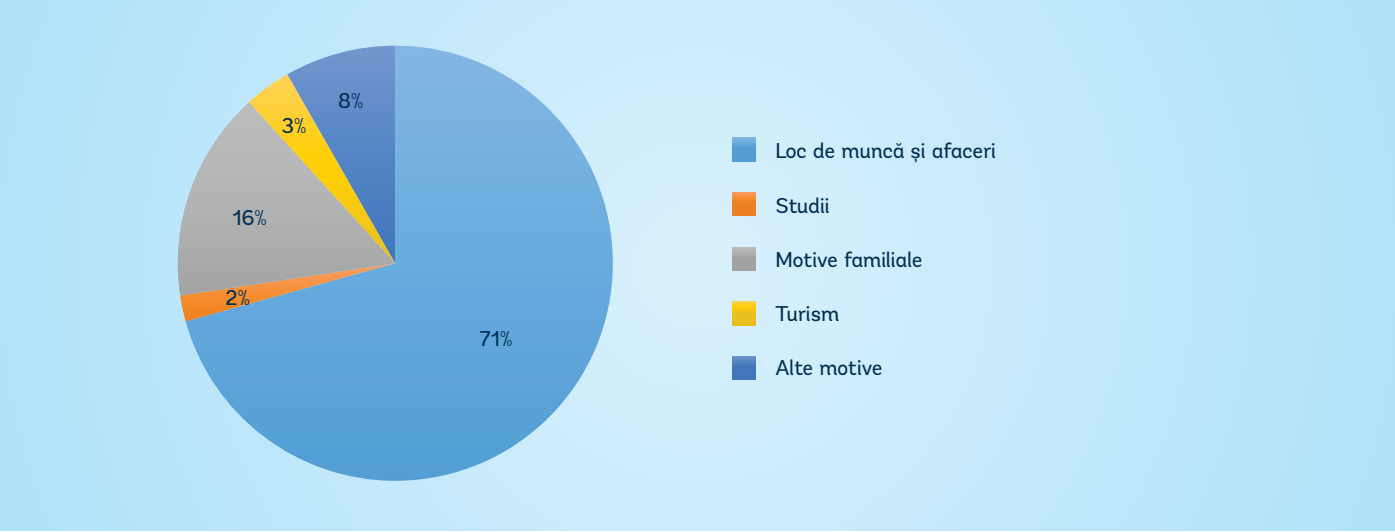
remiterile de valută din ultimii 20 de ani, la dezvoltarea comunităților din care au plecat, mai ales în domeniul construcției și dotării locuințelor, fenomen evident în zona de nord a țării (Țara Oașului, Maramureșul Istoric etc.).

O altă dinamică interesantă este importanța centrelor urbane active în limitarea migrației externe. Astfel, după cum arată clar harta de mai sus, zona extinsă din jurul Bucureștiului este alcătuită din localități cu o rată relativ scăzută a emigrației (mai puțin de 6%). Acest fapt arată că orașul-capitală prezintă o atractivitate suficientă pentru a descuraja emigrarea în străinătate a locuitorilor din jurul său. Și alte zone urbane funcționale dinamice, precum Cluj-Napoca, Ploiești, Oradea sau Pitești, înregistrează o rată scăzută a emigrației.

În ceea ce privește genul, 51,3% dintre migranți sunt bărbați. Oferta redusă de locuri de muncă în sectoarele care angajau în mod tradițional bărbați, precum industria grea, transporturile, agricultura sau construcțiile, a determinat o pondere mai mare a migrației în rândul acestei categorii. Forța de muncă în rândul populației feminine este mai mobilă la nivel intern (57% dintre migranții interni sunt femei), fiind mai dispusă să acopere numărul tot mai mare de locuri de muncă din sectorul serviciilor create de noua economie.

În ceea ce privește motivația, 70,6% dintre migranți au plecat în străinătate în căutarea unui loc de muncă, 15,6% din motive personale și doar 1,9% pentru studii. Locurile de muncă mai bine plătite sunt principala motivație a românilor de a se muta în alte țări, cu excepția Republicii Moldova, a Canadei și a unor țări arabe, în care majoritatea migranților se mută din motive personale (de exemplu, căsătoria). Studenții preferă în special Italia, Regatul Unit, Spania, Ungaria și Franța, iar turiștii – Asia și Africa.

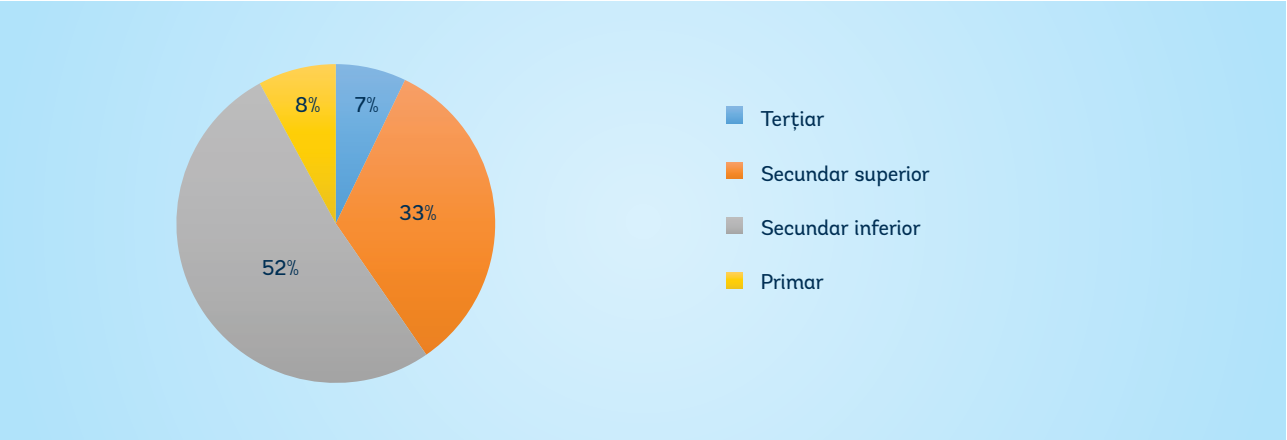
Figura 88. De ce emigrează românii



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

Numai 7% dintre emigranți dețin diplomă de licență, spre deosebire de peste 14% din populația stabilă a României, în timp ce 52% sunt doar absolvenți de gimnaziu. Deși trebuie ținut seama de faptul că eșantionul a fost alcătuit din migranți de scurtă durată, care de obicei realizează în străinătate activități sezoniere (agricultură, turism, construcții), putem presupune că nivelul de studii al majorității migranților români se situează sub medie, întrucât rata șomajului în rândul absolvenților de învățământ terțiar se menține scăzută. Analizând însă distribuția emigranților în funcție de țară, pot fi identificate o serie de tipare: ponderea celor care au absolvit învățământul terțiar este mult mai mare în rândul cetățenilor care aleg ca destinație SUA, Canada sau țările scandinave (peste 20%), țări dezvoltate cu politici mult mai selective în domeniul imigrației, și scade la sub 10% în cazul Spaniei, al Italiei, al Portugaliei sau al Greciei, care caută lucrători sezonieri cu studii de bază.

Figura 89. Nivelul de educație al emigranților români

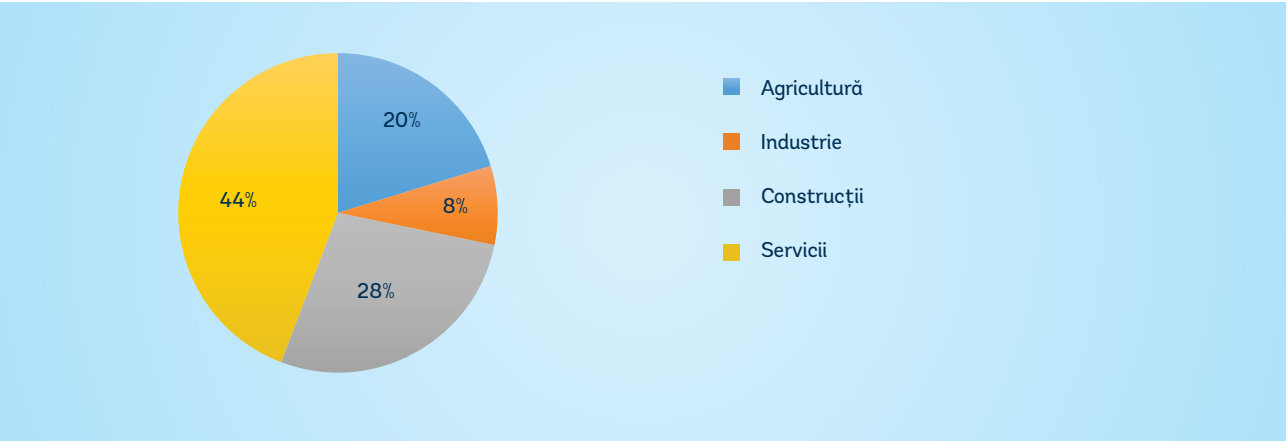


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

71,9% dintre emigranții români au o ocupație, spre deosebire de procentajul de sub 50% din populația totală care locuiește în țară. Dar numai 67,9% sunt înregistrați ca angajați, în timp ce restul sunt fie lucrători care desfășoară activități independente, fie lucrători familiali neremunerați. 57% dintre românii care au emigrat sunt angajați ca muncitori calificați, 37% ca lucrători necalificați și numai 5% au slujbe de birou (directori, profesioniști și tehnicieni). Emigranții către SUA și Canada sunt în marea lor majoritate lucrători cu alujbe de birou și studenți, în timp ce o proporție covârșitoare dintre emigranții către UE sunt muncitori. Numai 5% dintre migranții români lucrează în sectoare ale serviciilor cu grad ridicat de cunoștințe (KIS), majoritatea în Italia, Germania, Spania, Regatul Unit și Ungaria.

În ceea ce privește activitatea economică vizată, 44% dintre emigranții români lucrează în sectorul serviciilor (în special în comerț, turism, transporturi, menaj și curățenie), 27% în construcții, 20% în agricultură și doar 9% în industrie. Majoritatea emigranților care lucrează în Italia, Spania, Germania, Ungaria, Austria, SUA și Regatul Unit sunt angajați în sectorul serviciilor, în timp ce aceia care aleg Franța și Belgia lucrează preponderent în construcții. Cea mai mare pondere a emigranților angajați în agricultură și industrie s-a înregistrat în Portugalia, Danemarca și Spania (30%-35%), respectiv în Slovacia și Republica Cehă (25%-35%).

Figura 90. Sectoarele economice în care lucrează emigranții români



Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

INDICELE MAGNETISMULUI

Datele analizate până în prezent indică faptul că cetățenii României migrează din trei motive principale: motive personale (de exemplu, căsătoria), profesionale sau academice. Astfel, cel mai probabil vor atrage cei mai mulți locuitori zonele urbane funcționale cu populația cea mai mare (de exemplu, este mai probabilă găsirea unui partener de viață în localități mai mari), cu cele mai multe locuri de muncă disponibile și cu cele mai multe locuri la universități. În mod similar, oamenii aleg să se mute într-un alt oraș pentru o mai bună calitate a vieții, pentru a trăi într-un loc mai de prestigiu (adeseori persoanele migrează din orașe mai mici spre orașe mai mari) sau pentru a valorifica oportunități de dezvoltare a afacerilor. În plus, în decizia persoanei au un rol și o serie de factori favorizanți (de exemplu, apropierea de piețele mari, prețurile medii ale locuințelor/terenurilor, calitatea administrației locale, toleranța locuitorilor orașului de destinație).

În mod clar, acele ZUF care oferă cea mai bună combinație dintre factorii populație numeroasă, multe locuri de muncă și locuri la universități, precum și o bună calitate a vieții sunt zonele care au șansele cele mai mari să atragă mulți locuitori. Am decis, așadar, să verificăm această ipoteză și să identificăm zonele urbane funcționale care au cele mai mari șanse, din punct de vedere statistic, să atragă oameni. Acest demers ne-ar permite să identificăm orașele din România cu cele mai bune și cele mai slabe rezultate atunci când vine vorba despre capacitatea a atrage migranți. Anexa 2 include o analiză mai detaliată a variabilelor independente avute în vedere în cadrul acestei verificări, metodologia utilizată pentru identificarea celor mai semnificative variabile și etapele care au dus la identificarea ponderilor individuale ale fiecărei variabile independente.

Variabilele independente care par să influențeze cel mai mult migrația internă sunt:

1. Populația stabilă totală (pondere: 23%);
2. Numărul de studenți (pondere: 21%);
3. Salariul lunar mediu (în euro) (pondere: 21%);
4. Veniturile firmelor pe cap de locuitor (pondere: 20%);
5. Investițiile publice pe cap de locuitor (pondere: 6%);
6. Distanța rutieră față de București (pondere: 9%).

Aceste ponderi au fost apoi utilizate, cu o metodă simplă de ierarhizare, pentru a identifica zonele urbane funcționale din România care din punct de vedere statistic sunt cele mai atractive pentru migranți (în afara Bucureștiului):

Tabelul 13. Indicele magnetismului aplicat zonelor urbane funcționale ale celor 40 de reședințe de județ din România

	ZUF	CLASIF Pop	CLASIF Stud	CLASIF DistBuc	CLASIF Salariu	CLASIF VenitFirme	CLASIF Invest	Indice final
1	**Cluj-Napoca**	5	2	9	2	5	29	5.54
2	**Timișoara**	3	4	5	3	7	30	5.81
3	**Brașov**	6	7	30	5	4	13	8.18
4	**Constanța**	2	5	26	9	6	33	8.92
5	**Arad**	12	12	4	11	8	12	10.27
6	**Iași**	7	3	13	6	25	14	10.51
7	**Pitești**	9	13	35	8	2	20	11.23
8	**Sibiu**	13	8	23	4	11	27	11.4
9	**Târgu Mureș**	15	11	15	15	3	21	12.12
10	**Ploiești**	4	15	40	7	9	28	12.62
11	**Oradea**	11	9	2	27	12	3	12.85
12	**Craiova**	8	6	25	16	17	15	13.01

ZUF	CLASIF Pop	CLASIF Stud	CLASIF DistBuc	CLASIF Salariu	CLASIF VenitFirme	CLASIF Invest	Indice final
13 **Galați**	10	10	24	9	14	32	13.17
14 **Bacău**	17	16	19	14	15	5	15.22
15 **Baia Mare**	18	17	3	29	18	38	19.95
16 **Alba Iulia**	31	19	16	13	23	2	20.01
17 **Slatina**	27	30	31	19	10	8	21.77
18 **Satu Mare**	21	25	1	31	16	36	22.04
19 **Târgu Jiu**	26	21	20	12	28	34	22.35
20 **Deva**	24	20	12	23	34	10	23.03
21 **Târgoviște**	19	18	38	17	39	6	23.3
22 **Buzău**	14	31	36	20	21	41	23.83
23 **Bistrița**	29	24	10	36	19	11	24.63
24 **Râmnicu Vâlcea**	16	27	32	27	32	23	25.68
25 **Suceava**	22	14	11	40	35	26	25.95
26 **Drobeta Turnu Severin**	30	22	17	21	41	24	27.1
27 **Tulcea**	34	38	21	23	20	22	27.84
28 **Reșița**	37	23	7	25	33	35	27.92
29 **Piatra Neamț**	25	34	14	36	29	7	27.93
30 **Brăila**	20	28	27	36	31	25	28.17
31 **Botoșani**	28	38	8	33	27	18	28.55
32 **Zalău**	35	32	6	32	22	37	28.65
33 **Călărași**	32	35	33	18	26	39	29
34 **Focșani**	23	36	29	29	36	16	29.71
35 **Slobozia**	40	37	34	34	13	19	30.91
36 **Miercurea Ciuc**	33	26	21	39	40	1	31.19
37 **Sfântu Gheorghe**	36	33	28	35	30	9	31.62
38 **Vaslui**	39	38	18	26	37	17	32.45
39 **Alexandria**	41	29	37	41	24	31	34.12
40 **Giurgiu**	38	38	39	22	38	40	34.85

Tabelul de mai jos compară ierarhizarea celor 40 de ZUF în funcție de indicele magnetismului cu ierarhizarea lor în funcție de migrația reală în perioada 1991-2011. Acele ZUF care înregistrează rezultate cu adevărat precare ar putea ajunge să atragă mai mulți migranți dacă s-ar institui politicile potrivite. De exemplu, municipiul Arad are un scor bun la indicele magnetismului, însă nu se descurcă la fel de bine în materie de atragere efectivă de migranți. Încurajarea unei piețe funciare și imobiliare mai dinamice ar putea aduce mai mulți locuitori în zonă, dat fiind că din punct de vedere economic această ZUF se descurcă destul de bine.

Tabelul 14. Comparație între ierarhizarea după indicele magnetismului și ierarhizarea conform datelor privind migrația reală

ZUF	Poziția în funcție de indicele magnetismului	Poziția în funcție de migrație în perioada 1991-2011	Diferența dintre poziția prezisă și cea reală
Cluj-Napoca	1	2	-1
Timișoara	2	1	1
Brașov	3	5	-2
Constanța	4	4	0
Arad	5	9	-4
Iași	6	3	3
Pitești	7	7	0
Sibiu	8	11	-3
Târgu Mureș	9	12	-3
Ploiești	10	6	4
Oradea	11	8	3
Craiova	12	10	2
Galați	13	16	-3
Bacău	14	14	0
Baia Mare	15	22	-7
Alba Iulia	16	25	-9
Slatina	17	39	-22
Satu Mare	18	18	0
Târgu Jiu	19	23	-4
Deva	20	21	-1
Târgoviște	21	17	4
Buzău	22	15	7
Bistrița	23	26	-3
Râmnicu Vâlcea	24	13	11
Suceava	25	19	6
Drobeta Turnu Severin	26	28	-2
Tulcea	27	32	-5
Reșița	28	38	-10
Piatra Neamț	29	24	5
Brăila	30	29	1
Botoșani	31	37	-6
Zalău	32	27	5
Călărași	33	35	-2
Focșani	34	20	14
Slobozia	35	31	4
Miercurea Ciuc	36	30	6
Sfântu Gheorghe	37	33	4
Vaslui	38	34	4
Alexandria	39	40	-1
Giurgiu	40	36	4

Notă: Culoarea roșie indică orașele cu performanțe precare
Culoarea albastră indică orașele cu performanțe bune

LOCURILE ÎN CARE OAMENII DORESC ÎN MOD REAL SĂ SE MUTE

În capitolele anterioare am văzut unde s-a mutat în trecut populația din România și am elaborat un indice care arată care sunt cele mai atractive locuri din România în prezent. În acest capitol vom discuta rezultatele unui sondaj în care am întrebat oamenii unde intenționează să se mute în viitor. Sondajul a fost aplicat unui eșantion reprezentativ de 1.250 de persoane din România, utilizând o metodă de eșantionare aleatorie care a ținut seama de distribuția teritorială a populației, de structura demografică și de distribuția pe sexe și pe zone urbane/rurale.

Prima întrebare adresată în cadrul sondajului a fost: „Intenționați să vă mutați în următorii 5 ani din localitatea unde locuiți în prezent și cât este de probabil să vă mutați efectiv?" 18% dintre respondenți (reprezentativi pentru aproximativ 3,6 milioane de persoane) au declarat că intenționează să se mute în următorii 5 ani, cu o rată medie a certitudinii de 85%. 82% au afirmat că nu s-au gândit să se mute în următorii 5 ani. În rândul celor care au în vedere să se mute, o pondere extrem de mare o au tinerii – vârsta medie a celor care intenționează să se mute este de 35 de ani. 75% dintre respondenții care au în vedere să se mute în următorii 5 ani nu au copii, iar din cei 25% care au copii, majoritatea au doar un singur copil. În general, persoanele care iau în calcul această posibilitate au un nivel de studii mai ridicat, venituri mai mari și sunt, într-o proporție mai mare decât media pe țară, angajați în sectorul privat. La nivel teritorial, locuitorii din regiunile cel mai puțin dezvoltate (de exemplu Sud-Muntenia, Nord-Est) sunt mai predispuși să se mute decât cei din regiunile mai dezvoltate (de exemplu Vest, Centru).

Atunci când au fost întrebați unde și-ar dori să se mute, 66,5% dintre respondenți au afirmat că ar prefera să se mute tot în România, în timp ce 31,3% au menționat că ar prefera să se mute în străinătate. Astfel, rezultatele arată că aproximativ 2,4 milioane de români iau în calcul ideea de a se muta tot pe teritoriul țării în următorii 5 ani, în timp ce 1,1 milioane au în vedere să emigreze – o inversare față de dinamica anilor anteriori, când majoritatea românilor preferau să se mute în străinătate. Din perspectivă teritorială, locuitorii din vestul României iau mai mult în calcul posibilitatea mutatului în străinătate, în timp ce locuitorii zonelor mai apropiate de București sunt mai predispuși să se mute în interiorul țării. Locuitorii din mediul urban și cei cu un nivel de studii mai ridicat sunt mai predispuși să emigreze, în timp ce aceia cu un nivel de studii mai redus și locuitorii din zona rurală sunt mai predispuși să se mute în interiorul țării. Bărbații preferă să emigreze, iar femeile preferă migrația în interiorul țării.

La întrebarea privind preferința destinației în interiorul României, 71,4% dintre respondenți și-au declarat înclinația către zonele urbane. Persoanele care iau în considerare să se mute într-o zonă urbană în următorii 5 ani sunt reprezentative pentru aproximativ 1,7 milioane de locuitori ai României. La nivel teritorial, locuitorii regiunilor cu grad mai ridicat de urbanizare (de exemplu, Regiunea Centru) sunt mai predispuși să se mute într-o zonă urbană. Din punct de vedere demografic, marea lor majoritate a tinerilor și a persoanelor cu nivel de studii mai ridicat tind să prefere zonele urbane în detrimentul celor rurale.

Figura 91. Potențialii migranți interni preferă mult mai mult zonele urbane decât cele rurale



În continuare, i-am întrebat pe toți participanții din eșantionul de 1.250 de persoane în care oraș le-ar plăcea să locuiască dacă ar avea posibilitatea să se mute în orice oraș. 32,6% au indicat că le-ar plăcea să rămână în orașul în care locuiesc în prezent; 27% ar dori să locuiască într-un oraș dintr-o regiune diferită; 10,7% ar dori să locuiască într-un oraș din propriul județ; 8,5% ar dori să locuiască într-un oraș din

propria regiune, iar 21,2% nu au răspuns. La nivel teritorial, regiunile cu cele mai atractive centre urbane sunt Centru, Vest, Nord-Vest și București-Ilfov. Regiunile cu cele mai neatractive centre urbane sunt Sud-Muntenia, Nord-Est, Sud-Vest și Sud-Est.

Tabelul de mai jos indică orașele în care românii și-ar dori cel mai mult să locuiască. Respondenții au menționat 77 de orașe, dar numai reședințele de județ au fost incluse în tabel pentru a asigura coerența cu restul analizei din prezentul raport. Cele mai atractive orașe sunt București, Cluj-Napoca, Timișoara și Brașov. O pondere covârșitoare de respondenți doresc să locuiască în Cluj-Napoca, Timișoara și Brașov – adică ponderea persoanelor care și-ar dori să locuiască în aceste orașe este mult mai mare decât ponderea populației din propria ZUF raportată la populația întregii țări. De exemplu, ZUF Cluj-Napoca găzduiește 2,34% din populația României, însă 11,37% dintre respondenți și-ar dori să locuiască aici. Au fost înregistrate scoruri bune și de orașele Constanța, Sibiu, Iași sau Oradea.

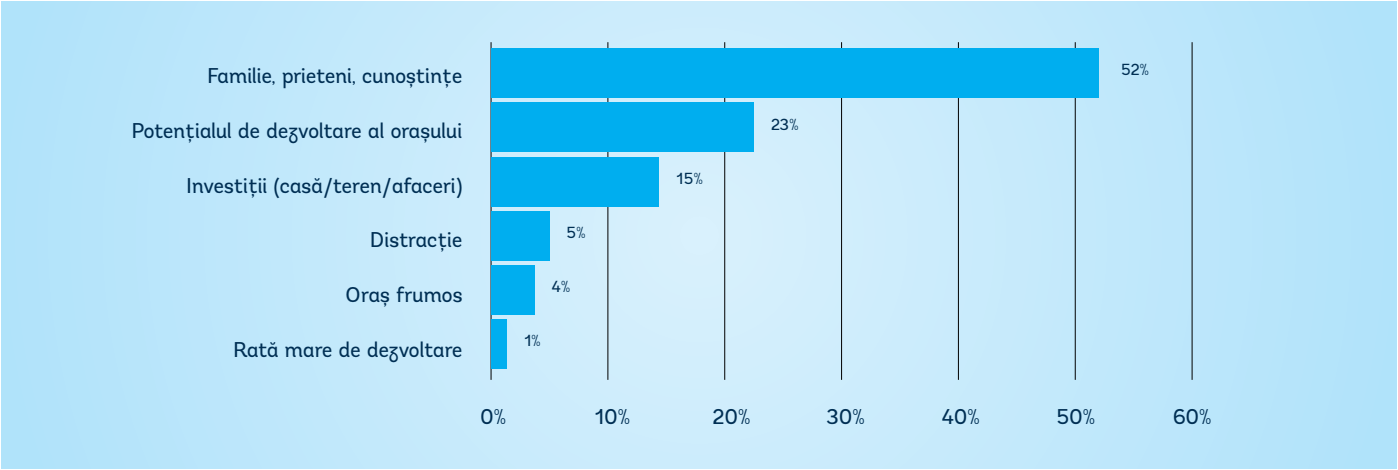
Tabelul 15. Orașele din România în care oamenii și-ar dori cel mai mult să locuiască

ZUF	În ce oraș v-ar plăcea mai mult să locuiți?	În ce oraș, diferit de cel în care locuiți în prezent, v-ar plăcea cel mai mult să locuiți?	Ponderea ZUF din populația totală a țării	De ce preferați acest oraș?				
				Locuri de muncă	Calitatea vieții	Servicii educaționale	Asistență medicală specializată	Alt motiv
București	15.23%	14.46%	13.43%	4.24	4.18	4.04	4.13	3.08
Cluj-Napoca	11.37%	15.32%	2.34%	4.22	4.27	3.71	4.11	3.5
Timișoara	9.14%	11.88%	2.52%	4.29	4.49	4.11	3.94	2.32
Brașov	8.53%	11.53%	2.27%	3.8	4.42	3.56	3.74	4.25
Constanța	5.18%	3.96%	2.72%	3.37	4.22	2.82	3.39	4.71
Sibiu	4.06%	5.16%	1.34%	4	4.33	3.51	3.59	3.86
Iași	3.76%	4.30%	2.06%	4.09	4.53	3.97	3.46	2.75
Oradea	2.64%	2.24%	1.67%	4.35	4.92	3.79	4.3	3
Suceava	2.23%	1.89%	0.91%	2.89	3.71	2.83	3.17	3
Târgu Mureș	2.13%	1.56%	1.25%	3.8	3.3	3.3	2.85	3.78
Pitești	1.93%	2.41%	1.73%	3.68	3.83	3.05	3.37	2.5
Piatra Neamț	1.93%	1.72%	0.74%	3.63	4.28	3.19	3.7	3.75
Râmnicu Vâlcea	1.73%	1.90%	1.16%	2.88	4.06	3.24	3.24	4.4
Arad	1.62%	1.20%	1.48%	3.38	4	3.56	3.5	3.7
Galați	1.52%	0.34%	1.69%	2	3.73	2.87	3.33	X
Ploiești	1.52%	0.52%	2.52%	3.13	4.4	3.67	3.4	4
Baia Mare	1.32%	1.03%	1.07%	3.63	4.38	3.25	4.25	3.5
Craiova	1.32%	1.38%	1.89%	4	4.54	3	4.08	4.33
Miercurea Ciuc	1.02%	0.17%	0.49%	2.9	4	3.3	3.7	3.6
Târgu Jiu	1.02%	0.00%	0.72%	4.4	4	4.1	4.1	2.75

ZUF	În ce oraș v-ar plăcea mai mult să locuiți?	În ce oraș, diferit de cel în care locuiți în prezent, v-ar plăcea cel mai mult să locuiți?	Ponderea ZUF din populația totală a țării	De ce preferați acest oraș?				
				Locuri de muncă	Calitatea vieții	Servicii educaționale	Asistență medicală specializată	Alt motiv
Târgoviște	0.91%	0.52%	1.05%	3.44	3.78	3.56	3.56	2.67
Bacău	0.91%	1.20%	1.14%	3.22	3.89	3.11	3.22	5
Alexandria	0.81%	0.34%	0.35%	3.75	3.88	3.13	3.88	2.75
Buzău	0.81%	0.69%	1.28%	4.2	4.8	3.8	3.8	5
Deva	0.81%	0.34%	0.79%	4.67	4.5	3.63	4.38	X
Reșița	0.81%	0.69%	0.40%	4	4.43	2.43	4.25	X
Brăila	0.81%	0.34%	0.98%	3.25	3.75	2.5	3.25	3
Focșani	0.71%	0.00%	0.86%	2.5	4.14	3.43	2.67	3
Giurgiu	0.71%	1.03%	0.40%	3.43	4.29	2.57	3.71	2
Slatina	0.71%	0.00%	0.66%	4.8	4.8	4.8	4.4	2
Botoșani	0.71%	0.34%	0.64%	3.29	4.14	2.71	4	4
Vaslui	0.61%	0.34%	0.40%	4.5	4.5	3.25	4.75	2
Alba Iulia	0.51%	0.17%	0.56%	2.25	3.5	3.4	2.5	3
Bistrița	0.51%	0.52%	0.63%	2.8	4.4	3.4	3.4	4.67
Satu Mare	0.51%	0.52%	0.97%	4.4	4	3.6	3.8	3.67
Sfântu Gheorghe	0.51%	0.86%	0.42%	3.2	4.8	2	3.2	X
Slobozia	0.41%	0.69%	0.40%	3.5	5	3	5	X
Zalău	0.41%	0.34%	0.45%	1.5	3	1.5	1.5	1
Drobeta-Turnu Severin	0.30%	0.00%	0.60%	3.33	4	3.67	3	X
Călărași	0.20%	0.00%	0.52%	2	2.5	2.5	1.5	4
Tulcea	0.20%	0.34%	0.47%	5	5	3	3	5

Atunci când au fost întrebați despre motivul alegerii unui anumit oraș, marea majoritate au ales „calitatea vieții" ca principal motiv. Acest lucru evidențiază încă o dată necesitatea de a investi în infrastructura urbană și necesitatea unui efort concertat pentru ca orașele să devină mai atractive pentru oameni. Al doilea motiv pentru care oamenii aleg anumite orașe îl constituie „locurile de muncă". După cum se întâmplă în majoritatea țărilor, accesul la locuri de muncă este un important magnet pentru migranți. Cel de al treilea motiv pentru care oamenii aleg anumite orașe este asistența medicală specializată. În contextul declinului demografic și al îmbătrânirii populației, accesul ușor la unități sanitare prezintă o importanță aparte. Pentru al patrulea motiv, respondenții au menționat o opțiune diferită de cele sugerate anterior (locuri de muncă, educație, calitatea vieții, asistență medicală). Cele mai frecvente motive sunt enumerate în figura de mai jos. De exemplu, numeroase persoane au ales Brașovul pentru că este „un oraș frumos", iar altele au ales Constanța pentru „familie, prieteni sau cunoștințe".

Figura 92. Alte motive ale respondenților pentru alegerea unui anumit oraș



Din punct de vedere teritorial, în general oamenii preferă orașe aflate în proximitatea lor. Orașele care au reușit să atragă cel mai mare număr de migranți în perioada 2001-2011 (București, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța) au fost selectate și de respondenții la sondajul aplicat în toată România; cu alte cuvinte, ele au o zonă relativ întinsă de captare a migranților. Un aspect interesant este faptul că orașele care constituie destinații turistice predilecte (de exemplu Brașov, Sibiu) s-au situat printre primele locuri și în clasamentul preferințelor participanților la sondaj. De exemplu, respondenții din 30 de județe diferite au ales Brașovul ca oraș preferat în care ar dori să locuiască.

Aceste date permit și întocmirea unei estimări aproximative a migranților pe care administrațiile locale se pot aștepta să îi primească în următorii ani. Astfel, știm că aproximativ 1,7 milioane de persoane din România iau în calcul posibilitatea de a se muta, în următorii 5 ani, într-o zonă urbană din interiorul țării, diferită de cea în care locuiesc în prezent. De asemenea, știm ce orașe ar prefera aceste persoane dacă ar dori să se mute. Punând la un loc aceste date, obținem o perspectivă generală a numărului absolut al persoanelor interesate să se mute în București sau în una dintre reședințele de județ în viitorul apropiat (a se vedea tabelul de mai jos, în care apar primele 15 destinații urbane preferate).

Tabelul 16. Estimarea numărului posibil de migranți în viitorul apropiat

Nr.	ZUF	Posibili migranți
1	Cluj-Napoca	260,440
2	București	245,820
3	Timișoara	201,960
4	Brașov	196,010
5	Sibiu	87,720
6	Iași	73,100
7	Constanța	67,320
8	Pitești	40,970
9	Oradea	38,080
10	Râmnicu Vâlcea	32,300
11	Suceava	32,130
12	Piatra Neamț	29,240
13	Târgu Mureș	26,520
14	Craiova	23,460
15	Arad	20,400

Este evident că datele de mai sus nu constituie decât o estimare aproximativă și o exprimare a intenției, nu o ilustrare a dinamicii efective. Totuși, pentru administrațiile locale ale orașelor Cluj-Napoca, Timișoara sau Brașov aceste numere ar trebui să constituie un stimulent pentru a se pregăti în vederea creșterii. Mai concret, aceste administrații ar trebui să identifice modalități prin care intențiile acestor persoane să devină realitate. Cel mai important este ca ele să găsească modalități de creare de noi locuri de muncă și să încurajeze funcționarea eficientă a pieței funciare și imobiliare – o condiție prealabilă fundamentală pentru ca persoanele să se poată muta efectiv. Ultima secțiune a raportului analizează o serie de alte recomandări pe care administrațiile locale le-ar putea avea în vedere pentru a crește atractivitatea și competitivitatea orașelor lor.

POT ORAȘELE SECUNDARE SĂ SUSȚINĂ CREȘTEREA REGIONALĂ?

Una dintre întrebările esențiale în materie de politici publice căreia prezentul raport și-a propus să îi găsească răspuns este în ce măsură orașele secundare pot susține creșterea regională. Toate dovezile culese în acest sens par să indice faptul că, într-adevăr, în lipsa unor orașe puternice, regiunile nu pot avea o economie puternică. De asemenea, se pare că orașele secundare îndeplinesc un rol deosebit de important în performanțele economice la nivel regional și național deopotrivă. După cum s-a menționat anterior, în toate statele membre ale UE, indiferent de performanțele orașului primar (orașe cu foarte bune rezultate, precum București, Bratislava, Paris, Bruxelles sau Amsterdam), economiile naționale par să oglindească îndeaproape performanțele orașelor secundare. În principal, economiile naționale par să fie la fel de puternice pe cât sunt economiile orașelor lor secundare. Astfel, cu cât orașele secundare sunt mai performante, cu atât crește șansa de a avea o economie națională dezvoltată.

Orașele secundare sunt, de asemenea, esențiale pentru economiile regionale. În România, economia tuturor celor șapte regiuni (cu excepția București-Ilfov) este dominată de cele mai mari zone urbane funcționale. Oricare ar fi nivelul de dezvoltare al acestor regiuni, de la cele rămase în urmă la cele principale, o parte covârșitoare a output-ului economic este generată de doar câteva zone urbane funcționale. Acest aspect pare să indice că, în absența unor ZUF puternice, nu pot exista regiuni puternice.

Tabelul sumar de mai jos oferă o imagine clară și ilustrativă a importanței orașelor secundare pentru economiile regionale. Polii de creștere (Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara) contribuie la rezultatul economic regional într-o proporție dublă față de ponderea lor în rândul populației regiunii, ceea ce demonstrează că sunt motoare de creștere economică pentru aceste regiuni. Mărimea chiar pare să conteze, cele mai mari centre urbane din fiecare regiune fiind, de asemenea, și cele mai productive și generând între 24% și 47% din veniturile firmelor din regiunea respectivă.

Tabelul 17. Performanța la nivel regional a zonelor urbane funcționale ale reședințelor de județ

	POPULAȚIE (2011)	%	ANGAJAȚI (2011)	%	VENITURI FIRME (mil. euro), în 2015	%
Nord-Vest (rămasă în urmă)	**2,600,132**	**100.0%**	**1,069,626**	**100.0%**	**€ 24,714**	**100.0%**
Cluj-Napoca	470,939	18.1%	215,275	20.1%	€ 8,872	35.9%
Oradea	336,538	12.9%	154,595	14.5%	€ 4,362	17.7%
Baia Mare	215,129	8.3%	91,812	8.6%	€ 2,339	9.5%
Satu Mare	195,584	7.5%	77,998	7.3%	€ 2,088	8.4%
Bistrița	126,860	4.9%	64,419	6.0%	€ 1,602	6.5%
Zalău	90,073	3.5%	41,931	3.9%	€ 936	3.8%
Total ZUF	**1,435,123**	**55.2%**	**646,030**	**60.4%**	**€ 20,199**	**81.7%**
Nord-Est (rămasă în urmă)	**3,302,217**	**100.0%**	**1,441,083**	**100.0%**	**€ 16,093**	**100.0%**
Iași	414,869	12.6%	193,830	13.5%	€ 3,855	24.0%
Bacău	228,656	6.9%	108,638	7.5%	€ 2,923	18.2%
Suceava	182,955	5.5%	85,310	5.9%	€ 1,402	8.7%
Piatra Neamț	148,011	4.5%	66598	4.6%	€ 1,268	7.9%
Botoșani	129,276	3.9%	56509	3.9%	€ 1,099	6.8%
Vaslui	80,861	2.4%	39,929	2.8%	€ 533	3.3%
Total ZUF	**1,184,628**	**35.9%**	**550,814**	**38.2%**	**€ 11,080**	**68.8%**
Vest	**1,828,313**	**100.0%**	**747,149**	**100.0%**	**€ 19,213**	**100.0%**
Timișoara	508,037	27.8%	236,703	31.7%	€ 9,004	46.9%
Arad	296,981	16.2%	131,041	17.5%	€ 4,821	25.1%
Deva	158,650	8.7%	76,433	10.2%	€ 1,270	6.6%
Reșița	81,091	4.4%	33,375	4.5%	€ 558	2.9%
Total ZUF	**1,044,759**	**57.1%**	**477,552**	**63.9%**	**€ 15,654**	**81.5%**

	POPULAȚIE (2011)	%	ANGAJAȚI (2011)	%	VENITURI FIRME (mil. euro), în 2015	%
Centru	**2,360,805**	**100.0%**	**940,345**	**100.0%**	**€ 26,183**	**100.0%**
Brașov	455,830	19.3%	202,138	21.5%	€ 8,486	32.4%
Târgu-Mureș	251,523	10.7%	110,199	11.7%	€ 4,631	17.7%
Sibiu	270,064	11.4%	124,109	13.2%	€ 3,677	14.0%
Alba Iulia	113,461	4.8%	54,331	5.8%	€ 2,544	9.7%
Sfântu Gheorghe	84,341	3.6%	36,307	3.9%	€ 670	2.6%
Miercurea Ciuc	97,627	4.1%	42,672	4.5%	€ 510	1.9%
Total ZUF	**1,272,846**	**53.9%**	**569,756**	**60.6%**	**€ 20,517**	**78.4%**
Sud-Est	**2,545,923**	**100.0%**	**1,048,866**	**100.0%**	**€ 21,484**	**100.0%**
Constanța	546,900	21.5%	219,753	21.0%	€ 8,686	40.4%
Galați	339,408	13.3%	151,776	14.5%	€ 4,196	19.5%
Buzău	258,137	10.1%	111,139	10.6%	€ 2,595	12.1%
Brăila	196,818	7.7%	76,422	7.3%	€ 1,470	6.8%
Tulcea	94,092	3.7%	70,114	6.7%	€ 1,092	5.1%
Focșani	172,530	6.8%	77,227	7.4%	€ 1,060	4.9%
Total ZUF	**1,607,885**	**63.2%**	**706,431**	**67.4%**	**€ 19,098**	**88.9%**
Sud (rămasă în urmă)	**3,136,446**	**100.0%**	**1,344,065**	**100.0%**	**€ 26,381**	**100.0%**
Pitești	348,981	11.1%	183,206	13.6%	€ 9,218	34.9%
Ploiești	506,213	16.1%	213,284	15.9%	€ 7,041	26.7%
Târgoviște	210,410	6.7%	99,872	7.4%	€ 1,199	4.5%
Slobozia	80,570	2.6%	33,639	2.5%	€ 946	3.6%
Călărași	104,323	3.3%	43,774	3.3%	€ 863	3.3%
Alexandria	70,409	2.2%	31,766	2.4%	€ 641	2.4%
Giurgiu	80,932	2.6%	33,276	2.5%	€ 412	1.6%
Total ZUF	**1,401,838**	**44.7%**	**638,817**	**47.5%**	**€ 20,320**	**77.0%**
Sud-Vest	**2,075,642**	**100.0%**	**857,119**	**100.0%**	**€ 11,352**	**100.0%**
Craiova	380,641	18.3%	171,052	20.0%	€ 4,398	38.7%
Slatina	132,789	6.4%	63,374	7.4%	€ 1,996	17.6%
Râmnicu Vâlcea	233,497	11.2%	106,795	12.5%	€ 1,803	15.9%
Târgu Jiu	144,618	7.0%	67,396	7.9%	€ 1,305	11.5%
Drobeta Turnu Severin	120,762	5.8%	56,541	6.6%	€ 450	4.0%
Total ZUF	**1,012,307**	**48.8%**	**465,158**	**54.3%**	**€ 9,952**	**87.7%**

Sursa datelor: Institutul Național de Statistică și Listă Firme

Există, desigur, o serie de ZUF cu rezultate precare, îndeosebi cele de dimensiuni mai mici. De exemplu, Reșița, Sfântu Gheorghe, Miercurea Ciuc, Focșani, Călărași, Giurgiu, Drobeta Turnu Severin sau Brăila prezintă o contribuție mai redusă la rezultatele economice regionale decât ponderea pe care o au în rândul populației regiunii. În general, cu cât o zonă urbană funcțională este mai mare, cu atât tinde să fie mai productivă. Acest aspect constituie încă un argument solid pentru concentrarea demografică și economică.

Consolidarea zonelor urbane funcționale prezintă o importanță specială pentru regiunile rămase în urmă. În acest caz, „regiunile rămase în urmă" au fost definite utilizând metodologia Comisiei Europene, fiind regiuni cu venituri mici, în care PIB-ul pe cap de locuitor (SPC) este sub 50% din media UE. Este important de precizat în acest punct că, atunci când Comisia Europeană a prezentat pentru prima dată metodologia de identificare a regiunilor cu venituri mici, rămase în urmă, Regiunea Sud-Est a României a fost încadrată în

această categorie. Între timp, au fost publicate datele privind PIB-ul pentru anul 2014, iar Regiunea Sud-Est a depășit pragul de 50%. Până în anul 2017, la finalizarea prezentului raport, se preconizează că și regiunea Nord-Vest a reușit să ajungă la acest nivel. Regiunile cel mai puțin dezvoltate din România (Nord-Est, Sud-Vest și Sud) au un lucru în comun: spre deosebire de celelalte regiuni, majoritatea populației lor locuiește în afara zonelor urbane funcționale existente. Mai concret, populația acestor regiuni este predominant rurală sau locuiește în orașe mici. În absența unor ZUF puternice, va fi extrem de greu ca aceste regiuni să obțină rezultate bune. Îndeosebi în regiunea Nord-Est, caracterizată de zone rurale dense, consolidarea zonelor urbane va căpăta o importanță capitală în următorii ani.

Dovezile mai indică faptul că persoanele care se mută în zone urbane funcționale reușesc să dobândească un nivel de trai mai ridicat. Tabelul de mai jos oferă o imagine grăitoare în acest sens. În primul rând, el arată că ZUF concentrează o pondere tot mai mare a populației din regiunile aferente – locuitorii preferă principalele ZUF în detrimentul altor locuri din regiune. De asemenea, practic toate zonele urbane funcționale, cu excepția ZUF Miercurea-Ciuc, au înregistrat un nivel al indicelui dezvoltării umane locale[8] superior celui aferent regiunii – cu alte cuvinte, cei care s-au mutat în aceste ZUF s-au mutat și la un nivel de trai mai bun. Trebuie precizat totuși că, în perioada 2001-2011, toate regiunile și toate zonele urbane funcționale ale reședințelor de județ, cu excepția ZUF Cluj-Napoca, au înregistrat un declin al populației, îndeosebi din cauza emigrării și a ratelor scăzute ale natalității. Totuși, în medie, ZUF regionale și-au diminuat populația mai încet decât regiunile.

Tabelul 18. Persoanele care s-au mutat în ZUF regionale s-au mutat și spre un nivel de trai mai bun

	Populație			Ponderea din populația regiunii			Indicele dezvoltării umane locale		
	2001	2011	Schimbare demografică între 2001 și 2011 (%)	2001	2011	Fluctuația ponderii între 2001 și 2011	2001	2011	Diferență față de media regională în 2011
Nord-Vest (rămasă în urmă)	**2,804,284**	**2,600,132**	**-7.3%**	**100.0%**	**100.0%**	**0.0%**	**58.9**	**75.8**	
Cluj-Napoca	449,448	470,939	4.8%	16.0%	18.1%	2.1%	72.4	94.4	18.5
Oradea	355,047	336,538	-5.2%	12.7%	12.9%	0.2%	57.7	78.2	2.4
Baia Mare	233,792	215,129	-8.0%	8.3%	8.3%	0.0%	67.6	84.3	8.4
Satu Mare	210,034	195,584	-6.9%	7.5%	7.5%	0.0%	60.4	76.2	0.4
Bistrița	139,938	126,860	-9.3%	5.0%	4.9%	-0.1%	68.9	84.5	8.7
Zalău	108,061	90,073	-16.6%	3.9%	3.5%	-0.4%	66.4	83.1	7.3
Total ZUF	**1,496,320**	**1,435,123**	**-4.1%**	**53.4%**	**55.2%**	**1.8%**	**65.8**	**85.1**	**9.3**
Nord-Est (rămasă în urmă)	**3,801,237**	**3,302,217**	**-13.1%**	**100.0%**	**100.0%**	**0.0%**	**52.3**	**67.5**	
Iași	437,378	414,869	-5.1%	11.5%	12.6%	1.1%	69.2	88.6	21.1
Bacău	267,504	228,656	-14.5%	7.0%	6.9%	-0.1%	65.4	84.1	16.6
Suceava	199,727	182,955	-8.4%	5.3%	5.5%	0.2%	61.1	79.5	12.0
Piatra Neamț	177,381	148,011	-16.6%	4.7%	4.5%	-0.2%	60.7	77.4	9.9
Botoșani	138,127	129,276	-6.4%	3.6%	3.9%	0.3%	65.4	84.1	16.6
Vaslui	104,365	80,861	-22.5%	2.7%	2.4%	-0.3%	61.3	78.6	11.1
Total ZUF	**1,324,482**	**1,184,628**	**-10.6%**	**34.8%**	**35.9%**	**1.1%**	**64.5**	**83.3**	**15.8**
Vest	**2,004,849**	**1,828,313**	**-8.8%**	**100.0%**	**100.0%**	**0.0%**	**60.5**	**77.7**	
Timișoara	511,418	508,037	-0.7%	25.5%	27.8%	2.3%	67.9	91.0	13.3

[8] Pentru o perspectivă detaliată asupra metodologiei care stă la baza indicelui dezvoltării umane locale, a se vedea: Banca Mondială. 2013. *Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României.*

	Populație			Ponderea din populația regiunii			Indicele dezvoltării umane locale		
	2001	2011	Schimbare demografică între 2001 și 2011 (%)	2001	2011	Fluctuația ponderii între 2001 și 2011	2001	2011	Diferență față de media regională în 2011
Arad	320,494	296,981	-7.3%	16.0%	16.2%	0.2%	62.4	80.3	2.7
Deva	180,351	158,650	-12.0%	9.0%	8.7%	-0.3%	68.6	83.3	5.6
Reșița	89,753	81,091	-9.7%	4.5%	4.4%	-0.1%	68.5	84.8	7.2
Total ZUF	1,102,016	1,044,759	-5.2%	55.0%	57.1%	2.1%	66.4	86.2	8.6
Centru	**2,576,337**	**2,360,805**	**-8.4%**	**100.0%**	**100.0%**	**0.0%**	**65.0**	**79.2**	
Brașov	490,944	455,830	-7.2%	19.1%	19.3%	0.2%	72.5	90.2	10.9
Târgu-Mureș	259,942	251,523	-3.2%	10.1%	10.7%	0.6%	68.0	84.5	5.3
Sibiu	279,924	270,064	-3.5%	10.9%	11.4%	0.5%	73.7	89.4	10.2
Alba Iulia	118,263	113,461	-4.1%	4.6%	4.8%	0.2%	70.0	87.3	8.1
Sfântu Gheorghe	95,743	84,341	-11.9%	3.7%	3.6%	-0.1%	66.2	80.2	1.0
Miercurea Ciuc	118,754	97,627	-17.8%	4.6%	4.1%	-0.5%	62.9	78.4	-0.8
Total ZUF	1,363,570	1,272,846	-6.7%	52.9%	53.9%	1.0%	70.5	87.2	8.0
Sud-Est	**2,903,654**	**2,545,923**	**-12.3%**	**100.0%**	**100.0%**	**0.0%**	**54.3**	**70.6**	
Constanța	576,181	546,900	-5.1%	19.8%	21.5%	1.7%	60.2	81.0	10.5
Galați	393,824	339,408	-13.8%	13.6%	13.3%	-0.3%	63.3	80.9	10.3
Buzău	287,533	258,137	-10.2%	9.9%	10.1%	0.2%	56.6	71.6	1.1
Brăila	237,597	196,818	-17.2%	8.2%	7.7%	-0.5%	64.2	83.4	12.8
Tulcea	114,590	94,092	-17.9%	3.9%	3.7%	-0.2%	58.0	76.0	5.5
Focșani	213,933	172,530	-19.4%	7.4%	6.8%	-0.6%	59.5	76.6	6.1
Total ZUF	1,823,658	1,607,885	-11.8%	62.8%	63.2%	0.4%	60.6	79.0	8.4
Sud (rămasă în urmă)	**3,483,168**	**3,136,446**	**-10.0%**	**100.0%**	**100.0%**	**0.0%**	**53.0**	**68.3**	
Pitești	350,755	348,981	-0.5%	10.1%	11.1%	1.0%	66.6	84.0	15.6
Ploiești	540,050	506,213	-6.3%	15.5%	16.1%	0.6%	61.7	78.4	10.0
Târgoviște	233,644	210,410	-9.9%	6.7%	6.7%	0.0%	64.1	80.0	11.7
Slobozia	94,645	80,570	-14.9%	2.7%	2.6%	-0.1%	58.3	75.7	7.4
Călărași	111,504	104,323	-6.4%	3.2%	3.3%	0.1%	53.4	70.8	2.4
Alexandria	78,833	70,409	-10.7%	2.3%	2.2%	-0.1%	57.9	74.9	6.6
Giurgiu	93,375	80,932	-13.3%	2.7%	2.6%	-0.1%	56.3	72.9	4.6
Total ZUF	1,409,431	1,401,838	-0.5%	43.1%	44.7%	1.6%	61.8	78.8	10.4
Sud-Vest	**2,388,580**	**2,075,642**	**-13.1%**	**100.0%**	**100.0%**	**0.0%**	**54.0**	**69.2**	
Craiova	422,695	380,641	-9.9%	17.7%	18.3%	0.6%	66.4	87.3	18.1
Slatina	147,598	132,789	-10.0%	6.2%	6.4%	0.2%	60.2	74.3	5.1
Râmnicu Vâlcea	256,415	233,497	-8.9%	10.7%	11.2%	0.5%	58.7	77.4	8.2
Târgu Jiu	164,914	144,618	-12.3%	6.9%	7.0%	0.1%	68.3	82.9	13.7
Drobeta Turnu Severin	134,618	120,762	-10.3%	5.6%	5.8%	0.2%	62.7	79.3	10.1
Total ZUF	1,126,240	1,012,307	-10.1%	47.2%	48.8%	1.6%	63.7	81.7	12.5

Însă nu toate ZUF au înregistrat performanțe la fel de solide. În general, zonele urbane funcționale mai mari au înregistrat rezultate mai bune decât cele mai mici, ceea ce, încă o dată, arată că mărimea prezintă un avantaj clar. Astfel, toți cei șapte poli de creștere regionali au înregistrat o pondere tot mai mare în raport cu populația regiunii, deși creșterea a fost în general mică, și toți au înregistrat un indice al dezvoltării umane locale (IDUL) mult superior mediei regionale – de la 10,5 puncte diferență în Constanța până la 21,1 puncte în plus în Iași.

În general, ZUF mai mici au înregistrat o pondere a populației în scădere față de populația regiunii. Situația lor relativ mai precară în acest sens se datorează probabil emigrării populației, precum și migrării către zone urbane funcționale de mai mari dimensiuni. Unele ZUF, precum Vaslui, Focșani, Tulcea, Brăila, Miercurea Ciuc, Piatra Neamț sau Zalău, au pierdut peste 15% din populație în perioada 2001-2011, o scădere dramatică, chiar dublă prin comparație cu scăderea medie la nivel regional.

În același timp, ZUF de mai mici dimensiuni prezintă adeseori un nivel ridicat al indicelui dezvoltării umane locale, în pofida scăderii populației și a performanțelor economice relativ precare. Astfel, toate ZUF din regiunea Nord-Est, cea mai săracă regiune din România, înregistrează un IDUL cu cel puțin 10 puncte mai mare decât media regiunii. De asemenea, Târgu Jiu și Drobeta-Turnu Severin, din regiunea Sud-Vest, înregistrează rezultate bune. În aceeași situație se află și Brăila, Galați sau Târgoviște în propriile regiuni. Deși aceste ZUF nu înregistrează cele mai bune performanțe economice, ele oferă locuitorilor lor un nivel de trai mult superior mediei din regiune.

Pe lângă asigurarea unui nivel de trai mai ridicat pentru persoanele care se mută pe teritoriul lor, zonele urbane funcționale trebuie să crească și nivelul de trai al persoanelor care trăiesc în localitățile din jur – aceasta însemnând propagarea avantajelor spre zonele înconjurătoare. Figura 11 de mai sus prezintă foarte bine acest efect de propagare. Practic toate localitățile din jurul unui oraș dinamic au beneficiat de proximitatea față de acesta. În general, localitățile cele mai puțin dezvoltate din România sunt acelea care se află la distanță de un mare centru urban, cele mai izolate localități fiind și cele mai puțin dezvoltate.

Cât de aproape trebuie să fie o localitate de un oraș pentru a beneficia de efectele pozitive ale dezvoltării orașului respectiv? Aceasta este o problemă de importanță vitală pentru specialiștii în domeniul dezvoltării regionale și o întrebare fără un răspuns clar. Am încercat să testăm diferite ipoteze privind impactul pozitiv sau potențial negativ al orașelor dinamice asupra regiunii în ansamblu.

Ceea ce reiese clar este faptul că regiunile fără orașe puternice nu au economii puternice. Însă nu toate orașele puternice și dinamice au același efect asupra regiunilor din care fac parte. Figura 11 arată, de exemplu, că unele orașe – precum București, Cluj-Napoca și Iași – aduc beneficii directe unui teritoriu învecinat mult mai mic decât cel influențat de orașe precum Timișoara, Arad, Brașov sau Sibiu. Această diferență poate fi explicată parțial prin structura economică a acestor orașe. Bucureștiul, Cluj-Napoca și Iașiul sunt mari centre universitare cu economii de servicii puternice (de exemplu, TIC, consultanță, medicină, mediu universitar). Ca atare, ele oferă o pondere mai mare de locuri de muncă în sectoare cu valoare adăugată mare, care plătesc salarii ce pot compensa costurile mai ridicate ale traiului în aceste orașe și atrag oameni de la distanțe mai mari. Timișoara, Arad, Brașov și Sibiu sunt importante centre industriale, cu numeroase investiții noi efectuate în zonele suburane și periurbane. Salariile din sectorul producției cresc, de obicei, mai lent decât cele din sectorul serviciilor și mulți oameni preferă să facă naveta la locul de muncă, preferând să păstreze locuința în localitățile din jur, în loc să migreze spre centrul urban.

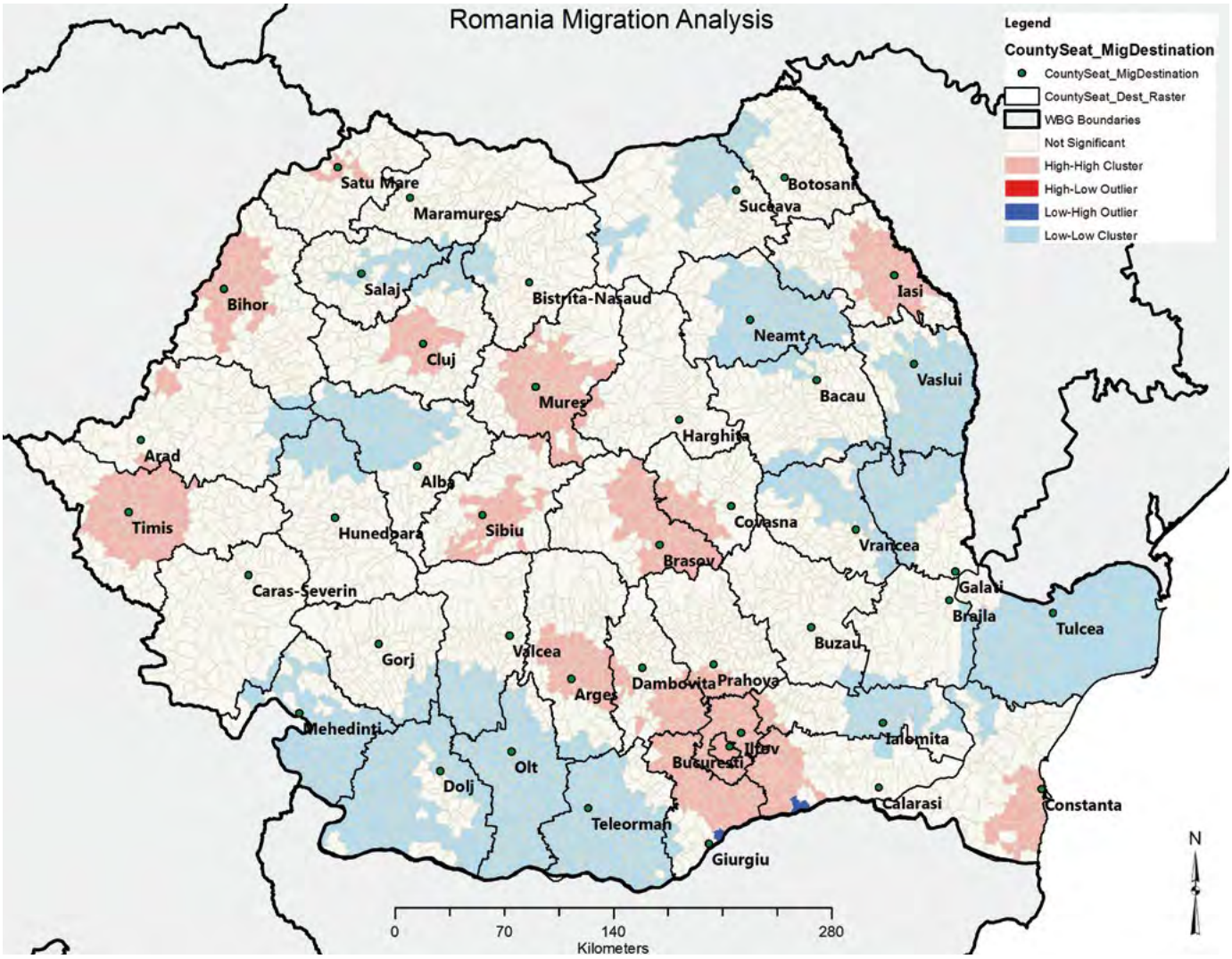
Harta punctelor hotspot de mai jos prezintă foarte bine această dinamică. Astfel, zonele cu cea mai bună dinamică a populației între 2002 și 2011 sunt situate de obicei în jurul unui centru urban dinamic. Cu toate acestea, centrele de servicii precum Cluj-Napoca și Iașiul au adus beneficii unei zone învecinate mai mici decât unele centre industriale precum Brașov sau Timișoara. Anexa 4 arată că nivelul de dezvoltare a localităților din jurul orașelor Cluj-Napoca și Iași scade destul de repede – la depășirea razei de 10 km de centrul urban respectiv. În cazul Timișoarei se înregistrează o scădere semnificativă a nivelului de dezvoltare a localităților din jur la o distanță de numai 25 km, în timp ce în cazul Brașovului acest punct de inflexiune se află la 50 km. Figura 78 ajută la explicarea acestei dinamici.

Practic, Bucureștiul, Cluj-Napoca și Iașiul sunt centre de servicii cu valoare adăugată mare care au atras persoane calificate din alte zone urbane ale țării sau din propria regiune. Formarea de clustere în sectoarele cu valoare adăugată mare prezintă beneficii clare. De obicei, cu cât este mai mare numărul de persoane care lucrează într-un sector cu valoare adăugată mare, cu atât crește productivitatea pe care o pot

avea și cu atât sunt mai mari salariile oferite în aceste clustere. Prin urmare, există un stimulent clar pentru ca persoanele cu înaltă specializare să se mute în clusterele existente în domeniul lor de competență.

Pe de altă parte, centrele manufacturiere, cum ar fi Brașovul sau Piteștiul, atrag oamenii din zonele învecinate. De obicei, oamenii fac naveta spre locurile de muncă în domeniul producției, fără să se mute în localitățile respective. S-ar putea spune că centrele de producție aduc beneficii teritoriilor, iar cele de servicii aduc beneficii oamenilor. Ambele tipuri de centre joacă un rol esențial în dezvoltarea regiunilor și a țărilor respective, însă în moduri diferite. Centrele de servicii se află în prima linie în materie de inovare și creștere economică și sporesc productivitatea oamenilor aducându-i împreună, pe când centrele de producție sporesc productivitatea oamenilor care locuiesc deja în teritoriile din jur. Ambele dinamici sunt importante pentru dezvoltarea regională.

Figura 93. Zonele cu cea mai bună (roșu) și cea mai slabă (albastru) dinamică a populației între 2002 și 2011

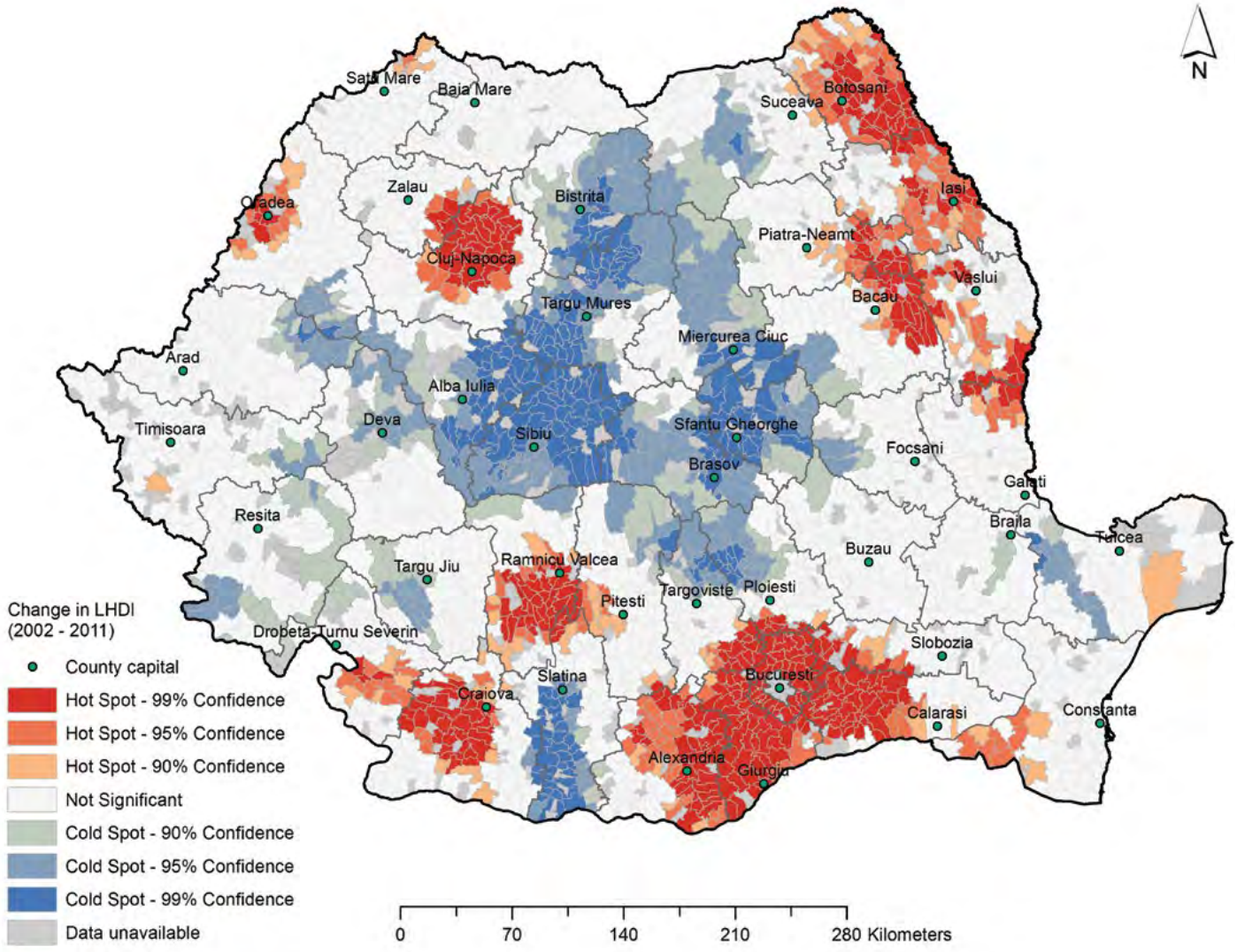


Sursa datelor: Institutul Național de Statistică

Atunci când analizăm unde au crescut cel mai rapid nivelurile de dezvoltare, observăm altă dinamică interesantă. În primul rând, vedem o creștere foarte rapidă în zonele din jurul orașelor dinamice din regiunile rămase în urmă. Zonele hotspot (cu intensitate ridicată) ale dezvoltării sunt în mare parte grupate în Regiunile Nord-Est, Sud-Vest și Sud – regiunile cele mai puțin dezvoltate ale României. În plus, acestea sunt grupate în jurul unor centre urbane importante din regiunile respective – de exemplu, Iași, Bacău și Botoșani în Regiunea Nord-Est; Craiova și Râmnicu Vâlcea în Regiunea Sud-Vest și București-Ilfov în Regiunea Sud. O altă dinamică importantă o reprezintă îmbunătățirea semnificativă a rezultatelor dezvoltării în jurul celor mai importante centre de servicii din țară – București, Cluj-Napoca și Iași.

În mod interesant, creșterea cea mai lentă (punctele reci) se înregistrează în regiunea cea mai urbanizată – Regiunea Centru. Regiunea Centru nu este numai cea mai urbanizată din țară, ci și una dintre cele mai dezvoltate. Astfel, majoritatea localităților din această regiune au un nivel mai ridicat de dezvoltare decât restul țării și, ca atare, rata de convergență a fost mai lentă. Localitățile relativ mai sărace din Regiunile Nord-Est, Sud-Vest și Sud au început tranziția de la un nivel de dezvoltare mai scăzut și au făcut convergența într-un ritm mai rapid între 2002 și 2011.

Figura 94. Zonele cu cea mai bună (roșu) și cea mai slabă (albastru) dinamică a dezvoltării între 2002 și 2011



Sursa datelor: Dumitru Sandu

AU BENEFICIAT ZONELE URBANE FUNCȚIONALE DIN ROMÂNIA DE SPRIJIN ADECVAT?

Așadar, putem concluziona că zonele urbane funcționale au un rol esențial în dezvoltarea regională, deși fiecare joacă acest rol într-un mod diferit. Centrele de producție par să aibă un impact teritorial mai amplu asupra zonei din jurul lor, pe când cele de servicii concentrează (prin migrație internă) o forță de muncă specializată într-o zonă urbană centrală. Ca atare, pe termen scurt și mediu este de așteptat ca centrele manufacturiere să aducă beneficii regionale mai mari decât centrele de servicii. În schimb, pe termen lung acestea din urmă sunt cele care vor reprezenta, cel mai probabil, motorul creșterii regionale și naționale.

Cu toate că extrem de multe dovezi arată că ZUF sunt esențiale pentru creșterea și dezvoltarea unei țări, puține țări au întocmit politici sau strategii clare de dezvoltare urbană, iar România nu este o excepție în acest sens. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR) a fost finalizată în anul 2015 și delimitează clar importanța zonelor urbane ca promotoare a creșterii economice și a dezvoltării țării. Totuși, la data elaborării prezentului raport, strategia încă nu fusese aprobată de Parlament. Niciodată în istoria României nu a mai existat o strategie sau o politică de dezvoltare urbană care să recunoască importanța orașelor pentru dezvoltarea țării, iar guvernul acordă puțină asistență specială orașelor și zonelor metropolitane (de exemplu, programe de investiții care să încurajeze dezvoltarea zonelor metropolitane).

Cel mai mare program de investiții la nivel sub-național, PNDL (Programul Național de Dezvoltare Locală) practic nu prevede alocări pentru investiții în zonele urbane. În anul 2017 a fost aprobat bugetul multianual al PNDL, în valoare de 30 de miliarde de lei (aproximativ 6,6 miliarde de euro), iar aceste fonduri sunt destinate în principal zonelor rurale.

În ultimii ani, autoritățile zonelor urbane au trebuit să depindă de propriile fonduri sau de fonduri ale UE pentru cheltuieli critice de capital. Tabelul de mai jos oferă o imagine generală asupra cheltuielilor de capital din perioada 2007-2015 aferente Municipiului București și celor 40 de reședințe de județ, precum și zonelor urbane funcționale aferente. Un aspect interesant este acela că, deși reședințele de județ au reușit să atragă 32% din fondurile UE absorbite de administrațiile publice locale, ele realizează doar 18% din totalul cheltuielilor de capital publice locale. Acest lucru ilustrează atât procesul de egalizare bugetară (prin care localitățile mai sărace primesc fonduri suplimentare care să le permită funcționarea), cât și o alocare în mod disproporționat mai mare a fondurilor din bugetul de stat pentru investiții în localități rurale.

Tabelul 19. Cheltuieli de capital în perioada 2007-2015

	Fonduri UE		Cheltuieli din bugetul propriu		Cheltuieli de capital totale	
	Centrul urban	ZUF	Centrul urban	ZUF	Centrul urban	ZUF
București	€ 93,757,980	€ 262,295,385	€ 3,093,395,693	€ 3,890,444,401	€ 3,187,153,672	€ 4,152,739,786
Brașov	€ 68,662,721	€ 102,547,686	€ 161,140,723	€ 371,095,697	€ 229,803,444	€ 473,643,383
Timișoara	€ 104,598,212	€ 140,555,747	€ 116,984,885	€ 311,150,318	€ 221,583,097	€ 451,706,064
Constanța	€ 24,540,445	€ 100,860,854	€ 123,687,222	€ 329,418,233	€ 148,227,667	€ 430,279,087
Cluj-Napoca	€ 103,639,043	€ 161,054,582	€ 122,474,038	€ 266,354,014	€ 226,113,081	€ 427,408,595
Oradea	€ 139,499,081	€ 175,476,436	€ 85,882,351	€ 193,652,495	€ 225,381,432	€ 369,128,931
Craiova	€ 130,975,305	€ 146,436,114	€ 123,352,629	€ 217,086,275	€ 254,327,934	€ 363,522,389
Ploiești	€ 56,141,819	€ 71,669,899	€ 87,364,096	€ 291,082,565	€ 143,505,916	€ 362,752,463
Pitești	€ 39,695,798	€ 81,152,356	€ 84,735,458	€ 278,858,323	€ 124,431,256	€ 360,010,680
Iași	€ 152,791,778	€ 181,519,695	€ 115,889,503	€ 178,326,477	€ 268,681,281	€ 359,846,172
Sibiu	€ 15,309,095	€ 41,423,869	€ 125,902,440	€ 258,938,467	€ 141,211,535	€ 300,362,337
Arad	€ 40,865,359	€ 63,738,590	€ 117,916,614	€ 217,607,470	€ 158,781,973	€ 281,346,059
Galați	€ 34,838,308	€ 58,010,583	€ 157,941,530	€ 220,010,009	€ 192,779,838	€ 278,020,592

	Fonduri UE		Cheltuieli din bugetul propriu		Cheltuieli de capital totale	
	Centrul urban	ZUF	Centrul urban	ZUF	Centrul urban	ZUF
Râmnicu Vâlcea	€ 24,212,883	€ 66,024,345	€ 54,909,318	€ 186,161,389	€ 79,122,201	€ 252,185,734
Bacău	€ 79,053,034	€ 100,219,161	€ 96,747,847	€ 147,945,195	€ 175,800,881	€ 248,164,357
Târgu Mureș	€ 48,588,795	€ 70,724,705	€ 60,863,528	€ 133,366,167	€ 109,452,323	€ 204,090,871
Târgoviște	€ 57,100,409	€ 87,313,395	€ 32,866,447	€ 97,622,407	€ 89,966,856	€ 184,935,802
Piatra Neamț	€ 32,766,077	€ 43,241,704	€ 88,337,721	€ 126,549,780	€ 121,103,798	€ 169,791,484
Deva	€ 22,645,403	€ 52,179,499	€ 53,879,285	€ 114,623,429	€ 76,524,688	€ 166,802,927
Alba Iulia	€ 51,752,361	€ 70,280,123	€ 24,323,423	€ 93,128,807	€ 76,075,784	€ 163,408,930
Baia Mare	€ 11,011,747	€ 35,905,432	€ 58,048,595	€ 123,091,159	€ 69,060,342	€ 158,996,591
Brăila	€ 66,520,269	€ 67,446,149	€ 59,941,264	€ 77,046,994	€ 126,461,532	€ 144,493,144
Slatina	€ 28,196,508	€ 44,078,042	€ 61,551,826	€ 90,891,106	€ 89,748,334	€ 134,969,148
Bistrița	€ 33,991,820	€ 64,534,248	€ 31,756,833	€ 69,911,748	€ 65,748,653	€ 134,445,996
Suceava	€ 21,449,080	€ 34,406,644	€ 48,952,665	€ 91,391,720	€ 70,401,745	€ 125,798,363
Satu Mare	€ 19,703,299	€ 45,705,215	€ 29,220,620	€ 79,948,448	€ 48,923,919	€ 125,653,663
Focșani	€ 34,824,132	€ 43,767,507	€ 31,687,831	€ 80,233,342	€ 66,511,963	€ 124,000,849
Miercurea-Ciuc	€ 20,064,952	€ 37,227,779	€ 43,951,181	€ 83,720,467	€ 64,016,132	€ 120,948,246
Buzău	€ 10,598,420	€ 15,966,861	€ 23,803,670	€ 98,975,646	€ 34,402,089	€ 114,942,507
Drobeta Turnu Severin	€ 20,456,438	€ 29,179,847	€ 61,422,379	€ 81,734,871	€ 81,878,817	€ 110,914,718
Sfântu Gheorghe	€ 19,560,503	€ 28,227,454	€ 43,221,555	€ 69,704,491	€ 62,782,058	€ 97,931,944
Botoșani	€ 20,989,209	€ 25,729,559	€ 59,618,570	€ 70,992,411	€ 80,607,779	€ 96,721,970
Târgu Jiu	€ 11,867,370	€ 27,090,134	€ 32,656,431	€ 68,357,454	€ 44,523,802	€ 95,447,588
Tulcea	€ 20,344,174	€ 26,778,570	€ 40,044,949	€ 55,387,644	€ 60,389,123	€ 82,166,214
Slobozia	€ 7,146,830	€ 14,452,216	€ 41,105,874	€ 63,631,453	€ 48,252,705	€ 78,083,669
Zalău	€ 12,304,703	€ 33,423,535	€ 13,185,308	€ 44,538,397	€ 25,490,012	€ 77,961,932
Vaslui	€ 21,995,069	€ 27,422,930	€ 29,887,653	€ 49,502,304	€ 51,882,722	€ 76,925,234
Călărași	€ 2,551,401	€ 16,795,288	€ 35,391,245	€ 53,779,100	€ 37,942,646	€ 70,574,388
Giurgiu	€ 3,342,486	€ 7,289,606	€ 49,918,873	€ 57,851,233	€ 53,261,359	€ 65,140,839
Reșița	€ 3,164,535	€ 10,066,692	€ 36,303,967	€ 42,996,462	€ 39,468,502	€ 53,063,154
Alexandria	€ 6,446,983	€ 6,528,086	€ 23,862,028	€ 36,341,226	€ 30,309,011	€ 42,869,312

Sursa datelor: Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene

Este, de asemenea, interesant de menționat că excluzând cheltuielile UE, cheltuielile de capital sunt mai ridicate în zonele periurbane decât în centrele urbane. Localitățile din cadrul ZUF situate în afara celor 40 de reședințe de județ au realizat 19% din totalul cheltuielilor de capital pe plan local, față de cele 18% realizate de reședințele de județ. În principal, acest lucru înseamnă că localitățile din cadrul ZUF (în afara centrelor urbane ale României) alocă mai multe fonduri cheltuielilor de capital decât centrele urbane ale acelorași ZUF. Acest lucru nu este rău în sine, date fiind nevoile semnificative ale zonelor periurbane. Însă majoritatea acestor investiții au fost făcute în mod fragmentat, rezolvându-se problemele punctuale ale acestor localități în loc să se rezolve problemele zonei metropolitane. Nivelul metropolitan constituie în prezent un vid administrativ și de investiții în România, care încă nu a fost umplut corespunzător.

Există și dovezi că orașele mari și dinamice cheltuiesc insuficient, în timp ce orașele mai mici și zonele rurale cheltuiesc în exces. Banca Mondială a elaborat un instrument simplu (bugetul operațional) pentru Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, care permite autorităților publice să pregătească programe multianuale de investiții. Instrumentul pornește de la premisa că autoritățile locale au necesități aproape nelimitate, dar dispun de resurse limitate. Astfel, ordonarea corectă a nevoilor în funcție de priorități este de o importanță crucială. Primul pas în procesul de stabilire a priorităților este identificarea sumei de bani pe care autoritatea publică o poate aloca în mod realist pentru îndeplinirea acelor nevoi. Bugetul operațional face exact acest lucru. El ia în considerare cheltuielile bugetare din ultimii cinci ani, alocă o valoare medie pentru acei ani și o proiectează pe toată perioada de punere în aplicare a programului. Se izolează veniturile nealocate pentru perioada de punere în aplicare aferentă, iar 30% din aceste venituri nealocate se selectează pentru a deveni bugetul operațional al autorității publice în cauză. Premisa de bază a acestui instrument este că, cel mai probabil, orice cheltuială de capital asumată de o autoritate publică va presupune mai târziu costuri operaționale și de întreținere. Astfel, dacă cheltuielile de capital sunt asumate într-un ritm nesustenabil, autoritatea publică riscă să irosească resurse valoroase. De exemplu, o autoritate publică care își modernizează rețeaua stradală, însă nu poate întreține aceste drumuri, mai devreme sau mai târziu se va afla în situația inițială de dinainte de modernizarea lor. Bugetul operațional (30% din veniturile nealocate) oferă autorităților publice o modalitate simplă de a stabili cât să aloce pentru cheltuielile de capital într-o anumită perioadă. Nu este un instrument de precizie, însă poate indica autorităților publice dacă cheltuie insuficient sau în exces.

Tabelul de mai jos arată că în perioada 2007-2015 localitățile situate în zonele peri-urbaneale ZUF București și ale zonelor urbane funcționale ale celor 40 de reședințe de județ, precum și orașele mai mici, au cheltuit în exces, în timp ce majoritatea centrelor urbane dinamice (București, Cluj-Napoca, Timișoara, Constanța) au cheltuit insuficient. Desigur, cheltuitul excesiv sau insuficient constituie o chestiune de finețe, deoarece depinde de mărimea economiei și, de asemenea, de cât de mare este diferența față de bugetul operațional. O abatere mică de la bugetul operațional al unei economii mari (de exemplu Arad, Sibiu) constituie un indiciu al unei planificări bugetare relativ solide din partea autorității publice respective, în timp ce abaterile semnificative (de exemplu, București, Iași, zona periurbană a ZUF Cluj-Napoca) indică o planificare bugetară relativ precară. Pentru a fi puternice, zonele urbane funcționale au nevoie de investiții adecvate în centre urbane dinamice, de investiții corespunzătoare în infrastructura metropolitană (de exemplu rețeaua de transport, transportul public, infrastructura de afaceri) și de investiții potrivite în localitățile periurbane și suburbane.

Tabelul 20. Orașele care au cheltuit prea mult și cele care au cheltuit insuficient în perioada 2007-2015

	Cheltuieli de capital totale (2007-2015)		Buget operațional 2007-2015		Diferența dintre bugetul operațional și cheltuielile reale	
	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF
Alba Iulia	€ 76,075,784	€ 87,333,146	€ 44,613,708	€ 21,510,979	-€ 31,462,076	-€ 65,822,166
Alexandria	€ 30,309,011	€ 12,560,301	€ 32,353,936	€ 8,962,039	€ 2,044,925	-€ 3,598,262
Arad	€ 158,781,973	€ 122,564,087	€ 158,447,796	€ 72,012,598	-€ 334,176	-€ 50,551,489
Bacău	€ 175,800,881	€ 72,363,476	€ 123,030,465	€ 29,991,512	-€ 52,770,416	-€ 42,371,964
Baia Mare	€ 69,060,342	€ 89,936,249	€ 84,890,478	€ 36,875,176	€ 15,830,137	-€ 53,061,072
Bistrița	€ 65,748,653	€ 68,697,343	€ 56,550,961	€ 22,085,254	-€ 9,197,691	-€ 46,612,089
Botoșani	€ 80,607,779	€ 16,114,190	€ 65,471,916	€ 10,030,780	-€ 15,135,863	-€ 6,083,410
Brăila	€ 126,461,532	€ 18,031,611	€ 100,830,014	€ 11,121,835	-€ 25,631,519	-€ 6,909,777
Brașov	€ 229,803,444	€ 243,839,940	€ 217,024,267	€ 168,919,039	-€ 12,779,177	-€ 74,920,900
București	€ 3,187,153,672	€ 965,586,113	€ 3,937,260,251	€ 618,507,313	€ 750,106,578	-€ 347,078,800
Buzău	€ 34,402,089	€ 80,540,418	€ 91,869,624	€ 41,914,135	€ 57,467,535	-€ 38,626,283

	Cheltuieli de capital totale (2007-2015)		Buget operațional 2007-2015		Diferența dintre bugetul operațional și cheltuielile reale	
	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF
Călărași	€ 37,942,646	€ 32,631,742	€ 40,983,274	€ 13,618,690	€ 3,040,628	-€ 19,013,052
Cluj-Napoca	€ 226,113,081	€ 201,295,514	€ 295,430,059	€ 89,339,668	€ 69,316,977	-€ 111,955,846
Constanța	€ 148,227,667	€ 282,051,420	€ 254,563,477	€ 184,250,002	€ 106,335,810	-€ 97,801,419
Craiova	€ 254,327,934	€ 109,194,456	€ 186,760,204	€ 50,424,759	-€ 67,567,729	-€ 58,769,696
Deva	€ 76,524,688	€ 90,278,240	€ 53,617,150	€ 55,920,249	-€ 22,907,538	-€ 34,357,991
Drobeta Turnu Severin	€ 81,878,817	€ 29,035,901	€ 58,374,980	€ 12,091,819	-€ 23,503,837	-€ 16,944,082
Focșani	€ 66,511,963	€ 57,488,886	€ 45,222,184	€ 34,664,724	-€ 21,289,779	-€ 22,824,163
Galați	€ 192,779,838	€ 85,240,754	€ 180,953,623	€ 36,806,500	-€ 11,826,215	-€ 48,434,254
Giurgiu	€ 53,261,359	€ 11,879,481	€ 44,191,718	€ 6,151,316	-€ 9,069,641	-€ 5,728,165
Iași	€ 268,681,281	€ 91,164,891	€ 206,752,399	€ 43,319,179	-€ 61,928,882	-€ 47,845,712
Miercurea-Ciuc	€ 64,016,132	€ 56,932,114	€ 34,081,210	€ 23,702,018	-€ 29,934,923	-€ 33,230,096
Oradea	€ 225,381,432	€ 143,747,499	€ 158,912,517	€ 65,051,818	-€ 66,468,915	-€ 78,695,681
Piatra Neamț	€ 121,103,798	€ 48,687,686	€ 68,810,141	€ 24,100,594	-€ 52,293,657	-€ 24,587,092
Pitești	€ 124,431,256	€ 235,579,423	€ 109,946,157	€ 122,904,901	-€ 14,485,099	-€ 112,674,523
Ploiești	€ 143,505,916	€ 219,246,548	€ 183,111,503	€ 137,323,918	€ 39,605,587	-€ 81,922,630
Râmnicu Vâlcea	€ 79,122,201	€ 173,063,532	€ 81,968,869	€ 61,744,707	€ 2,846,668	-€ 111,318,825
Reșița	€ 39,468,502	€ 13,594,653	€ 47,223,671	€ 3,454,131	€ 7,755,170	-€ 10,140,521
Satu Mare	€ 48,923,919	€ 76,729,744	€ 73,770,950	€ 36,248,821	€ 24,847,031	-€ 40,480,923
Sfântu Gheorghe	€ 62,782,058	€ 35,149,886	€ 37,014,559	€ 12,071,365	-€ 25,767,499	-€ 23,078,521
Sibiu	€ 141,211,535	€ 159,150,802	€ 147,906,959	€ 80,644,035	€ 6,695,424	-€ 78,506,767
Slatina	€ 89,748,334	€ 45,220,815	€ 65,978,954	€ 21,583,794	-€ 23,769,380	-€ 23,637,020
Slobozia	€ 48,252,705	€ 29,830,965	€ 33,813,183	€ 14,707,493	-€ 14,439,521	-€ 15,123,471
Suceava	€ 70,401,745	€ 55,396,618	€ 53,410,610	€ 28,636,949	-€ 16,991,135	-€ 26,759,669
Târgoviște	€ 89,966,856	€ 94,968,946	€ 66,726,412	€ 38,991,196	-€ 23,240,443	-€ 55,977,750
Târgu Jiu	€ 44,523,802	€ 50,923,786	€ 57,673,169	€ 24,840,290	€ 13,149,367	-€ 26,083,497
Târgu Mureș	€ 109,452,323	€ 94,638,548	€ 100,334,998	€ 47,823,785	-€ 9,117,325	-€ 46,814,763
Timișoara	€ 221,583,097	€ 230,122,967	€ 262,175,517	€ 144,377,826	€ 40,592,420	-€ 85,745,141
Tulcea	€ 60,389,123	€ 21,777,092	€ 56,969,874	€ 10,095,726	-€ 3,419,248	-€ 11,681,366
Vaslui	€ 51,882,722	€ 25,042,512	€ 34,206,268	€ 9,216,964	-€ 17,676,454	-€ 15,825,548
Zalău	€ 25,490,012	€ 52,471,920	€ 40,396,915	€ 15,277,552	€ 14,906,903	-€ 37,194,368

Sursa datelor: Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene

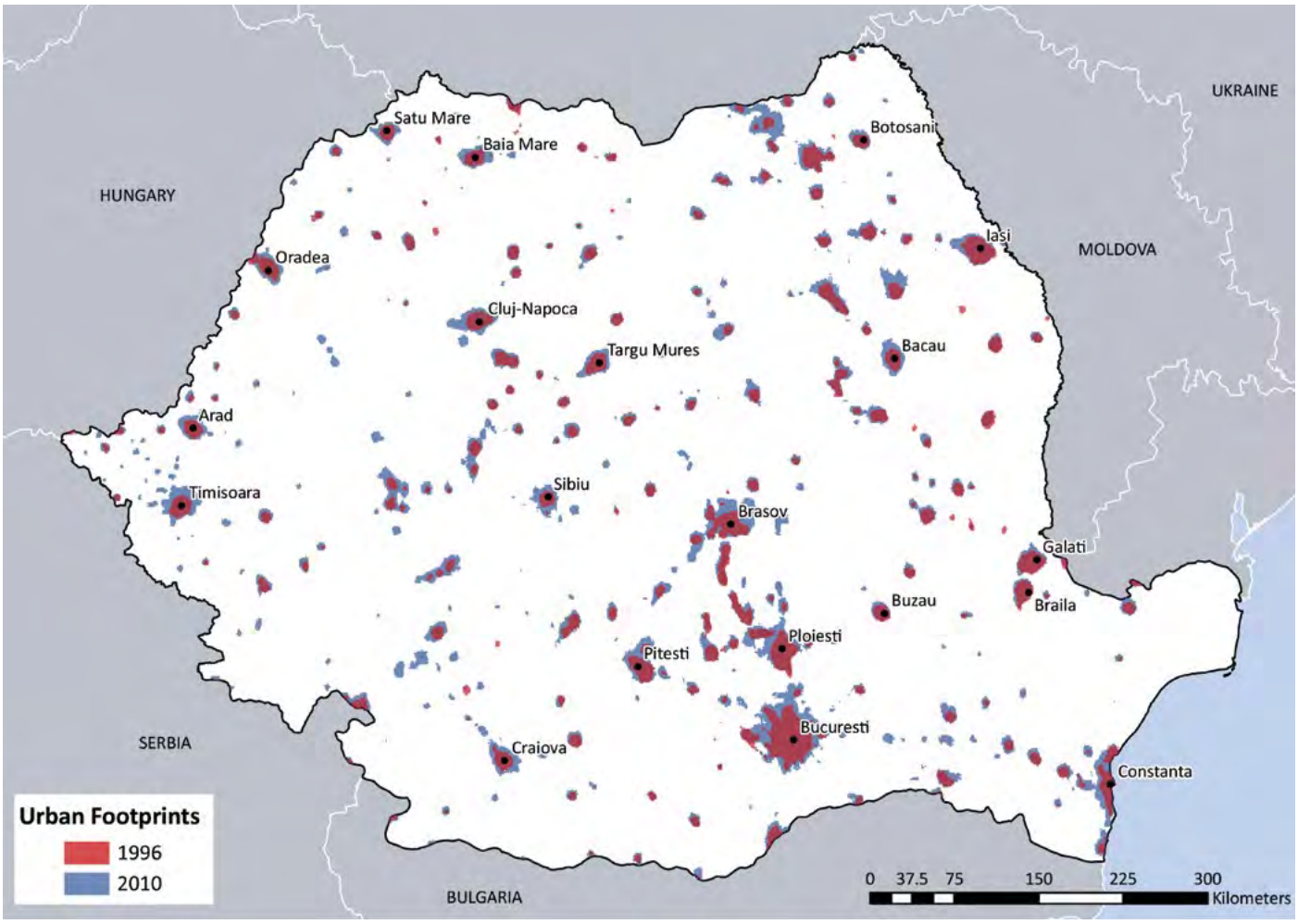
IMPLICAȚII PENTRU POLITICILE UE, NAȚIONALE ȘI LOCALE

Cunoașterea punctelor forte și a punctelor slabe ale orașelor reprezintă primul pas în crearea unor politici mai bune de încurajare a creșterii și dezvoltării regionale – în special în regiunile mai puțin dezvoltate. Orașele sunt motoare de creștere regională și națională și își vor păstra acest rol și în viitor. Însă pentru ca economia României să atingă nivelul de dezvoltare al statelor vestice, orașele sale secundare trebuie mai întâi să concureze în condiții de egalitate cu orașele secundare occidentale. Lupta pentru o economie românească puternică se va purta chiar în aceste orașe.

Pentru a stimula creșterea și dezvoltarea orașelor secundare, nu este suficient să ne bazăm doar pe forțele pieței, ci este nevoie și de intervenții strategice ale sectorului public. De exemplu, o bună infrastructură conectivă este esențială pentru asigurarea unui acces îmbunătățit la piețe, o mai bună mobilitate a persoanelor și o mai bună alocare a resurselor acolo unde este nevoie de ele. Adesea, cele mai necesare proiecte de infrastructură conectivă nu pot fi finalizate din fondurile proprii ale autorităților locale. Investițiile în calitatea vieții (parcuri mai multe și de mai bună calitate, zone pietonale și piste pentru biciclete, sisteme eficiente de transport public, facilități culturale, de artă și divertisment) pot face orașele mai atractive pentru oameni și investitori și, astfel, mai competitive. În mod similar, o planificare mai bine integrată la nivel metropolitan poate transforma o zonă urbană în una mai atractivă pentru investitori și locuitori, prin deblocarea terenurilor disponibile pentru construcții și o mai bună conectare a regiunii.

Analiza de mai sus și analiza statistică și GIS din anexele 1, 2 și 3 demonstrează în mod clar că orașele secundare din România necesită asistență de la mai multe niveluri administrative. De exemplu, în anexa 3 se arată existența unei legături foarte strânse între creșterea forței de muncă și a numărului de navetiști care traversează granițele administrative. Acest mesaj este unul foarte puternic, deoarece demonstrează că dezvoltarea economică a orașelor din România depinde, într-o foarte mare măsură, de creșterea numărului de navetiști. Mai exact, creșterea economică urbană este inevitabil legată de o creștere economică metropolitană. Pentru administrațiile locale, acest lucru subliniază un mesaj esențial: planificarea dezvoltării urbane înseamnă, în cele din urmă, o planificare a dezvoltării metropolitane. Mai exact, un primar care dorește ce este mai bun pentru propriul oraș trebuie să instituie un mecanism de coordonare și planificare împreună cu localitățile vecine. Un astfel de mecanism lipsește cu desăvârșire din România – niciun centru urban nu a reușit, prin forțe proprii, să dezvolte o infrastructură metropolitană în ultimii 27 de ani, chiar dacă aproape fiecare ZUF de mari dimensiuni are în prezent un număr de navetiști suficient pentru a permite dezvoltarea de autostrăzi metropolitane. Conform normelor în domeniul transporturilor din România, un drum poate fi transformat în autostradă dacă este utilizat de peste 15.000 de autovehicule pe zi. Un număr de 23 din ZUF analizate aici au un trafic zilnic de peste 15.000 de navetiști (care se adaugă traficului zilnic de tranzit). În plus, conform hărții de mai jos, în pofida unei declin demografic și urban general, zonele urbane funcționale s-au extins agresiv în ultimii ani, tendință care continuă și în prezent.

Figura 95. ZUF din România se extind în pofida declinului demografic



Sursa: Cities in ECA: A shifting story of urban growth and decline, Urban ECA team, Banca Mondială, 2016-2017

Universitățile, precum și un sector puternic al educației, joacă și ele un rol vital în energia și dinamismul unui oraș. Inevitabil, zonele urbane funcționale cu cea mai rapidă dezvoltare din România sunt orașele universitare. Universitățile au o contribuție importantă și la întărirea economiei locale, deoarece oferă firmelor locale și eventualilor investitori o sursă constantă de absolvenți educați și calificați. Acolo unde nu există universități puternice (este evident că nu toate orașele pot fi centre universitare de excelență), este important ca sectorul privat să mențină bune legături cu sectorul educației pentru a asigura un flux constant de forță de muncă în folosul firmelor.

Demografia este un alt aspect important. ZUF de mari dimensiuni au, de departe, un câmp de atracție gravitațională mai puternic decât orașele mici. Aceste ZUF atrag în principal tineri (persoanele între 0 și 29 de ani au cel mai mare grad de mobilitate în România), iar capacitatea lor de a susține efortul de creștere pe termen lung depinde inevitabil de dimensiunea câmpului „gravitațional" și de numărul de tineri care trăiesc în interiorul acestuia. Este evident că, cu cât câmpul gravitațional al unei ZUF este mai mic, iar numărul de persoane care locuiesc în interiorul acestuia este mai redus, cu atât mai nefavorabile vor fi perspectivele viitoare de creștere ale zonei. Analiza de corelație arată că localitățile cu o pondere mai mare de locuitori cu vârste de peste 40 de ani sunt mai susceptibile să aibă un nivel mai redus de dezvoltare (și o populație mai puțin mobilă). ZUF cu populație îmbătrânită trebuie să identifice soluții specifice la problema declinului demografic și a îmbătrânirii, aceasta fiind probabil cea mai mare provocare cu care urmează să se confrunte.

În fine, calitatea vieții va deveni tot mai importantă pentru acele ZUF care încearcă să atragă talente din România și, din ce în ce mai mult, din străinătate. Calitatea vieții este un parametru dificil de cuantificat și de prezentat în cifre concrete. Cu toate că un număr tot mai mare de studii susțin că localitățile cu o bună calitate a vieții pot crește nivelul de satisfacție al comunităților[9], factorii politici nu acordă o atenție prea mare acestui aspect. Deși ei înșiși preferă să își petreacă vacanțele în locuri frumoase (locurile cu un turism masiv sunt cele cu vechi tradiții culturale

[9] A se vedea, de exemplu: Florida, Richar et. al. 2009. „Beautiful Places: The Role of Perceived Beauty in Community Satisfaction". Seria documentelor de lucru: Martin Prosperity Research.

și istorice) și timpul liber în locuri agreabile (un parc bine amenajat atrage mai mulți vizitatori decât o pădure sălbatică), nu investesc întotdeauna în asigurarea unei bune calități a vieții pentru proprii locuitori. Proprietarii de baruri și restaurante știu că o calitate bună a interiorului este foarte importantă pentru a atrage mai mulți clienți, dar primarii ignoră adeseori această realitate. Este interesant de observat că, chestionarul pe care l-am efectuat privind locurile preferate de oameni arată că unul dintre cei mai importanți factori ai deciziei de mutare într-un loc nou este calitatea vieții.

Implicații pentru politicile UE

În lipsa unei politici naționale de sine stătătoare pentru dezvoltare urbană, dezvoltarea urbană din România ultimilor ani a fost influențată de politicile Uniunii Europene. Un călător în orașele din România va constata imediat că cele mai ambițioase proiecte ale ultimilor ani sunt cele care au fost finanțate din fonduri UE. Strategiile de dezvoltare locală din România sunt de cele mai multe ori adaptate pentru a include proiecte eligibile pentru finanțare UE. Această realitate presupune ca politicile UE să răspundă mai bine la nevoile orașelor din România și evită o abordare nediferențiată (valabilă pentru toate orașele din UE).

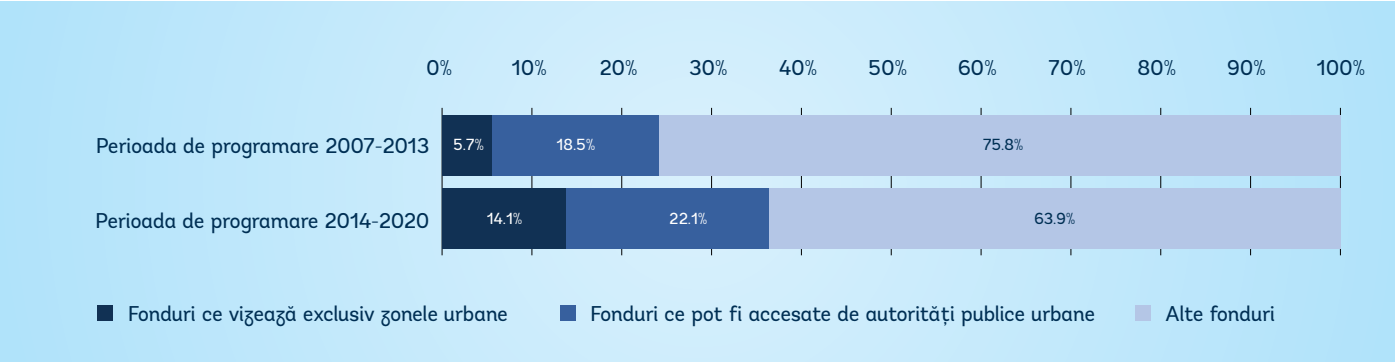
Strategia Europa 2020 este dedicată în mod clar unei dezvoltări inteligente, sustenabile și favorabile incluziunii și stabilește o serie de obiective clare pentru toate statele membre. Obiectivele europene pentru 2020 sunt următoarele: 1) Ocuparea forței de muncă -> un loc de muncă pentru 75% dintre persoanele între 20 și 64 de ani; 2) Cercetare și Dezvoltare (C&D) -> investiții de 3% din PIB-ul UE în domeniul cercetării și dezvoltării; 3) Schimbări climatice și energie -> a) reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 20% sub nivelul din 1990; b) producerea a 20% din energie din surse regenerabile; c) o creștere cu 20% a eficienței energetice; 4) Educație -> a) scăderea ratei abandonului școlar sub 10%; b) finalizarea studiilor universitare de către cel puțin 40% dintre persoanele între 30 și 34 de ani; 5) Sărăcie și excludere socială -> reducerea cu cel puțin 20 de milioane a numărului de persoane sărace/excluse social sau expuse acestui risc. Aceste ținte au fost ajustate pentru statele membre, în funcție de realitățile de la fața locului. Astfel, țintele pentru România în perioada de programare 2014-2020 sunt următoarele: 1) Ocuparea forței de muncă -> un loc de muncă pentru 70% dintre persoanele între 20 și 64 de ani; 2) Cercetare și Dezvoltare (C&D) -> investiții de 2% din PIB-ul UE în domeniul cercetării și dezvoltării; 3) Schimbări climatice și energie -> a) reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 20% sub nivelul din 1990; b) producerea a 24% din energie din surse regenerabile; c) o creștere cu 19% a eficienței energetice; 4) Educație -> a) scăderea ratei abandonului școlar sub 11,3%; b) finalizarea studiilor universitare de către cel puțin 26,7% dintre persoanele între 30 și 34 de ani; 5) Sărăcie și excludere socială -> reducerea cu cel puțin 580.000 a numărului de persoane sărace/excluse social sau expuse acestui risc. Aceste cifre recunosc, de exemplu, faptul că nivelul de educație este mult mai redus în România decât în alte țări ale UE, în timp ce ponderea energiei regenerabile produse în România este mai mare decât media UE.

Cu toate că țintele strategiei Europa 2020 sunt adaptate realităților din fiecare stat membru, programele de finanțare individuale introduc unele criterii rigide. De exemplu, Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR) 2014-2020 impune ca o pondere substanțială din fonduri să fie alocată pentru activități de dezvoltare regională în una din următoarele „concentrări tematice": 1) inovație și cercetare; 2) agenda digitală; 3) sprijin pentru IMM-uri; 4) economie cu emisii reduse de carbon. Procentajele de finanțare din FEDR sunt următoarele: 80% pentru regiuni mai dezvoltate (în cazul României, este vorba de regiunea București-Ilfov); 60% în regiuni aflate în tranziție; 50% în regiuni mai puțin dezvoltate (toate regiunile din România, cu excepția regiunii București-Ilfov). Autoritățile române preferă să aloce o mare parte din fondurile FEDR pentru activități din „economia cu emisii reduse de carbon", cu toate că țara are rezultate relativ bune la acest indicator.

În mod ideal, fapt evidențiat și în prezentul raport, o pondere importantă din fondurile UE ar trebui utilizată în scopul încurajării dezvoltării urbane și metropolitane durabile – în special în regiunile cu venituri mici și cu o rată redusă a urbanizării. Regiunile puternice nu sunt posibile fără orașe puternice. În perioada de programare 2014-2020, țările UE au avut obligația de a aloca cel puțin 5% din fondurile FEDR care le revin pentru activități de dezvoltare urbană durabilă. Echipa care elaborează prezentul raport consideră că această alocare obligatorie nu este suficientă. Deoarece orașele primare și secundare generează între 50% și 70% din PIB în majoritatea țărilor UE, este importantă alocarea unei ponderi mai substanțiale din fonduri pentru dezvoltarea urbană și metropolitană.

În perioadele de programare 2007-2013 și 2014-2020, fondurile UE care au fost alocate în mod specific pentru zonele urbane din România și fondurile aflate la dispoziția autorităților urbane au fost relativ limitate. În perioada de programare 2007-2013, doar aproximativ 6% din fondurile UE au fost dedicate în mod specific zonelor urbane, în timp ce alte 19% puteau fi accesate de autoritățile urbane. În perioada de programare 2014-2020, alocarea pentru zonele urbane a crescut semnificativ (la aproximativ 14%), dar rămâne insuficientă în raport cu nivelul ideal.

Figura 96. Procentajul fondurilor UE accesibile orașelor din România



Sursa: Documente programatice individuale

Recomandăm alocarea unei ponderi mai mari din viitoarele fonduri FEDR pentru activități de dezvoltare urbană integrată sustenabilă. Motivele pentru aceasta sunt variate. În UE, orașele primare și secundare concentrează 23% din populație și generează 63% din PIB. Ele sunt absolut esențiale pentru bune performanțe naționale și regionale. În plus, atunci când analizăm modul în care fondurile UE de la nivel subnațional au fost cheltuite în România în perioada de programare 2007-2013, observăm că 32,3% din fonduri au fost absorbite de orașe secundare. Trebuie reținut însă că acesta nu este un procentaj din fondurile FEDR, ci un procentaj din fondurile UE absorbite de autoritățile locale (municipii, orașe și comune). Dacă se pre-alocă fonduri orașelor și zonelor metropolitane (de exemplu, prin intermediul unui instrument de investiții teritoriale integrate), și dacă accesarea acestor fonduri UE este condiționată de existența unei strategii și liste clare de priorități, există o șansă mai mare ca aceste fonduri să ofere soluții la problemele majore de dezvoltare urbană sau metropolitană ale țărilor membre.

Este deosebit de important ca noile state membre UE să acorde o atenție sporită orașelor secundare. În noile state membre, orașele secundare trebuie consolidate pentru a concura pe picior de egalitate cu orașele occidentale similare (lucru reușit de orașele primare în ultimii ani). Lipsa unor orașe secundare puternice va face imposibilă existența unor regiuni puternice, iar fără orașe puternice, regiunile rămase în urmă nu își pot îmbunătăți performanțele. Acest lucru ridică și problema creșterii descentralizării, precum și problema furnizării de pârghii și instrumente adecvate pentru liderii locali.

În cele ce urmează vor fi discutate câteva dintre aspectele cheie ce urmează a fi luate în considerare în perioada de programare 2021-2027.

Infrastructura mare

Multe dintre intervențiile necesare la nivel metropolitan sunt inaccesibile autorităților locale sau necesită costuri de tranzacționare împovărătoare. De exemplu, toate investițiile în drumuri naționale pot fi efectuate numai de către autoritățile centrale – consiliile județene sunt responsabile pentru drumurile județene, în timp ce autoritățile locale răspund de drumurile locale. De asemenea, finanțarea proiectelor de infrastructură care se întind în mai multe județe impune colaborarea între diverse autorități publice, iar atunci când autoritățile publice ajung la un acord asupra proiectului desfășurat, apar limitări din cauza sistemului legal extrem de complex. Chiar și sistemele de transport public metropolitan sunt dificil de creat din cauza vidului legislativ, cu toate că 23% dintre angajații zonelor urbane funcționale fac naveta către o altă unitate administrativă. Proiectele interjurisdicționale obligă adeseori orașul central mai bogat să ofere asistență financiară localităților înconjurătoare mai sărace. Acest lucru este aproape imposibil de realizat în România.

În prezent, Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 și Master Planul Național de Transport finanțează mai multe dintre intervențiile majore necesare în ZUF București, dar nu se implică în intervențiile majore necesare în alte zone urbane importante. În timpul elaborării Master Planului de Transport, toți polii de creștere alcătuiau, în paralel, planuri de mobilitate pentru propriile zone urbane funcționale. Aceste planuri de mobilitate includ intervențiile critice necesare pentru o bună funcționare a acestor ZUF. Câteva dintre intervențiile necesare (de exemplu, centuri ocolitoare, poduri mari, modernizarea liniilor ferate pentru navetiști) depășesc competența sau mijloacele autorităților locale, acestea trebuind să fie considerate intervenții prioritare pentru următoarea perioadă de programare.

În perioada de programare 2021-2027 va fi important să existe o linie specială de finanțare a programelor operaționale pentru proiecte mari de infrastructură metropolitană. Printre proiectele care ar putea fi finanțate din această linie se numără:

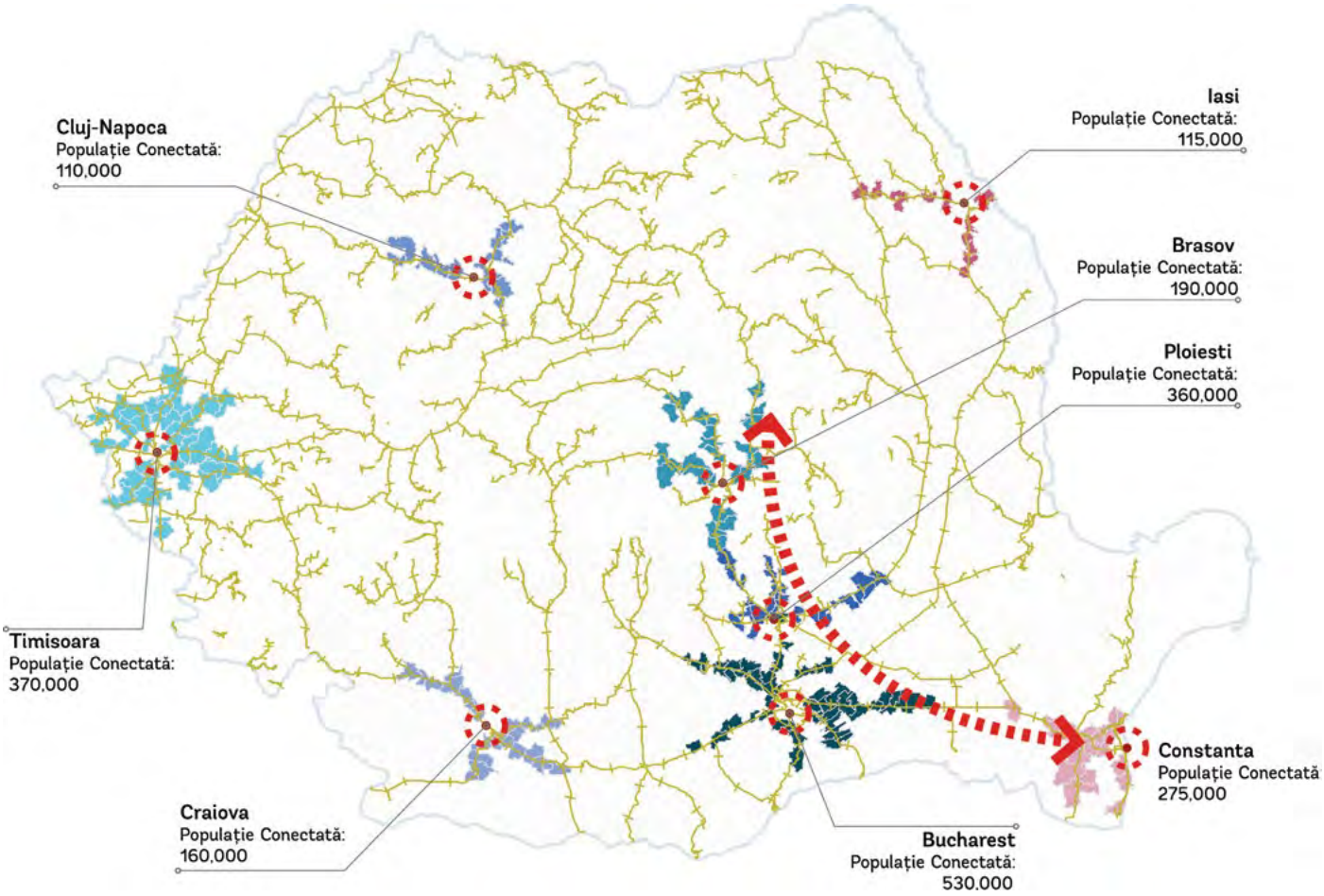
a) ***Reabilitarea/modernizarea/construcția de drumuri pentru îmbunătățirea conectivității în interiorul zonelor metropolitane.*** Investițiile ar putea include: dezvoltarea de noi șosele de centură; dezvoltarea de noi drumuri de legătură între localitățile periurbane și orașul central; modernizarea drumurilor existente (de exemplu, adăugarea unei benzi de circulație suplimentare și/sau de infrastructură pentru biciclete); dezvoltarea/modernizarea/reabilitarea podurilor pentru îmbunătățirea conectivității; dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru viitoarea extindere sustenabilă a zonelor metropolitane.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: București, polii regionali, polii interjudețeni]

b) ***Reabilitarea/modernizarea liniilor ferate pentru navetiști și achiziționarea de trenuri pentru navetiști.*** În majoritatea țărilor dezvoltate, un procentaj semnificativ dintre navetiști călătoresc cu trenuri special alocate în acest scop. Investițiile în infrastructura feroviară metropolitană nu oferă doar mai multă mobilitate populației din zona funcțională urbană mai mare, ci în plus stimulează și o dezvoltare sustenabilă prin încurajarea creșterii densității în jurul principalelor noduri feroviare. Este evident că existența trenurilor de navetiști nu este justificată oriunde. Harta de mai jos ilustrează numărul de persoane care pot accesa în mai puțin de o oră, pe linie ferată, orașul București și cei 7 poli regionali de creștere – aceste persoane vor beneficia imediat de îmbunătățirea legăturilor feroviare. Printre zonelor urbane funcționale în care investițiile în linii feroviare pentru navetiști sunt cele mai justificate se numără ZUF București, Timișoara, Ploiești și Constanța. Este justificată, de asemenea, dezvoltarea unei linii ferate de mare viteză pe axa Brașov-Ploiești-București-Constanța. Linia ferată de pe acest coridor a fost modernizată în ultimii ani, dar trenurile de mare viteză nu pot încă să circule pe această rută.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: București, Timișoara, Ploiești, Constanța]

Figura 97. Zonele accesibile în mai puțin de o oră din anumite orașe arată câteva zone de posibil interes



Sursa: Banca Mondială. 2013. „Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României".

c) ***Modernizarea infrastructurii aeroportuare pentru deplasare și transport de mărfuri mai simple și mai rapide pe calea aerului.*** Tot mai mulți oameni se deplasează între centrele urbane mari cu avionul. Traficul aerian din România are unul dintre cele mai intense ritmuri de creștere din UE. Tabelul de mai jos ilustrează creșterea rapidă a numărului de pasageri la cele mai mari aeroporturi din România. Liniile aeriene low-cost au transformat călătoria între centre urbane într-o metodă ușoară și convenabilă de transport, la prețuri foarte mici (se poate zbura de la București la Cluj-Napoca, Timișoara și Iași la un tarif de aproximativ 10 euro). Aceasta impune modernizarea infrastructurii aeroportuare pentru a facilita deplasarea în interiorul țării. Deși majoritatea aeroporturilor au fost modernizate în ultimii ani, aproape toate sunt subdimensionate comparativ cu volumele actuale de trafic. Infrastructura aeroportuară trebuie, așadar, să fie modernizată și extinsă în mod permanent. Intervențiile pot include: adăugarea de piste pentru o mai mare frecvență a zborurilor; extinderea infrastructurii de procesare a pasagerilor (cel mai ocupat aeroport din România nu poate gestiona numărul de pasageri la orele de vârf); dezvoltarea de infrastructură intermodală care să permită continuarea ușoară a călătoriei în zona metropolitană de destinație sau în afara acesteia. În plus, aeroporturile trebuie să fie modernizate pentru a facilita și transportul aerian de mărfuri. O astfel de infrastructură este critică în special pentru centrele urbane aflate la depărtare de piețele occidentale dezvoltate (Iași, Craiova, Constanța, Bacău, Suceava).

Tabelul 21. Numărul de pasageri al principalelor aeroporturi din România

	2005	2016	Rată de creștere medie anuală
București	2,972,799	10,981,652	12.6%
Cluj-Napoca	202,556	1,880,319	22.5%
Timișoara	611,705	1,160,482	6.0%
Iași	41,960	881,157	31.9%
Bacău	36,261	414,676	24.8%
Târgu Mureș	12,408	287,412	33.1%
Sibiu	45,494	366,065	20.9%
Craiova	5,133	222,320	40.9%

Sursa: Wikipedia și site-urile aeroporturilor

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: București, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Bacău, Târgu Mureș, Sibiu, Craiova, Constanța]

d) ***Ecologizarea zonelor industriale dezafectate și pregătirea acestora pentru viitoare investiții.*** Aceste intervenții sunt acum eligibile pentru finanțare în cadrul Programului Operațional Regional, dar majorității autorităților locale le lipsesc expertiza, disponibilitatea și/sau mijloacele financiare necesare unor astfel de intervenții. Zonele industriale dezafectate ocupă suprafețe mari de teren în majoritatea zonelor metropolitane din România, dar, din cauza cadrului legislativ confuz și a neimplicării autorităților publice în acest domeniu, au rămas în mare parte neschimbate în ultimul an. Chiar și în partea centrală a orașului București pot fi găsite suprafețe semnificative de teren, cu o mare valoare imobiliară, asupra cărora nu s-a intervenit deloc în ultimii 26 de ani. În aceste zone dezafectate pot fi construite atât locuințe noi, cât și mult solicitatele spații de birouri și clădiri cu utilizare mixtă, necesare mai ales în polii regionali.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: București, polii regionali, polii interjudețeni]

e) ***Dezvoltarea infrastructurii metropolitane de afaceri.*** Dintre cei 1,1 milioane de oameni care au migrat către ZUF București și cele 41 de reședințe de județ, 47% s-au stabilit în zonele periurbane ale ZUF, în afara orașului central. Un model similar este urmat de investitorii privați, în special de companii manufacturiere – peste 27% din veniturile firmelor din ZUF ale celor 40 de reședințe de județ din România sunt generate în afara centrului urban. Pentru a putea primi acești investitori și a atrage într-un mod mai proactiv investitori cu mare valoare adăugată, este deosebit de importantă existența unei infrastructuri de afaceri adecvate, în care companiile să se poată stabili cu ușurință. Din nefericire, localitățile care ar trebui să găzduiască această infrastructură și consiliile județene nu dețin fondurile necesare pentru astfel de investiții și trebuie să primească asistență. Investițiile în infrastructura de afaceri sunt efectuate de obicei de către companiile private sau, de cele mai multe ori, de consiliile județene. Consiliile județene au însă la dispoziție resurse bugetare limitate și foarte multe responsabilități (de exemplu, drumurile județene, gestionarea deșeurilor solide, asistență socială, sănătate). Tabelul de mai jos prezintă exemple de bugete operaționale (suma maximă alocată pentru cheltuieli de capital) în perioada de implementare 2014-2023. În majoritatea cazurilor (cu excepția județelor Hunedoara, Teleorman, Vaslui și Harghita), consiliile județene dispun de semnificativ mai puține fonduri decât reședințele de județ. Având totuși în vedere faptul că noua infrastructură de afaceri trebuie dezvoltată adesea în afara limitelor administrative ale reședințelor de județ, este important să existe și resurse de la bugetul de stat sau fonduri UE care să poată fi accesate în astfel de scopuri. În mod evident, pentru a evita construirea de „catedrale în deșert", este important ca fondurile pentru astfel de infrastructuri de afaceri să fie oferite numai proiectelor bine justificate.

Tabelul 22. Bugetele operaționale estimate ale consiliilor județene și ale reședințelor de județ în perioada de implementare 2014-2023

Județ	Buget operațional 2014-2023	Reședință de județ	Buget operațional 2014-2023
Cluj	€ 200,246,884	Cluj-Napoca	€ 419,765,525
Constanța	€ 170,744,238	Constanța	€ 347,545,474
Timiș	€ 158,867,689	Timișoara	€ 417,469,040
Prahova	€ 144,255,311	Ploiești	€ 271,826,657
Iași	€ 140,860,468	Iași	€ 293,573,282
Dolj	€ 125,678,010	Craiova	€ 274,330,186
Brașov	€ 122,779,119	Brașov	€ 351,355,206
Arges	€ 115,051,102	Pitești	€ 175,617,591
Arad	€ 109,195,790	Arad	€ 232,769,605
Sibiu	€ 103,467,305	Sibiu	€ 213,315,669
Suceava	€ 102,241,913	Suceava	€ 123,734,102
Bacău	€ 97,802,260	Bacău	€ 188,467,721
Bihor	€ 92,880,897	Oradea	€ 225,901,162
Mureș	€ 89,607,188	Târgu Mureș	€ 184,351,885
Galați	€ 88,573,837	Galați	€ 265,953,658
Hunedoara	€ 86,747,831	Deva	€ 79,753,116
Neamț	€ 80,511,917	Piatra Neamț	€ 101,196,775
Maramureș	€ 76,055,255	Baia Mare	€ 121,925,796
Bistrița Năsăud	€ 75,634,763	Bistrița	€ 82,485,241
Dâmbovița	€ 74,858,053	Târgoviște	€ 98,853,981
Gorj	€ 71,890,989	Târgu Jiu	€ 84,787,696
Tulcea	€ 71,101,009	Tulcea	€ 82,633,476
Buzău	€ 68,820,197	Buzău	€ 137,931,058
Vrancea	€ 67,675,475	Focșani	€ 80,345,981
Teleorman	€ 65,137,664	Alexandria	€ 46,260,643
Alba	€ 62,466,719	Alba Iulia	€ 79,335,483
Brăila	€ 59,760,328	Brăila	€ 149,224,205
Vâlcea	€ 58,235,810	Râmnicu Vâlcea	€ 118,712,548
Vaslui	€ 57,787,499	Vaslui	€ 48,104,724
Olt	€ 57,525,436	Slatina	€ 96,011,879
Botoșani	€ 57,145,498	Botoșani	€ 81,888,934
Mehedinți	€ 56,707,353	Drobeta-Turnu Severin	€ 87,125,205
Satu Mare	€ 55,877,870	Satu Mare	€ 106,628,016
Harghita	€ 52,400,361	Miercurea-Ciuc	€ 48,510,742
Caraș-Severin	€ 50,637,031	Reșița	€ 72,168,216
Giurgiu	€ 49,877,296	Giurgiu	€ 52,048,111
Călărași	€ 45,621,034	Călărași	€ 59,315,472
Ialomița	€ 41,173,276	Slobozia	€ 48,660,441
Sălaj	€ 39,936,219	Zalău	€ 56,798,556
Covasna	€ 35,729,664	Sfântu Gheorghe	€ 53,413,468

Sursa: Calcule ale Băncii Mondiale pe baza datelor de execuție bugetară ale Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate, pe baza unei justificări corespunzătoare]

Infrastructura locală

Programul Operațional Regional finanțează o serie de investiții locale care trebuie continuate, dar ar trebui să adauge și alte tipuri de investiții în portofoliul său. În special în perioada de programare 2021-2027, Programul Operațional Regional (sau eventualele programe operaționale regionale) ar trebui să se concentreze mai mult asupra investițiilor în ridicarea calității vieții din orașele românești și a atractivității acestora pentru migranți, inclusiv pentru migranții repatriați din străinătate și pentru expatriați. Chestionarul efectuat de echipa Băncii Mondiale la nivel național arată că unul dintre cei mai importanți factori ai deciziei de mutare într-un oraș este calitatea vieții. Printre intervențiile majore care pot fi luate în considerare se numără:

a) ***Reabilitarea/modernizarea/crearea de spații publice.*** Spațiile publice – piețe, piațete, puncte de întâlnire etc. – sunt folosite pentru a defini calitatea vieții, iar adeseori decizia de mutare într-un anumit loc este luată pe baza atractivității spațiilor ubane. Este deosebit de important ca spațiile publice să fie transformate, într-un număr cât mai mare, în puncte de atracție pentru locuitori, iar intervențiile pot include: interzicerea traficului rutier în unele spații publice și transformarea acestora în zone pietonale; crearea de spații verzi; reabilitarea fațadelor clădirilor în și în jurul spațiilor publice; introducerea de elemente decorative urbane și stradale.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

b) ***Reabilitarea clădirilor istorice și a clădirilor amplasate în zone centrale.*** Clădirile urbane sunt cartea de vizită a orașelor către restul lumii, iar cu cât arată mai bine, cu atât orașul devine mai atractiv pentru oameni, investitori și turiști.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

c) ***Reabilitarea/modernizarea cartierelor de blocuri și a spațiilor publice din interiorul și din jurul acestora.*** În 1989, aproximativ 85% din fondul locativ existent în România fusese construit în perioada comunistă. O mare parte a acestui fond locativ era de slabă calitate și necesită întreținere și modernizare adecvate. În prezent sunt disponibile fonduri UE importante pentru reabilitarea termică a blocurilor, dar nu și pentru spațiile din jurul acestora. Printre intervențiile posibile în perioada de programare 2017-2027 se numără: îmbunătățirea spațiilor verzi din cartierele de blocuri; crearea de facilități de recreere (de exemplu, terenuri de joacă, echipamente de antrenament fizic, spații pentru pensionari, facilități sportive); reabilitarea/modernizarea infrastructurii pietonale și dezvoltarea de infrastructură pentru biciclete în zonele înconjurătoare.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

d) ***Crearea/modernizarea/reabilitarea spațiilor verzi.*** Există numeroase studii care demonstrează că spațiile verzi pot îmbunătăți bunăstarea generală a oamenilor, iar astfel de investiții trebuie încurajate oricând este posibil. În plus, spațiile verzi de bună calitate trebuie protejate împotriva intereselor imobiliare. Atunci când se consideră necesar (de exemplu, nu există spații vezi), zonele industriale dezafectate pot fi transformate în spații verzi noi. Printre intervențiile posibile se numără: plantarea de copaci și vegetație de-a lungul străzilor din orașe; reabilitarea/modernizarea parcurilor existente; crearea de noi zone verzi; îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta în zonele verzi existente; parcări cu vegetație; crearea de spații verzi pe acoperișurile plate ale blocurilor. În mod ideal, niciun oraș din Europa nu ar trebui să aibă străzi fără cel puțin un petic de verdeață.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

e) ***Extinderea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii pietonale și pentru biciclete.*** Cu cât deplasarea prin mijloace sustenabile este mai ușoară într-un oraș, cu atât locuitorii vor alege mai mult astfel de mijloace de transport. Investițiile de acest tip beneficiază de finanțări generoase în perioada de programare 2014-2020 și ar trebuie continuate și în următoarea perioadă de programare.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

f) ***Extinderea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii de transport public metropolitan.*** O bună infrastructură de transport public este critică pentru o zonă urbană dinamică. Ea reprezintă o prioritate pentru autoritățile locale din majoritatea țărilor dezvoltate și ar trebui să fie o prioritate și pentru administrațiile locale din România.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: București, polii regionali, polii interjudețeni]

g) ***Intervenții specifice pentru comunitățile urbane marginalizate.*** NNicio economie nu poate spera să prospere atunci când discrepanțele sociale din interiorul său se amplifică. În consecință, fondurile UE trebuie să continue să răspundă provocărilor cu care se confruntă comunitățile marginalizate. Orașele cele mai de succes vor atrage un număr mare de migranți, iar între aceștia se poate afla un număr considerabil de persoane sărace și marginalizate. Cu cât autoritățile locale vor reuși să gestioneze mai bine aceste grupuri marginalizate, cu atât mai bine vor fi pregătite pentru viitoarele agravări ale fenomenului. Imigrația este una dintre principalele provocări cu care se confruntă țările și orașele dezvoltate, o provocare cu care și orașele românești se vor confrunta probabil în viitor.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

Capitalul uman

O economie este suma oamenilor care o alcătuiesc și nu se poate dezvolta într-un mod sustenabil dacă nu se poate baza pe o rezervă suficientă de capital uman. Investițiile în capital uman sunt dificil de orientat, deoarece fiecare persoană are nevoi diferite. Există însă anumite soluții pentru a ajuta orașele să își consolideze capitalul uman pe care îl dețin și a deveni mai atractive pentru capitalul uman. Execmple de intervenții majore:

a) ***Programe de formare la locul de muncă.*** Nu toate orașele pot fi centre universitare de excelență. În același timp, capitalul uman nu necesită neapărat studii universitare. Majoritatea oamenilor care au creat inovații revoluționare nu au avut o diplomă universitară. Adeseori, competențele necesare inovării sunt obținute la locul de muncă. Ca atare, este important să existe programe (inclusiv programe finanțate din fonduri UE) care să le permită companiilor locale să ofere formare la locul de muncă pentru stagiari și noi recruți. Aceasta le-ar ajuta să ofere atât salarii mari la încadrare, cât și posibilitatea de a acorda mai mult timp și atenție unor programe importante de formare. Programele trebuie să fie dedicate în primul rând companiilor cu valoare adăugată mare, care au capacitatea de a susține creșterea economică pe termen lung. Oamenii bine instruiți pot să atragă investitori, iar investitorii, la rândul lor, atrag alți oameni – este un cerc virtuos care poate fi obținut prin învățământ profesional, prin programe de formare la locul de muncă sau de învățare la locul de muncă.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

b) ***Burse pentru studenți.*** Oricât sunt de bune universitățile românești, ele nu pot să concureze cu universitățile din lumea dezvoltată – în România nu există nicio universitate inclusă în topul Shanghai 500 al universităților din întreaga lume. Pentru studenții din universitățile românești, aceasta înseamnă că este important să cunoască profesori, alți studenți, metode de predare și cele mai recente progrese tehnice/academice ale universităților de prestigiu ale lumii. Fondurile UE au fost utilizate pentru finanțarea de burse și în trecut, și vor juca un rol important și în consolidarea sistemului educațional românesc în viitor. Astfel de programe sunt deosebit de importante pentru București și polii regionali și interregionali.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: București, polii regionali, polii interjudețeni]

c) ***Programe de stagii.*** Programele de stagii au un rol critic în găsirea de locuri de muncă de către studenții proaspăt absolvenți. Programele de stagii trebuie să se adreseze atât companiilor locale, cât și celor internaționale. De multe ori, oferta locală de locuri de muncă nu satisface toate nevoile și dorințele oamenilor.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: București, polii regionali, polii interjudețeni]

d) ***Programe de înfrățire pentru profesori, firme private și ONG-uri.*** Profesorii, firmele private și ONG-urile sunt cei mai măsură să promoveze cunoștințele și ideile în rândul unor grupuri mai mari de oameni, și trebuie să învețe de la cei mai buni cum să avanseze în domeniile proprii de activitate.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: București, polii regionali, polii interjudețeni]

e) ***Traducerea lucrărilor importante în diverse domenii, dacă acestea nu sunt suficient de profitabile pentru a fi traduse de edituri private.*** Lumea occidentală generează o bogăție de cunoștințe care sunt dificil de absorbit de către țările în curs de dezvoltare. De obicei, există specialiti care cunosc lucrările ce merită să se bucure de o mai largă audiență națională și locală (de exemplu, ghiduri de dezvoltare urbană), cărora trebuie să li se ofere mijloacele de a traduce și publica lucrările care sunt foarte utile și necesare societății.

f) ***Depozite deschise de cunoștințe.*** Orașele și zonele metropolitane din România se confruntă frecvent cu dificultăți pentru care nu au soluții clare. Unele autorități locale se descurcă mai bine decât altele în găsirea de soluții adecvate, dar aceste soluții rămân la nivel local și nu sunt transmise către alte autorități. În plus, autoritățile locale din alte state ale UE pot să fi perfecționat deja soluții relevante. Aceste soluții (de exemplu, modele de termeni de referință sau de legi locale, sisteme de stimulente fiscale, mecanisme de reabilitare a terenurilor) pot fi incluse în depozite deschise de cunoștințe, care să poată fi accesate de un număr cât mai mare de persoane interesate.

g) ***Mărirea numărului de cursuri/ore în limba engleză.*** Limba engleză este o „lingua franca" a mediului economic și universitar din întreaga lume. Cine nu vorbește limba engleză riscă să fie exclus de la principalele surse de cunoaștere ale lumii. De aceea este importantă mărirea numărului de cursuri/ore în limba engleză care să ajute oamenii nu doar să își perfecționeze cunoștințele de limbă, ci și să obțină competențe lingvistice în domeniile specifice de care sunt interesați.

Competitivitatea

Orașele competitive au nevoie de companii și persoane competitive. La rândul lor, companiile competitive au nevoie de persoane competitive, și viceversa. Câteva măsuri care ar putea fi aplicate:

a) ***Acces universal la infrastructura de internet.*** Internetul este tot mai recunoscut ca un bun public, iar toți cetățenii trebuie să beneficieze de un acces facil la internet. În zonele fără acoperire a internetului, autoritățile publice trebuie să depună eforturi pentru a oferi acest serviciu. În plus, internetul WiFi gratuit ar trebui oferit, în mod ideal, în cât mai multe locuri publice posibil – preferabil în toate (ceea ce poate crește încă o dată gradul de atractivitate al acestor spații). Internetul este unul dintre cele mai puternice instrumente ale cunoașterii creat de omenire, oferind oamenilor din întreaga lume acces facil la un vast rezervor de cunoștințe. Cei care au acces la internet dispun, de asemenea, de instrumentele de bază pentru a deveni autodidacți.

b) ***Fond revolving pentru întreprinderile nou-înființate și IMM-uri.*** Întreprinderile nou-înființate și IMM-urile reprezintă rareori motorul economic al unei țări, cu toate că sunt de multe ori principalii angajatori. De obicei, companiile mari și foarte productive sunt cele care susțin creșterea economică. În schimb, întreprinderile nou-înființate și IMM-urile pun bazele unei viitoare dezvoltări tehnice endogene – adică pot crea inovațiile care lansează un oraș pe o traiectorie accelerată de creștere. În plus, companiile locale sunt mult mai stabile decât corporațiile multinaționale și mult mai înclinate să rămână în țară în perioadele de criză economică. Pentru ca aceste companii și întreprinderi nou-înființate să poată juca un rol de inovator, este important să aibă acces facil la finanțare.

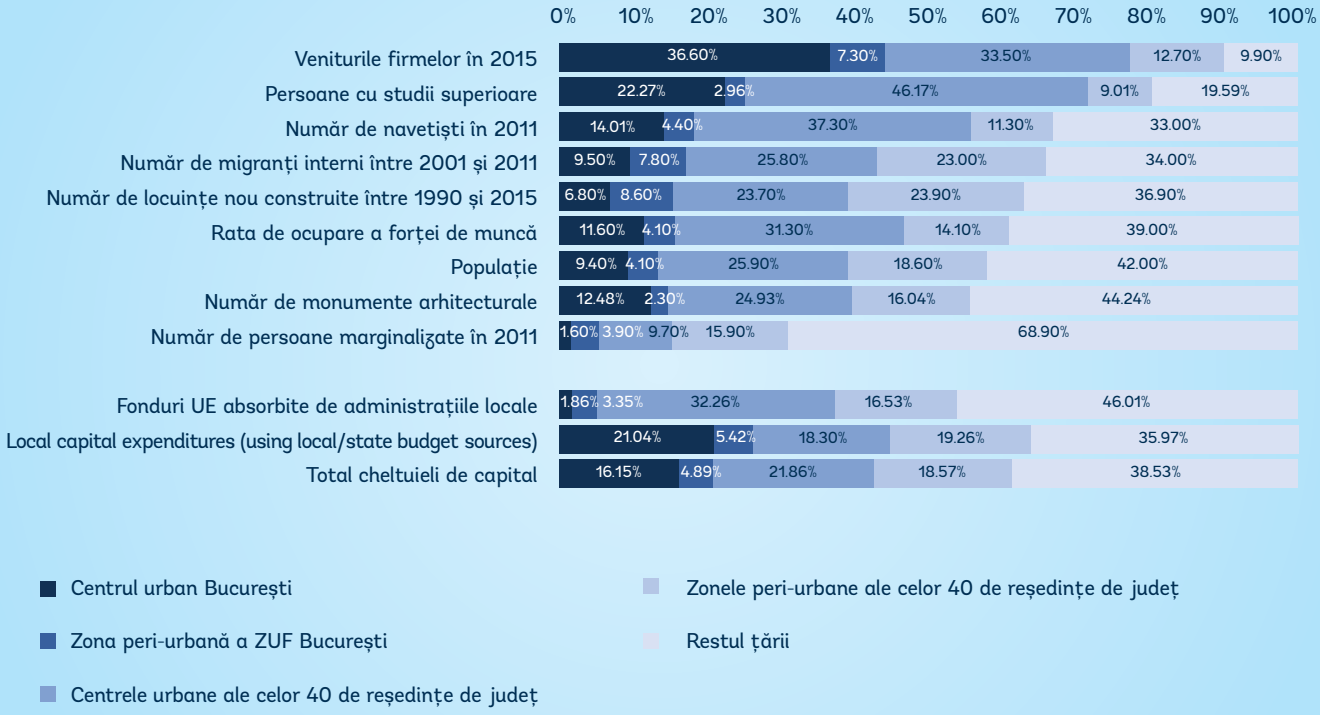
c) ***Incubatoare pentru întreprinderile nou-înființate.*** Întreprinderile nou-înființate au o perioadă inițială dificilă și le lipsește experiența și resursele necesare pentru a supraviețui în primii ani de funcționare. Autoritățile publice pot oferi „incubatoare" care să le permită să depășească mai ușor dificultățile din primii ani.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: polii regionali, polii interjudețeni]

Implicații pentru politicile naționale

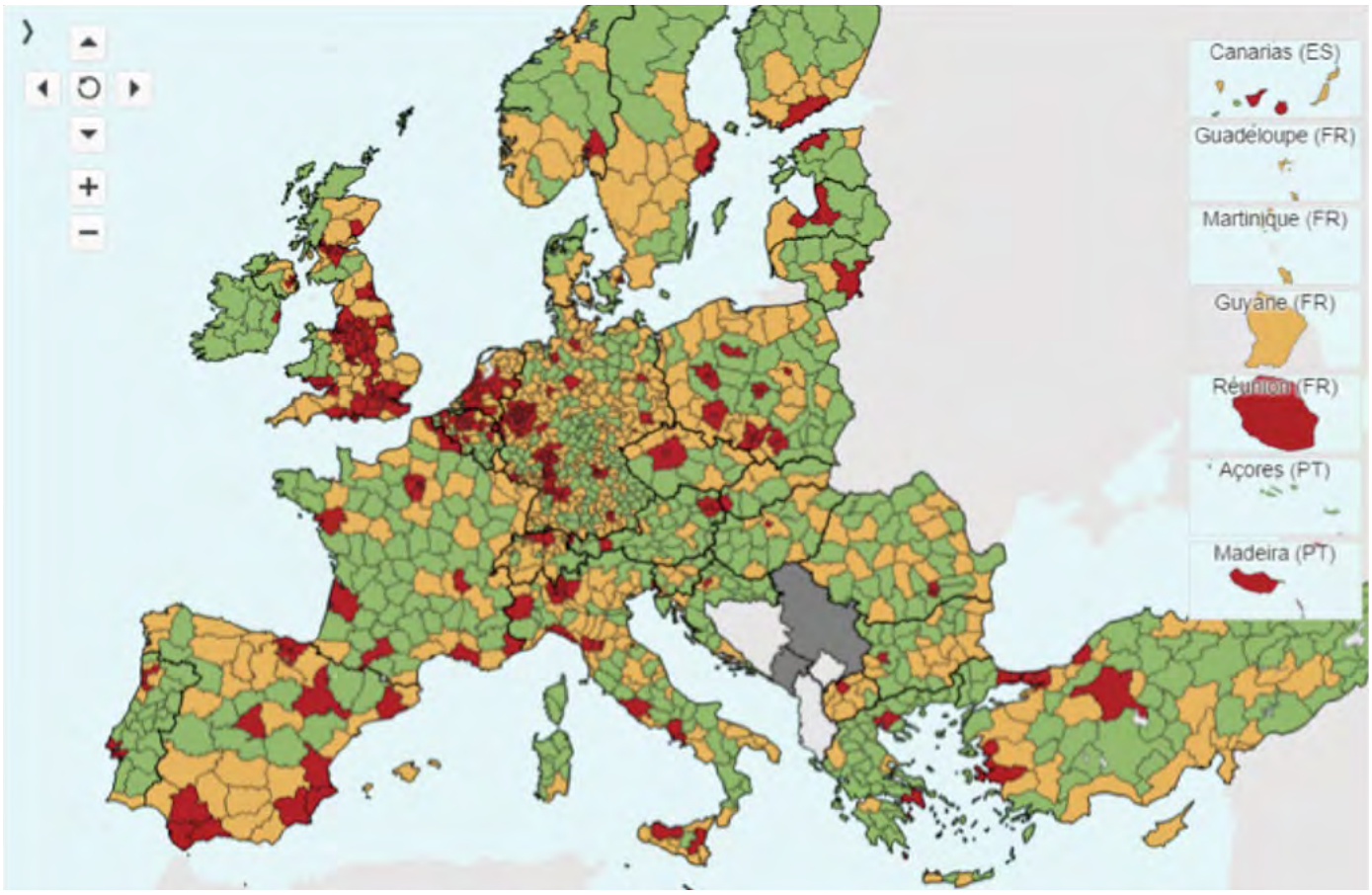
România nu a avut niciodată o politică clară de dezvoltare urbană. Cu toate că unele date mai precise și unele dovezi recente arată că zonele urbane funcționale sunt esențiale pentru o bună performanță economică a unei țări, acestui subiect i s-a acordat relativ puțină atenție. După cum arată și datele de mai jos, zonele urbane funcționale ale Bucureștiului și ale celor 40 de reședințe de județ generează peste 90% din veniturile firmelor din România, concentrează 80% din populația cu studii superioare, atrag 65% dintre migranții interni și conțin 63% din locuințele construite după 1990. Cu toate acestea, alocarea resurselor către zonele urbane, în special către orașele secundare și zonele urbane funcționale, nu a fost proporțională nici cu nevoile, nici cu numărul de locuitori din aceste orașe/ZUF.

Figura 98. Indicatorii cheie ai principalelor ZUF din România



Pentru o țară de mărimea sa, România are orașe secundare relativ slab dezvoltate. După cum arată harta de mai jos, cu excepția regiunii București-Ilfov, România nu are nicio altă „regiune predominant urbană" (zonă metropolitană mare). Dovezile din restul Uniunii Europene arată că tocmai acestor „regiuni predominant urbane" li se datorează principala contribuție la producția economică a UE. În lipsa unor politici, investiții și intervenții care să încurajeze dezvoltarea unor zone urbane puternice, României îi va fi dificil să susțină o creștere pe termen lung. În prezent, aproximativ 43% din populația UE locuiește în „regiuni predominant urbane", în timp ce acest procentaj este de numai 11,3% în România.

Figura 99. În prezent, România are regiuni urbane slab dezvoltate



Sursa: Eurostat

Aderarea la UE și accesul la fondurile UE au obligat mai mult sau mai puțin autoritățile naționale din România să acorde o mai mare atenție orașelor și regiunilor. Fondurile și politicile UE au fost cele care au declanșat cele mai dramatice schimbări și intervenții la nivel urban. În mod ideal, guvernul României ar trebui să completeze resursele și politicile de la nivelul UE și să dezvolte un pachet intern coerent de asistență pentru zonele urbane. Acesta trebuie cuplat cu o continuare a descentralizării responsabilităților administrative, dar într-o manieră strategică și cu o alocare strategică a responsabilităților, a instrumentelor și a pârghiilor în funcție de capacitatea administrației locale. Mulți anticipează că „primarii vor conduce lumea", iar România ar trebui să ia măsuri îndrăznețe pentru a se pregăti pentru un astfel de viitor.

În cele ce urmează, vom discuta câteva idei despre modul în care guvernul central poate ajuta ZUF să devină mai competitive și mai atractive pentru migranți și navetiști.

Strategia Națională pentru Dezvoltare Urbană

România are o puternică strategie națională de dezvoltare teritorială (SDTR), dar nu și o strategie clară de dezvoltare urbană. SDTR-ul propune o Românie policentrică, cu orașe secundare puternice. Aceasta recunoaște importanța orașelor în stimularea creșterii și dezvoltării naționale și propune o serie de intervenții la scară mare (de exemplu, proiecte de mare infrastructură, dezvoltare metropolitană) care ar putea ajuta orașele românești să devină mai competitive. Cu toate acestea, nu există o politică/strategie clară destinată zonelor urbane care să răspundă direct nevoilor acestora.

Este evident că o politică națională care să promoveze unele zone în defavoarea altora este dificil de promovat de către politicieni. Încurajarea migrării din zonele rurale către cele urbane, motivată de rezultatele socio-economice pozitive, poate fi contestată din mai multe direcții. Însă politica de dezvoltare urbană nu ar trebui să fie concepută prin opoziție la strategia de dezvoltare rurală. Cele două ar trebui considerate mai

degrabă ca fiind complementare. Zonele rurale nu vor avea performanțe bune fără zone urbane puternice, iar zonele urbane necesită o integrare teritorială corectă a zonelor rurale pentru a obține o expansiune și o dezvoltare durabilă; este greu ca una să fie posibilă fără cealaltă. Experiența a practic toate țările dezvoltate arată că dezvoltarea și creșterea economică sunt aproape imposibil de susținut în lipsa unor orașe puternice și a unei legături adecvate între aceste orașe și zonele rurale și orașele mai mici.

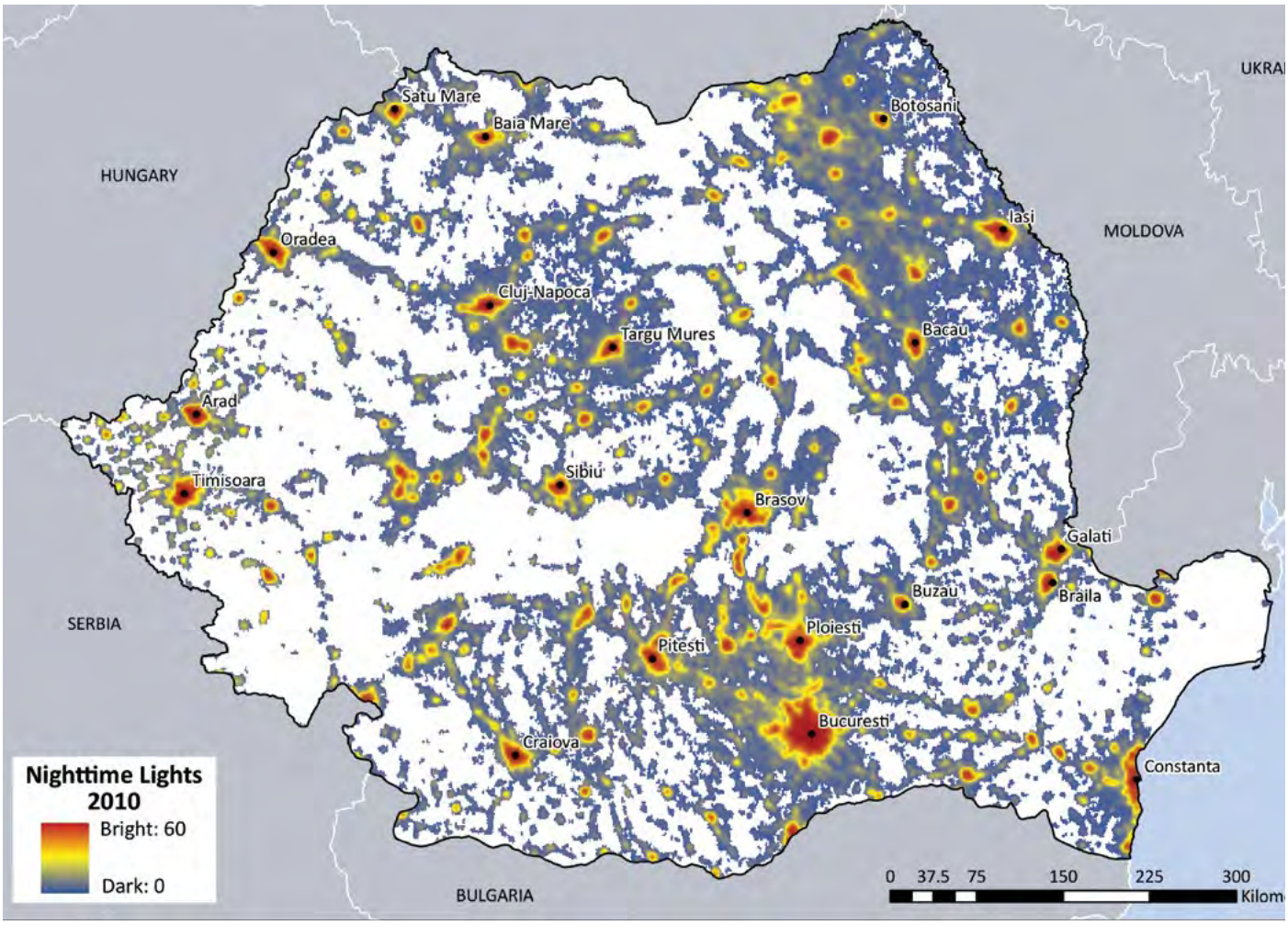
O strategie corectă de dezvoltare urbană ar putea contribui la identificarea zonelor urbane funcționale cu cea mai mare capacitate de a susține creșterea regională/națională, dar și a unor măsuri concrete prin care autoritățile centrale pot ajuta ZUF să își îndeplinească acest rol. O astfel de strategie de dezvoltare urbană va reprezenta atât baza pentru alocarea fondurilor UE către zonele urbane, cât și temelia unui viitor program de investiții în zonele urbane, finanțat de la bugetul de stat.

Programul Național de Investiții Metropolitane

România nu are un program de investiții sau o linie de finanțare de stat destinată zonelor urbane. Cel mai mare program subnațional de investiții, Programul Național de Dezvoltare Locală (PNDL), vizează în principal infrastructura mică din zonele rurale. Zonele rurale nu sunt, din păcate, considerate ca făcând parte din sisteme socio-economice și teritoriale mai mari, ci mai degrabă ca „insule" care trebuie să fie salvate de scufundare. Teama este că, fără o infrastructură de calitate în zonele rurale, acestea vor fi părăsite. Deși această teamă este justificată, este important să înțelegem că niciun fel de infrastructură de calitate nu va obliga locuitorii să rămână în zonele rurale dacă aceștia au acces dificil la locuri de muncă, la o educație de calitate, la facilități specializate de asistență medicală sau la oportunități atractive de divertisment. În majoritatea cazurilor, zonelor rurale care nu sunt bine conectate la o zonă urbană puternică le va fi dificil să prospere. Prin urmare, este esențial ca zonele rurale să fie integrate în sisteme socio-economice și teritoriale mai mari, iar planificarea și dezvoltarea zonelor metropolitane devine foarte importantă în această privință.

Prezentul raport a identificat zonele urbane funcționale ale orașului București și ale celor 40 de reședințe de județ. Acesta utilizează o metodologie uniformă OCDE-CE, care a mai fost utilizată și în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020 pentru a defini zonele urbane funcționale ale celor 39 de reședințe de județ eligibile pentru fonduri prealocate de dezvoltare urbană sustenabilă. Această metodologie poate fi extinsă pentru a determina zonele urbane funcționale ale celorlalte centre urbane din România. După ce acestea vor fi identificate, elaborarea de politici și intervenții adaptate nevoilor acestor zone va fi mai facilă. ZUF includ în mod inevitabil teritorii rurale mari, care trebuie să fie corect integrate în ZUF și bine conectate la oportunitățile din interiorul și exteriorul zonei urbane funcționale. Harta de mai jos demonstrează foarte clar că puține localități există și funcționează complet independent de celelalte – marea majoritatea fac parte din sisteme teritoriale de dimensiuni mai mari sau mai mici. Cu cât aceste sisteme sunt mai integrate și mai interconectate, cu atât sunt mai optimiste perspectivele celor care locuiesc aici.

Figura 100. Luminile nocturne arată că România urbană este de fapt România metropolitană



Sursa: Cities in ECA: A shifting story of urban growth and decline, Urban ECA team, Banca Mondială, 2016-2017

Dacă dezvoltarea urbană/metropolitană va fi considerată o prioritate de către guvern, pot fi luate în considerare câteva opțiuni de elaborare a unui program de dezvoltare metropolitană:

a) ***Program de investiții de sine stătător.*** În funcție de nevoile estimate de investiții pentru zonele metropolitane și în funcție de resursele aflate la dispoziția autorităților locale, este posibilă crearea unui program de dezvoltare metropolitană finanțat de la bugetul de stat. Pregătirile pentru Programul Operațional Regional 2014-2020 au plasat reședințele de județ într-o poziție favorabilă, acestea fiind obligate să pregătească planuri de mobilitate urbană și strategii integrate de dezvoltare urbană, însoțite de liste concrete de proiecte prioritare. Pe lângă aceasta, Banca Mondială a furnizat asistență Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice printr-o estimare a bugetelor operaționale (alocații financiare sustenabile pentru cheltuieli de capital) pentru perioada de implementare 2014-2023. Au fost calculate bugetele operaționale pentru zonele urbane funcționale ale Bucureștiului și ale celor 40 de reședințe de județ (centrele urbane și zona peri-urbană a ZUF). Bugetul operațional total al acestor ZUF a fost estimat la aproximativ 15,3 miliarde de euro. Aproximativ 6,6 miliarde de euro din această sumă este reprezentată doar de bugetul operațional al ZUF București. În esență, bugetul operațional ia în calcul execuțiile bugetare și estimează suma pe care o administrație publică o poate aloca, în mod sustenabil (asigurându-se că poate acoperi viitoarele costuri de operare și întreținere a noilor investiții), pentru cheltuieli de capital într-o anumită perioadă de timp. Această sumă totală oferă o estimare a dimensiunii necesare pentru un program integrat de investiții în zone metropolitane. Astfel, dacă sunt luate în considerare numai zonele urbane funcționale ale celor 40 de reședințe de județ, programul de investiții va avea o valoare totală de aproximativ 8,8 miliarde de euro. În mod evident, majoritatea investițiilor necesare în aceste ZUF vor fi realizate chiar de către administrațiile publice locale, dar guvernul central își poate aduce o contribuție semnificativă la acoperirea nevoilor actuale ale acestor zone.

Figura 101. Bugetele operaționale ale zonelor urbane funcționale ale celor 40 de reședințe de județ pentru perioada de implementare 2014-2023

ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF
Alba Iulia	€ 79,335,483	€ 31,894,242
Alexandria	€ 46,260,643	€ 12,340,221
Arad	€ 232,769,605	€ 108,216,628
Bacău	€ 188,467,721	€ 46,380,921
Baia Mare	€ 121,925,796	€ 52,188,515
Bistrița	€ 82,485,241	€ 33,131,758
Botoșani	€ 81,888,934	€ 11,699,039
Brăila	€ 149,224,205	€ 17,180,585
Brașov	€ 351,355,206	€ 205,220,303
București	€ 5,654,747,305	€ 925,833,873
Buzău	€ 137,931,058	€ 62,100,824
Călărași	€ 59,315,472	€ 19,173,525
Cluj-Napoca	€ 419,765,525	€ 127,378,156
Constanța	€ 347,545,474	€ 271,325,926
Craiova	€ 274,330,186	€ 78,357,190
Deva	€ 79,753,116	€ 86,630,505
Drobeta-Turnu Severin	€ 87,125,205	€ 20,908,405
Focșani	€ 80,345,981	€ 50,574,338
Galați	€ 265,953,658	€ 53,513,589
Giurgiu	€ 52,048,111	€ 7,804,176
Iași	€ 293,573,282	€ 57,279,668

ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF
Miercurea-Ciuc	€ 48,510,742	€ 33,226,739
Oradea	€ 225,901,162	€ 96,949,924
Piatra Neamț	€ 101,196,775	€ 33,233,086
Pitești	€ 175,617,591	€ 182,660,557
Ploiești	€ 271,826,657	€ 206,769,858
Râmnicu Vâlcea	€ 118,712,548	€ 90,120,590
Reșița	€ 72,168,216	€ 4,697,643
Satu Mare	€ 106,628,016	€ 51,081,570
Sfântu Gheorghe	€ 53,413,468	€ 17,736,645
Sibiu	€ 213,315,669	€ 116,573,688
Slatina	€ 96,011,879	€ 30,411,915
Slobozia	€ 48,660,441	€ 21,521,552
Suceava	€ 123,734,102	€ 39,814,303
Târgoviște	€ 98,853,981	€ 56,294,072
Târgu Jiu	€ 84,787,696	€ 37,480,986
Târgu Mureș	€ 184,351,885	€ 70,009,762
Timișoara	€ 417,469,040	€ 211,906,432
Tulcea	€ 82,633,476	€ 16,334,304
Vaslui	€ 48,104,724	€ 13,324,763
Zalău	€ 56,798,556	€ 20,510,019
TOTAL	€ 11,714,843,831	€ 3,629,790,795

Sursa: Calcule ale Băncii Mondiale pe baza datelor de execuție bugetară ale Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

b) ***O linie de finanțare în cadrul unui program de investiții existent.*** Investițiile în zone metropolitane mai pot fi încurajate prin una sau mai multe linii de finanțare în cadrul unui program de investiții existent. De exemplu, Programul Național de Dezvoltare Locală (PNDL), cel mai mare program subnațional de investiții din România, ar putea avea o linie de finanțare dedicată infrastructurii metropolitane. Din nefericire, acest program a primit cereri de finanțare, în special din localități rurale, cu o valoare totală care depășește bugetul multianual alocat. În esență, aceasta înseamnă că PNDL va rămâne cu mai puțini bani pentru intervenții în zonele urbane/metropolitane.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

c) ***Transferuri de la bugetul de stat pentru investiții specifice în zonele metropolitane.*** O treia opțiune presupune transferuri directe de la bugetul de stat la bugetele locale, pentru intervenții specifice. Această măsură are avantajul că va încuraja două sau mai multe administrații locale să implementeze un proiect de infrastructură în comun. O strânsă coordonare și o armonizare a acestor intervenții rămâne totuși necesară.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

Un program de investiții urbane/metropolitane, finanțat de la bugetul de stat, ar putea ajuta autoritățile locale din România să își finanțeze nevoile pe care nu le-au putut acoperi din fonduri proprii în ultimii ani. De exemplu, puține autorități locale au reușit să finanțeze proiecte metropolitane, din cauza obstacolelor juridice în calea implementării de proiecte interjurisdicționale. De asemenea, multe din intervențiile necesare au nevoi financiare care depășesc bugetele autorităților locale. Câteva intervenții care ar putea fi luate în considerare:

a) ***Infrastructură rutieră metropolitană.*** Aproape fiecare oraș mare din România are nevoie de drumuri de acces și infrastructură de legătură suplimentare. Toate reședințele de județ, dar și orașele mai mici, elaborează acum planuri de mobilitate urbană prin care își identifică nevoile majore de infrastructură. Tabelul de mai jos indică reședințele de județ cu planuri de mobilitate finalizate și pe cele care au planificat construcția de noi drumuri. De cele mai multe ori, administrațiile publice locale nu au resursele necesare pentru a finanța o astfel de infrastructură sau le este greu să finanțeze o infrastructură care se extinde dincolo de granița lor administrativă. În plus, acest tip de infrastructură nu este eligibil pentru finanțare din fonduri UE. Prin urmare, autoritățile centrale le-ar putea veni în ajutor prin oferirea de finanțare/stimulente pentru drumurile metropolitane, ceea ce va permite unui număr de două sau mai multe autorități locale să realizeze investiții comune în infrastructura de transport.

Tabelul 23. Situația planurilor de mobilitate

Reședință de județ	Există un plan de mobilitate?	Există planuri pentru infrastructură metropolitană (ex. o șosea de centură)?
Alba-Iulia	Da	Da
Alexandria	Da	Da
Arad	Da	Da
Bacău	Nu (în curs de elaborare)	Nu este cazul
Baia-Mare	Da	Da
Bistrița	Da	Da
Botoșani	Da	Da
Brăila	Da	Da
Brașov	Da	Da
București	Da	Da
Buzău	Da	Da
Călărași	Da	Da
Cluj-Napoca	Da	Da
Constanța	Da	Da
Craiova	Da	Da
Deva	Da	Da
Drobeta-Turnu Severin	Nu (în curs de elaborare)	Nu este cazul
Focșani	Da	Da
Galați	Da	Da
Giurgiu	Da	Da
Iași	Da	Da
Miercurea Ciuc	Da	Da
Oradea	Da	Da
Piatra Neamț	Da	Da
Pitești	Nu (în curs de elaborare)	Nu este cazul
Ploiești	Da	Da
Râmnicu Vâlcea	Da	Da
Reșița	Da	Da
Satu-Mare	Nu (în curs de elaborare)	Nu este cazul
Sfântu Gheorghe	Nu (în curs de elaborare)	Nu este cazul
Sibiu	Da	Da
Slatina	Nu (în curs de elaborare)	Nu este cazul
Slobozia	Da	Da
Suceava	Da	Da
Târgoviște	Da	Da
Târgu Jiu	Nu (în curs de elaborare)	Nu este cazul
Târgu Mureș	Da	Da
Timișoara	Da	Da
Tulcea	Nu (în curs de elaborare)	Nu este cazul
Vaslui	Nu (în curs de elaborare)	Nu este cazul
Zalău	Da	Da

Sursa: Paginile web ale municipiilor

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

b) ***Infrastructurăde business metropolitană.*** Majoritatea facilităților industriale noi sunt construite în prezent în afara teritoriilor administrative ale centrelor urbane. De obicei, localitățile în care se află aceste facilități nu au bugete suficiente pentru o astfel de infrastructură. Prin urmare, este important ca ele să primească finanțare de la nivel național/regional, cu accent pe zonele în care o astfel de infrastructură este necesară și bine justificată.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate, pe baza unei justificări economice corespunzătoare pentru o astfel de infrastructură]

c) ***Vehicule și infrastructură de transport public pentru zonele metropolitane (de exemplu, autobuze, tramvaie, microbuze).*** Există puține sisteme de transport metropolitan în România în acest moment, cu toate că datele privind numărul de navetiști arată că astfel de sisteme sunt necesare în majoritatea orașelor mari. Finanțarea unei infrastructuri metropolitane de transport public (de exemplu, stații de tranzit, facilități park-and-ride) și a vehiculelor aferente ar putea încuraja dezvoltarea de astfel de sisteme în mai multe localități, în beneficiul tuturor locuitorilor din ZUF.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

d) ***Reabilitarea/modernizarea/extinderea sistemelor de termoficare.*** Sistemele de termoficare reprezintă o metodă sustenabilă de furnizare a căldurii și energiei electrice (dacă există sisteme de cogenerare) într-o comunitate. Din păcate, aceste sisteme sunt costisitor de întreținut și exploatat, iar cele mai multe orașe au dificultăți din cauza lor. În unele orașe (a se vedea tabelul de mai jos), sistemele de termoficare au dispărut complet; în altele, s-au redus considerabil, fiind înlocuite de centrale termice individuale; în acest timp, alte orașe continuă să utilizeze astfel de sisteme, care necesită cheltuieli semnificative și, de obicei, subvenții masive din partea autorității locale. Este evident că trebuie evitate investițiile în sisteme de termoficare ce nu mai sunt justificate din punct de vedere economic. Totuși, în zonele în care un astfel de sistem poate fi operat în mod eficient, este important să fie luată în considerare posibilitatea asistenței de la nivel central.

Tabelul 24. Situația sistemelor de termoficare din București și din cele 40 de reședințe de județ

Reședință de județ	Există un sistem de termoficare în acest oraș?	Câte apartamente sunt racordate la sistemul de termoficare?	Observații
București	Da	562,192	Primăria București subvenționează sistemul de termoficare cu aproximativ 133 de milioane de euro în fiecare an.
Constanța	Da	78,226	Sunt oferite subvenții pentru familiile sărace.
Oradea	Da	64,370	Au fost realizate investiții semnificative din fonduri UE pentru modernizarea sistemului.
Craiova	Da	61,092	Multe locuințe s-au debranșat individual de la sistemul de termoficare.
Timișoara	Da	60,306	Multe locuințe s-au debranșat individual de la sistemul de termoficare.
Ploiești	Da	55,805	Sistemul de termoficare este deținut și gestionat de o firmă privată. Multe familii s-au debranșat de la sistem din cauza costurilor mari de încălzire.
Iași	Da	37,088	Sistemul de termoficare se află în proprietatea unei firme private, după o scădere masivă a numărului de utilizatori.
Galați	Da	36,167	Sistemul de termoficare se află într-o situație financiară dificilă.
Arad	Da	31,535	Sistemul de termoficarea acumulat mari datorii și a pierdut mulți utilizatori de-a lungul timpului.
Drobeta-Turnu Severin	Da	29,299	Sistemul de termoficare se află într-o situație financiară dificilă.
Cluj-Napoca	Da	28,383	Majoritatea locuințelor s-au debranșat în mod individual de la sistem.
Râmnicu Vâlcea	Da	27,766	Societatea de termoficarea se confruntă cu dificultăți financiare majore.

Reședință de județ	Există un sistem de termoficare în acest oraș?	Câte apartamente sunt racordate la sistemul de termoficare?	Observații
Pitești	Da	23,015	Multe locuințe s-au debranșat în mod individual de la sistem. Debranșarea este acum interzisă pentru locuitorii din blocurile în care toate apartamentele sunt conectate la sistemul public de termoficare.
Suceava	Da	17,895	Vechea societate de termoficare a intrat în faliment și a fost preluată de o firmă privată.
Bacău	Da	16,233	Vechiul sistem de termoficare a intrat în faliment. Mai mulți locuitori s-au debranșat individual.
Buzău	Da	14,415	Peste jumătate dintre familii s-au debranșat individual de la sistem (în trecut, sistemul de termoficare avea aproximativ 36.000 de utilizatori).
Focșani	Da	12,604	A fost construită o stație de cogenerare, din fonduri UE. Cu toate acestea, numărul de locuințe racordate a scăzut dramatic, de la un număr inițial de aproximativ 30.000 de utilizatori.
Tulcea	Da	11,324	Mai multe locuințe s-au debranșat individual de la sistemul de termoficare, în timp ce altele au fost debranșate din cauza datoriilor acumulate.
Botoșani	Da	11,249	Sistemul de termoficare a fost modernizat cu fonduri UE.
Deva	Da	7,000	Majoritatea locuințelor s-au debranșat în mod individual de la sistem.
Giurgiu	Da	4,522	Multe familii s-au debranșat în mod individual de la sistem.
Miercurea Ciuc	Da	2,845	Multe familii s-au debranșat în mod individual de la sistem.
Sibiu	Da	757	Majoritatea locuințelor s-au debranșat în mod individual de la sistem.
Vaslui	Da	662	Mai multe locuințe s-au debranșat individual de la sistemul de termoficare, în timp ce altele au fost debranșate din cauza datoriilor acumulate.
Alexandria	Da	433	Majoritatea locuințelor s-au debranșat în mod individual de la sistem.
Călărași	Da	402	Majoritatea locuințelor s-au debranșat în mod individual de la sistem.
Sfântu Gheorghe	Da	260	Majoritatea locuințelor s-au debranșat în mod individual de la sistem.
Alba-Iulia	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2011 din cauza numărului mare de treceri la centrale de apartament.
Baia-Mare	Nu	0	În anul 2000, sistemul de termoficare și-a pierdut ultimii clienți.
Bistrița	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2006.
Brăila	Nu	0	Sistemul de termoficare a încetat să funcționeze în 2013 din cauza datoriilor acumulate. Primăria Brăila a oferit subvenții pe familie pentru achiziționarea de centrale de apartament.
Brașov	Nu	0	Societățile de termoficare au intrat în faliment.
Piatra Neamț	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2014. Primăria a oferit centrale individuale pentru apartamentele în regim de chirie.
Reșița	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2014.
Satu-Mare	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2003.
Slatina	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2001.
Slobozia	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2006.
Târgoviște	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2013. Primăria a oferit centrale individuale pentru apartamentele în regim de chirie.
Târgu Jiu	Nu	0	Sistemul de termoficare dezvoltat în anii comunismului nu a fost utilizat niciodată. În 2006, facilitățile existente neutilizate au fost vândute la fier vechi.
Târgu Mureș	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2013.
Zalău	Nu	0	Sistemul de termoficare a fost închis în 2014.

Sursa: ANRSC (Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice), Adevărul.ro și alte surse de presă.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: de la caz la caz, acolo unde există o justificare corespunzătoare]

e) ***Regenerarea urbană a cartierelor de blocuri.*** Un program de investiții al Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului, destinat izolării termice a blocurilor, a generat ulterior investiții (din fonduri de stat, UE și private) în toată România. Investițiile în izolații termice sunt finanțate acum prin Programul Operațional Regional 2014-2020, iar în multe orașe, investițiile sunt finanțate majoritar din surse private. Folosind modelul programului de izolare termică, Guvernul ar putea oferi finanțare pentru un program de regenerare urbană dedicat nu doar exclusiv blocurilor, ci și spațiilor comune interioare și exterioare (de exemplu, zone verzi, terenuri de joacă, parcări, alei, piste de biciclete).

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

f) ***Reabilitarea clădirilor și centrelor urbane istorice.*** Multe dintre orașele istorice din România sunt relativ mici și au bugete reduse. Astfel, acestea nu reușesc de multe ori să își protejeze patrimoniul istoric și cultural, ceea ce atrage pierderea de posibile venituri din turism, ratând în același timp șansa de a deveni mai atractive pentru oameni și antreprenori. Conform tabelului de mai jos, zonele urbane funcționale au adesea o concentrație mai mare de monumente arhitectonice în zona peri-urbană (de exemplu, Pitești, Ploiești, Râmnicu Vâlcea), aflate de obicei în localități cu puține resurse bugetare. Chiar și cele mai dinamice orașe nu dețin resurse suficiente pentru a-și proteja patrimoniul istoric. În plus, cadrul juridic actual și modul de aplicare a acestuia lasă mult de dorit. Din această cauză, monumentele arhitectonice aflate în proprietate privată sunt adeseori lăsate neprotejate împotriva intemperiilor de către proprietari, fără ca acestora să le fie impuse sancțiuni.

Tabelul 25. Distribuția patrimoniului istoric

ZUF	Centrul urban		Zona peri-urbană a ZUF	
	Monumente arhitectonice	Monumente de categoria A	Monumente arhitectonice	Monumente de categoria A
București	2,081	172	384	84
Iași	452	48	58	13
Brașov	335	83	202	79
Cluj-Napoca	286	37	151	13
Craiova	264	17	96	18
Sibiu	225	99	241	64
Bistrița	191	40	76	43
Târgoviște	174	49	164	34
Târgu Mureș	146	44	80	61
Drobeta-Turnu Severin	136	11	51	13
Arad	118	7	43	19
Botoșani	107	16	11	0
Slatina	100	4	61	7
Focșani	95	13	38	12
Pitești	92	13	164	75
Timișoara	92	39	49	21
Constanța	91	31	25	7
Alba Iulia	87	17	49	26
Oradea	84	25	51	7
Ploiești	79	27	129	61

ZUF	Centrul urban		Zona peri-urbană a ZUF	
	Monumente arhitectonice	Monumente de categoria A	Monumente arhitectonice	Monumente de categoria A
Galați	77	5	5	0
Brăila	74	1	0	0
Călărași	73	4	6	0
Giurgiu	72	2	16	0
Baia Mare	66	19	99	26
Reșița	62	9	11	7
Suceava	60	53	28	15
Satu Mare	55	9	46	3
Târgu Jiu	51	6	84	15
Buzău	49	16	77	23
Sfântu Gheorghe	47	24	74	44
Piatra Neamț	45	5	38	16
Râmnicu Vâlcea	44	11	211	45
Miercurea Ciuc	40	15	90	39
Bacău	35	6	19	6
Tulcea	35	3	15	6
Alexandria	33	0	12	3
Zalău	31	0	30	16
Deva	27	3	51	27
Vaslui	20	2	7	3
Slobozia	6	3	17	3

Sursa: Ministerul Culturii din România

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

g) ***Dezvoltarea fondului locativ.*** Dificultatea de a găsi locuințe accesibile poate reduce migrația în orașele dinamice și exclude unele persoane cu venituri reduse de pe piața imobiliară a acestor orașe. Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene finanțează mai multe programe de dezvoltare de locuințe (de la locuințe sociale până la locuințe pentru romi sau pentru tineri), dar aceste programe sunt haotice, sporadice și de multe ori lipsite de o strategie. Banca Mondială a prezentat mai multe recomandări pentru dezvoltarea unui program unitar de construcții de locuințe, care să răspundă unor nevoi clare ale ZUF din România. Trebuie precizat, de asemenea, că 52% din investițiile în locuințele noi din zonele urbane funcționale ale celor 40 de reședințe de județ au fost realizate în zona peri-urbană, nu în interiorul centrului urban. De cele mai multe ori, localitățile din aceste zone peri-urbane nu dispun de fondurile necesare pentru investiții în locuințe și au nevoie de asistență națională – în special în cazul locuințelor pentru categorii defavorizate.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: polii județeni, polii locali]

h) ***Reabilitarea spațiilor publice.*** Calitatea vieții este considerată ca fiind unul din factorii cheie care atrag oamenii spre orașe, iar cu cât calitatea vieții dintr-un oraș este mai mare, cu atât acesta va fi mai atractiv. Investițiile în reabilitarea spațiilor publice, extinderea/reabilitarea/modernizarea parcurilor și spațiilor verzi, dezvoltarea de alei pietonale și piste pentru bicicliști au o contribuție majoră la creșterea atractivității unui oraș. Multe din orașele din România nu dețin resursele necesare pentru a crește calitatea vieții în ritmul dorit de unii migranți.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: polii județeni, polii locali]

i) ***Crearea de parcuri metropolitane.*** Majoritatea zonelor urbane din România sunt sărace în spații verzi întreținute corespunzător. Conform UE, fiecare centru urban trebuie să pună la dispoziția cetățenilor săi cel puțin 26 de metru pătrați de spații verzi pe cap de locuitor. După cum se constată din tabelul de mai jos, majoritatea orașelor mari din România nu reușesc să atingă acest prag. Asigurarea accesului unui număr cât mai mare de locuitori la spații verzi va necesita, în multe cazuri, dezvoltarea de parcuri la nivel metropolitan – în special atunci când centrele urbane nu au suficiente rezerve de terenuri care pot fi transformate în spații verzi.

Tabelul 26. Metri pătrați de spații verzi pe cap de locuitor

Localitate	2000	2015
Baia Mare	15	141
Miercurea-Ciuc	15	46
Bistrița	11	43
Craiova	34	39
Suceava	30	35
Călărași	20	29
Satu Mare	14	27
Bacău	9	27
Oradea	7	26
Cluj-Napoca	10	25
Alba Iulia	5	24
București	25	24
Iași	14	24
Vaslui	5	23
Slobozia	31	23
Piatra Neamț	16	22
Alexandria	20	22
Botoșani	20	21
Slatina	11	21
Reșița	18	21
Râmnicu Vâlcea	10	20

Localitate	2000	2015
Deva	18	20
Zalău	14	20
Brăila	13	19
Pitești	16	18
Buzău	11	18
Galați	30	18
Drobeta-Turnu Severin	18	17
Timișoara	15	16
Târgu Mureș	11	15
Constanța	18	15
Sibiu	15	14
Târgoviște	7	14
Sfântu Gheorghe	8	14
Ploiești	10	13
Focșani	7	9
Giurgiu	4	9
Tulcea	7	9
Târgu Jiu	6	7
Arad	15	7
Brașov	5	6

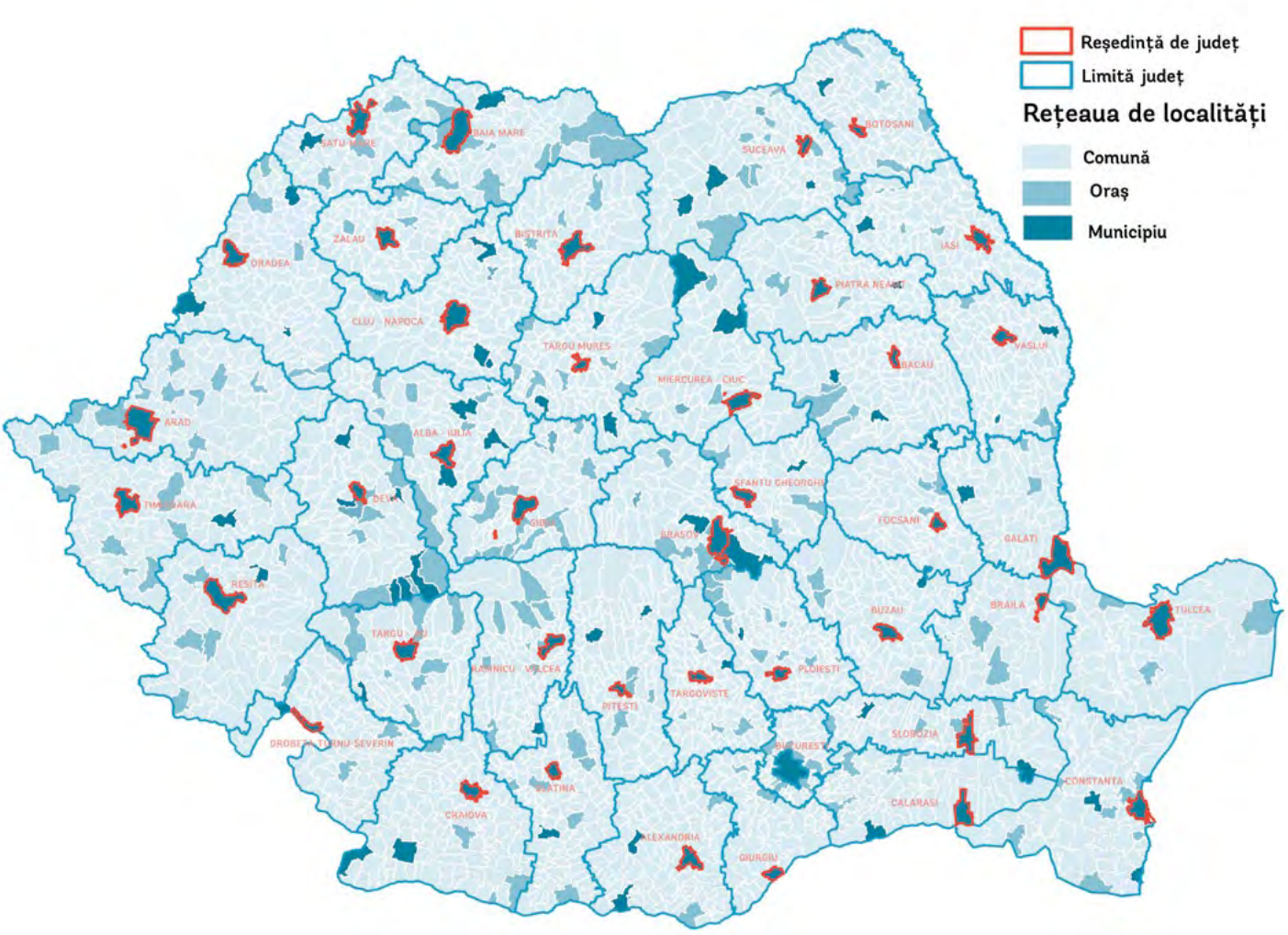
Sursa: Institutul Național de Statistică

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

Cadrul legislativ național

Cadrul juridic al dezvoltării urbane și metropolitane din România este reglementat de două legi pincipale – Legea 215/2001 privind administrația publică locală și Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului. Legea 215/2001 stabilește împărțirea teritoriului României în următoarele subdiviziuni administrativ-teritoriale: 1) județe; 2) localități, care sunt de trei tipuri: comune, orașe, municipii (a se vedea harta de mai jos). Municipiul București și cele șase sectoare ale sale au un statut special, responsabilitățile de conducere fiind repartizate între Primăria București și cele șase primării de sector.

Figura 102. Municipiile (albastru închis), orașele (albastru intermediar) și comunele (albastru deschis) din România



Din nefericire, Legea 215/2001 nu poate ține pasul cu dinamica recentă a dezvoltării. Deși o mare parte a dezvoltării urbane a avut loc în zone rurale din jurul unor centre urbane mai mari, aceste zone continuă să fie considerate rurale și sunt tratate ca atare în cadrul polticilor naționale și regionale. Imaginea de mai jos oferă un exemplu extrem în acest sens. Comuna Florești este, practic, o suburbie a municipiului Cluj-Napoca, dar și cea mai mare localitate rurală din România (cu o populație estimată în prezent la aproximativ 40.000 de locuitori). Totuși, din toate punctele de vedere, Florești continuă să fie tratată ca o zonă rurală în politicile naționale. Pe lângă Florești, și alte suburbii sunt în continuare tratate ca zone rurale, cu toate că în realitate sunt suburbii. Astfel, în România există 25 de comune cu o populație de peste 10.000 de locuitori. Prin comparație, 134 de localități cu statut de oraș (dintr-un total de 217) au o populație de mai puțin de 10.000 de locuitori. 399 de comune au peste 5.000 de locuitori, în condițiile în care 29 de orașe au mai puțin de 5.000 de locuitori.

Figura 103. Comuna Florești, lângă municipiul Cluj-Napoca



Zonele metropolitane există și nu vor dispărea – dar dacă nu se vor dezvolta într-o manieră durabilă, ele riscă să sufere deficiențe permanente în următorii ani. Din nefericire, multe astfel de deficiențe sunt deja vizibile. Pentru a asigura o mai bună planificare și dezvoltare a zonelor metropolitane, legislația din România trebuie să le recunoască și să pună la dispoziție mecanisme adecvate de guvernanță pentru o dezvoltare mai sustenabilă a acestor zone. În această privință există mai multe opțiuni:

a) ***Fuziune administrativă.*** Deși sunt greu de acceptat din punct de vedere politic, fuziunile administrative au mai fost utilizate în România pentru a extinde teritoriul administrativ al unui centru urban care începe să atingă limitele administrative ale satelor înconjurătoare. Fuziunile mai sunt justificate și din punct de vedere economic. Un raport OCDE[10] arată că fragmentarea administrativă a zonelor metropolitane are un dezavantaj clar, cu urmări directe asupra productivității zonei.

b) ***Guvernanța metropolitană.*** Câteva țări au introdus un nou nivel administrativ – metropola. De exemplu, în Turcia primarii sunt aleși pentru zona metropolitană și municipiile care o alcătuiesc, iar responsabilitățile sunt împărțite între autoritatea metropolitană (büyükşehir) și autoritățile municipale inferioare (belediyesi) – un model similar celui aplicat în București. De exemplu, administrația metropolitană poate fi responsabilă de marile bulevarde, care sunt deservite de transport public, în timp ce municipiile componente sunt responsabile pentru străzile secundare. Administrațiile metropolitane nu au însă întotdeauna atribuții clare, apărând frecvent confuzii privind sferele de responsabilitate ale diverselor entități administrative. O soluție simplă ar putea fi alocarea responsabilității pentru infrastructura metropolitană distinctă (de exemplu, șosele metropolitane, transport public metropolitan, infrastructura economică) către administrația centrului urban, în timp ce autoritățile municipale mai mici ar fi responsabile în principal de infrastructura locală mică (de exemplu, drumuri comunale, școli, centre culturale).

c) ***Asociații de dezvoltare intercomunitară.*** Legislația română, urmând modelul Franței, permite localităților să formeze asociații de dezvoltare intercomunitară (ADI) dedicate rezolvării

[10] Ahrend, Rudiger, Emily Farchy, Ioannis Kaplanis, Alexander C. Lembcke. 2015. „What Makes Cities More Productive? Evidence on the Role of Urban Governance from Five OECD Countries." *OECD Regional Development Working Papers, 2014/05.* OECD Publishing, Paris.

nevoilor și problemelor comune. Astfel, în toată țara au fost înființate ADI cu obiective precum mai buna gestionare a apei și apelor uzate, asigurarea de servicii de gestionare a deșeurilor solide sau implementarea de strategii cu finanțare UE. În prezent, există 13 ADI metropolitane consacrate, care s-au reunit în cadrul Federației Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România (FZMAUR). În unele cazuri, de exemplu în Constanța, aceste ADI metropolitane au reușit să realizeze proiecte la nivel metropolitan. În practică însă, proiectele metropolitane s-au dovedit dificil de implementat – atât din cauza cadrului legislativ deficitar, cât și a reticenței administrațiilor locale de a permite funcționarea acestor ADI la întregul lor potențial. În urma încurajării de către UE, câteva localități din România au luat măsuri pentru a înființa societăți de transport public metropolitan, urmând exemplul zonelor metropolitane în care funcționează deja astfel de sisteme (de exemplu, Oradea, Baia Mare sau Alba Iulia).

d) ***Acorduri administrative.*** Pentru a reduce costurile tranzacțiilor și povara administrativă, administrațiile locale pot încheia acorduri administrative simple pentru realizarea de proiecte în parteneriat. De exemplu, două localități alăturate pot conveni să construiască un drum care să deservească și să aducă beneficii ambelor așezări. Astfel de acorduri sunt ușor de încheiat, dar dificil de aplicat. Construirea unui drum în comun va obliga cele două (sau mai multe) administrații să coordoneze finanțarea și elaborarea studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic, procedura de licitare a lucrărilor, atribuirea proiectelor și desfășurarea lucrărilor. O coordonare la un asemenea nivel și în atâtea etape este dificil de realizat în practică.

Existența sistemului de guvernanță metropolitană este o condiție prealabilă esențială pentru o bună planificare metropolitană. Existența unui bun sistem de amenajare a teritoriului într-un centru urban nu este foarte utilă fără un astfel de sistem și în localitățile înconjurătoare. Eventualele norme și reguli stricte devin inutile dacă nu pot fi aplicate și în afara limitelor administrative. În orice caz, numeroase reședințe de județ au planuri de urbanism învechite, dar această situație poate fi transformată într-o oportunitate de elaborare a unui plan de amenajare a teritoriului la nivel metropolitan.

Tabelul 27. Multe reședințe de județ au urbanistice generale învechite

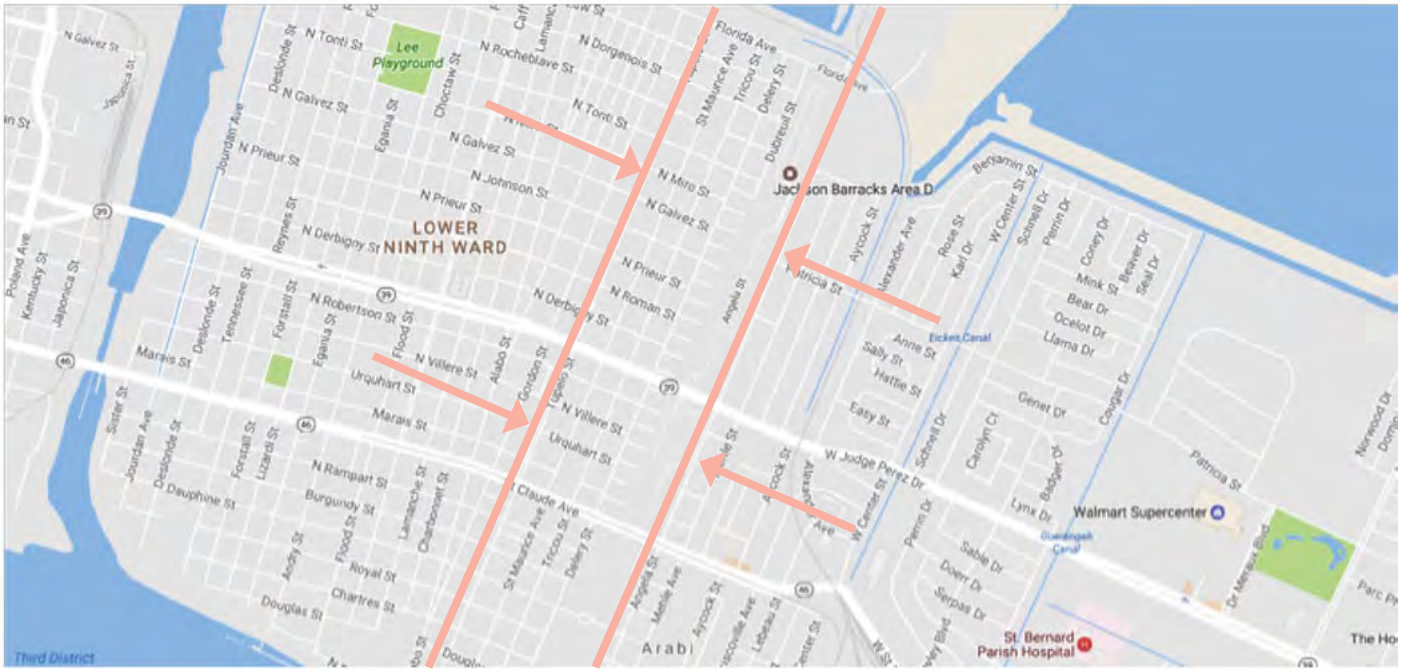
Reședință de județ	Anul aprobării planului urbanistic general
Alba-Iulia	2014
Arad	1997
Pitești	2011
Bacău	2012
Oradea	2016
Bistrița	2013
Botoșani	1999
Brăila	2001
Brașov	2011
Buzău	2009
Călărași	2008
Reșița	2011
Cluj-Napoca	2014
Constanța	Nu este cazul
Sfântu Gheorghe	1996
Târgoviște	1998
Craiova	2000
Galați	2008
Giurgiu	2011
Târgu Jiu	1998
Miercurea Ciuc	2012
Deva	2010

Reședință de județ	Anul aprobării planului urbanistic general
Slobozia	2008
Iași	2017*
București	2001
Baia-Mare	1999
Drobeta-Turnu Severin	2010
Târgu Mureș	1998
Piatra Neamț	1998
Slatina	2016
Ploiești	1999
Zalău	2010
Satu-Mare	2000
Sibiu	2011
Suceava	2008
Alexandria	2017*
Timișoara	2017*
Tulcea	1996
Vaslui	2007
Râmnicu Vâlcea	2013
Focșani	2000

*Notă: *Anul în care ar putea fi adoptat planul urbanistic general.*
Sursa: Site-urile autorităților locale.

Un bun plan de amenajare a teritoriului este esențial din acest punct de vedere. Un astfel de plan asigură dezvoltarea zonelor urbane într-o manieră corectă și sustenabilă. Din păcate, multe orașe din România nu au reușit deocamdată să își actualizeze vechile planuri de amenajare a teritoriului, și cu atât mai puțin să elaboreze astfel de planuri la nivel metropolitan. Baia Mare și Brăila se află printre puținele orașe care au întocmit planuri de amenajare a teritoriului metropolitan. Efectele negative ale planificării incorecte a teritoriului metropolitan sau a lipsei acestuia pot fi constatate în mai multe zone metropolitane prost amenajate din lumea dezvoltată. Figura de mai jos ilustrează un exemplu din Statele Unite, unde orașul New Orleans și suburbia Chalmette, deși bine integrate, au o rețea stradală necoordonată. Concret, cele două comunități sunt unite doar de două artere majore de circulație, în timp ce rețeaua stradală secundară practic se oprește la granița administrativă dintre cele două comunități. Fără o planificare corectă a amenajării teritoriului, zonele urbane din România riscă să urmeze un model similar, cu repercusiuni negative majore – de exemplu, ambuteiaje, transport public ineficient, poluare. „Drumurile sunt veșnice", spune o zicală, iar dacă nu sunt corect planificate de la început, riscă să nu se îmbunătățească niciodată.

Figura 104. Efectele amenajării incorecte a teritoriului metropolitan în New Orleans



Sursa: Google Maps

Dacă planificarea și dezvoltarea teritoriului metropolitan nu vor deveni o prioritate națională, administrațiile locale vor fi greu de convins să le transforme în priorități locale. Numărul aparent nelimitat de nevoi ale unui oraș reprezintă un obstacol pentru o gândire la scară mai largă. Primarii au adeseori o perspectivă restrânsă asupra teritoriului pe care îl gestionează, deși sunt conștienți că localitatea lor nu funcționează complet deconectată de localitățile învecinate. Astfel, cu excepția cazului în care guvernul central va oferi stimulente pentru amenajarea și dezvoltarea teritoriului metropolitan, puține localități vor face acest lucru din proprie inițiativă. Prin urmare, guvernul central ar putea finanța, integral sau parțial, planuri de amenajare a teritoriului metropolitan în cele mai mari orașe din România, furnizând în același timp fonduri pentru dezvoltarea infrastructurii metropolitane prevăzute în aceste planuri. Aceasta va crea premisele pentru o dezvoltare durabilă.

Standarde și instrumente naționale

O altă metodă prin care guvernul central poate ajuta localitățile să devină mai atractive este prin elaborarea de standarde și instrumente de orientare pentru autoritățile locale. De exemplu, majoritatea autorităților locale nu au experiență în elaborarea unor termeni de referință corecți pentru lucrările de dezvoltare urbană. Acest lucru este demonstrat de calitatea infrastructurii urbane realizate pe teritoriul României. Prin urmare, este important ca autoritățile locale să dispună de standarde și ghiduri corespunzătoare, care le vor permite să solicite un nivel minim de calitate din partea dezvoltatorilor. Câteva aspecte care ar putea fi luate în considerare:

a) ***Standarde pentru străzile urbane.*** Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene pune deja la dispoziție standarde de costuri pentru drumurile județene și comunale. Ar fi util ca și autoritățile locale să beneficieze de standarde sau orientări similare pentru a identifica cerințele minime pe care le pot solicita de la dezvoltatori (de exemplu, tipul și grosimea bitumului, tipul și grosimea stratului de asfalt, tipul de piatră concasată utilizat pentru diferitele tipuri de sol).

b) ***Standarde pentru izolația termică a blocurilor.*** Programul de reabilitare termică al Guvernului a fost unul dintre cele mai de succes programe de investiții publice după 1989. Acesta a oferit o soluție la o problemă veche de 20 de ani (eficiența energetică slabă și aspectul neîngrijit al blocurilor construite în perioada comunistă) și a atras investiții similare din fonduri private și de la bugetele autorităților locale. Ministerul Dezvoltării Regionale și al Administrației Publice a elaborat un ghid privind asigurarea calității proiectelor de reabilitare termică, dar acesta este utilizat în principal pentru proiectele finanțate din fonduri publice. Intervențiile finanțate din fonduri private nu urmează orientări clare și favorizează reducerea costurilor în detrimentul calității. În plus, doar câteva orașe (de exemplu, Oradea) au elaborat ghiduri cromatice pentru revopsirea blocurilor într-un mod coerent și armonios.

c) ***Ghiduri pentru o infrastructură de transport durabilă.*** Cele mai atractive orașe tind să fie cele construite pentru oameni – de exemplu, orașele care pot fi străbătute la pas sau cu bicicleta și care sunt structurate pentru a permite o circulație facilă. În perioada de programare 2014-2020, orașele din România vor avea acces la fonduri UE substanțiale dedicate dezvoltării/extinderii/modernizării infrastructurii de transport durabil – în special alei pietonale și piste pentru bicicliști.

d) ***Ghiduri pentru reabilitarea/modernizarea/extinderea spațiilor publice.*** Spațiile publice de calitate sunt un factor important în creșterea calității vieții unui oraș. Spațiile publice sunt locuri în care oamenii se adună, socializează și fac schimb de idei. Cu cât spațiul public este mai plăcut, cu atât va atrage mai mulți oameni. Orașele românești au o experiență relativ bogată de modernizare și transformare a spațiilor publice în centre de atracție pentru vizitatori – Centrul Vechi din București, Piața Muzeului din Cluj-Napoca, Centrul Vechi al Craiovei, Parcul Palas din Iași sau Centrul Vechi din Constanța. Un ghid dedicat îmbunătățirii spațiilor publice ar putea oferi autorităților locale elementele esențiale pe care să le ia în considerare la elaborarea termenilor de referință (de exemplu, identificarea unor moduri de a stimula traficul pietonal, de a crea atracții care mențin oamenii în zonă pentru mai mult timp și de a oferi facilități care atrag investitori).

e) ***Ghiduri pentru regenerarea cartierelor de blocuri.*** Majoritatea locuitorilor din zonele urbane ale României trăiesc în cartiere de blocuri. De cele mai multe ori, aceste cartiere au rol de internate. Este important să se găsească moduri de a regândi aceste cartiere și a le transforma în spații cu utilizare pe întreaga perioadă a zilei și a anului. Aceasta va necesita o revizuire a modului în care sunt folosite spațiile de către copii, adolescenți, tineri specialiști, familii, de gospodăriile cu o singură persoană și de pensionari. Oamenii diferiți au nevoi diferite, și cel mai probabil este ca ei să folosească spațiile publice din jurul locuințelor în diverse momente ale zilei.

Implicații pentru politicile locale

Într-o carte renumită se spune că „primarii vor conduce lumea", iar datele conținute în prezentul raport arată că această zicală ar putea fi adevărată.Întrebarea este: ce pot face primarii pentru ca orașele lor să joace un rol mai strategic? Răspunsul este simplu: foarte multe. În timp ce asistența oferită de UE și de guvernul central este esențială pentru orașele din România, administrațiile locale sunt cele care trebuie să ia inițiativa transformării propriilor orașe în centre competitive și atractive pentru locuitori. Pentru aceasta, rolul primarilor trebuie să fie mai mult decât acela de a oferi servicii publice de bază. Administrațiile locale care vor face cele mai multe din schimbările dorite de oameni ar putea atrage și o pondere mai mare de migranți, în detrimentul orașelor care nu vor reuși acest lucru. Mai jos vor fi discutate câteva recomandări pe care administrațiile locale le pot lua în considerare.

Întărirea sectorului privat

Oricât de mari ar fi, investițiile în infrastructura publică nu vor face orașele să devină competitive fără un sector privat puternic. De multe ori, un oraș cu un sector privat puternic și dinamic tinde să fie și un oraș bine condus, cu o infrastructură publică mai bună sau în curs de îmbunătățire, cu o scenă culturală și artistică bogată, dar și cu o bună calitate a vieții. Din nefericire, în ceea ce privește încurajarea dezvoltării sectorului privat, administrațiile locale sunt, de cele mai multe ori, în pană de idei. În cele ce urmează vom prezenta câteva direcții care pot fi luate în considerare:

a) ***Căutarea strategică de investitori străini.*** România are avantajul accesului la cea mai mare piață a lumii, ceea ce reprezintă un avantaj pentru economie și, în special, pentru cele mai dinamice orașe. Accesul la piața UE a mers mână în mână cu o transformare a economiei românești înspre o mai mare apropiere de modelul economic al UE – astfel, au fost înregistrate creșteri în trei sectoare majore care domină economia UE: 1) transporturile (ex. automobile, componente auto, autobuze, trenuri, componente pentru avioane); 2) electronicele (ex. filtre de cafea, televizoare, aparate de prăjit pâine, cuptoare cu microunde); 3) produsele chimice (ex. detergenți, lichide de curățare, îngrășăminte). Această creștere și transformare a economiei românești a fost întreținută de companiile străine (în principal din UE) care au investit în țară. Companiile străine sunt importante într-o economie în curs de dezvoltare din următoarele motive: 1) aduc schimbări tehnologice; 2) au deja o rețea logistică și de distribuție dezvoltată; 3) au relații de durată cu clienții și cunosc bine piețele occidentale. Aceste avantaje sunt greu de compensat de către companiile locale. Prin urmare, cea mai rapidă cale de a impulsiona o economie locală este atragerea de investiții străine. Totuși, acest lucru trebuie realizat într-un mod strategic – de exemplu, prin căutarea de companii cu valoare adăugată mare, productivitate ridicată și salarii mari. Din păcate, administrațiile locale adoptă rareori un rol activ și strategic în promovarea regiunii lor către investitori cu valoare adăugată mare. De cele mai multe ori, ei se limitează la a primi pe primul venit. Este evident că orice investiție este preferabilă lipsei de investitori, dar dacă autoritățile locale ar fi mai proactive în a căuta, comunica și negocia cu potențialii investitori, acestea ar putea oferi și perspective economice mai bune pentru comunitatea pe care o reprezintă. De cele mai multe ori, singurul lucru de care este nevoie pentru a atrage investitori este o persoană care comunică bine în limba engleză și un primar implicat și receptiv.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

b) ***Răspuns la nevoile sectorului privat local.*** În timp ce atragerea investitorilor străini poate stimula creșterea economică locală, administrațiile locale nu trebuie să ignore companiile deja existente la nivel local. Astfel, este esențial să se comunice periodic cu reprezentanții sectorului privat pentru a căuta căi de satisfacere a nevoilor acestuia. De multe ori, companiile private sunt dispuse să dedice timp și bani pentru o mai bună funcționare a localității în care activează (de exemplu, pot oferi soluții IT gratuite pentru administrația publică, finanțare pentru evenimente

caritabile locale sau pentru infrastructură publică), iar tot ce le trebuie este o administrație care nu respinge astfel de eforturi.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

c) ***Un sistem de amenajare a teritoriului și de informații funciare.*** Deciziile de investiții pot fi privite asemeni unui râu ce curge printr-o vale. Așa cum râul găsește cea mai ușoară cale spre mare, un investitor va căuta calea cea mai ușor accesibilă către forță de muncă calificată și piețe de desfacere. Dacă o administrație locală dorește să atragă investitori, ea trebuie să îndepărteze cât mai multe obstacole posibil din calea unei eventuale investiții. Iar unul dintre cei mai importanți factori din acest punct de vedere sunt terenurile și accesul facil la terenuri. Un oraș cu un plan de amenajare a teritoriului funcțional și de bună calitate, care oferă imediat investitorilor date privind parcelele de teren și utilizările acestora, permite respectivilor investitori să ia mai ușor o decizie pozitivă. Dacă, în plus, orașul dispune de un bun sistem de informații funciare, care permite investitorilor să afle imediat care sunt proprietarii terenului, dacă sunt interesați să vândă terenul și la ce preț, el este cu un pas mai aproape de crearea de noi locuri de muncă.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

d) ***Infrastructura economică.*** Investițiile în infrastructura economică sunt critice pentru orașele care doresc să atragă investitori, dar acestea trebuie realizate numai în cazuri bine justificate din punct de vedere economic. Aproape toate orașele, chiar și cele de mici dimensiuni, pot să atragă investitori, dar înainte de a dezvolta o infrastructură economică trebuie mai întâi să știe bine ce au de oferit. Un oraș cu un sector al serviciilor înfloritor și cu o universitate dinamică poate avea nevoie de incubatoare pentru întreprinderile nou-înființate; în schimb, un oraș mic, în care puțini locuitori au educație superioară, poate fi nevoit să investească într-o platformă industrială. În plus, infrastructura, în lipsa altor măsuri, nu este suficientă – este esențial să existe și oamenii care vor contribui la ocuparea spațiului disponibil (adică o echipă de management al infrastructurii).

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate, pe baza unei justificări corespunzătoare]

Creșterea calității vieții

Calitatea vieții pare a cântări mai mult în decizia de mutare într-un oraș decât numărul locurilor de muncă bune disponibile. Această informație este de importanță critică pentru primari. Investițiile în spații publice de calitate, reabilitarea clădirilor istorice, extinderea/modernizarea aleilor pietonale și a pistelor de biciclete sau regenerarea urbană a cartierelor de blocuri devin astfel foarte importante. Bineînțeles, un oraș frumos nu este singurul factor care determină o bună calitate a vieții. Oamenii sunt cei dintâi care fac un oraș mai atractiv. Preferăm în mod instinctiv locurile care sunt vii, dinamice și interesante și unde putem găsi mai mulți oameni care să ne semene. Pentru a-l cita pe Eric Weiner, „fericirea se află în ceilalți oameni". În cele ce urmează vom discuta o serie de intervenții pe care autoritățile locale le pot realiza pentru a-și face localitățile mai atractive:

a) ***Reabilitarea/modernizarea/extinderea spațiilor publice.*** Dacă fericirea se află în mâinile celorlalți, autoritățile locale trebuie să își intensifice eforturile de a crea mai multe locuri în care oamenii să se poată întâlni și petrece timpul împreună. Spațiile publice sunt soluția preferată în această privință. Din fericire, în România există deja câteva orașe care au investit în reabilitarea spațiilor publice, ce au revenit la viață datorită creării de noi firme și creșterii traficului pietonal (bune exemple în acest sens pot fi observate în Sibiu, Craiova, Oradea, Alba Iulia, Cluj-Napoca, Brașov, Iași, Constanța, Baia Mare, Bistrița, Slatina, Timișoara, Miercurea Ciuc, Suceava sau Târgu Mureș). Acestea pot constitui bune exemple pentru alte orașe interesate în desfășurarea de programe similare. În mod ideal, investițiile în spațiile publice din zonele centrale ale orașelor trebuie să fie continuate de investiții în spațiile publice înconjurătoare. Astfel, oamenii vor putea alege între mai multe activități, în diverse locuri din oraș.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

b) ***Reabilitarea/modernizarea/extinderea aleilor pietonale și pentru biciclete.*** Pentru a socializa și relaționa, oamenii trebuie să poată interacționa cu ușurință. Aceasta înseamnă că orașele trebuie să fie proiectate pentru oameni, nu pentru mașini. Cu cât oamenii petrec mai mult timp deplasându-se cu mașina, cu atât mai puțin timp vor avea pentru a interacționa cu alți oameni. Cu cât va fi mai ușor și mai plăcut să se deplaseze pe jos/cu bicicleta, cu atât oamenii vor avea mai multe șanse de a interacționa.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

c) ***Regenerarea urbană a cartierelor de blocuri.*** Multe din cartierele de blocuri din România sunt practic nimic altceva decât cartiere dormitor. Ele nu au fost proiectate pentru plăcere și confort. Prin urmare, este important ca autoritățile locale să identifice căi de a transforma aceste cartiere în locuri unde oamenii vor dori să își petreacă și timpul liber. Aceasta înseamnă că diversele tipuri de locuitori (copii de toate vârstele, adolescenți, persoane singure, familii, tineri specialiști, pensionari) vor trebui să beneficieze de facilități diferite. Puține administrații locale din România au găsit soluții bune de regenerare a cartierelor de blocuri.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

d) ***Reabilitarea/extinderea spațiilor verzi și a parcurilor.*** În cartea „Orașul fericit", autorul Charles Montgomery susține că investițiile în spații verzi sunt unele din cele mai eficiente metode de a crește calitatea vieții într-un oraș. Spațiile verzi și parcurile au un efect pozitiv clar și măsurabil asupra oamenilor. Este, prin urmare, important ca autoritățile locale să ofere un acces facil cetățenilor la astfel de spații. De exemplu, autoritățile locale din Stockholm (Suedia) depun eforturi ca un număr cât mai mare din locuitorii orașului să aibă acces zone de spații verzi sau cu apă la o distanță de cel mult 5 minute de mers pe jos. Autoritățile locale din România ar trebui să încerce să obțină un standard similar. În cel mai rău caz, ele ar trebui să se asigure că fiecare stradă din oraș are cel puțin un petic de verdeață (de exemplu, un program de genul „Nicio stradă fără spații verzi").

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

e) ***Crearea unei politici obligatorii de renovare și întreținere a fațadelor.*** În majoritatea țărilor dezvoltate, proprietarii clădirilor trebuie să își întrețină fațadele și să reabiliteze exteriorul clădirilor la intervale regulate de timp. Legislația din România permite autorităților locale să crească taxele pe proprietate cu 500% pentru proprietarii care nu întrețin corespunzător clădirile istorice. În mod normal, administrațiile locale ar trebui să impună reabilitarea obligatorie a fațadelor clădirilor la anumite intervale de timp. Legislația permite aplicarea de sancțiuni în cazul întreținerii necorespunzătoare a clădirilor de patrimoniu istoric, iar administrațiile locale pot propune și aplica sancțiuni pentru întreținerea necorespunzătoare a tuturor clădirilor. Motivul unor astfel de măsuri nu se limitează la considerații estetice. Există și motive clare de ordin economic. O clădire prost întreținută poate reduce valoarea celorlalte clădiri din jurul său, reducând, în cele din urmă, veniturile din impozite ale orașului.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

f) ***Încurajarea evenimentelor culturale și artistice.*** Un oraș fără cultură poate fi considerat un oraș fără suflet. Nu toate orașele pot spera să fie o Mecca a culturii, dar atribuțiile celor mai multe administrații locale includ organizarea periodică de evenimente culturale. Pentru mulți oameni, disponibilitatea unor astfel de evenimente culturale este un factor principal în decizia de a se muta într-un anumit oraș. O serie de orașe din România (de exemplu, Alba Iulia, Arad, Bacău, Baia Mare, Brăila, Brașov, Botoșani, București, Cluj-Napoca, Craiova, Iași, Sfântu Gheorghe, Suceava, Târgu Mureș sau Timișoara) au pregătit strategii de dezvoltare culturală în încercarea de a deveni Capitală Europeană a Culturii în 2021. Concursul a fost câștigat de Timișoara, dar aceste strategii pot fi aplicate de toate administrațiile care au participat la concurs, chiar dacă nu sunt câștigătoare.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

g) ***Rezolvarea problemei parcărilor.*** Până la o anumită limită, creșterea economică și creșterea parcului auto sunt interdependente. Orașele românești nu fac excepție de la această regulă. Numărul și utilizarea autovehiculelor au crescut exponențial, dar numărul de locuri de parcare pentru aceste autovehicule a rămas relativ stabil. În plus, în condițiile în care tot mai mulți oameni aleg să locuiască în zone suburbane și periurbane, naveta a crescut și ea semnificativ. Așadar, este important ca autoritățile locale să identifice soluții pentru a crea mai multe locuri de parcare și, în același timp, pentru a combate parcarea ilegală. În plus, după cum argumentează Donald Shoup în cartea „The High Cost of Free Parking", parcarea nu trebuie considerată un serviciu gratuit. Un loc de parcare ocupă o suprafață echivalentă cu cea a unui apartament de mici dimensiuni. Dacă un astfel de apartament generează anumite venituri, același lucru ar trebui să îl facă și locul de parcare – este o proprietate imobiliară care nu este utilizată în alte scopuri. De exemplu, o terasă de vară în același loc ar putea genera venituri din taxe pentru oraș.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: în special București, polii regionali și polii interjudețeni]

Promovarea parteneriatelor

La fel cum un om nu este o insulă izolată, nici un oraș nu este autosuficient. După s-a arătat în prezentul raport, mărimea are avantajele sale. Orașele mari sunt de departe mai productive decât orașele mici, deoarece beneficiază de economii de scară și de anvergură. Orașele mari mai oferă o serie de avantaje pe care orașele mici nu le au: număr și varietate mai mare de locuri de muncă; legături mai bune cu lumea exterioară (de exemplu, aeroporturi, trenuri cu orare mai frecvente, legături la autostrăzi); o mai mare diversitate de oportunități culturale și de divertisment; educație superioară; asistență medicală specializată etc. Niciun alt oraș din România nu poate oferi facilitățile pe care le oferă Bucureștiul. În esență, orașele mari își creează singure propriul succes. Pentru a concura de pe picior de egalitate, orașele mici sunt obligate să formeze parteneriate. Câteva parteneriate pe care administrațiile locale le-ar putea forma:

a) ***Parteneriate cu alte administrații locale.*** Una este dacă o administrație locală se promovează ca fiind un oraș cu 300.000 de locuitori, dar este cu totul altceva dacă se promovează ca o conurbație de 600.000 de locuitori sau ca o zonă urbană funcțională de 1.000.000 de locuitori. Mărimea contează, iar parteneriatele cu alte administrații locale pot aduce multiple beneficii. Zonele urbane cu o masă demografică superioară tind să fie mai atractive atât pentru firme, cât și pentru oameni. În mod similar, parteneriatele pot contribui la remedierea deficitelor de expertiză. De exemplu, o administrație locală poate oferi consiliere unei administrații partenere privind pregătirea termenilor de referință pentru un program de regenerare urbană. În același mod, dacă încheie parteneriate cu orașe mai mari, orașele mici pot beneficia de unele dintre atuurile acestora. De exemplu, orașul mai mic își poate promova obiectivele turistice prin reclame în aeroportul orașului mai mare; universitatea din orașul mai mare poate recruta studenți în liceele din orașul mai mic; cele două orașe pot promova și subvenționa rute de transport public care să deservească ambele comunități. Astfel de parteneriate se pot încheia între instituții publice de diferite tipuri. Administrațiile locale pot să formeze, și adeseori chiar formează, parteneriate cu consiliile județene. Acestea pot încheia parteneriate cu universitățile locale pentru a face orașele mai atractive pentru studenți. Se pot încheia, de asemenea, parteneriate cu proprietari de terenuri publice (de exemplu, cu Armata) pentru a debloca terenuri insuficient utilizate în scopul unei dezvoltări urbane strategice.

[The FUAs this measure most applies to: all]

b) ***Parteneriate cu sectorul privat.*** Companiile nu sunt simple mașini pentru obținerea de profituri. Ele au de multe ori o responsabilitate socială și sunt dispuse să aloce bani, timp și energie pentru a crește calitatea vieții în comunitatea în care funcționează. De exemplu, companiile private pot sponsoriza sau organiza evenimente sociale, culturale și artistice; pot dezvolta și/sau întreține spații publice (de exemplu, zone verzi, sensuri giratorii, zonele pietonale din apropierea sediului propriu); pot dezvolta infrastructură nouă de interes public (de exemplu, un drum care poate reduce

timpul de deplasare); pot organiza cursuri de orientare în carieră în școli și universități. Companiile din zonele urbane funcționale ale Bucureștiului și ale cele 40 de reședințe de județ au generat venituri de aproximativ 228 de miliarde de euro în 2015 – o sumă deloc neglijabilă. Cel puțin o parte dintre aceste venituri poate fi utilizată pentru a crește calitatea vieții în comunitatea unde își are sediul compania, iar parteneriatele inteligente pot debloca astfel de fluxuri de capital.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

c) ***Parteneriate cu societatea civilă.*** Un oraș este la fel de puternic pe cât sunt cetățenii săi, iar cu cât o administrație știe să valorifice forța comunității, cu atât viața orașului va fi mai bună. Oamenii nu urmează roluri stricte – ei joacă, și adeseori doresc să joace, roluri multiple. Oamenii pot participa la întreținerea spațiilor verzi din jurul propriilor blocuri; pot asigura paza cartierului pe timpul nopții; pot organiza evenimente comunitare; pot dezvolta infrastructură nouă de interes public; pot participa la curățenia orașului; pot fi agenți de promovare pentru posibili investitori sau turiști atunci când călătoresc în străinătate; pot crea proiecte publice; pot oferi experiență pentru rezolvarea unora dintre problemele orașului. Cetățenii sunt o forță pe care administrațiile locale o valorifică rar. Cu toate acestea, cu cât cetățenii unui oraș sunt mai implicați în viitorul acestuia, cu atât mai mult vor fi interesați de acest viitor. Atunci când știi că ai contribuit, chiar și cu puțin, la îmbunătățirea vieții în propriul oraș, devii mult mai atașat de acesta. Un cetățean implicat este, de asemenea, un cetățean mai loial și mai dispus să investească timp, energie și bani pentru ca orașul său să prospere.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

Investiții în educație

Un cetățean educat este un cetățean mai productiv. Investițiile în educație pot aduce recompense mari, deși un bun sistem de învățământ nu poate garanta, de unul singur, obținerea de bune performanțe economice. Așa cum se arată în raport, universitățile sunt un factor important al migrației interne. Orașele cu cele mai mari universități sunt și orașele care au atras cei mai mulți migranți în ultimii ani – în special oameni tineri și înalt calificați. Un bun sistem de învățământ poate contribui, de asemenea, la întărirea sectorului privat, pentru a răspunde mai bine nevoilor firmelor. În cele ce urmează, vom discuta unele dintre investițiile în educație care pot fi realizate de administrațiile locale:

a) ***Întărirea universităților.*** Universitățile sunt entități publice sau private autonome, cu bugete și programe proprii. Performanțele lor depind în mare parte de conducerea universității, de profesorii care predau acolo și de studenții care aleg să le urmeze. Dar universitățile nu funcționează într-un vid – ele au frecvent nevoie de terenuri zonate corect pentru a se extinde, de o bună calitate a vieții pentru profesori și studenți, iar uneori, de asistență financiară pentru anumite proiecte. Astfel, administrațiile locale trebuie să păstreze un contact permanent cu universitățile din propriile orașe și să încerce să le ofere asistență pentru a deveni mai competitive. Cu cât universitățile sunt într-o situație mai bună, cu atât orașul va avea mai mult de câștigat.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: polii regionali, polii interjudețeni, dar și alte zone urbane funcționale cu universități mai mari sau specializate]

b) ***Încurajarea învățământului profesional și a programelor de formare la locul de muncă.*** Din păcate, sistemul și programa de învățământ se schimbă într-un ritm mult mai lent decât economia. În doar câțiva ani, economia României a trecut printr-un proces de transformare dramatică. Multe dintre fabricile vechi și ineficiente construite în anii comunismului au intrat în faliment și au fost înlocuite de diverși agenți economici. În plus, volumul exporturilor românești a crescut de opt ori din 1989[11], indicând apariția unei economii mult mai mari și diversificate. Programele instituțiilor de învățământ nu au ținut întotdeauna pasul cu aceste schimbări. Din acest motiv, multe companii oferă cursuri la școli și universități pentru a oferi elevilor și studenților o mai bună pregătire pentru posturile pe care le oferă. Aceste programe sunt critice, deoarece reduc în mod dramatic distanța între viitorii angajatori și angajați. Atunci când este posibil,

[11] A se vedea MIT Observatory of Economic Complexity.

administrațiile locale ar trebui să ofere asistență în stabilirea și promovarea de legături între instituțiile de învățământ și angajatori.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

c) ***Buna administrare a școlilor.*** Deși administrațiile locale din România asigură plata salariilor profesorilor și finanțează o mare parte a investițiilor în școli, ele nu participă la deciziile de angajare și concediere a personalului școlar – această responsabilitate le revine inspectoratelor școlare județene. Acest fapt nu este, în sine, un lucru rău (previne politizarea relațiilor de resurse umane), dar este important ca administrațiile locale să aibă măcar un rol consultativ în selectarea conducerii unităților școlare. În plus, atunci când este posibil, entitățile din sectorul privat ar trebui consultate la elaborarea programelor școlare – în special în cazul școlilor profesionale și tehnice. O legătură puternică între nevoile de forță de muncă ale sectorului privat și programa școlară pot crește numărul de locuri de muncă și productivitatea firmelor la nivel local.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

d) ***Grădinițe în zonele suburbane.*** Cele mai dinamice ZUF au cunoscut o creștere dramatică a populației în zonele suburbane și periurbane, în special o creștere a numărului de tineri și de familii. Deoarece creșterea periurbană a avut loc destul de rapid, multe autorități locale din aceste zone nu au reușit să construiască infrastructura școlară necesară pentru a absorbi creșterea populației. În special ritmul de construcție de noi grădinițe a fost foarte redus, obligând părinții să își transporte copiii la grădinițe din centrul urban. Această problemă nu se întâlnește în toate zonele, dar printre zonele urbane funcționale care au zone peri-urbane cu un număr mic de grădinițe se numără Cluj-Napoca, Iași, Sibiu, Baia Mare sau Piatra Neamț.

Tabelul 28. Număr de grădinițe

ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF
Alba Iulia	17	39
Alexandria	11	10
Arad	48	74
Bacău	45	57
Baia Mare	31	6
Bistrița	27	32
Botoșani	23	13
Brăila	46	7
Brașov	47	85
Buzău	22	87
Călărași	18	19
Cluj-Napoca	81	22
Constanța	63	119
Craiova	50	65
Deva	5	17
Drobeta-Turnu Severin	16	4
Focșani	19	73
Galați	56	45
Giurgiu	9	6
Iași	62	40
Miercurea Ciuc	14	32
Oradea	53	139
Piatra Neamț	20	8
Pitești	33	68
Ploiești	50	177
Râmnicu Vâlcea	28	115
Reșița	22	5
Satu Mare	25	51
Sfântu Gheorghe	17	35
Sibiu	39	42
Slatina	23	35
Slobozia	4	6
Suceava	14	54
Târgoviște	18	81
Târgu Jiu	28	68
Târgu Mureș	32	103
Timișoara	66	127
Tulcea	10	0
Vaslui	25	22
Zalău	18	47

Sursa: Institutul Național de Statistică

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: ZUF cu o creștere rapidă a populației în zonele periurbane și în care a fost identificată o nevoie clară de grădinițe]

e) ***Construcția de noi creșe.*** În timp ce economia s-a dezvoltat într-un ritm foarte rapid și oamenii sunt tot mai productivi și au tot mai puțin timp liber pentru alte activități, a devenit evidentă lipsa de noi facilități pentru îngrijirea copiilor mici – creșe. După cum se arată în tabelul de mai jos, infrastructura de creșe este insuficientă în practic fiecare ZUF din România, în special dacă se compară cu infrastructura existentă de grădinițe. Din păcate, acest lucru obligă mulți tineri specialiști fie să amâne sau să evite nașterea unui copil, fie să își reducă volumul de muncă sau să renunțe la evoluția în carieră pentru o perioadă. Multe dintre aceste decizii ar putea fi evitate dacă ar exista o infrastructură adecvată, care să răspundă nevoilor tinerilor familii.

Tabelul 29. Numărul de creșe

ZUF	Creșe
București	41
Cluj-Napoca	17
Oradea	14
Timișoara	14
Iași	12
Pitești	12
Brașov	11
Craiova	9
Constanța	8
Ploiești	8
Târgoviște	8
Arad	7
Râmnicu Vâlcea	7
Sibiu	7
Buzău	6
Satu Mare	6
Târgu Jiu	6
Târgu Mureș	6
Bacău	5
Piatra Neamț	5
Baia Mare	4

ZUF	Creșe
Bistrița	4
Tulcea	4
Alexandria	3
Brăila	3
Drobeta-Turnu Severin	3
Reșița	3
Slatina	3
Vaslui	3
Deva	2
Focșani	2
Alba Iulia	1
Botoșani	1
Călărași	1
Galați	1
Giurgiu	1
Miercurea Ciuc	1
Sfântu Gheorghe	1
Slobozia	1
Suceava	1
Zalău	1

Sursa: Institutul Național de Statistică

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: în special polii regionali și polii interjudețeni]

Investiții în asistență medicală de specialitate

Populația României este în curs de îmbătrânire, ceea ce exercită tot mai multă presiune asupra sistemului de sănătate, iar pe de altă parte presupune reacții adecvate din partea administrației publice în fața dificultăților crescânde. Guvernul României cooperează cu Banca Mondială în cadrul unui proiect de raționalizare a infrastructurii de sănătate a țării, cu accent asupra creșterii îngrijirii în regim ambulatoriu și reducerii perioadelor de spitalizare. Cu toate acestea, ar trebui acordată o atenție specială și gestionării infrastructurii de sănătate de la nivel local. Sectorul sănătății a cunoscut un proces semnificativ de descentralizare, în care majoritatea unităților spitalicești au trecut sub administrarea consiliilor județene sau a administrațiilor locale. Prin urmare, autoritățile subnaționale finanțează parțial atât funcționarea și întreținerea, cât și lucrările de reabilitare/modernizare/extindere a acestor unități. Deoarece autoritățile subnaționale au diverse priorități de investiții, este important ca acestea să găsească metode de a răspunde la nevoile de asistență medicală ale locuitorilor. De exemplu, Banca Mondială a elaborat, împreună cu biroul de coordonare a polului de creștere Ploiești, o strategie integrată de dezvoltare urbană a acestui pol. În cadrul exercițiului de stabilire a priorității proiectelor, echipa a desfășurat un studiu pentru afla care sunt prioritățile

de infrastructură publică ale cetățenilor. Prima prioritate a fost cea a infrastructurii de sănătate. Este posibil ca aceasta să fie considerată o primă prioritate și de cetățenții altor orașe românești, în special, dar nu numai, ai celor cu o populație îmbătrânită.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

Investiții în transportul public

O bună infrastructură de transport public este esențială pentru navetiști și pentru a oferi posibilități eficiente de transport de călători. În perioada de implementare 2014-2023, practic toate orașele mari din România au elaborat sau sunt în curs de a elabora planuri de mobilitate urbană, iar majoritatea acestor planuri includ componente de dezvoltare a transportului public. Aceste planuri de mobilitate recomandă deja direcții strategice majore pentru adoptare de către orașe/ZUF, dar trebuie menționate câteva domenii importante de intervenție:

a) ***Subvenționarea sistemelor de transport public metropolitan.*** 1,2 milioane de români fac naveta în fiecare zi către zonele urbane funcționale ale municipiului București și ale celor 40 de reședințe de județ. Dintre aceștia, peste jumătate fac naveta la București și cei 7 poli de creștere. Numărul de navetiști va crește probabil pe măsură ce orașele românești se vor dezvolta. Prin urmare, este deosebit de important să existe sisteme de transport public eficiente, care să poată asigura o deplasare ușoară a călătorilor în interiorul zonelor funcționale urbane. Sistemele de transport public trebuie să deservească întreaga zonă metropolitană, iar orașele centrale cu cele mai mari bugete ar trebui să subvenționeze, acolo unde este necesar, funcționarea acestor sisteme. Acestea sunt critice pentru buna funcționare a economiei metropolitane. În mod surprinzător, orașele mici sunt cele care s-au remarcat în acest domeniu. De exemplu, municipiul Alba Iulia și câteva dintre localitățile sale limitrofe au creat un sistem de transport metropolitan, operat de o companie privată de transport public, care acum este un exemplu pentru alte orașe.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: în special București, polii regionali și polii interjudețeni]

b) ***Dezvoltarea nodurilor de transport intermodal pentru facilitarea transportului navetiștilor.*** Printre intervențiile majore care ar putea fi luate în considerare se numără: 1) construcția de parcări în apropierea nodurilor de transport public periferice, pentru a permite utilizarea transportului public de un număr cât mai mare de navetiști; 2) crearea de facilități de bike sharing în apropierea stațiilor importante de transport public; 3) dezvoltarea de linii de transport pentru navetiști în apropierea aeroporturilor și stațiilor feroviare și conectarea aeroporturilor la liniile feroviare principale.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: în special București, polii regionali și polii interjudețeni]

c) ***Creșterea atractivității sistemului de transport public.*** Transportul public este întotdeauna o bună alternativă la folosirea autoturismului privat. Însă pentru ca sistemul de transport public să fie preferat în locul autoturismului personal de cât mai mulți oameni posibil, este important ca acesta să fie ușor accesibil, confortabil și omniprezent. Numărul mare de călători poate asigura o profitabilitate înaltă a companiilor de transport public.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

Stimularea pieței imobiliare

O piață imobiliară dinamică și eficientă este critică pentru orașele cu o dinamică pozitivă a dezvoltării. Pe măsură ce se dezvoltă, orașele trebuie să ajute locuitorii și firmele să găsească locuințe sau sedii corespunzătoare. Dacă astfel de locuri sunt greu de găsit, prețurile terenurilor, locuințelor și clădirilor comerciale tind să crească, cu posibile efecte negative asupra economiei locale. Autoritățile locale nu pot controla piața imobiliară, dar dețin instrumentele care permit o mai bună funcționare a acesteia. Printre aceste instrumente se numără:

a) ***Inventarul terenurilor publice.*** Autoritățile publice locale din România au adesea o imagine incompletă a parcelelor de teren și a proprietăților pe care le dețin. De aceea, este esențial ca toate administrațiile locale să efectueze un inventar al propriilor active și să le identifice pe cele care pot fi valorificate. De exemplu, în Cluj-Napoca administrația locală a răspuns cererii de locuințe prin pregătirea unui teren propriu (82 de hectare în zona Borhaci) pentru construcția de noi locuințe (plan de amenajare a teritoriului, rețele de utilități și prelungiri ale drumurilor), și ia în calcul concesionarea acestui teren către dezvoltatori privați.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate]

b) ***Supratаxarea terenurilor neutilizate și subutilizate.*** Prăbușirea fostelor întreprinderi industriale construite în perioada comunismului a lăsat parcele mari de terenuri neutilizate și subutilizate în orașele românești. De multe ori, aceste terenuri nu sunt exploatate deoarece proprietarii speră să le vândă la un preț cât mai mare. Din nefericire, în timp ce proprietarii așteaptă un investitor salvator, aceste terenuri rămân neutilizate și neproductive, lipsind orașul de posibile venituri din impozite. De aceea, este important ca administrațiile locale să folosească opțiunea, permisă de lege, de a supratаxa terenurile neutilizate și subutilizate.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: în special București, polii regionali și polii interjudețeni]

c) ***Controlul chiriei.*** Controlul chiriei este folosit în multe țări dezvoltate ca metodă de protecție împotriva creșterii necontrolate a prețurilor chiriilor. Practic, controlul chiriei este o metodă de protecție a chiriașilor pe termen lung, prin interzicerea creșterii prețului chiriei prea repede sau prea mult de către proprietari.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: în special București, polii regionali și polii interjudețeni]

d) ***Locuințe accesibile.*** Pentru a compensa creșterea prețurilor terenurilor și locuințelor, administrațiile locale pot realiza politici specifice pentru locuințe accesibile, care să răspundă nevoilor cumpărătorilor cu resurse financiare modeste. Printre opțiunile de dezvoltare de locuințe accesibile se numără: 1) investiții publice în noi locuințe sociale; 2) autorizarea investitorilor privați să construiască clădiri cu o mai mare densitate a locuințelor, dacă un anumit procentaj dintre acestea (de exemplu, 15%-20%) sunt locuințe accesibile; 3) oferirea de terenuri în concesiune către dezvoltatorii privați în schimbul construirii unui număr de locuințe accesibile.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: în special București, polii regionali și polii interjudețeni]

Incluziunea socială

Creșterea și dezvoltarea economică nu au numai câștigători. Unii oameni riscă să fie depășiți pe măsură ce orașele se dezvoltă. În prezent, comunitățile marginalizate par a fi grupate preponderent în zonele rurale, dar experiența țărilor dezvoltate arată că procesele de dezvoltare rapidă tind să fie urmate de presiuni sociale. De aceea este important ca autoritățile locale să contracareze problemele asociate marginalizării și excluziunii urbane încă de timpuriu, pentru a se asigura că problemele simple nu se transformă în probleme complicate. Concentrarea asupra incluziunii sociale este și o bună mișcare economică, deoarece oferă mai multor oameni din comunitate posibilitatea de a-și atinge potențialul productiv.

[ZUF cărora li se aplică preponderent această măsură: toate, pe baza unor nevoi clar identificate]

Aspectele discutate aici oferă doar o scurtă privire asupra politicilor care ar putea fi luate în considerare de administrațiile locale. Pe lângă aceasta, anexa 5 include un cadru pe care autoritățile locale îl pot utiliza pentru a atrage cu un mai mare succes oameni, firme și turiști.



ANEXA 1

O analiză a dinamicilor majore pe migrație și navetism

O analiză a dinamicilor migraționale și de navetism, pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011

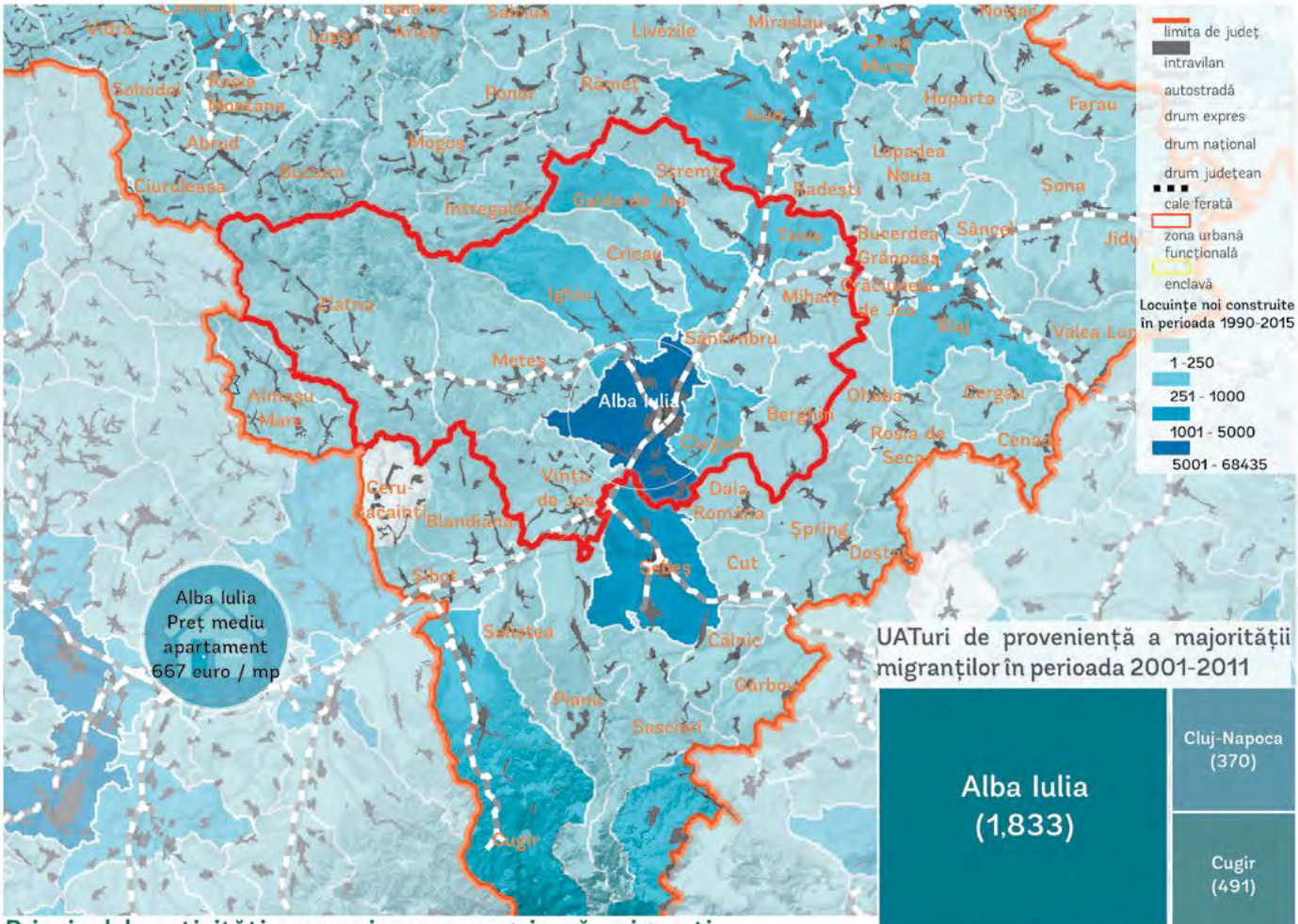


Alba Iulia, AB

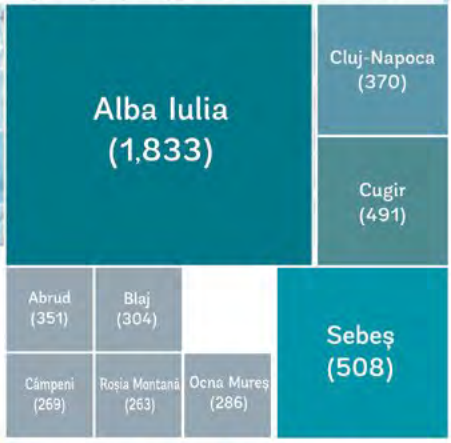
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



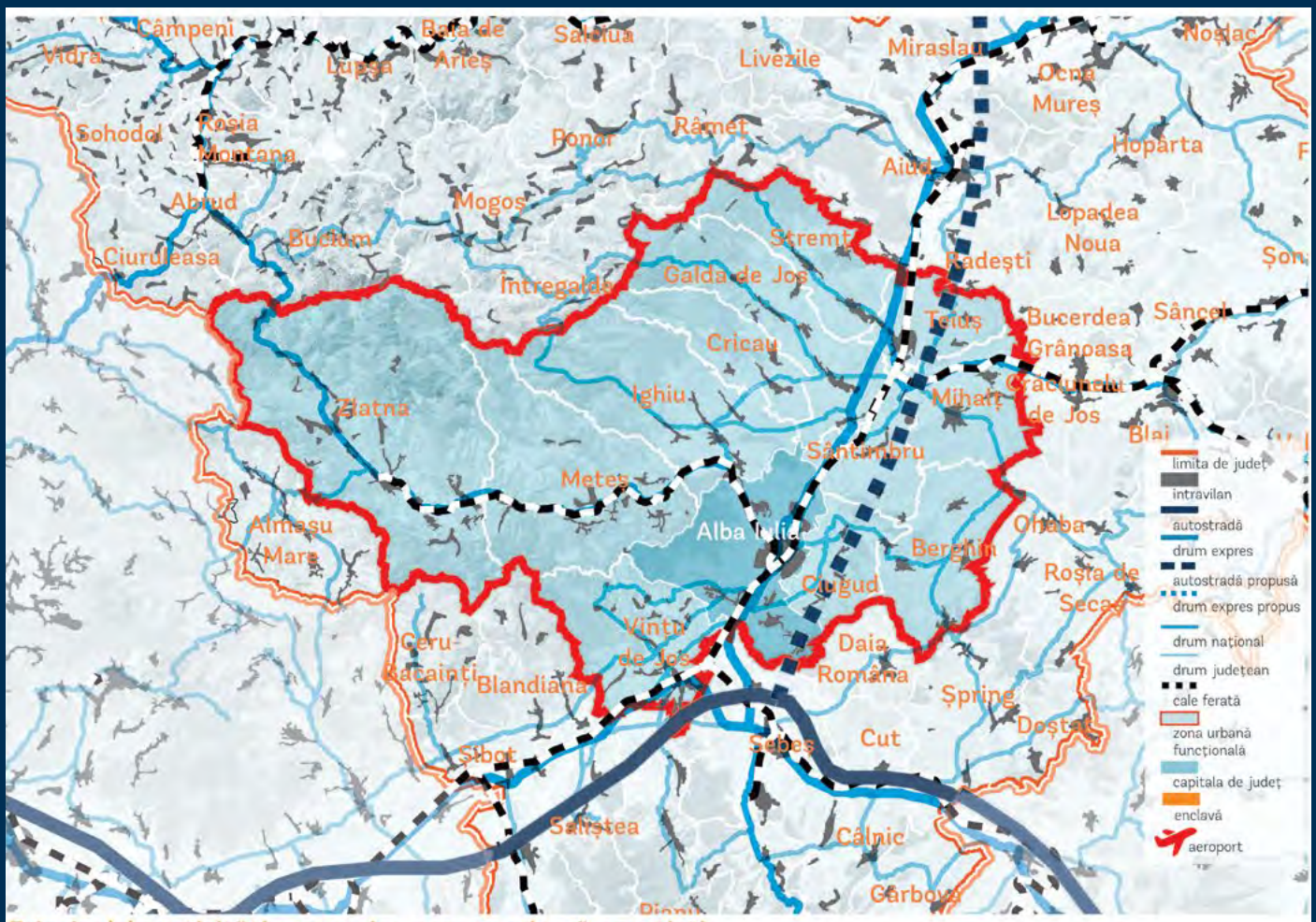
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- procesarea alimentelor
- admnistrație publică
- construcții
- echipamente electrice

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
113,461	41,627	36.7 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
4,815	72,385	5.7 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
416	26	1,191
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
102	0.57	277

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 35.5%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 52.3 % / rural 47.7%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 50.7 % șomeri 3.1 % studenți 5.9 % pensionați 29.5 % fără ocupație 10.9%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 24.7% între 35-64 - 58.8% peste 65 ani - 16.5%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 23.5% secundar superior 35.0% secundar 18.5% primar 23.0%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 26.0% tehnicieni 8.9% muncitori calificați 57.4% muncitori necalificați 7.7%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 51.5% între 1991-2000 - 19.7% între 2001-2011 - 28.8%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț cu amănuntul
- construcții
- administrație publică
- procesarea alimentelor
- echipamente electrice

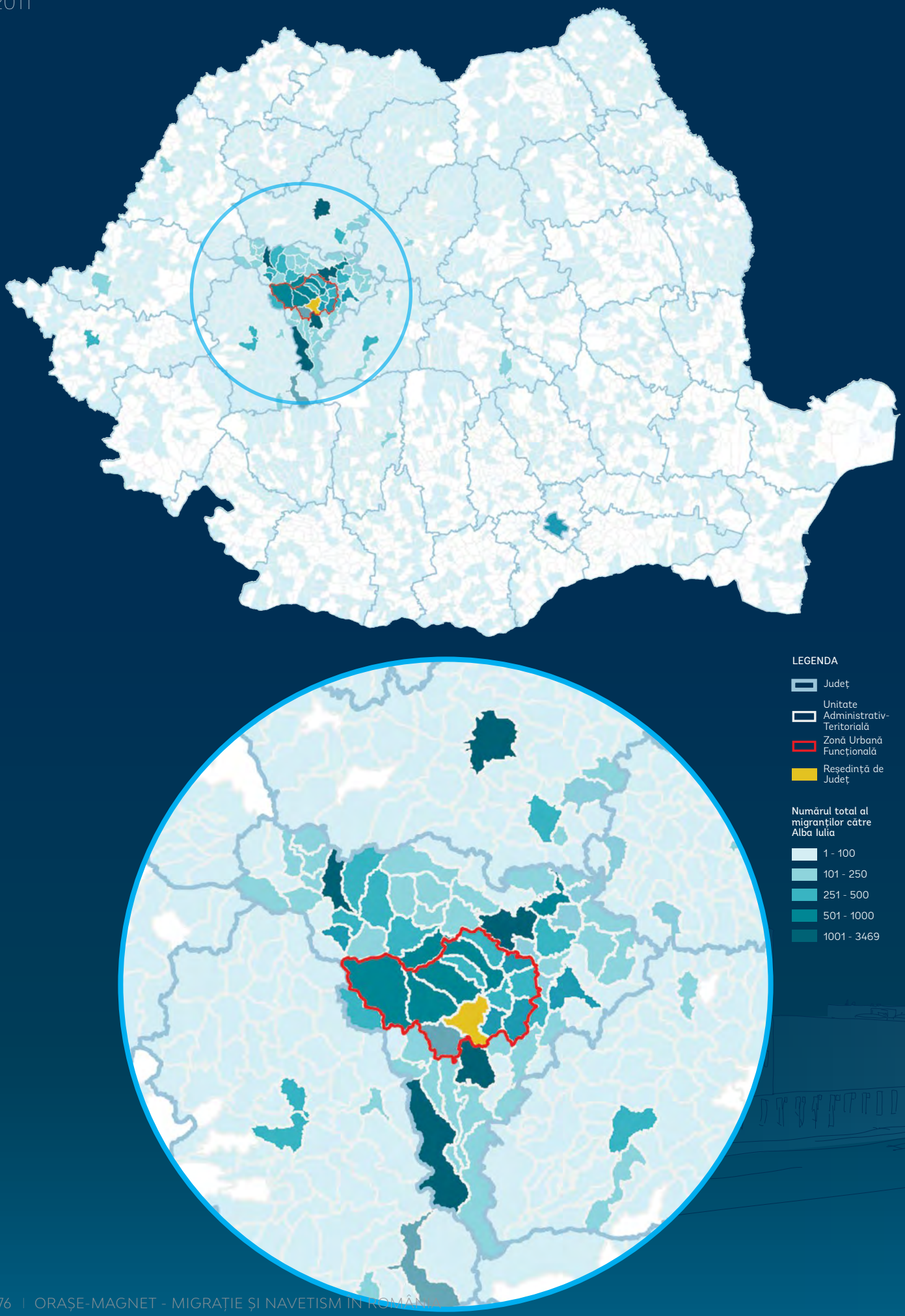
Populația stabilă (ZUF)	113,461
Populația ocupată (ZUF)	54,331
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	27.2 %
Navetiști (ZUF)	14,751
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	416
Rata șomajului (% ZUF)	4.8%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	1,191
Indexul de vitaliate culturală	0.57

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 27.2 %
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 58.9% / feminin 41.1%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 44.6% / 35-44 - 30.3% / peste 45 - 25.1%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 23.4% / superior secundar 42.7% / secundar 21.6% / primar 11.6%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 16.6% / tehnicieni 7.0% / muncitori calificați 62.0% / muncitori necalificați 14.3%

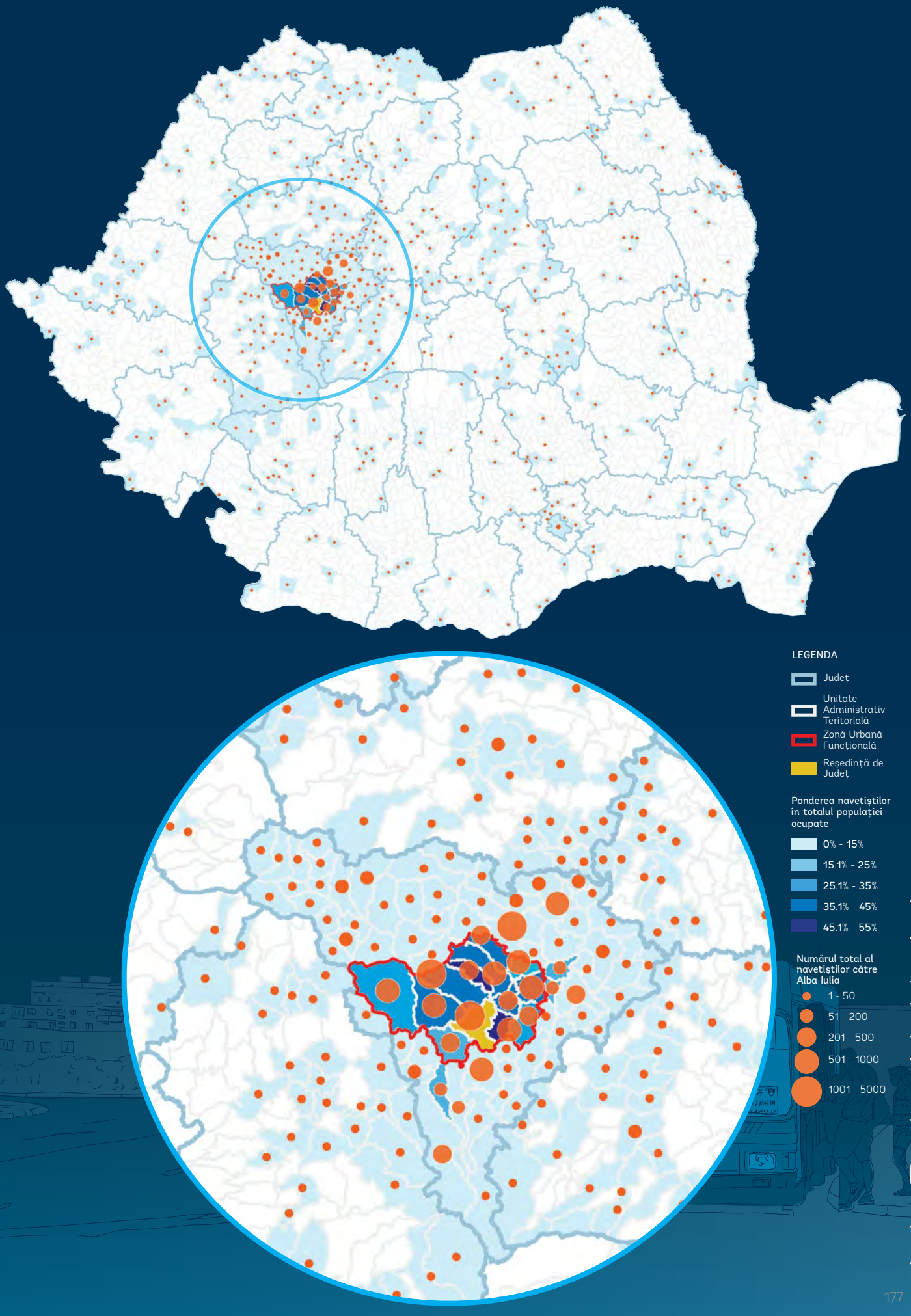
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

- Alba Iulia (1,156)
- Aiud (1,130)
- Ighiu (1,013)
- Zlatna (803)
- Sebeș (761)
- Teiuș (737)
- Ciugud (728)

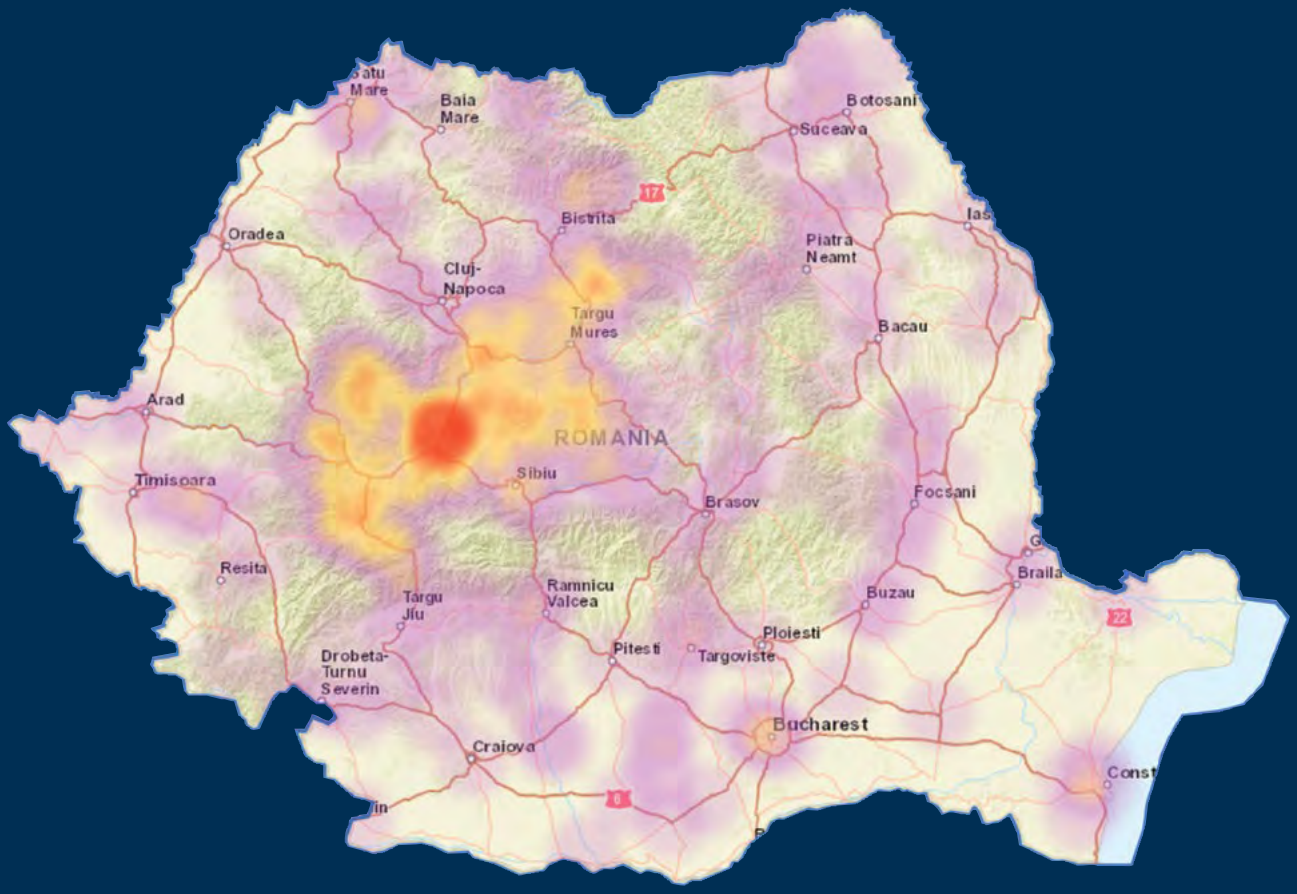
Fluxuri migraționale către Alba Iulia ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Alba Iulia ZUF, în 2011



Zona de captare a studenților a Universității „1 Decembrie 1918”, Alba Iulia, în 2015

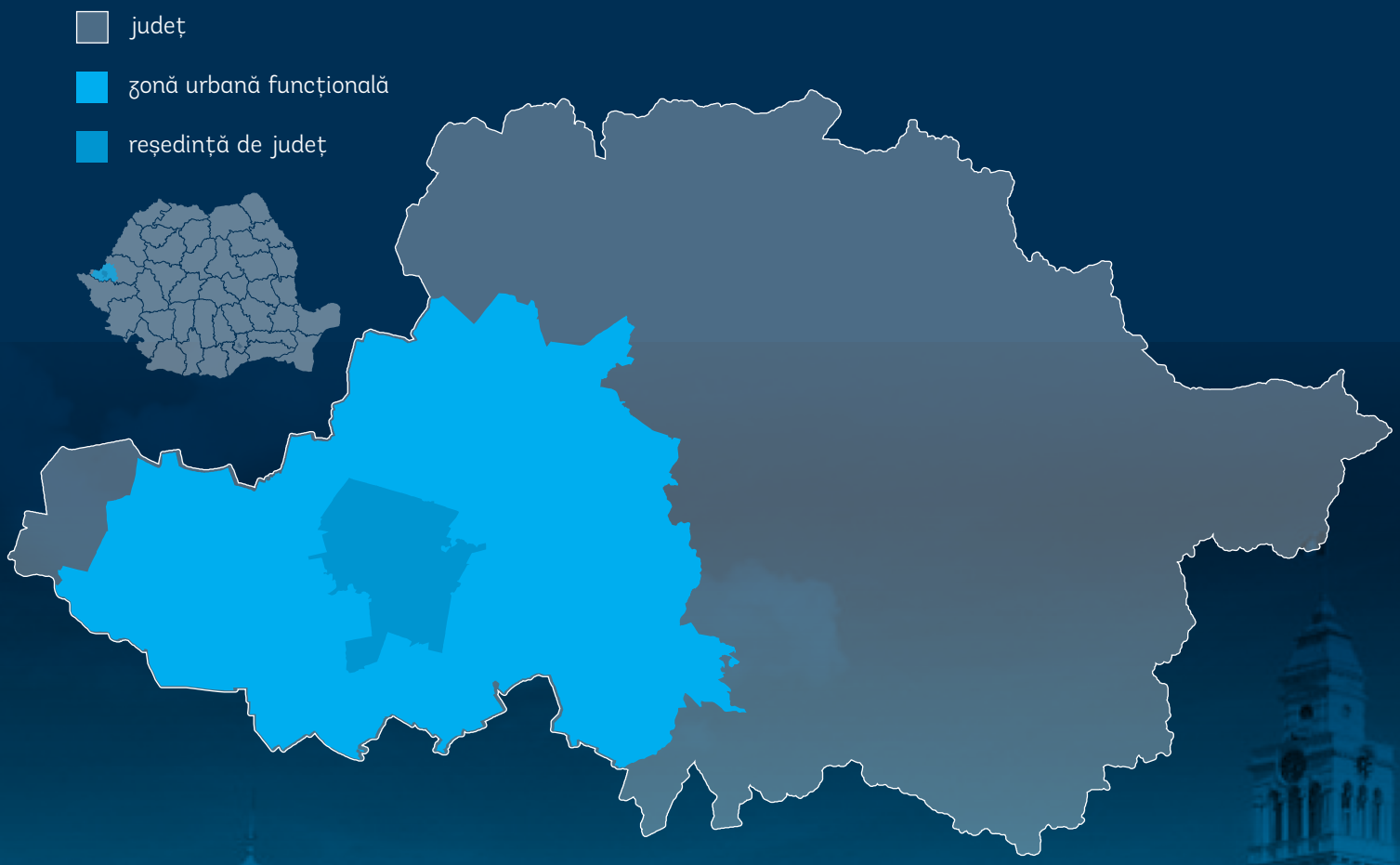


ZONA DE CAPTARE A STUDENȚILOR ÎN ANUL 2015

ALBA IULIA

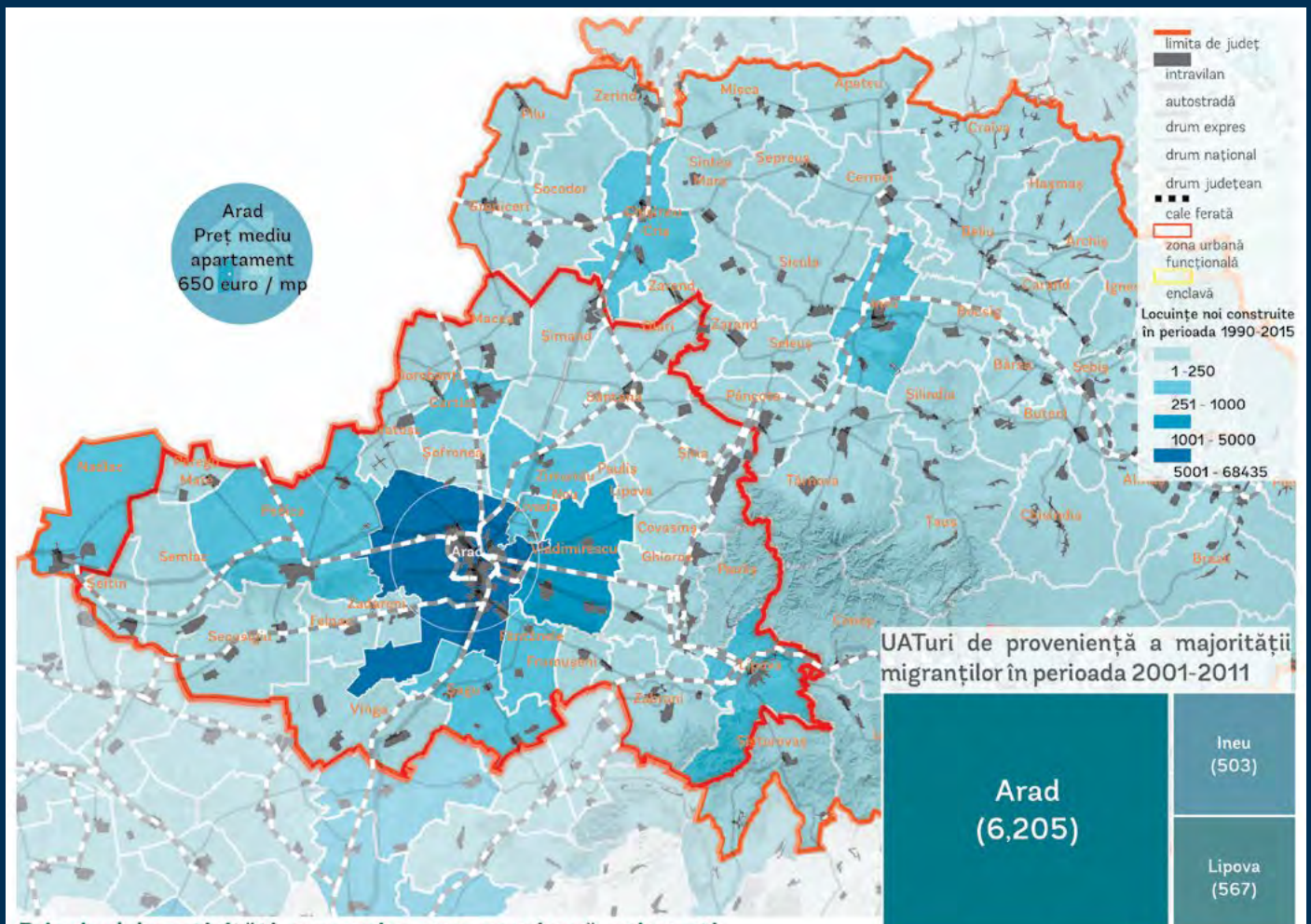
Arad, AR

Zona urbană funcțională





O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



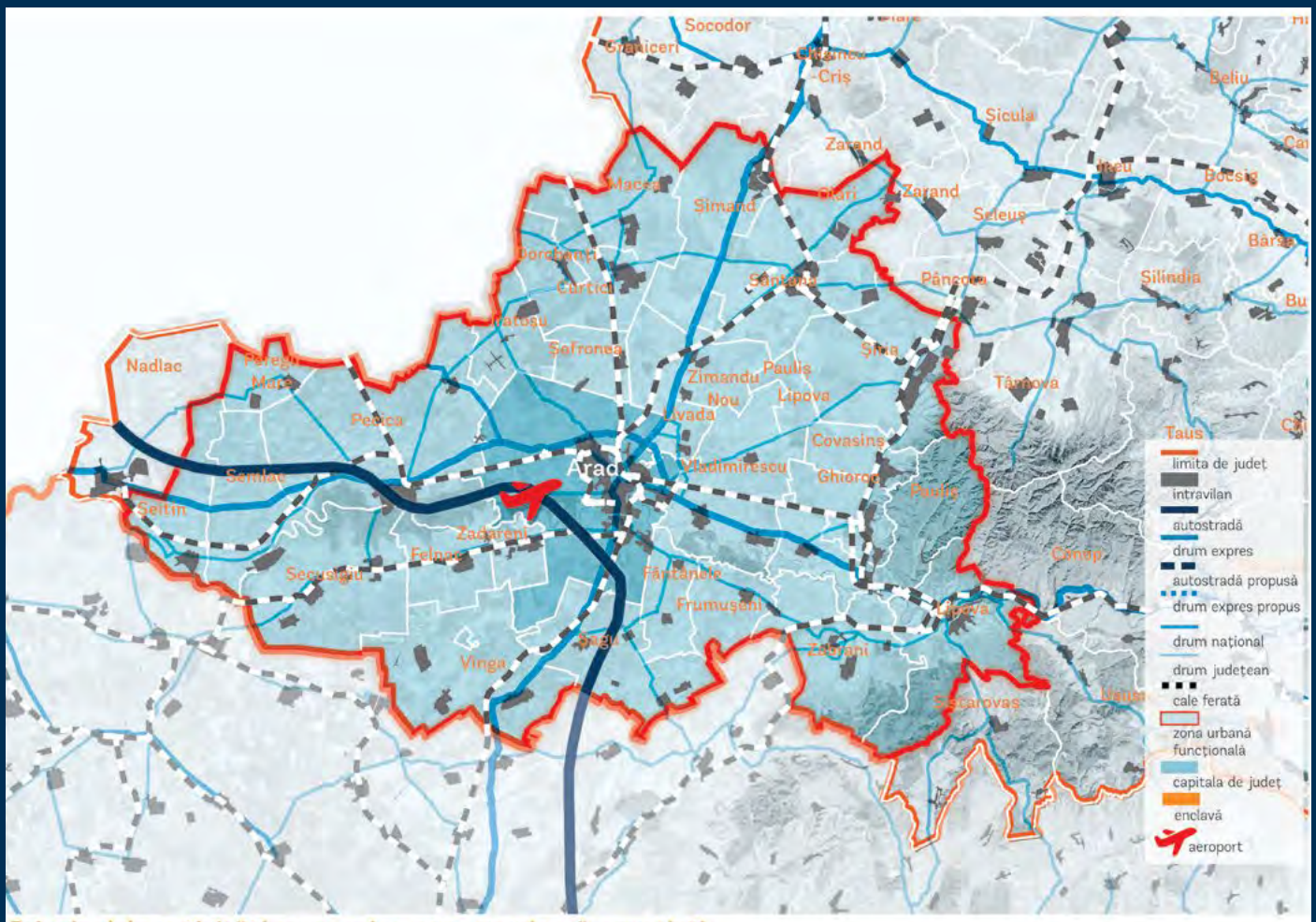
Principalele activități economice care angajează migranți

- automotive
- comerț cu amănuntul
- echipament sportiv
- transport
- construcții

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
296,981	126,830	42.7 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
11,023	176,826	5.7%
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
424	33	4,821
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
91	-0.01	51

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 56.4%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 44.5 % rural 55.5%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 45.7% șomeri 2.7% studenți 4.5% pensionați 33.8% fără ocupație 13.2%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 22.7% între 35-64 - 55.8% peste 65 ani - 21.5%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 16.1% secundar superior 29.3% secundar 17.7% primar 36.9%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 19.5% tehnicieni 8.5% muncitori calificați 63.3% muncitori necalificați 8.6%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 57.4% între 1991-2000 - 19.7% între 2001-2011 - 22.9%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- automotive
- comerț cu amănuntul
- echipament sportiv
- transport
- construcții

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
296,981	131,041

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
24.7 %	32,304

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
424	2.4%

Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
4,821	-0.01

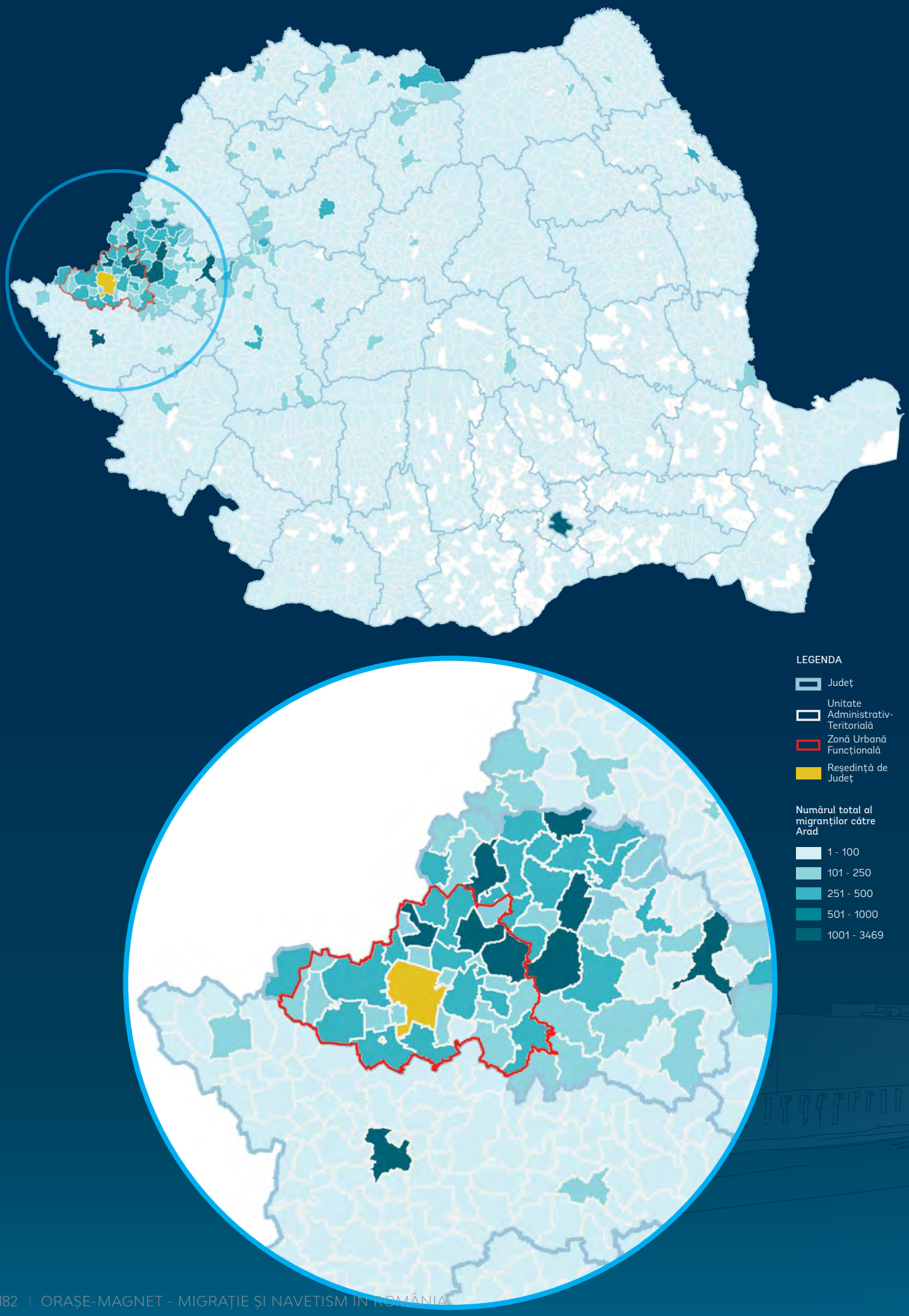
Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 12.6%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 60.5% / feminin 39.5%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 45.9% / 35-44 - 30.2% / peste 45 - 23.9%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 19.8% / superior secundar 36.4% / secundar 20.7% / primar 22.9%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 13.4% / tehnicieni 6.9% / muncitori calificați 67.8% / muncitori necalificați 11.8%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

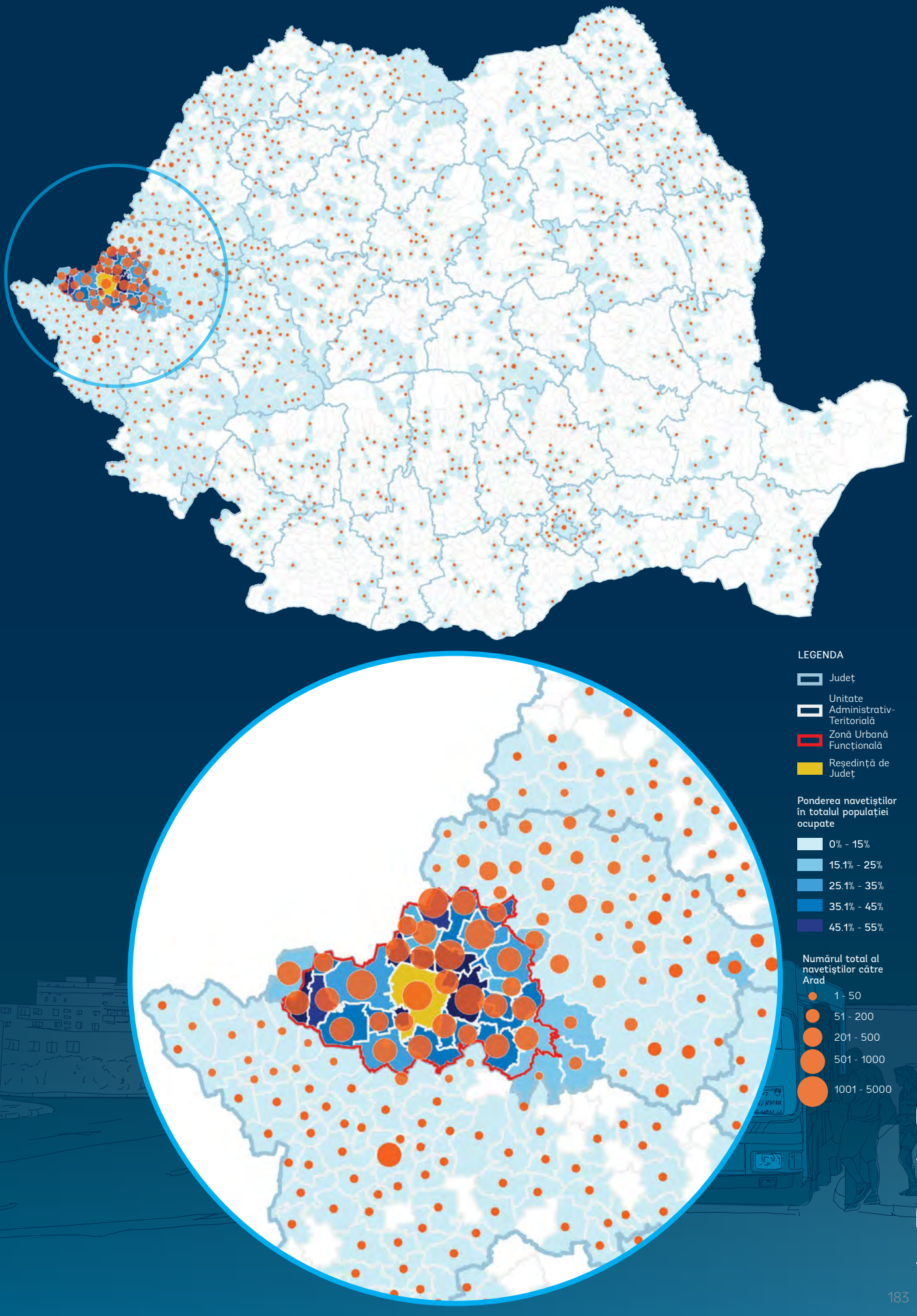
- Vladimirescu (2,587)
- Arad (2,028)
- Pecica (1,588)
- Sântana (1,376)
- Macea (1,209)
- Zimandu Nou (1,179)
- Curtici (883)
- Lipova (817)

Fluxuri migraționale către Arad ZUF între 2001 și 2011

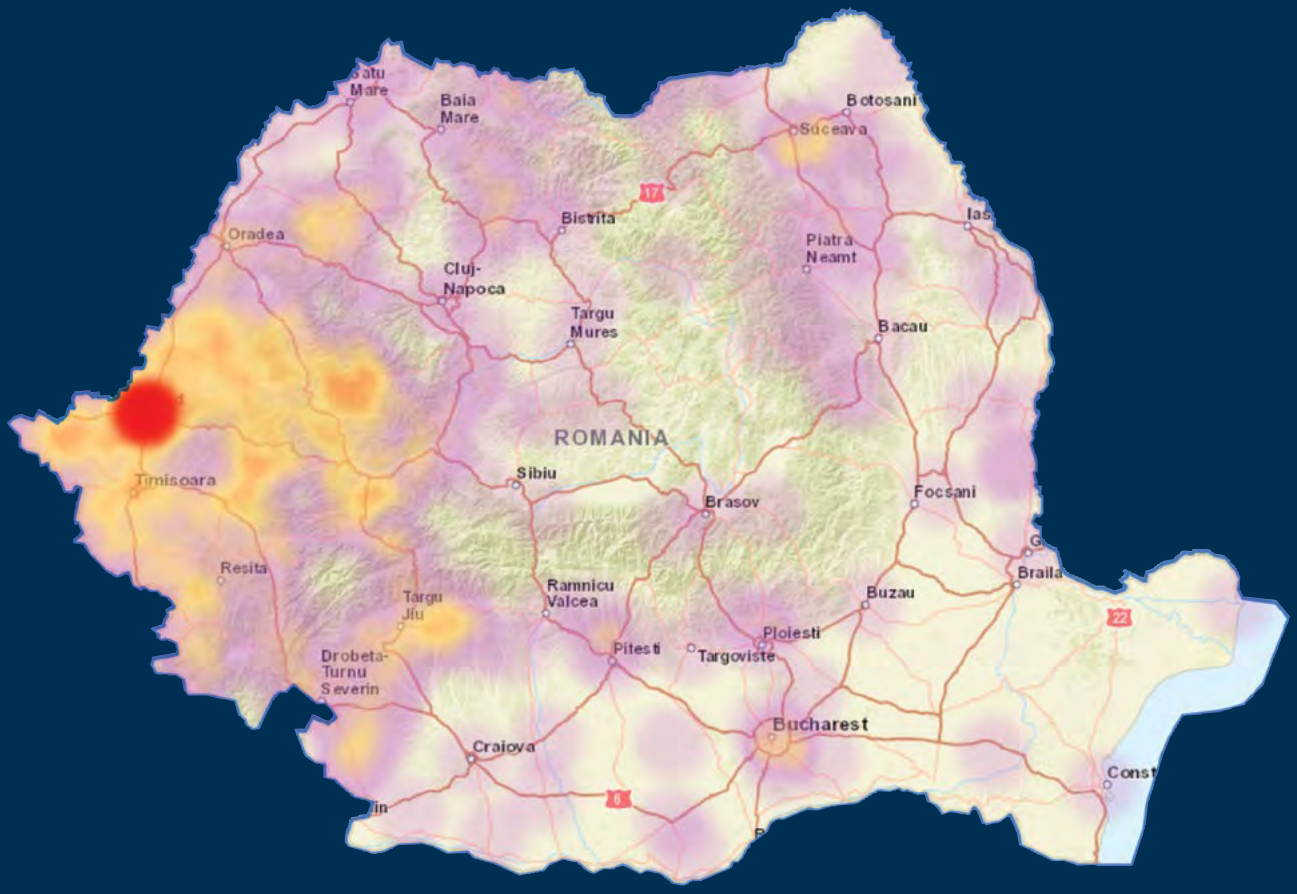
FLUXURI MIGRAȚIONALE CĂTRE ZUF ÎNTRE 2001 ȘI 2011



Fluxuri de navetism către Arad ZUF, în 2011



Zona de captare a studenților a Universității „Aurel Vlaicu”, Arad, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității de Vest „Vasile Goldiş”, Arad, în 2015

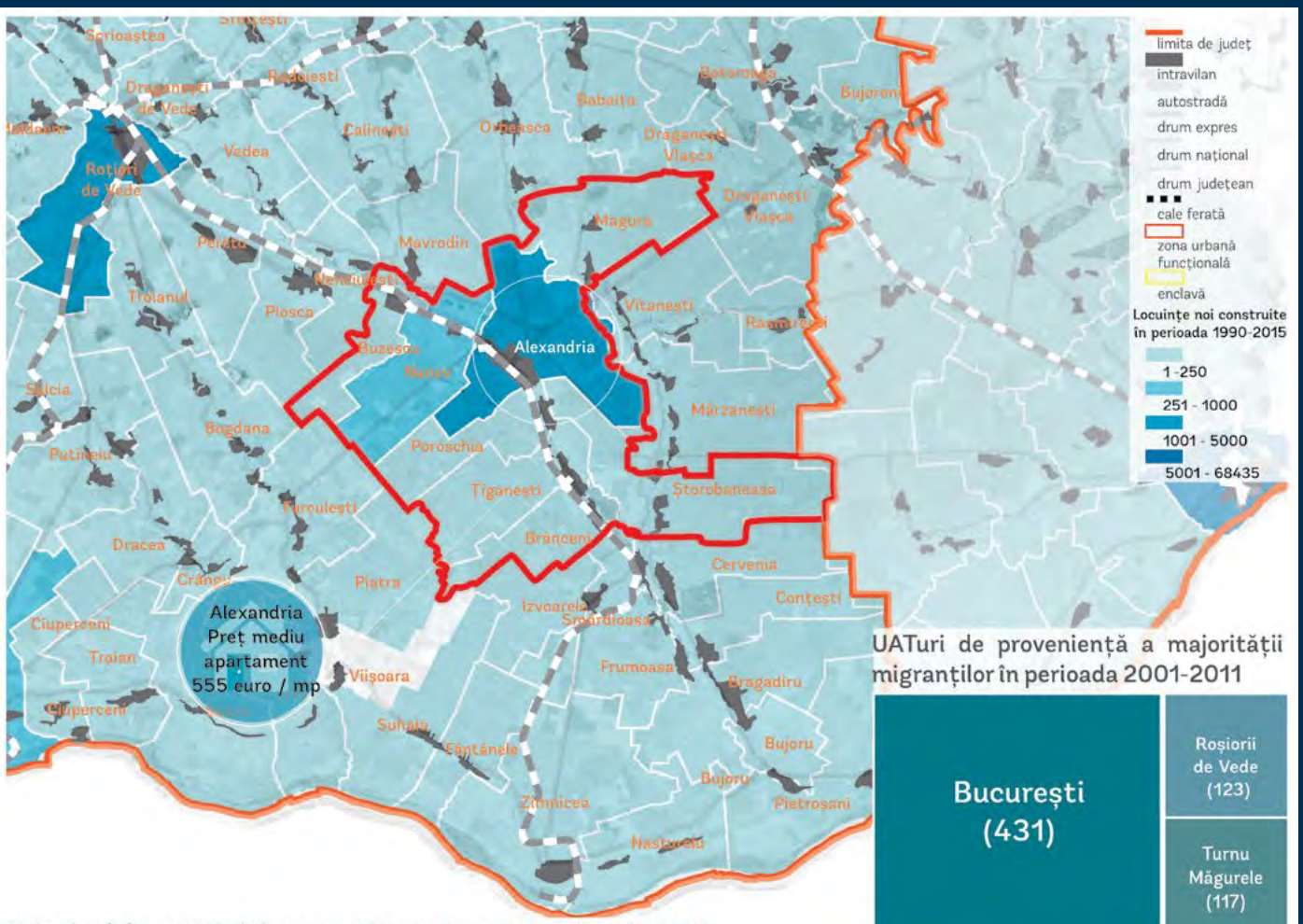


Alexandria, TL

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



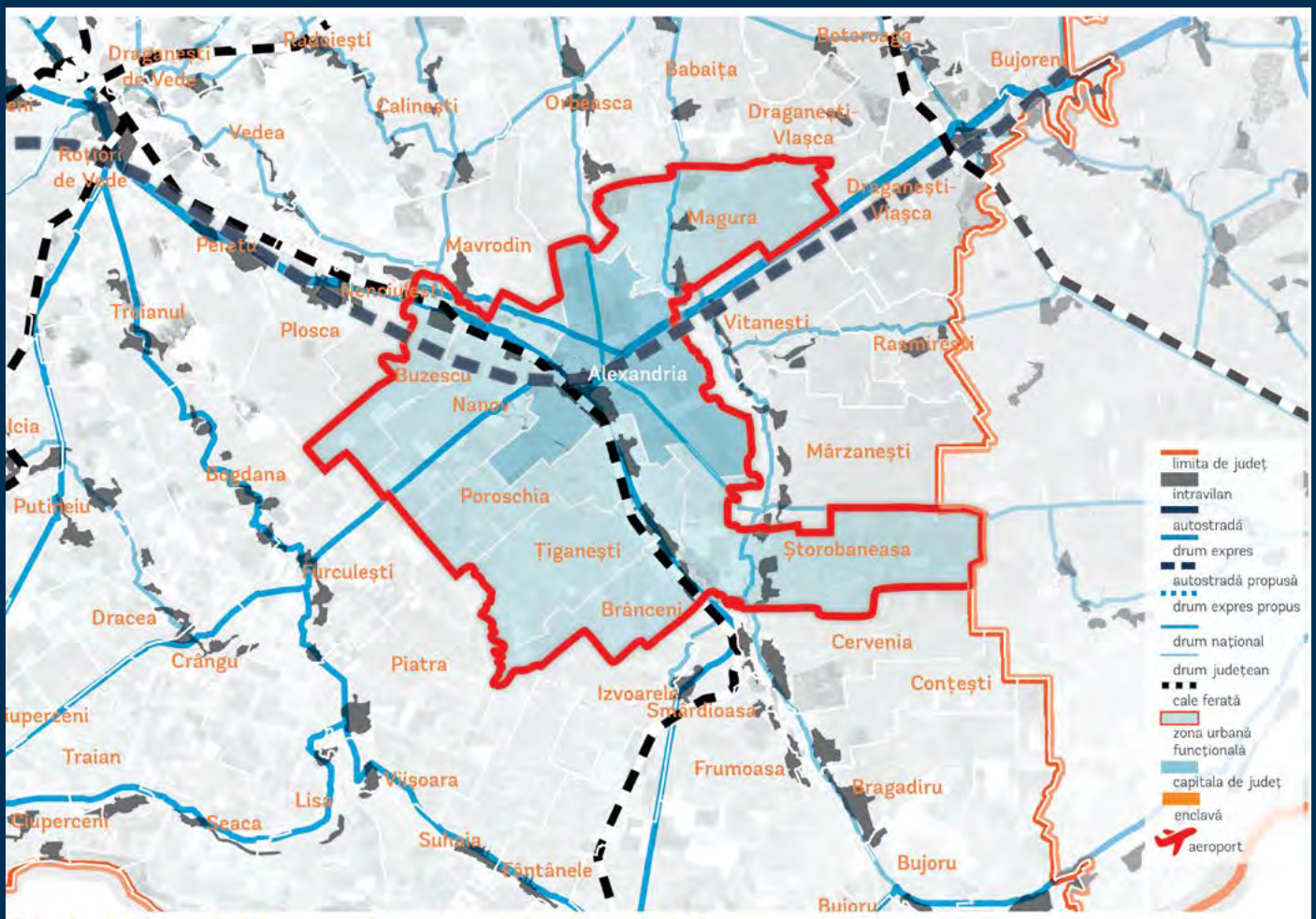
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- educație
- sănătate
- construcții
- echipamente sportive

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
70,409	14,460	20.5 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
623	6,232	5.4 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
335	14	641
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
86	-0.22	556

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 23.5%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 32.0 % / rural 68.0%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 53.1% șomeri 3.0% studenți 3.6% pensionați 29.6% fără ocupație 10.7%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 20.6% între 35-64 - 64.1% peste 65 ani - 15.3%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 22.0% secundar superior 39.1% secundar 15.4% primar 23.4%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 22.8% tehnicieni 14.0% muncitori calificați 56.8% muncitori necalificați 6.4%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 62.7% între 1991-2000 - 18.4% între 2001-2011 - 18.9%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț cu amănuntul
- educație
- sănătate
- construcții
- echipament sportiv

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
70,409	31,766

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
19.9 %	6,311

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
335	11.8%

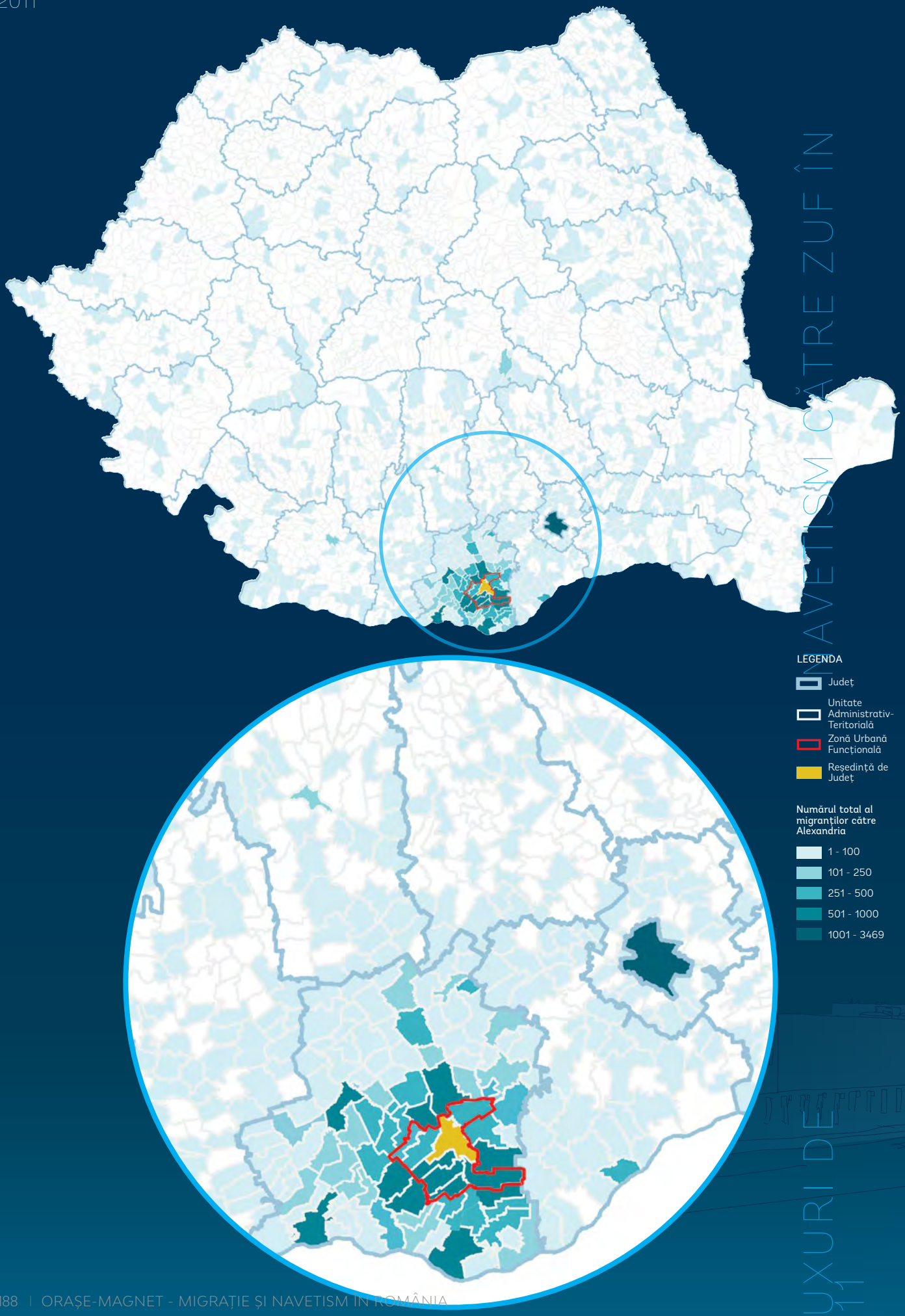
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
641	-0.22

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 8.6 %
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 64.3% / feminin 35.7%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 37.6% / 35-44 - 31.7% / peste 45 - 30.7%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 21.1% / superior secundar 42.8% / secundar 21.6% / primar 14.3%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 15.7%/ tehnicieni 11.5% / muncitori calificați 60.4% / muncitori necalificați 12.4%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

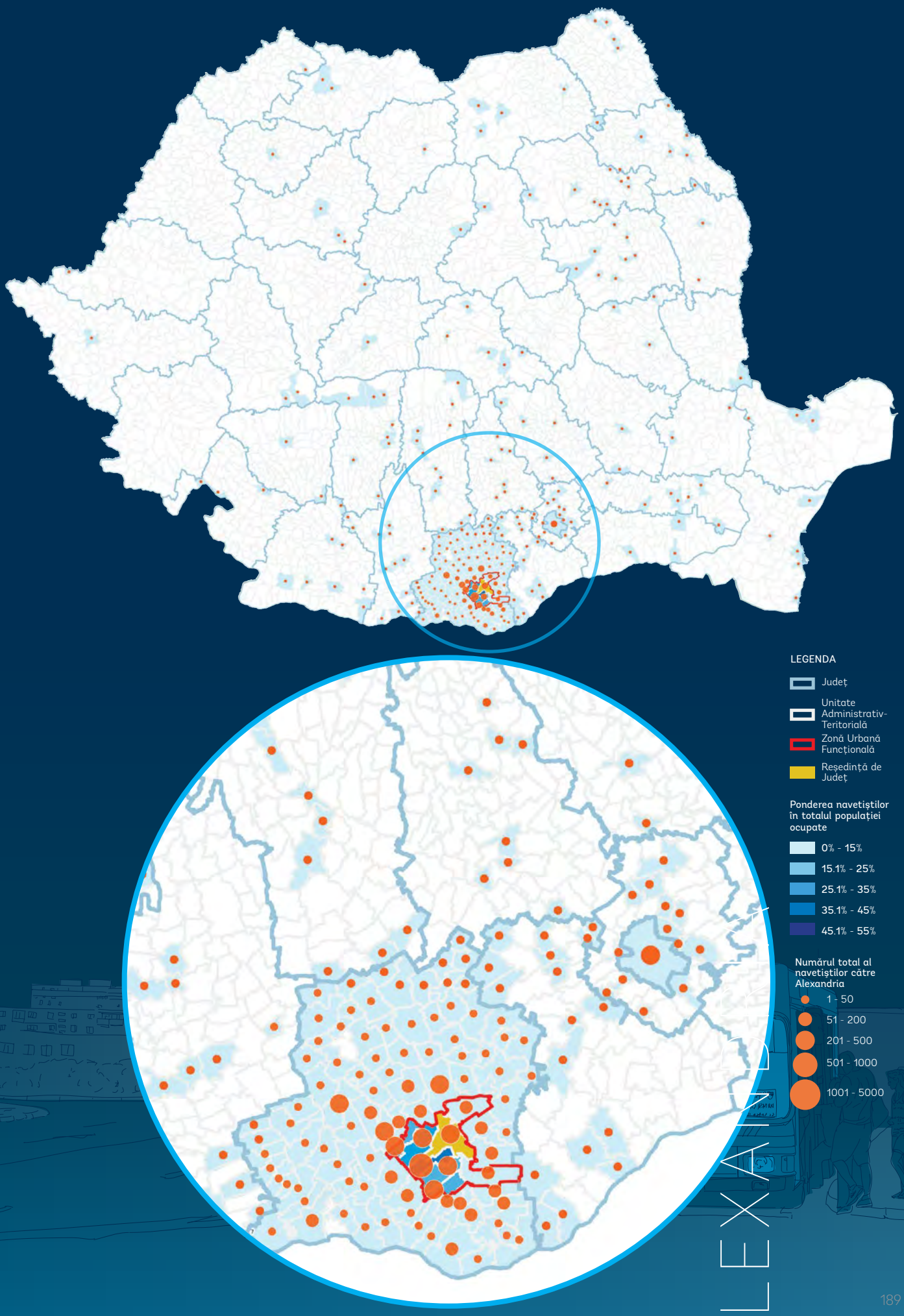
Poroschia (563)
Țigănești (466)
Nanov (464)
Roșiorii de Vede (417)
Alexandria (336)
Orbeasca (291)

Fluxuri migraționale către Alexandria ZUF între 2001 și 2011



FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

Fluxuri de navetism către Alexandria ZUF, în 2011

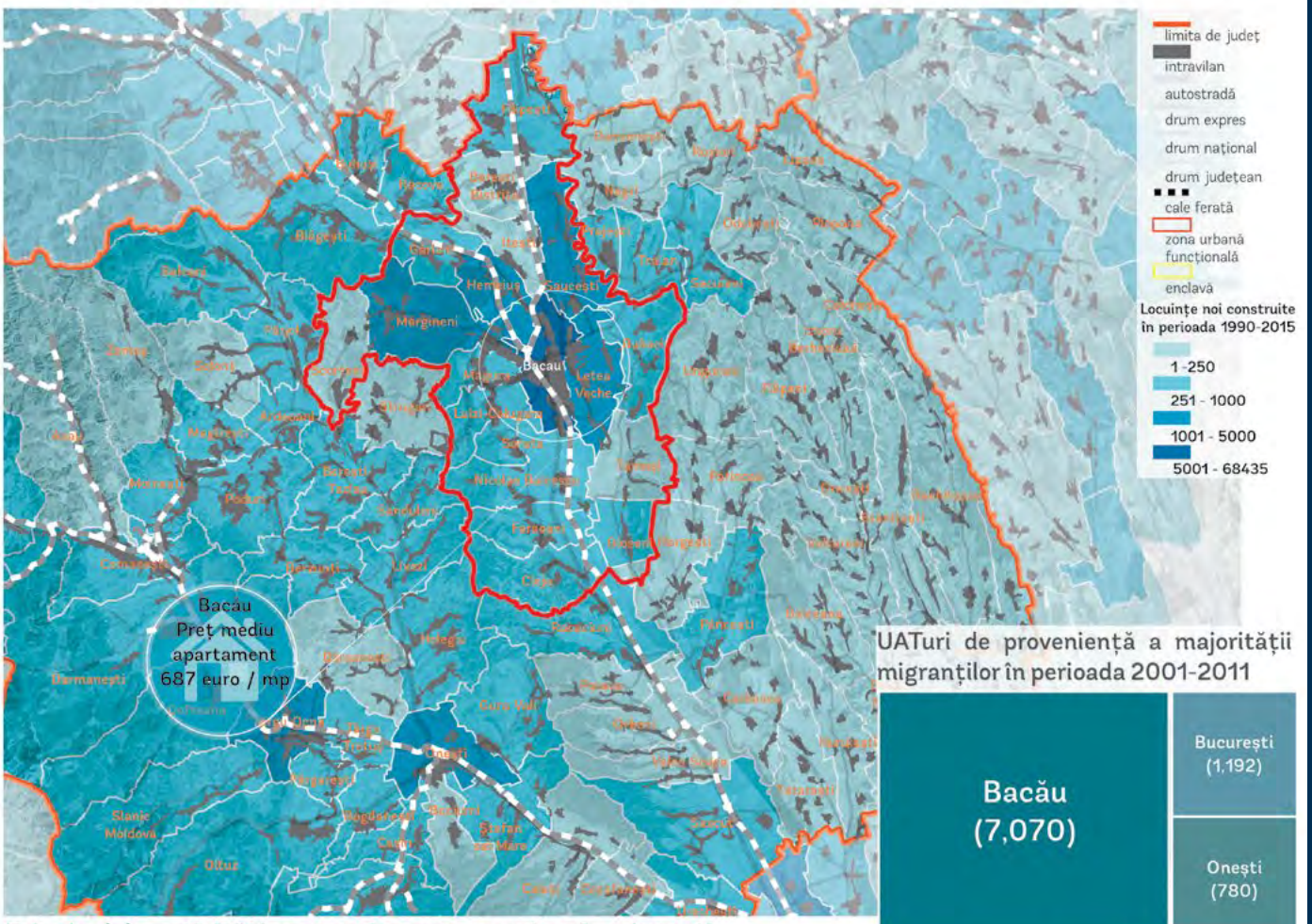


Bacău, BC

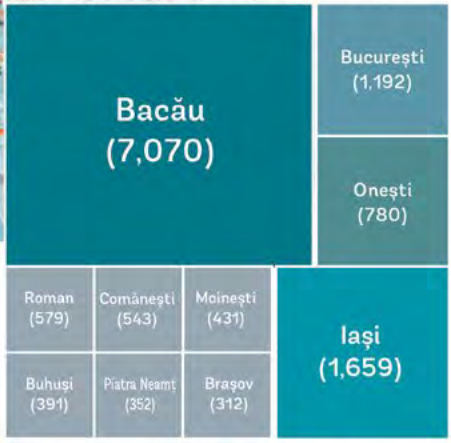
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



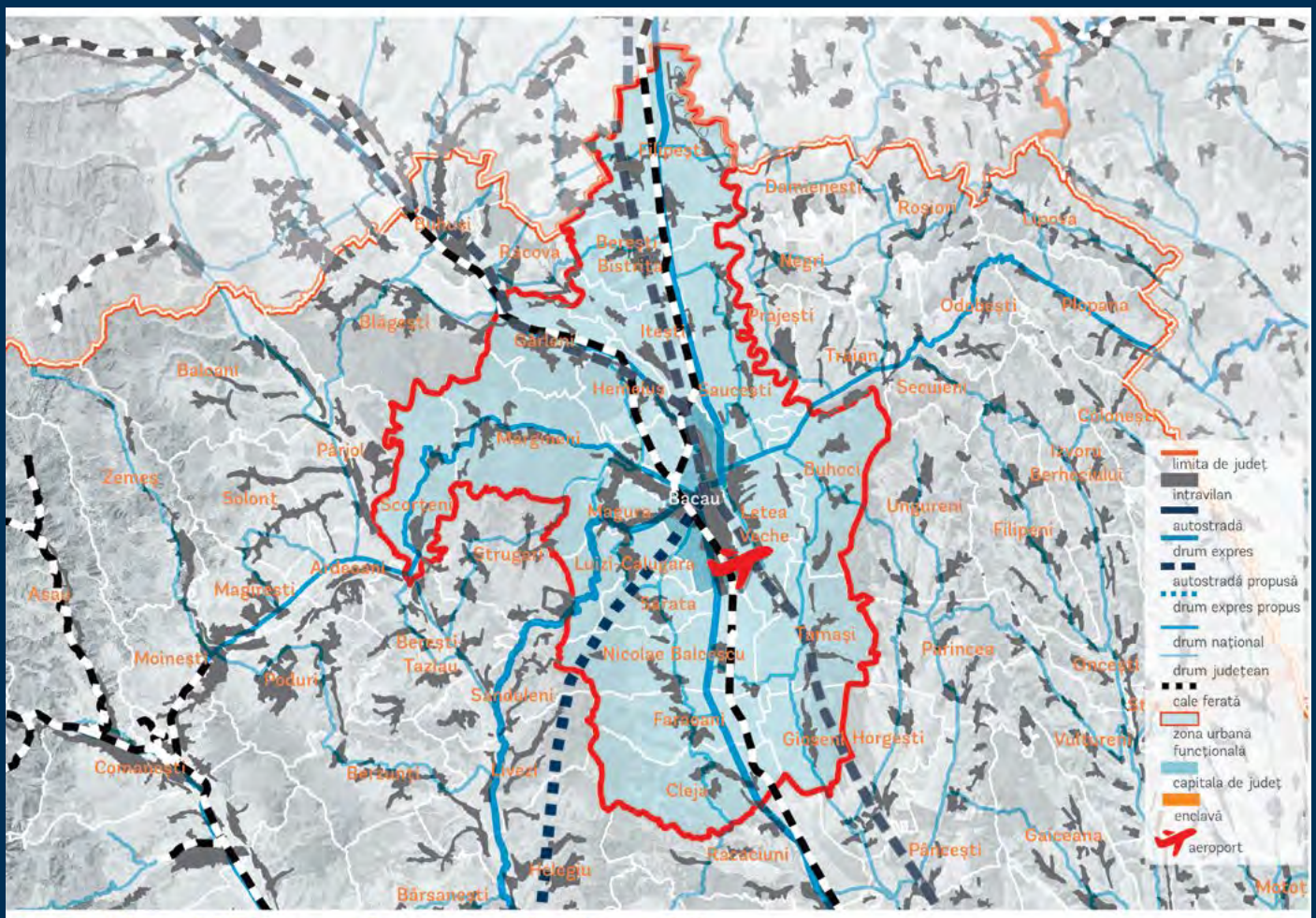
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- comerț cu amănuntul
- echipament sportiv
- administrație publică
- procesarea alimentelor

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
228,656	90,986	39.8%
Număr de studenți (ZUF)	Număr de turiști (ZUF)	Rata șomajului (% ZUF)
5,581	65,516	6.6 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Număr de unități comerciale moderne	Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)
411	44	2,923
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	Indexul de vitaliate culturală	Distanța către granița de vest (km)
94	-0.06	519

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 42.0%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 47.4% / rural 52.6%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 48.2% șomeri 3.4% studenți 5.4% pensionați 34.0% fără ocupație 9.0%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 22.5% între 35-64 - 57.1% peste 65 ani - 20.4%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 22.9% secundar superior 30.8% secundar 20.8% primar 25.5%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 28.7% tehnicieni 10.2% muncitori calificați 55.8% muncitori necalificați 5.3%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 57.5% între 1991-2000 - 16.1% între 2001-2011 - 26.4%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- administrație publică
- procesarea alimentelor
- comerț cu amănuntul
- echipament sportiv

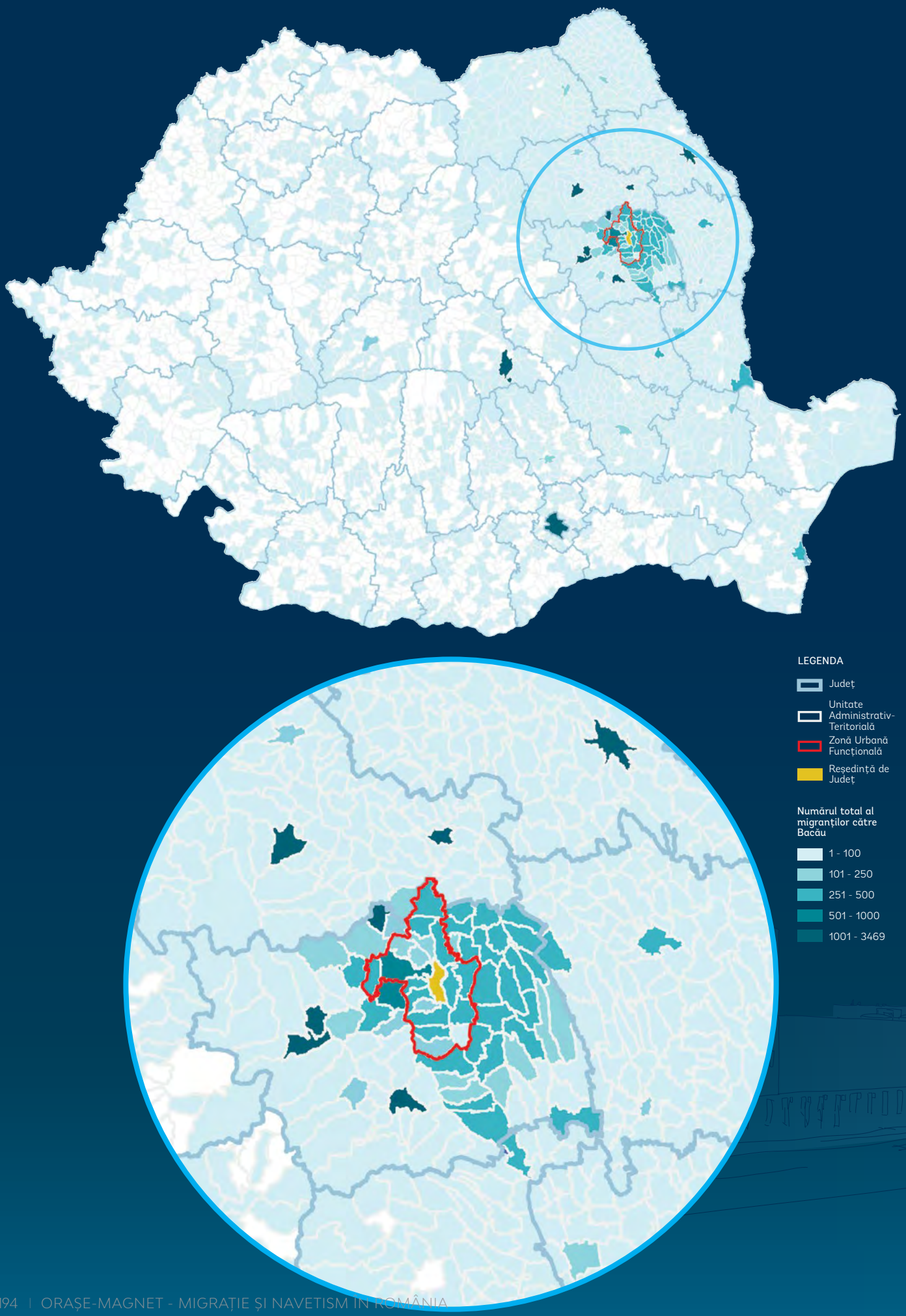
Populația stabilă (ZUF)	228,656
Populația ocupată (ZUF)	108,638
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	19.1 %
Navetiști (ZUF)	20,733
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	411
Rata șomajului (% ZUF)	6.4%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	2,923
Indexul de vitaliate culturală	-0.06

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 15.1%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 62.7 % / feminin 37.3 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 44.3% / 35-44 - 30.0% / peste 45 - 25.6%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 21.4% / superior secundar 31.1% / secundar 30.1% / primar 17.2%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 16.7% / tehnicieni 8.1% / muncitori calificați 62.2% / muncitori necalificați 13.0%

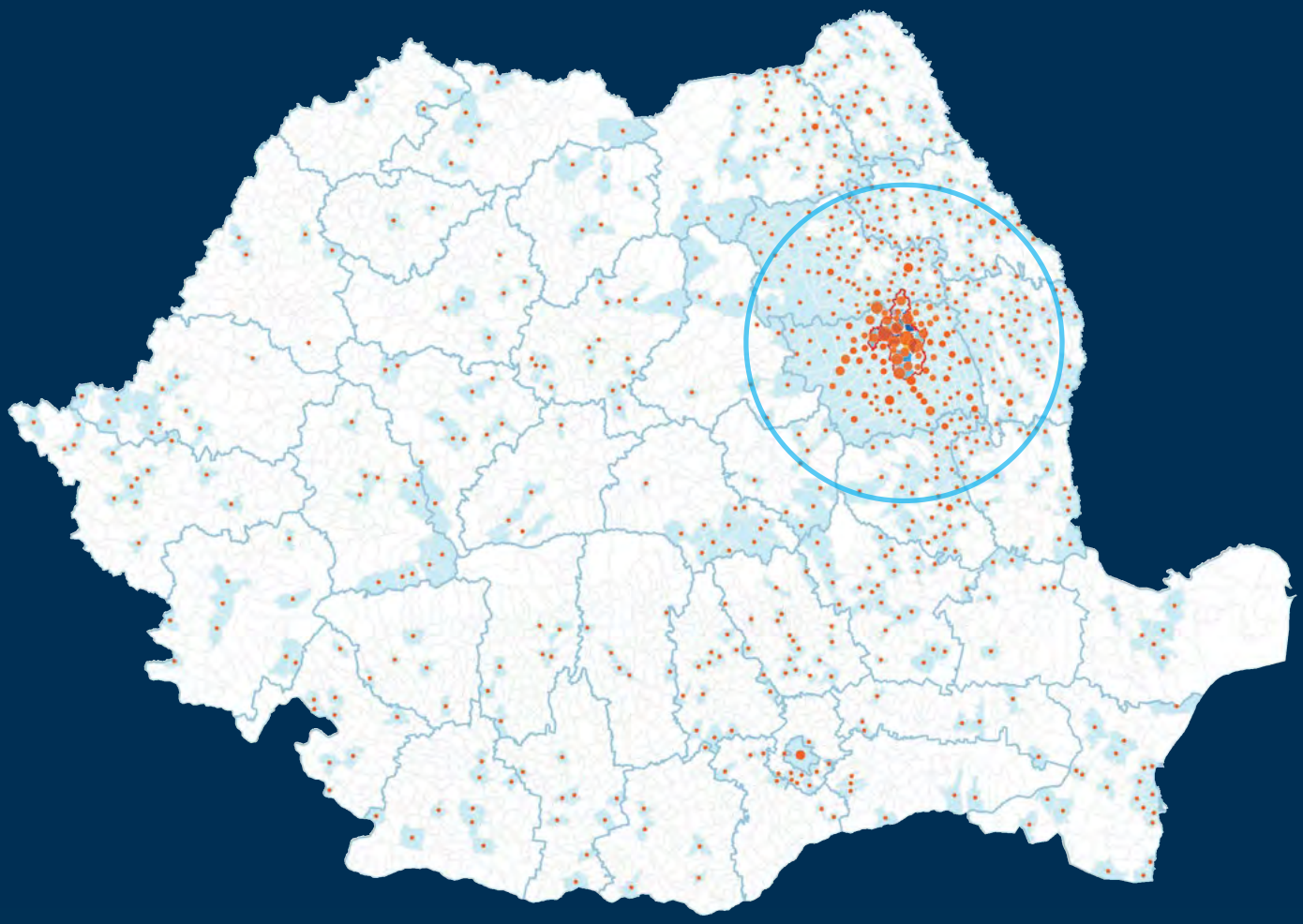
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

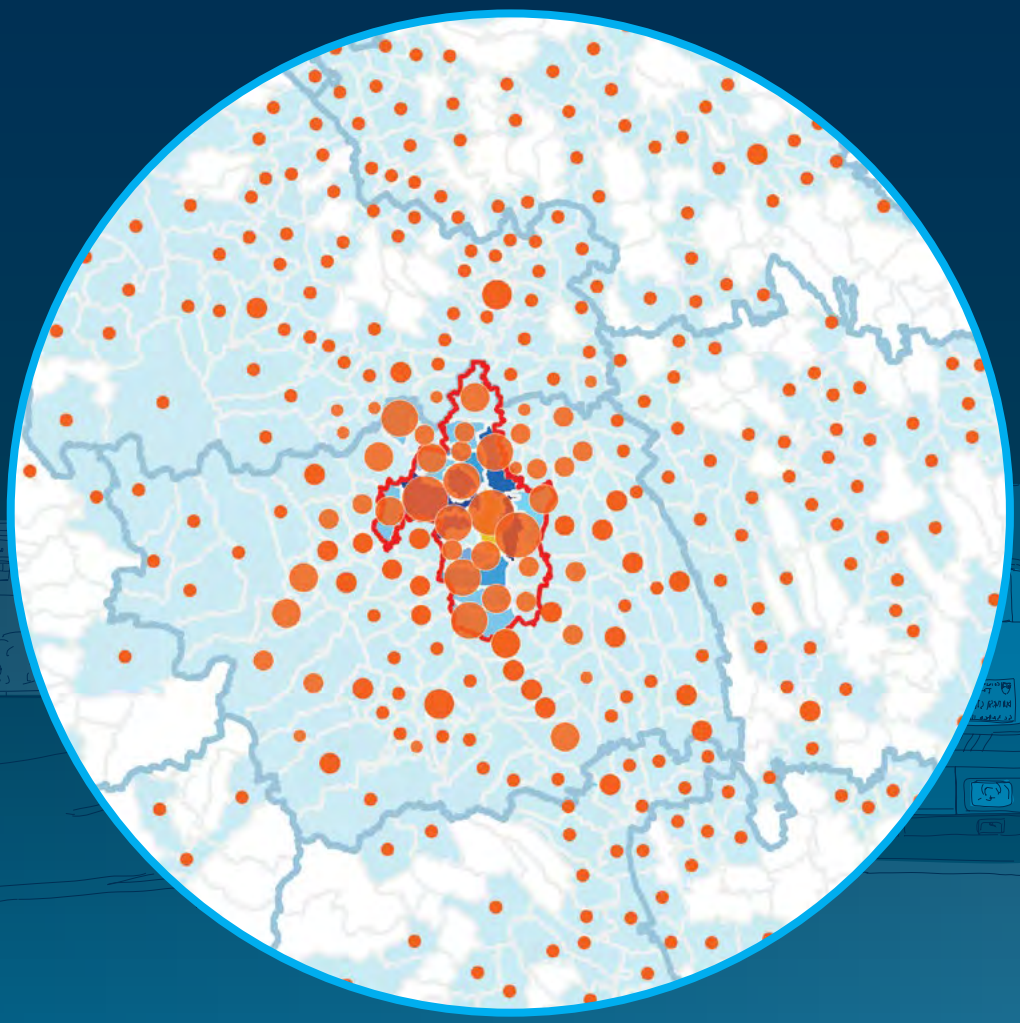
- Mărgineni (1,460)
- Bacău (1,329)
- Letea Veche (1,255)
- Hemeiuș (985)
- Măgura (914)
- N. Bălcescu (878)
- Săucești (782)

Fluxuri migraționale către Bacău ZUF între 2001 și 2011

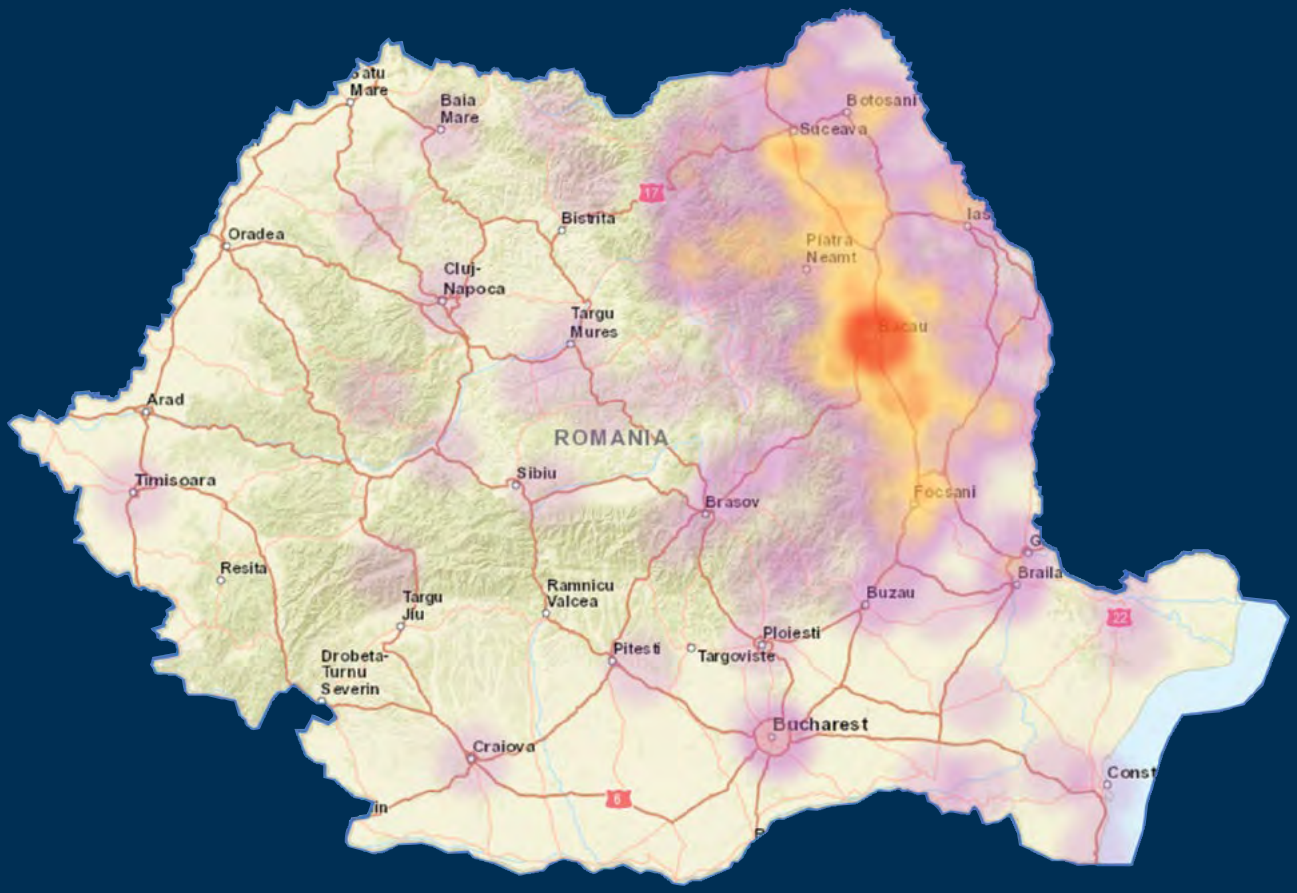


Fluxuri de navetism către Bacău ZUF, în 2011





Zona de captare a studenților a Universității „Vasile Alecsandri”, Bacău, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „George Bacovia”, Bacău, în 2015



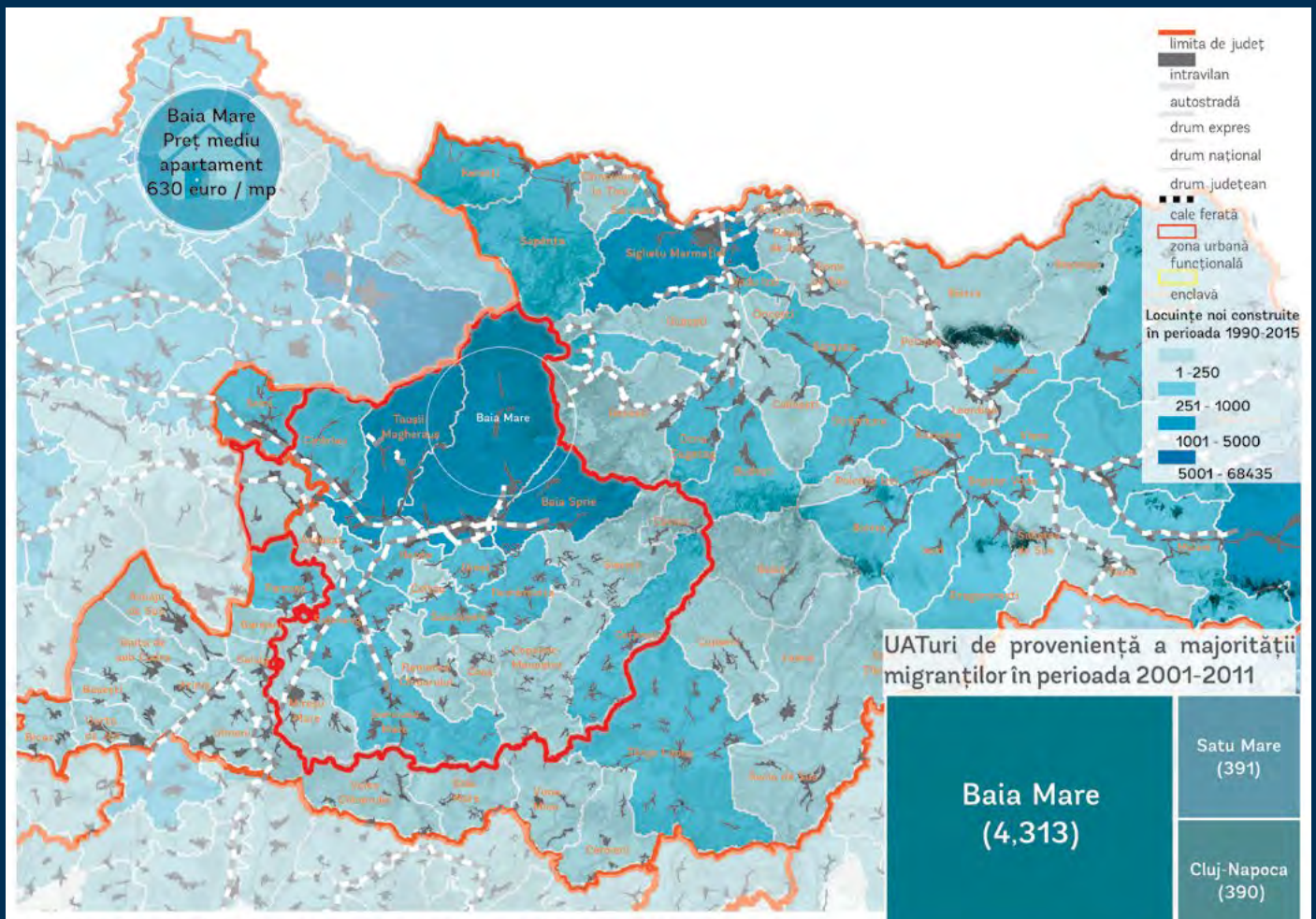
Baia Mare, MM

Zona urbană funcțională





O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



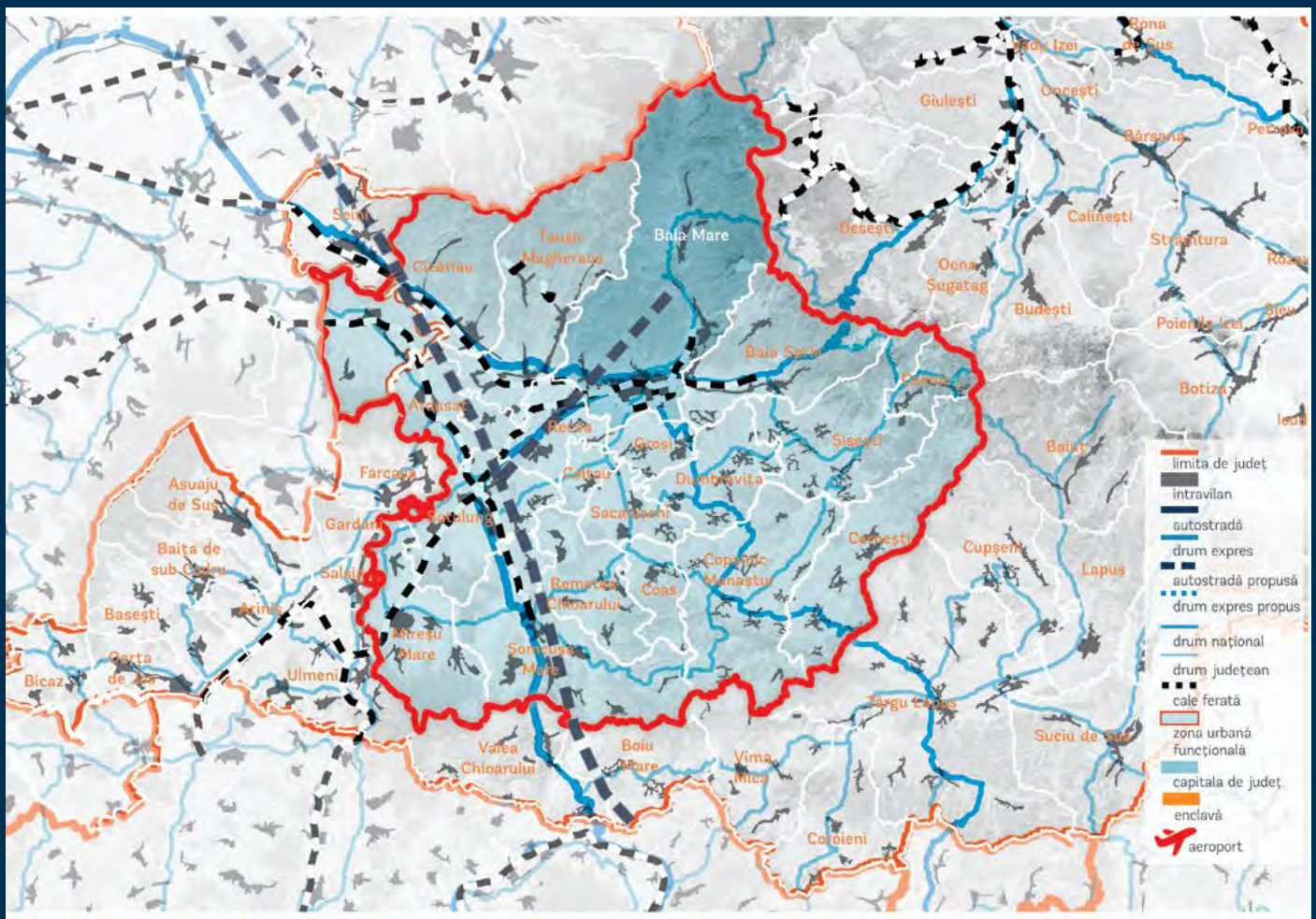
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- mobilă
- procesarea lemnului
- construcții
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
215,129	53,957	25.1 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
5,153	96,611	5.5 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
356	28	2,339
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
96	-0.01	75

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 46.9%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 53.1% / rural 46.9%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 46.7% șomeri 2.7% studenți 4.6% pensionați 35.0% fără ocupație 10.9%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 22.0% între 35-64 - 59.3% peste 65 ani - 18.7%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 21.3% secundar superior 35.4% secundar 16.2% primar 27.1%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.2% tehnicieni 9.6% muncitori calificați 57.3% muncitori necalificați 9.8%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 57.5% între 1991-2000 - 19.3% între 2001-2011 - 23.2%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- mobilă
- procesarea lemnului
- construcții
- administrație publică

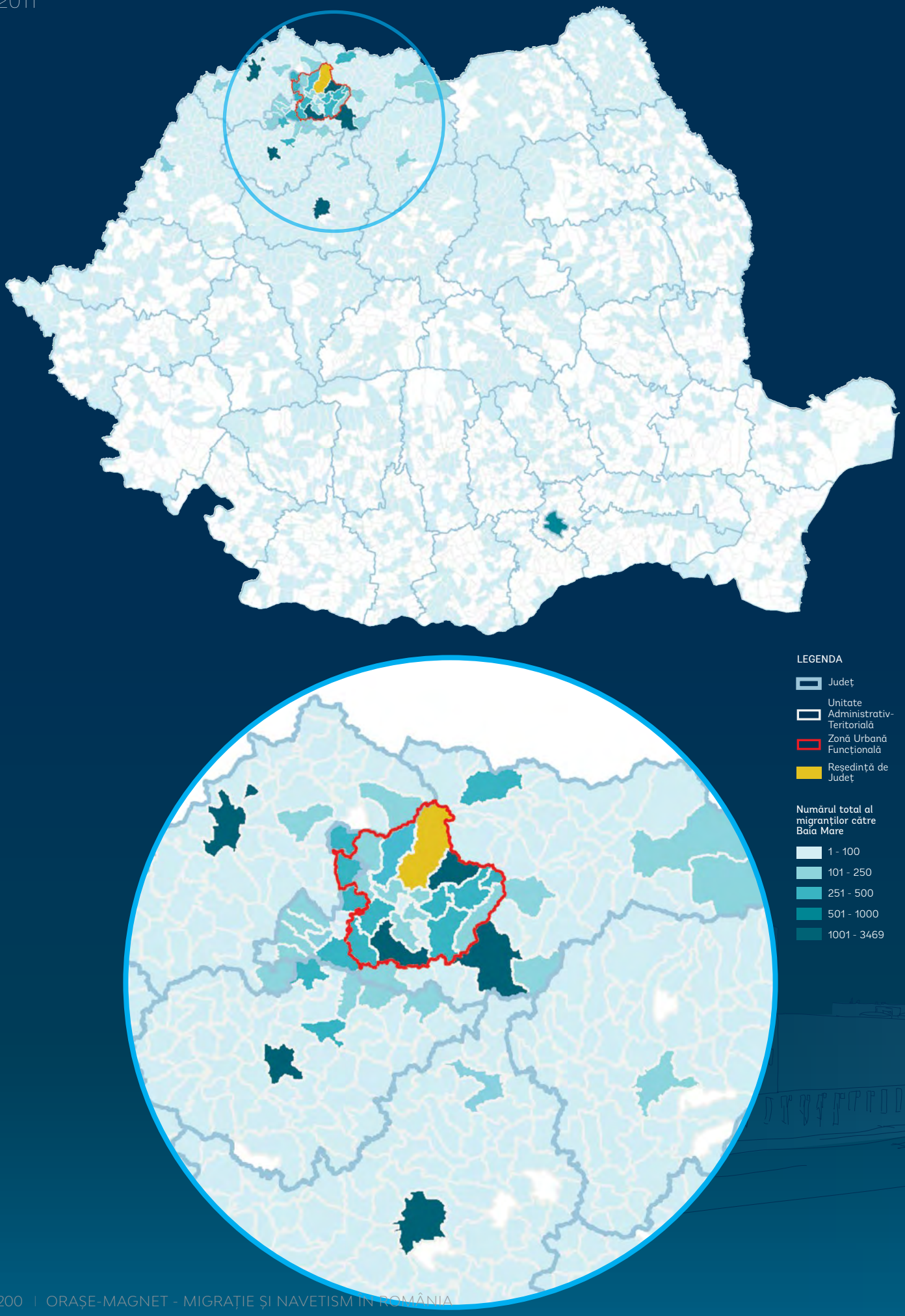
Populația stabilă (ZUF)	215,129
Populația ocupată (ZUF)	91,812
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	20.7 %
Navetiști (ZUF)	19,000
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	356
Rata șomajului (% ZUF)	3.4%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	2,339
Indexul de vitaliate culturală	-0.01

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 11.3%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 59.6 % / feminin 40.4 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 46.7% / 35-44 - 31.9% / peste 45 - 21.4%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 23.2% / superior secundar 40.9% / secundar 18.7% / primar 17.1%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 16.1% / tehnicieni 8.1% / muncitori calificați 61.5% / muncitori necalificați 14.4%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

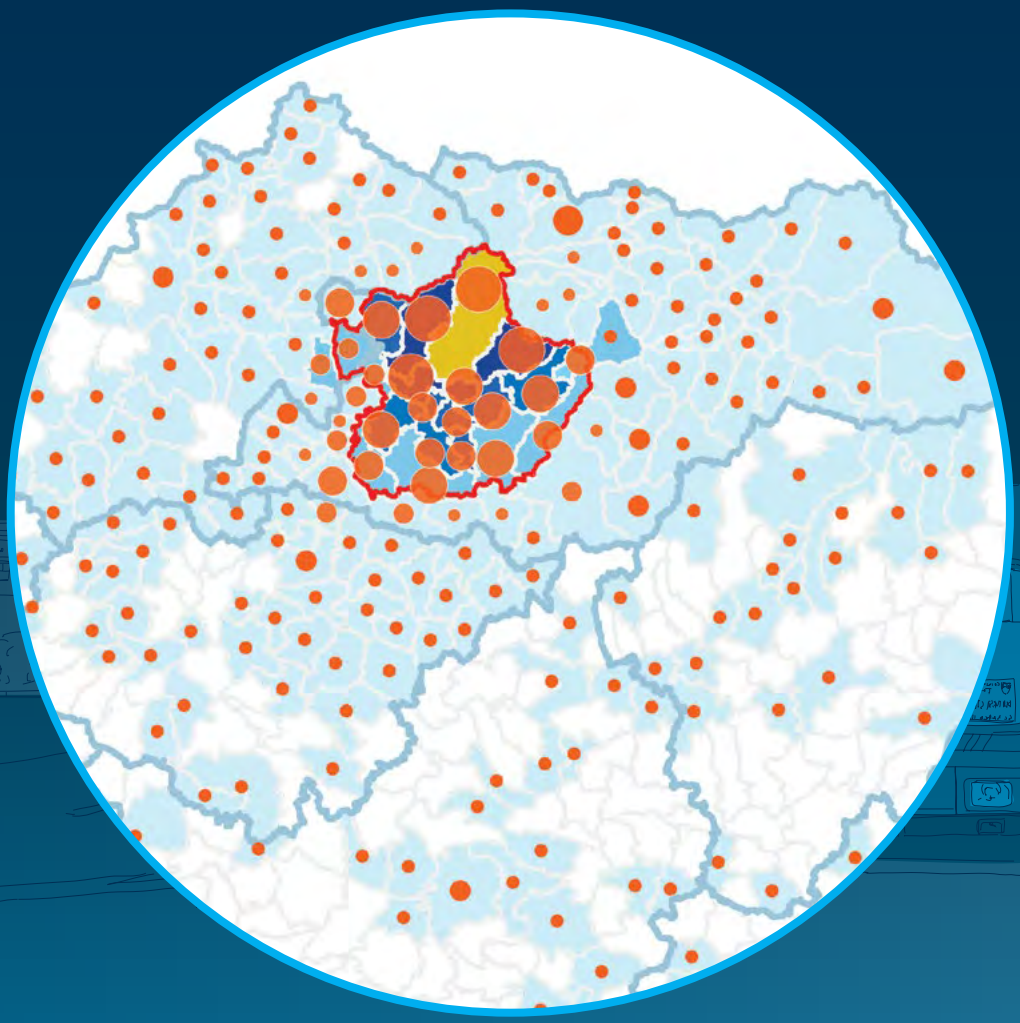
Baia Sprie (2,733)
Tăuții-Măgherăuș (1,388)
Recea (1,376)
Baia Mare (1,099)
Șișești (831)
Dumbrăvița (757)
Groși (731)
Satulung (654)

Fluxuri migraționale către Baia Mare ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Baia Mare ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

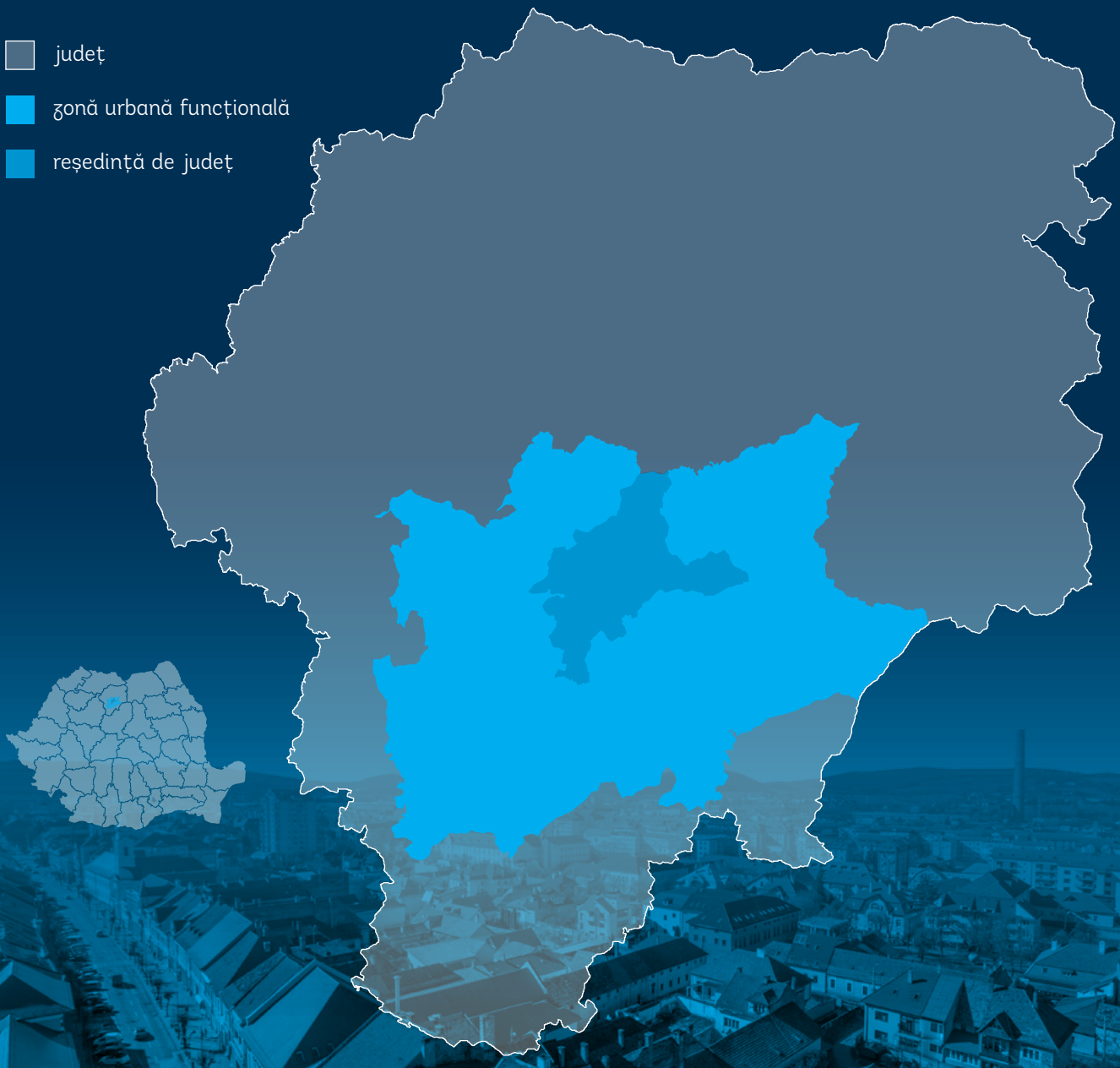
- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

Numărul total al navetiștilor către Baia Mare

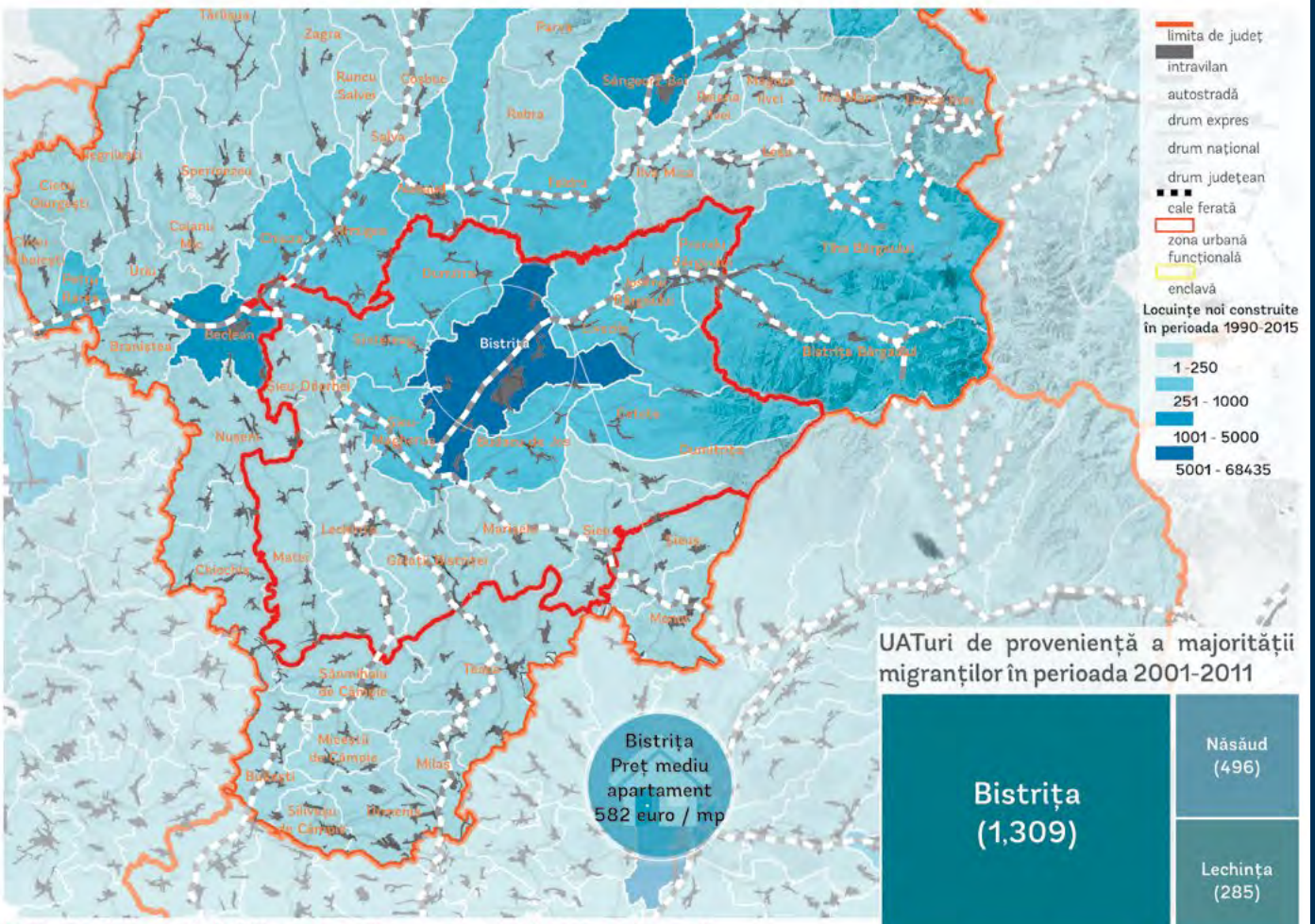
- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

Bistrița, BN

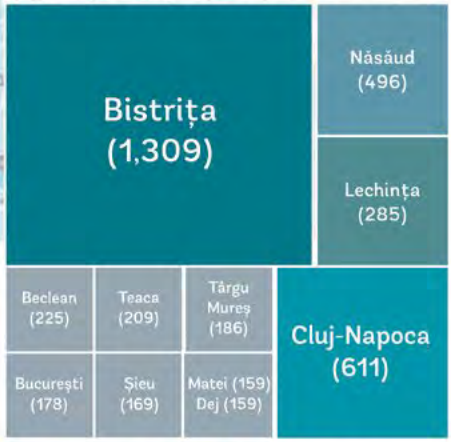
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



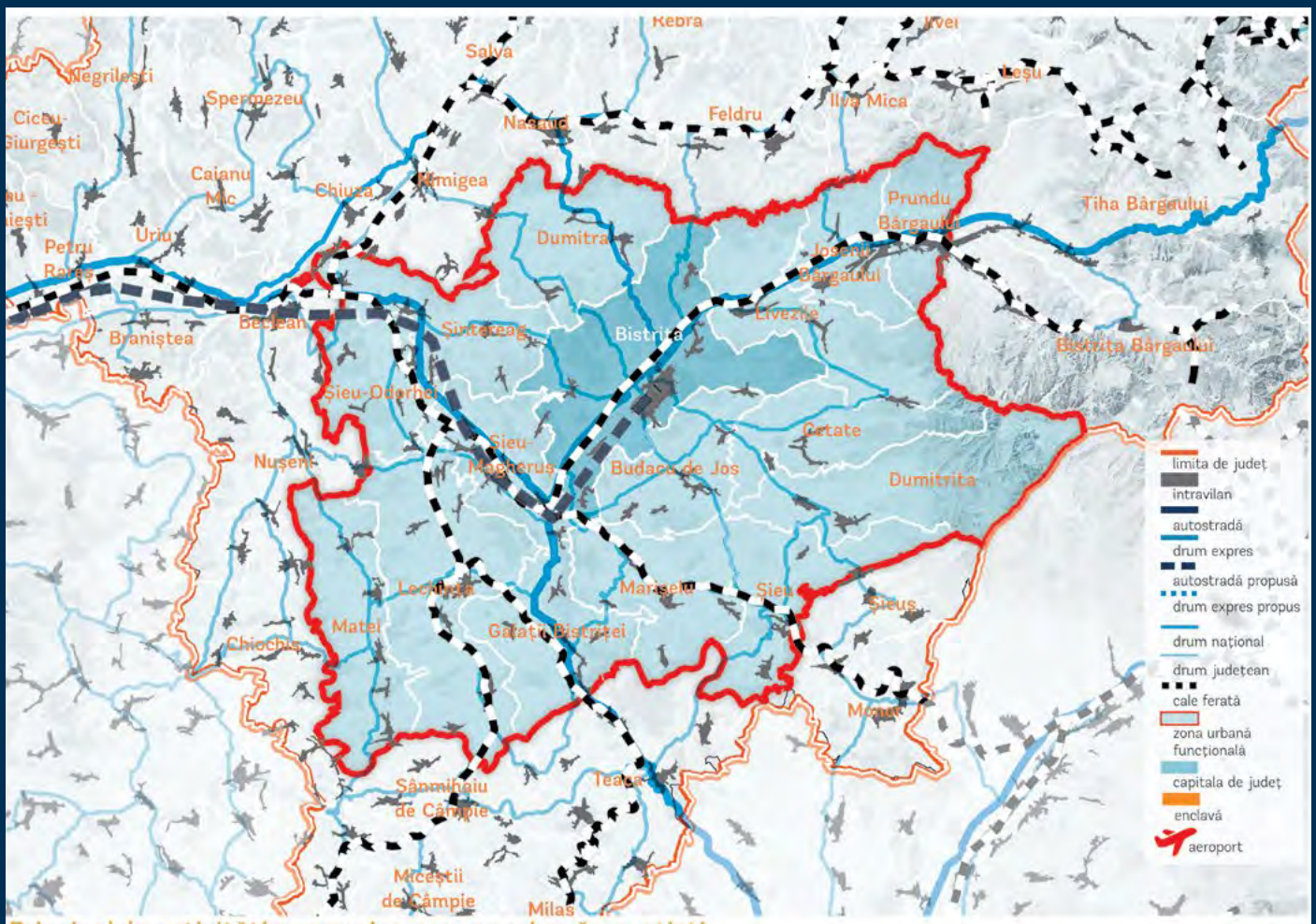
Principalele activități economice care angajează migranți

- automotive
- comerț
- textile
- construcții
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
126,860	49,321	38.9 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
1,299	63,834	4.4 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro - ZUF)**
344	21	1,602
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
99	0.52	200

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 35.0%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 32.6% / rural 67.4%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 56.4% șomeri 2.6% studenți 3.5% pensionați 27.0% fără ocupație 10.6%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 20.6% între 35-64 - 63.2% peste 65 ani - 16.2%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 19.9% secundar superior 32.8% secundar 18.3% primar 28.9%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.1% tehnicieni 8.6% muncitori calificați 63.3% muncitori necalificați 5.1%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 61.0% între 1991-2000 - 17.2% între 2001-2011 - 21.8%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- automotive
- comerț
- textile
- construcții
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
126,860	64,419

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
18.7 %	12,063

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
344	3.5%

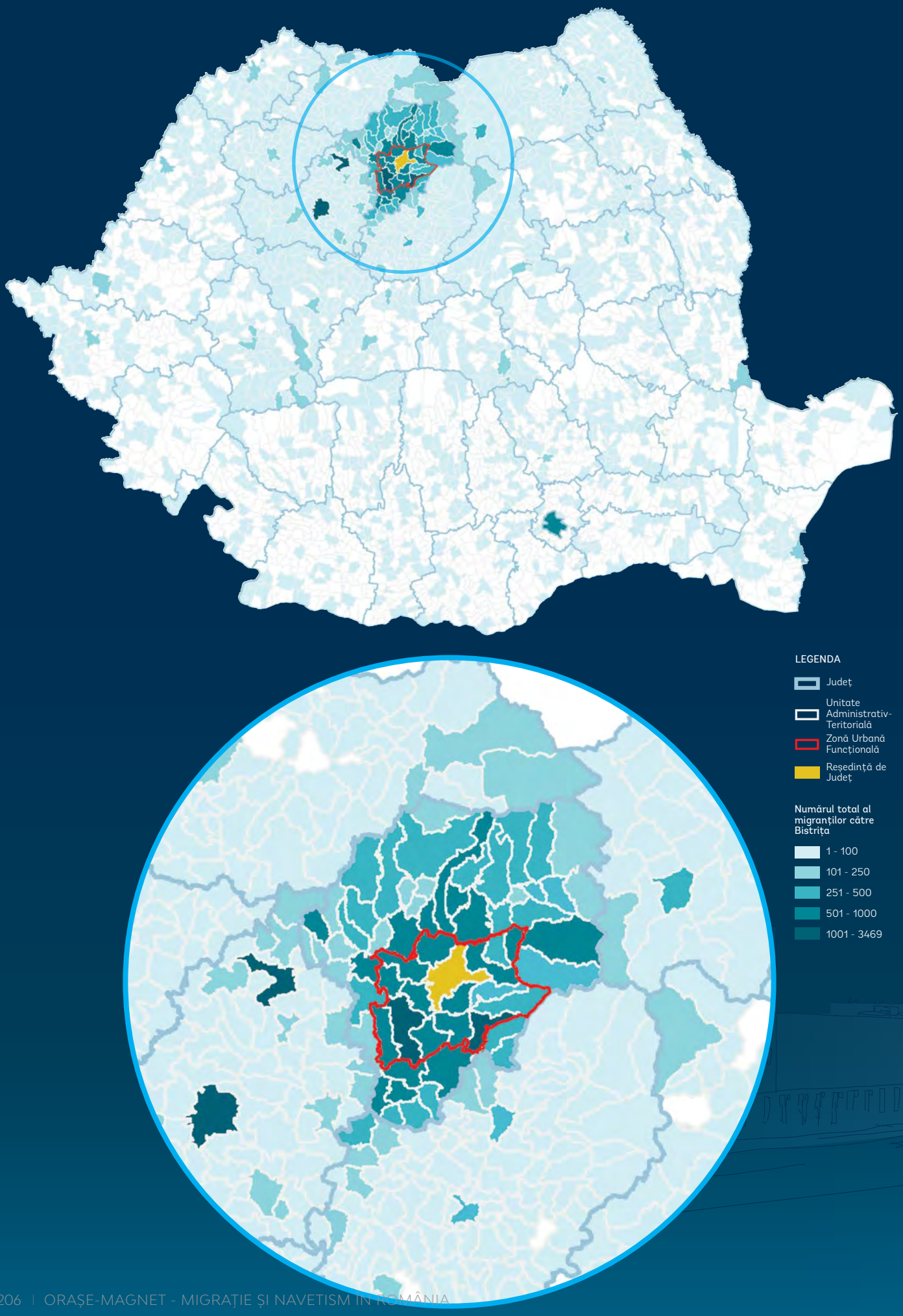
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
1,602	0.52

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 12.1%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 56.8 % / feminin 43.2 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 46.4 %/ 35-44 - 29.0% / peste 45 - 24.7%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 17.3% / superior secundar 35.7% / secundar 21.6% / primar 25.2 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 12.8% / tehnicieni 7.6% / muncitori calificați 70.9% / muncitori necalificați 8.8%

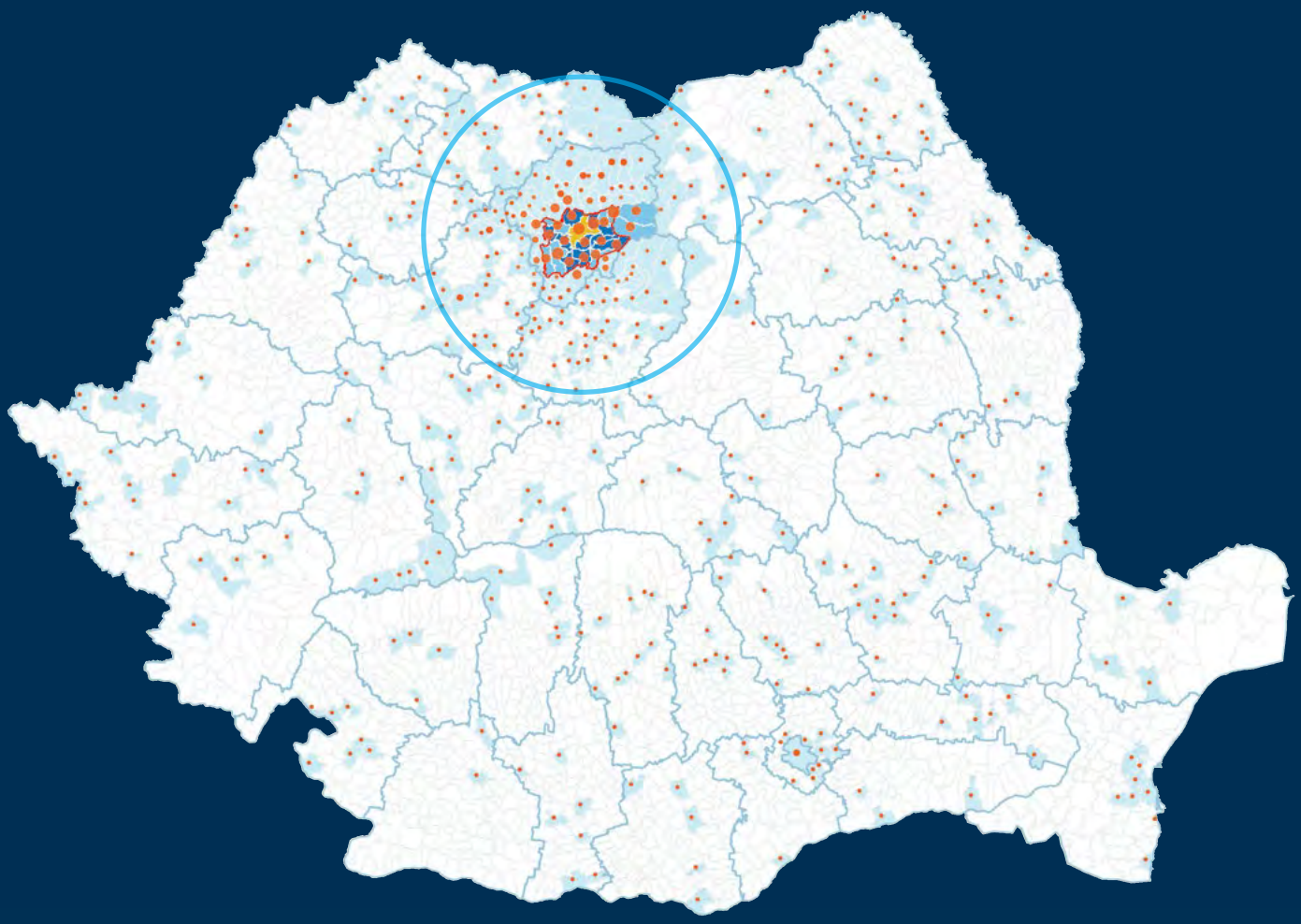
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

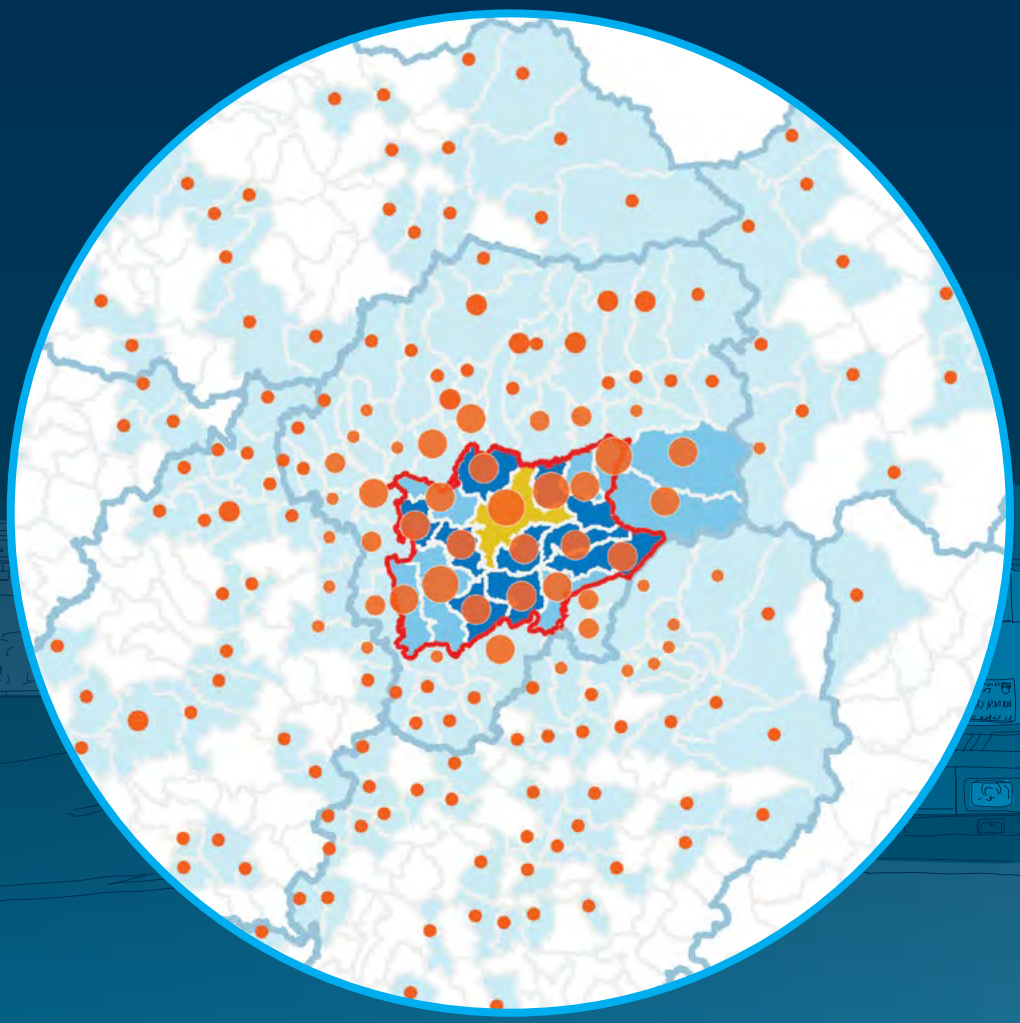
- Bistrița (817)
- Livezile (569)
- Lechința (520)
- Prundu Bârgăului (514)
- Șieu-Măgheruș (499)
- Beclean (437)

Fluxuri migraționale către Bistrița ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Bistrița ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

Numărul total al navetiștilor către Bistrița

- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

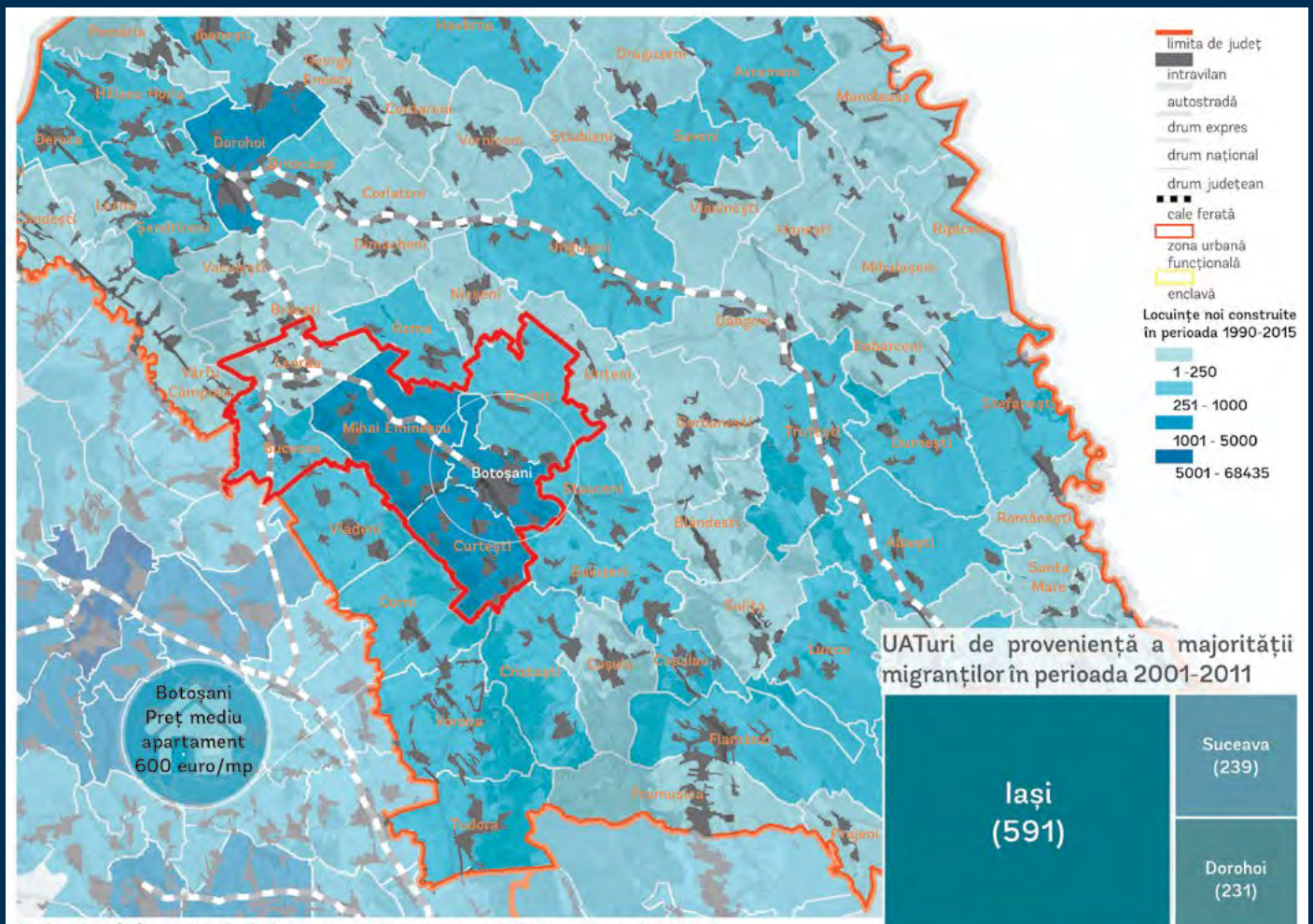
BISTRIȚA

Botoșani, BT

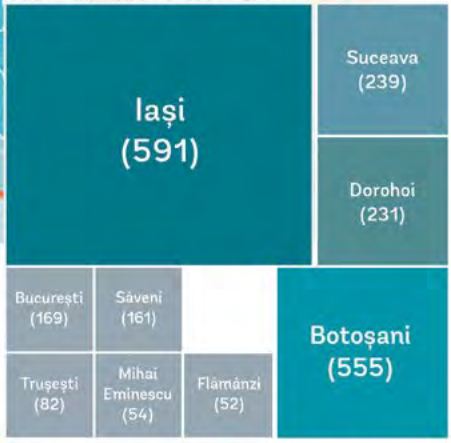
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



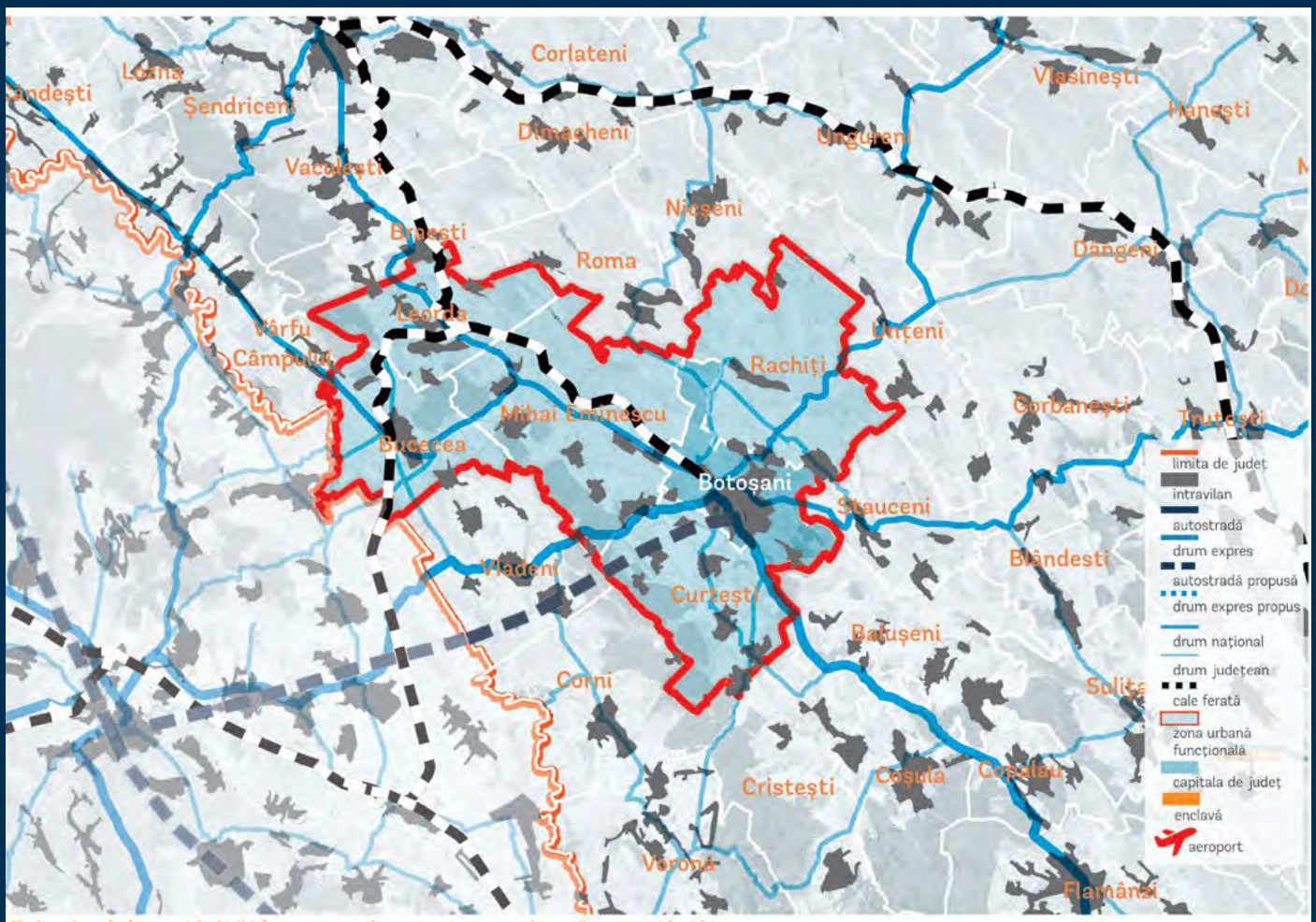
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- echipament sportiv
- sănătate
- comerț
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
129,276	26,743	20.7 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
0	33,108	7.6 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
353	12	1,099
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
89	-0.05	508

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 32.3%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 36.9% / rural 63.1%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 51.3% șomeri 4.2% studenți 2.8% pensionați 30.8% fără ocupație 10.8%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 18.0% între 35-64 - 65.6% peste 65 ani - 16.4%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 18.8% secundar superior 34.5% secundar 22.0% primar 24.7%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.7% tehnicieni 9.1% muncitori calificați 58.6% muncitori necalificați 8.5%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 66.3% între 1991-2000 - 15.1% între 2001-2011 - 18.6%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- echipament sportiv
- sănătate
- comerț
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
129,276	56,509

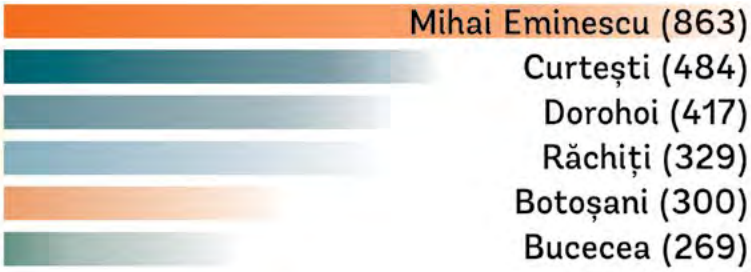
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
11.4 %	6,423

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
353	5.0%

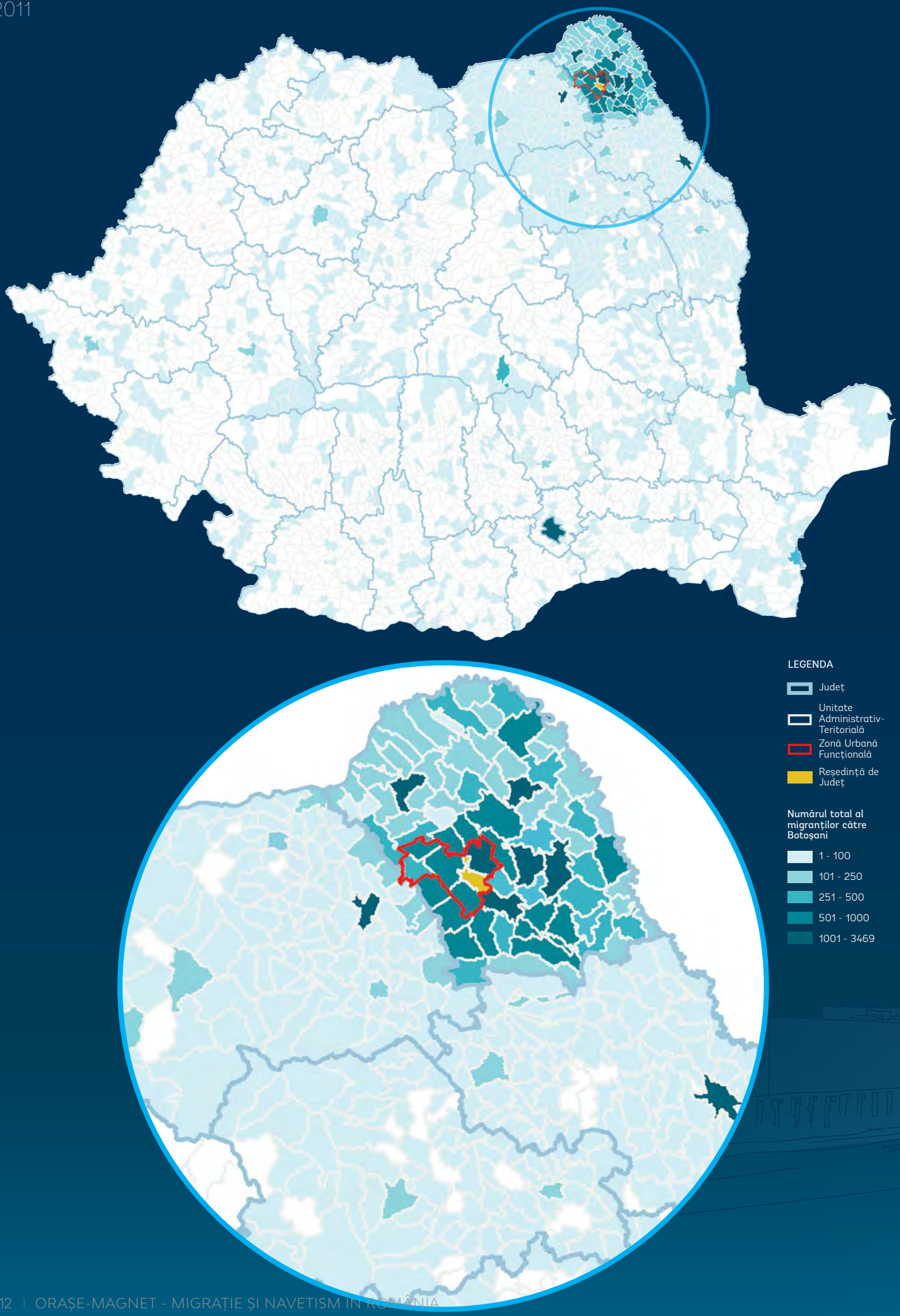
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
1,099	-0.05

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 12.3%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 61.4 % / feminin 38.6 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 43.8 % / 35-44 - 31.7 % / peste 45 - 24.5%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 19.6% / superior secundar 38.3% / secundar 21.7% / primar 20.2 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 15.6% / tehnicieni 7.5% / muncitori calificați 63.9% / muncitori necalificați 13.0%

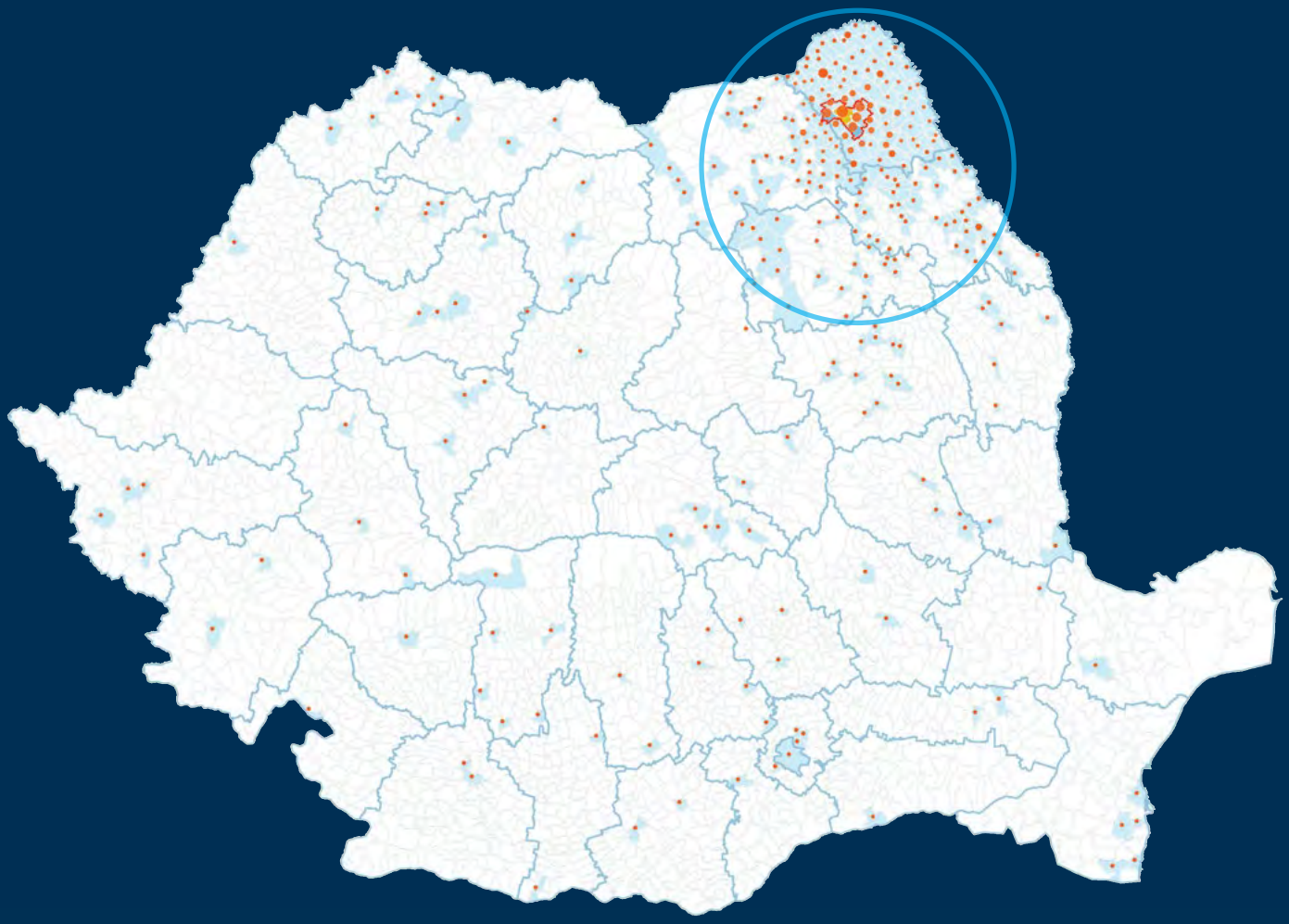
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

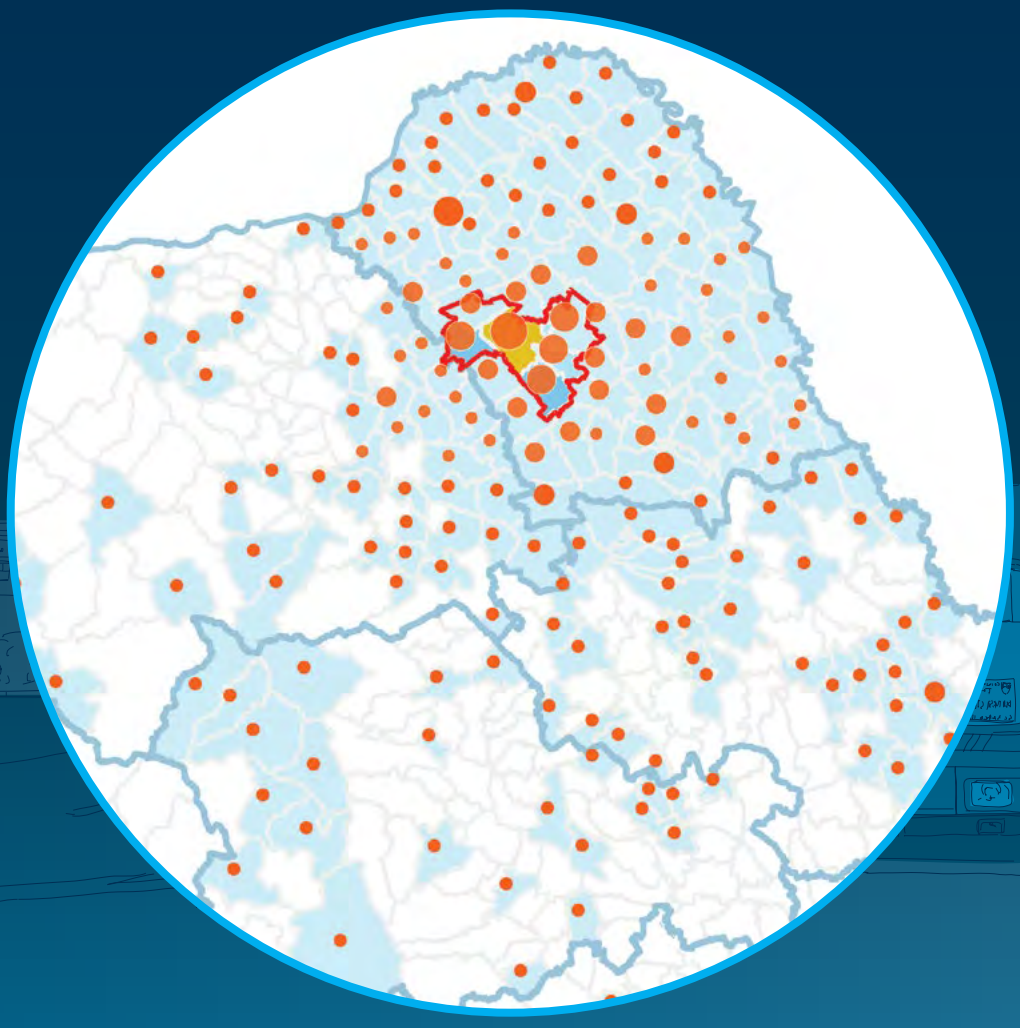


Fluxuri migraționale către Botoșani ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Botoșani ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

Numărul total al navetiștilor către Botoșani

- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

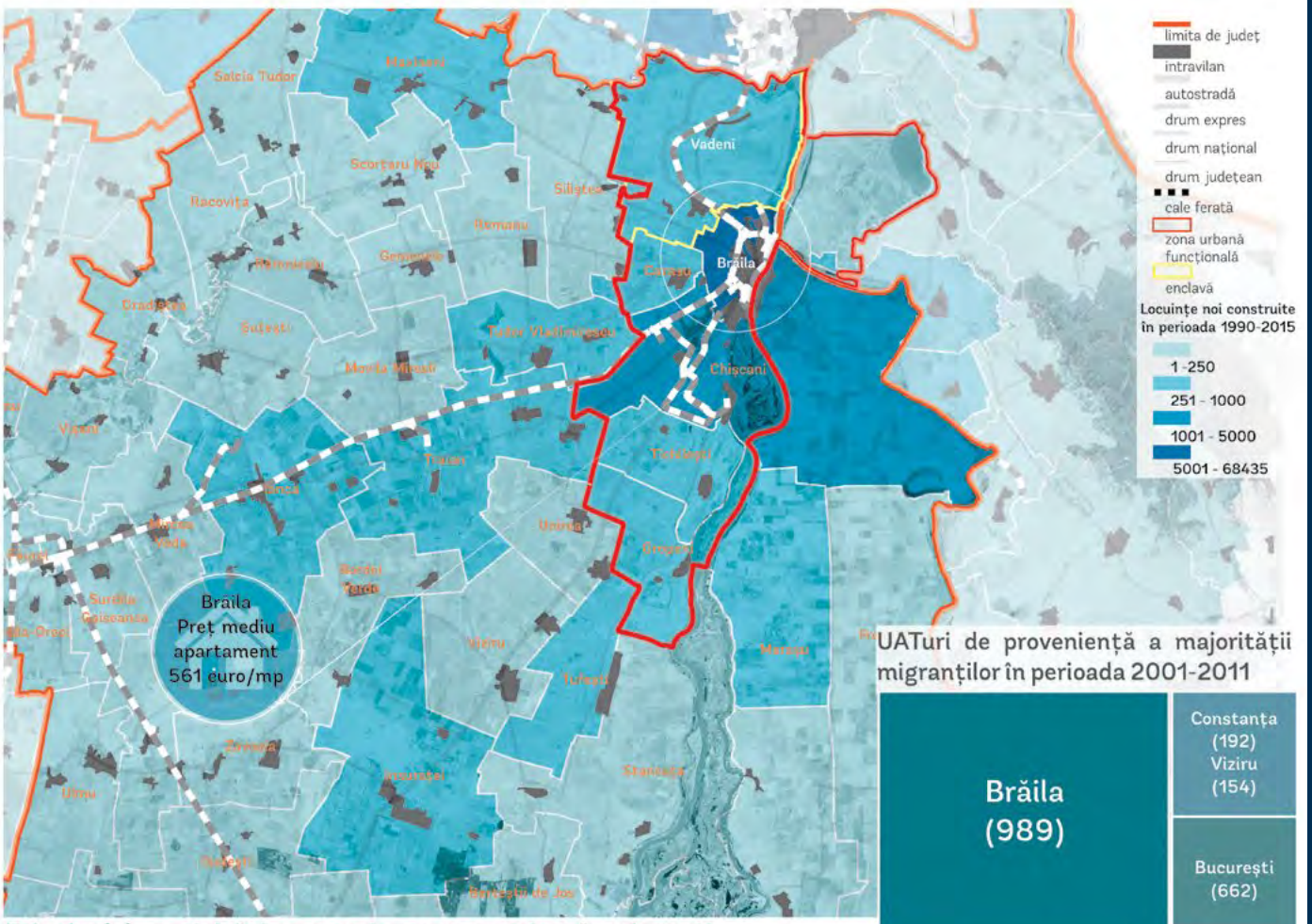
BOTOȘANI

Brăila, BR

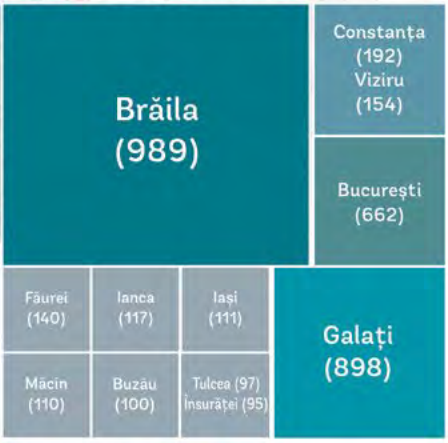
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



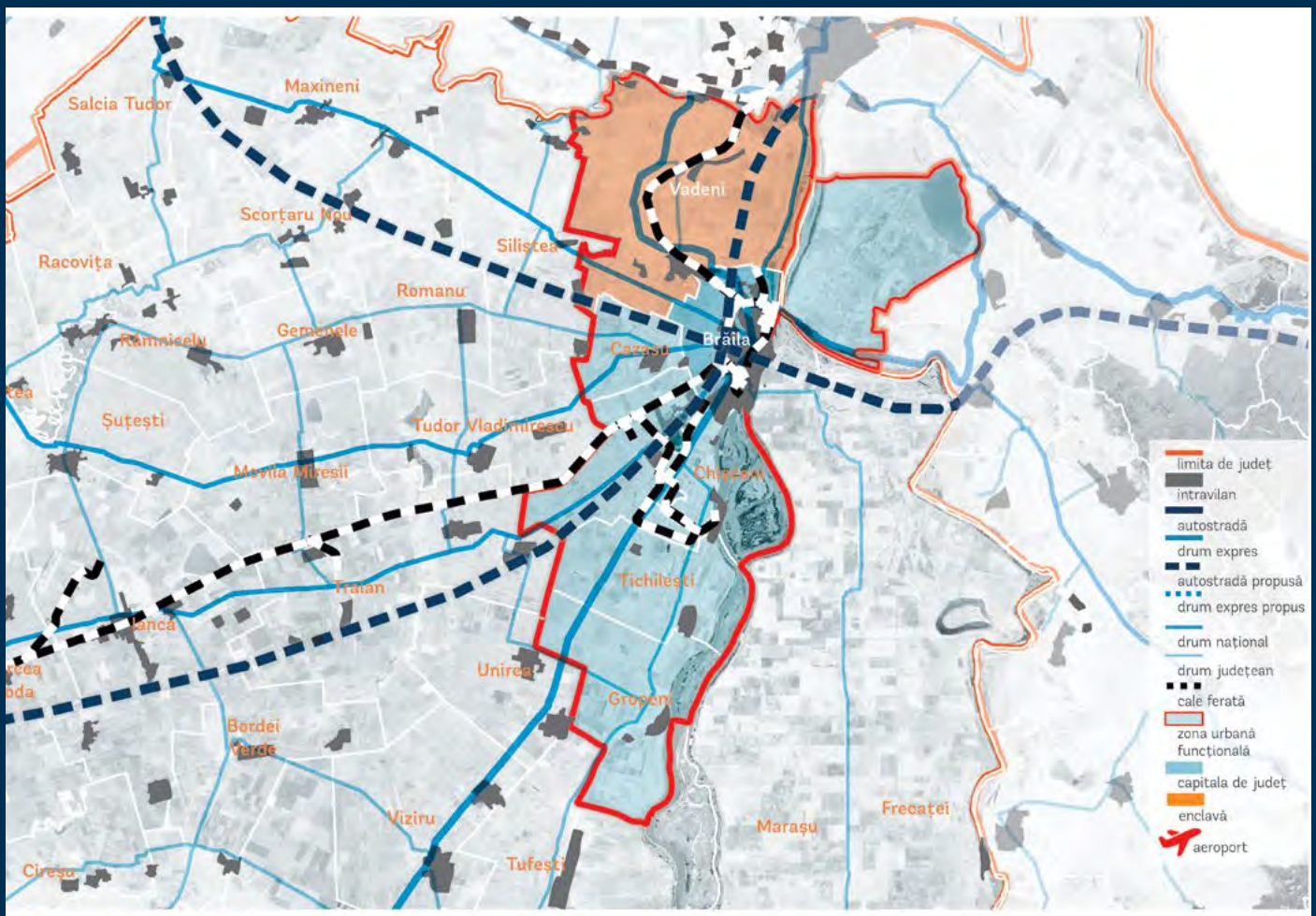
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- echipament sportiv
- transport
- comerț
- agricultură

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
196,818	72,054	36.6%
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
765	66,886	7.4 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
344	19	1,470
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
86	-0.43	675

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 49.9%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 27.9% / rural 72.1%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 39.8% șomeri 3.2% studenți 1.8% pensionați 44.9% fără ocupație 10.3%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 12.0% între 35-64 - 61.1% peste 65 ani - 26.9%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 15.1% secundar superior 29.9% secundar 19.4% primar 35.6%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 21.7% tehnicieni 10.6% muncitori calificați 61.4% muncitori necalificați 6.3%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 78.7% între 1991-2000 - 9.6% între 2001-2011 - 11.7%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- echipament sportiv
- transport
- comerț
- cagricultură

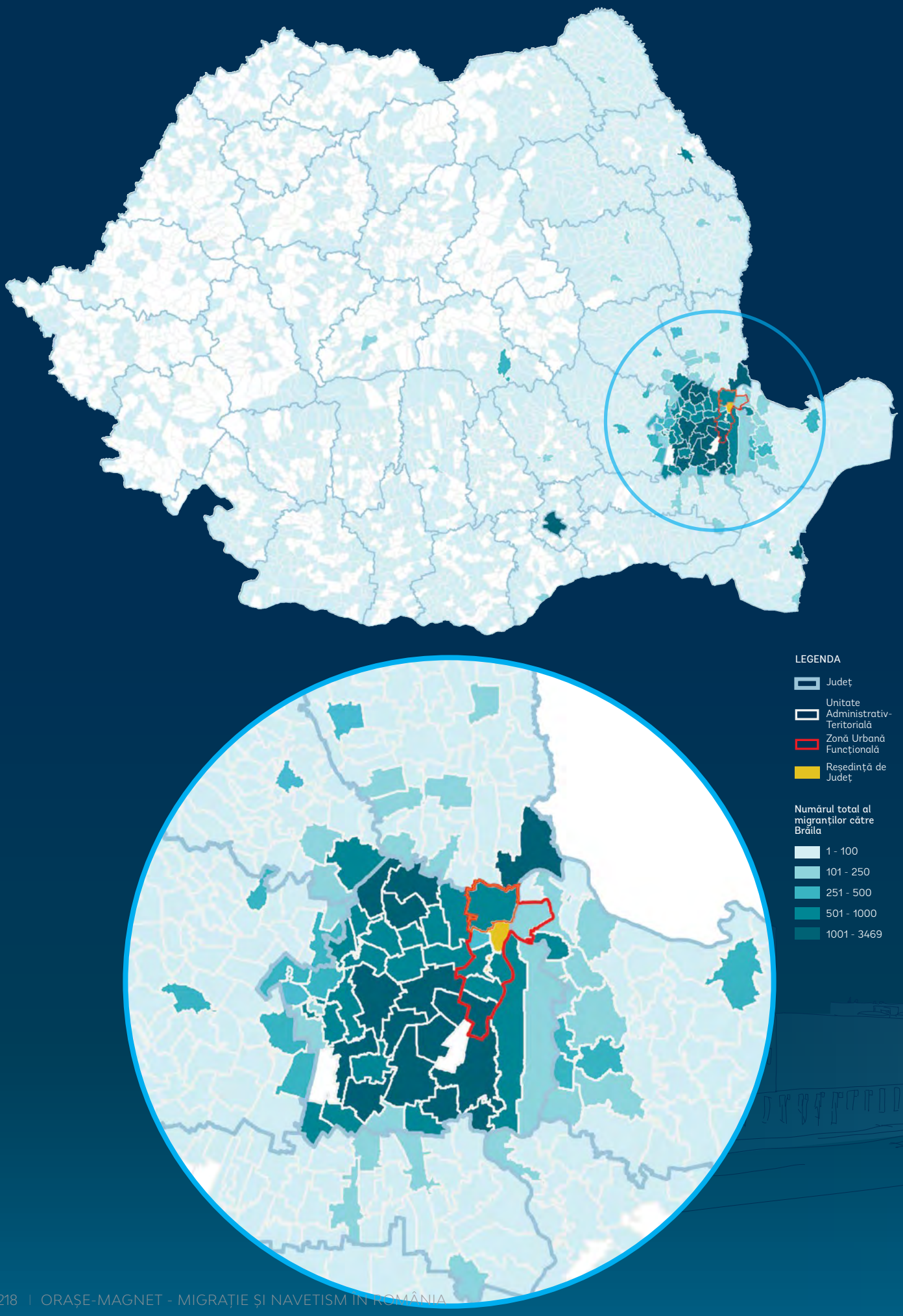
Populația stabilă (ZUF)	196,818
Populația ocupată (ZUF)	84,361
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	8.8%
Navetiști (ZUF)	7,429
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	344
Rata șomajului (% ZUF)	6.8%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	1,470
Indexul de vitaliate culturală	-0.43

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 22.6%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 67.7 % / feminin 32.3 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 44.0 % / 35-44 - 30.9% / peste 45 - 25.1%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 20.3% / superior secundar 32.5% / secundar 23.7% / primar 23.5 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 15.1% / tehnicieni 8.5% / muncitori calificați 64.8% / muncitori necalificați 11.6%

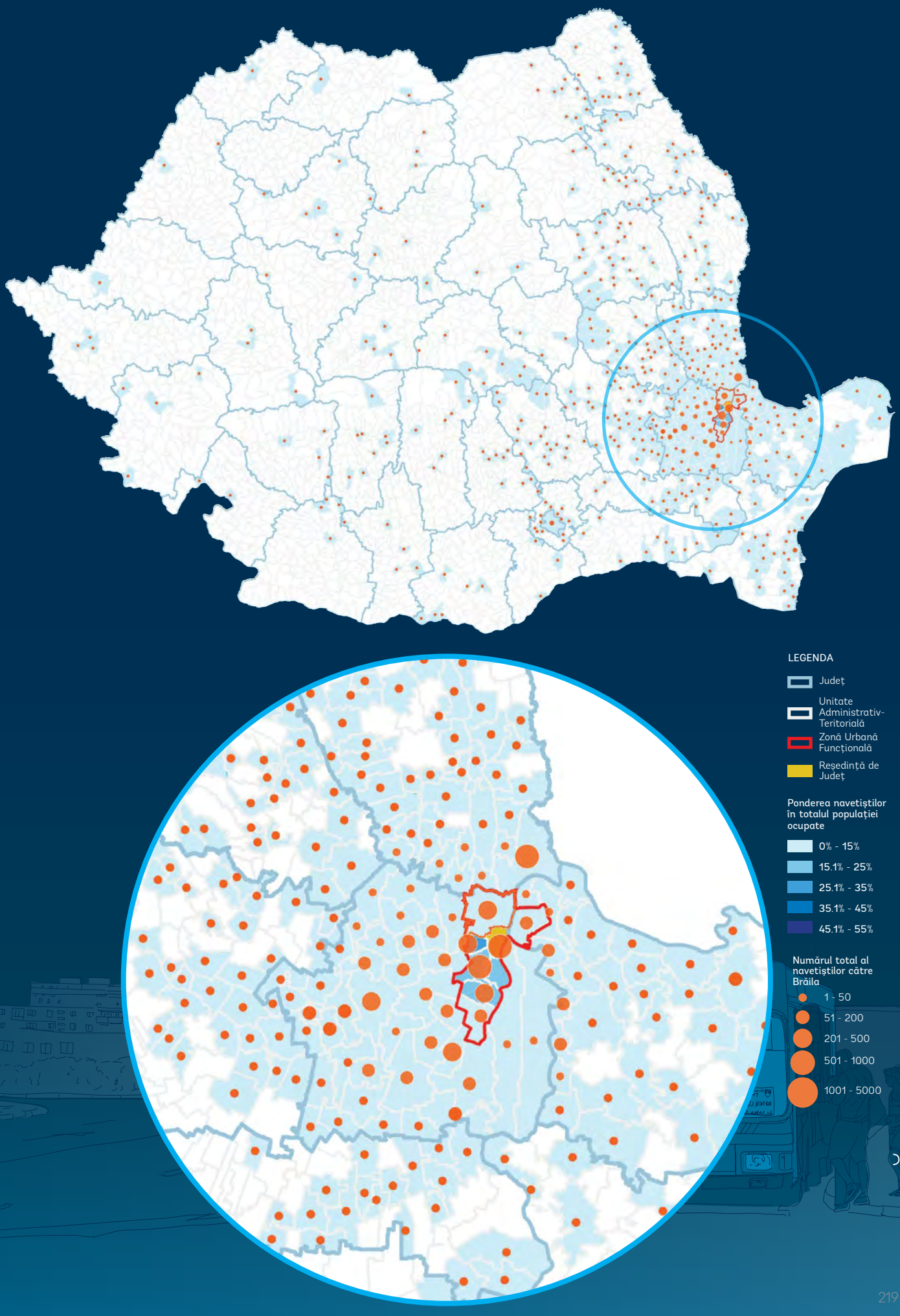
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

- Brăila (820)
- Galați (747)
- Chișcani (536)
- Cazasu (482)
- Tichilești (371)
- Tufești (317)
- Ianca (267)

Fluxuri migraționale către Brăila ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Brăila ZUF, în 2011

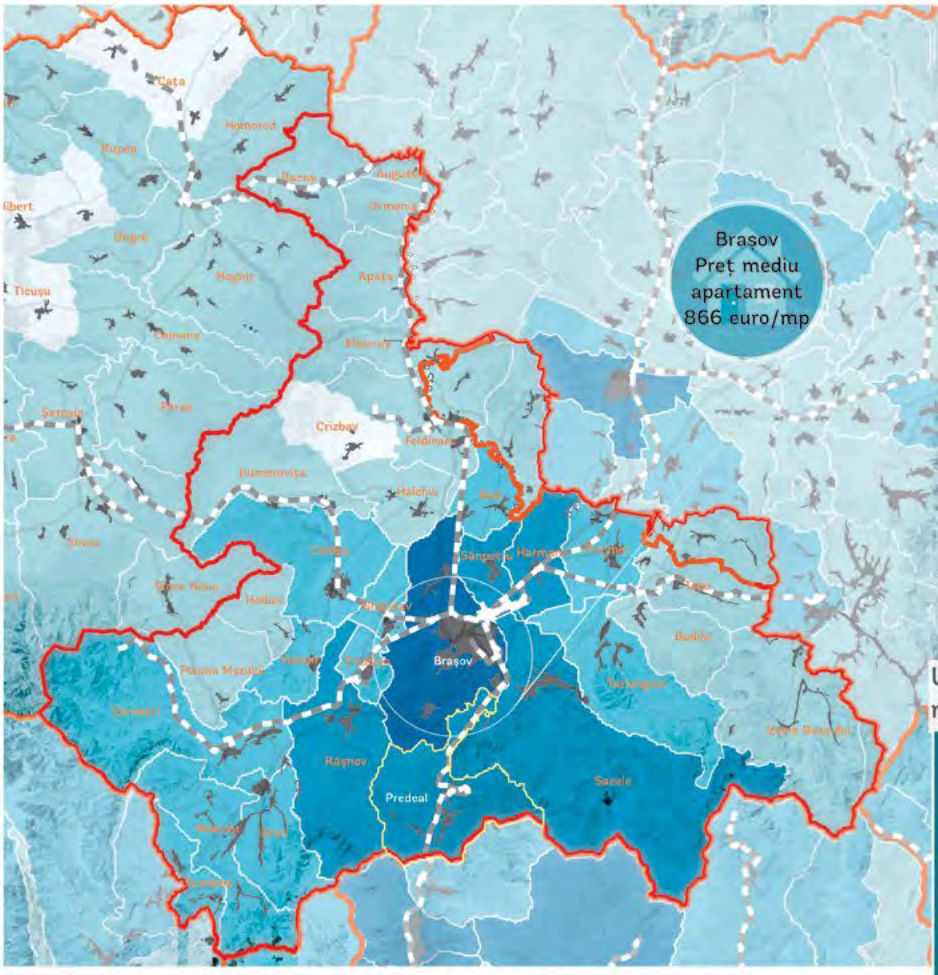


Brașov, BV

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



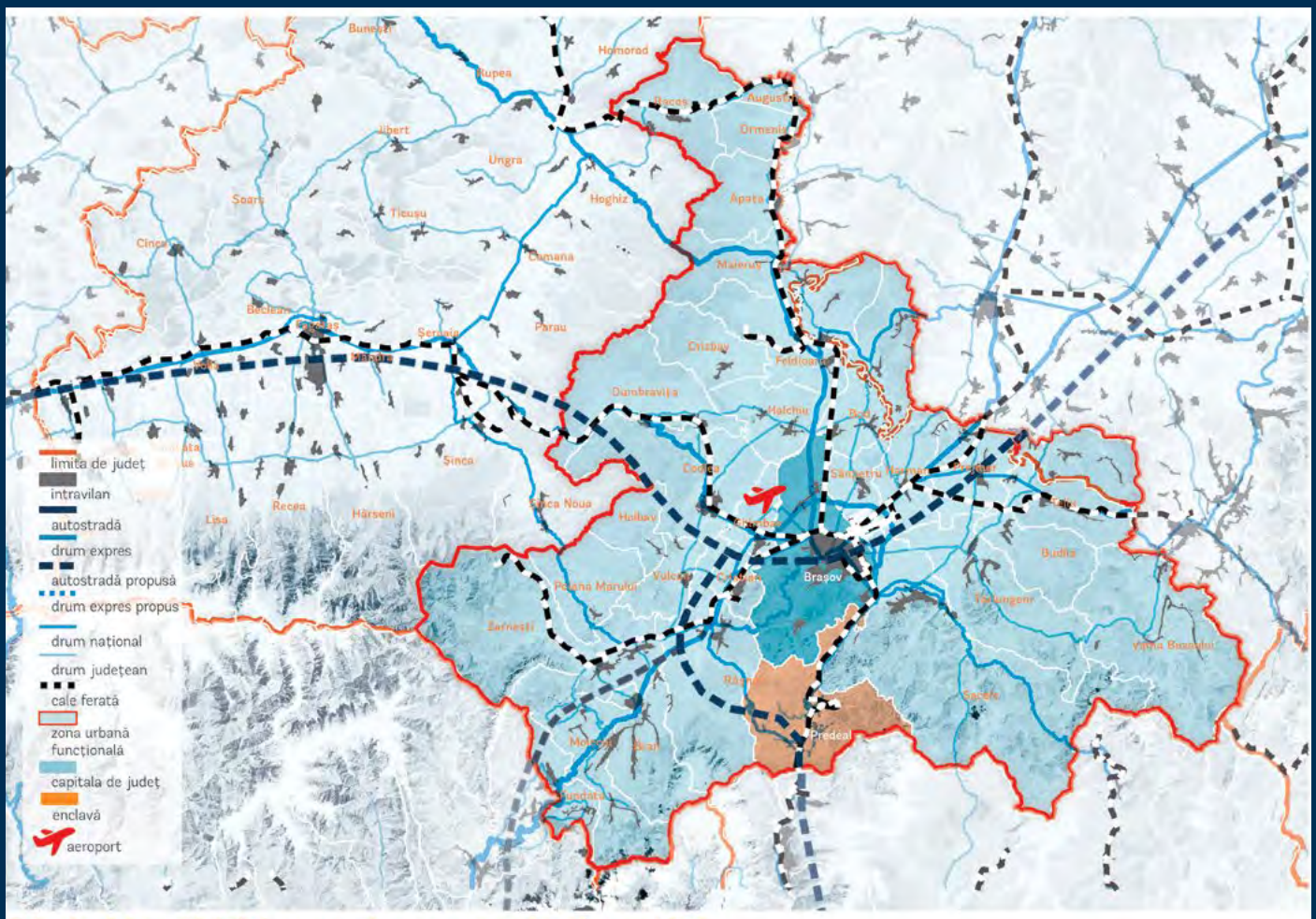
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- transport
- automotive
- comerț
- echipamente și utilaje

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
455,830	178,066	39.1%
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
21,366	960,625	6.8 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
444	74	8,486
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
101	0.17	469

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 74.7%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 51.0% / rural 49.0%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 42.8% șomeri 3.1% studenți 6.2% pensionați 39.0% fără ocupație 8.8%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 21.1% între 35-64 - 56.8% peste 65 ani - 22.1%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 19.9% secundar superior 32.9% secundar 19.9% primar 27.3%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.4% tehnicieni 10.2% muncitori calificați 56.8% muncitori necalificați 9.6%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 63.6% între 1991-2000 - 13.7% între 2001-2011 - 22.7%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- transport
- construcția de utilaje și echipamente
- construcții
- automotive

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
455,830	202,138

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
25.2%	50,880

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
444	3.8%

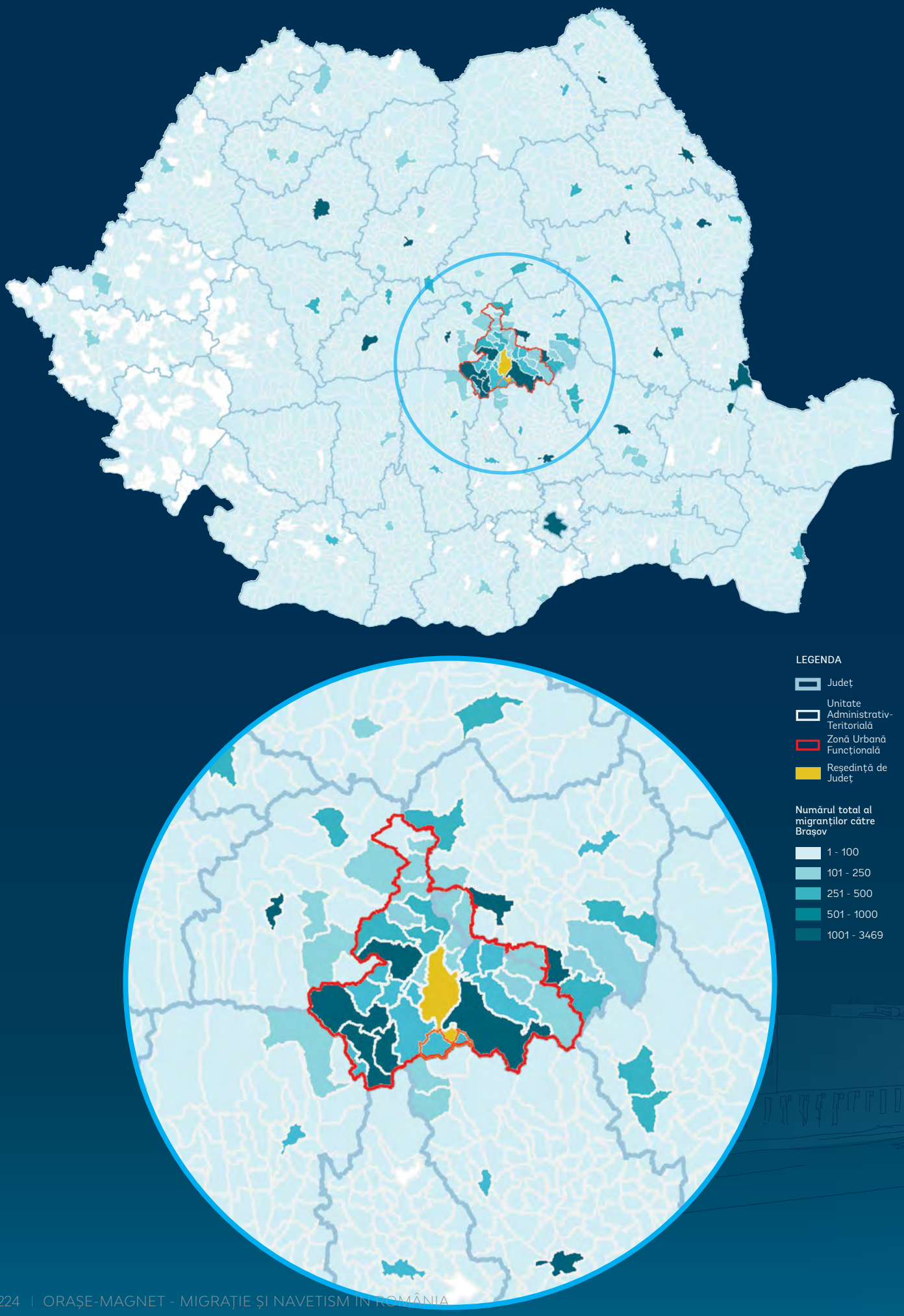
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
8,486	0.17

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 22.7%
Ponderea nevetiștilor după gen (%, ZUF)	masculin 62.0 % / feminin 38.0%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 - 45.0 % / 35-44 - 28.4% / peste 45 - 26.6%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%, ZUF)	înv. terțiar 27.6% / superior secundar 37.3% / secundar 21.4% / primar 13.7 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 20.0% / tehnicieni 9.8% / muncitori calificați 56.7% / muncitori necalificați 13.6%

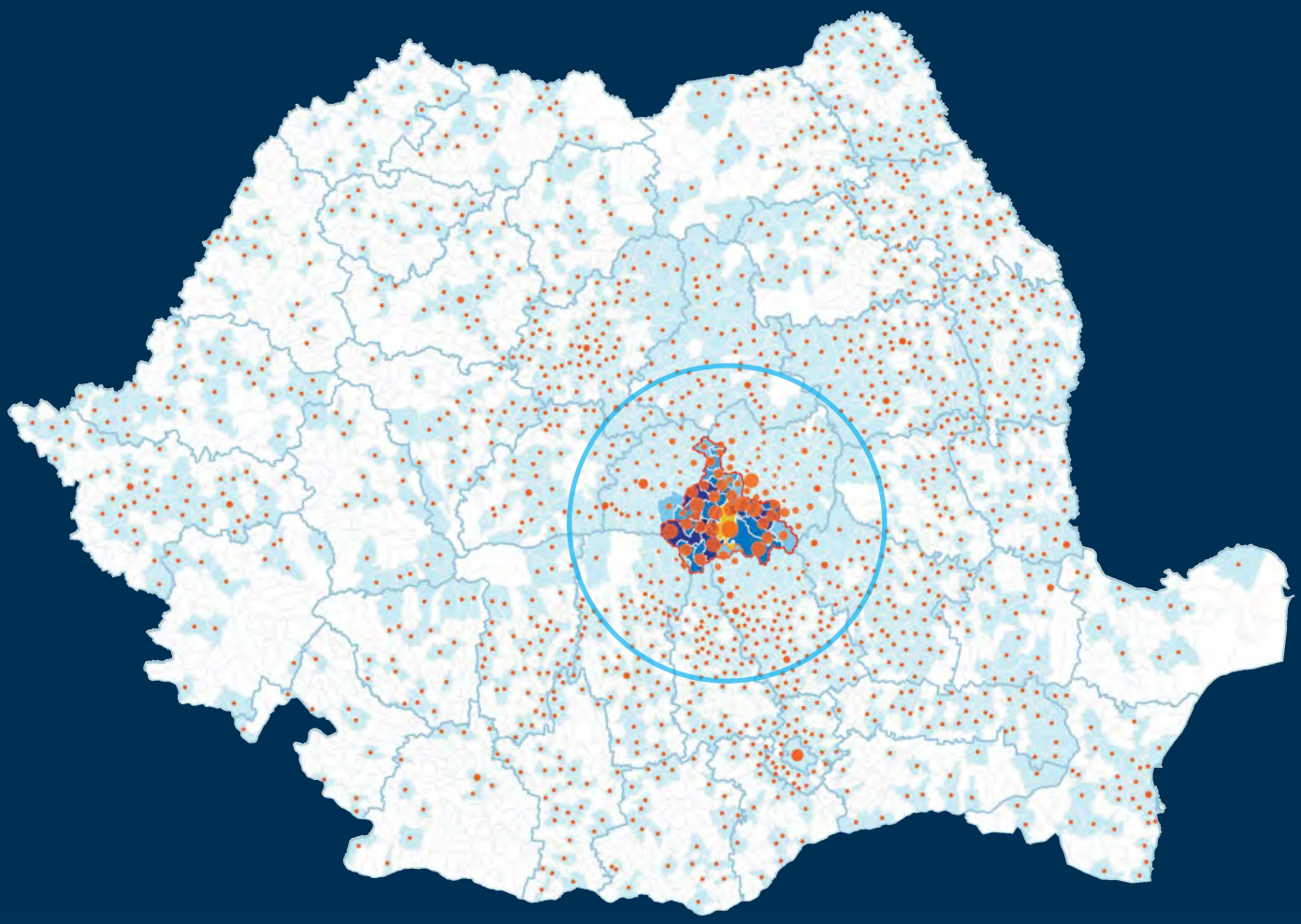
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

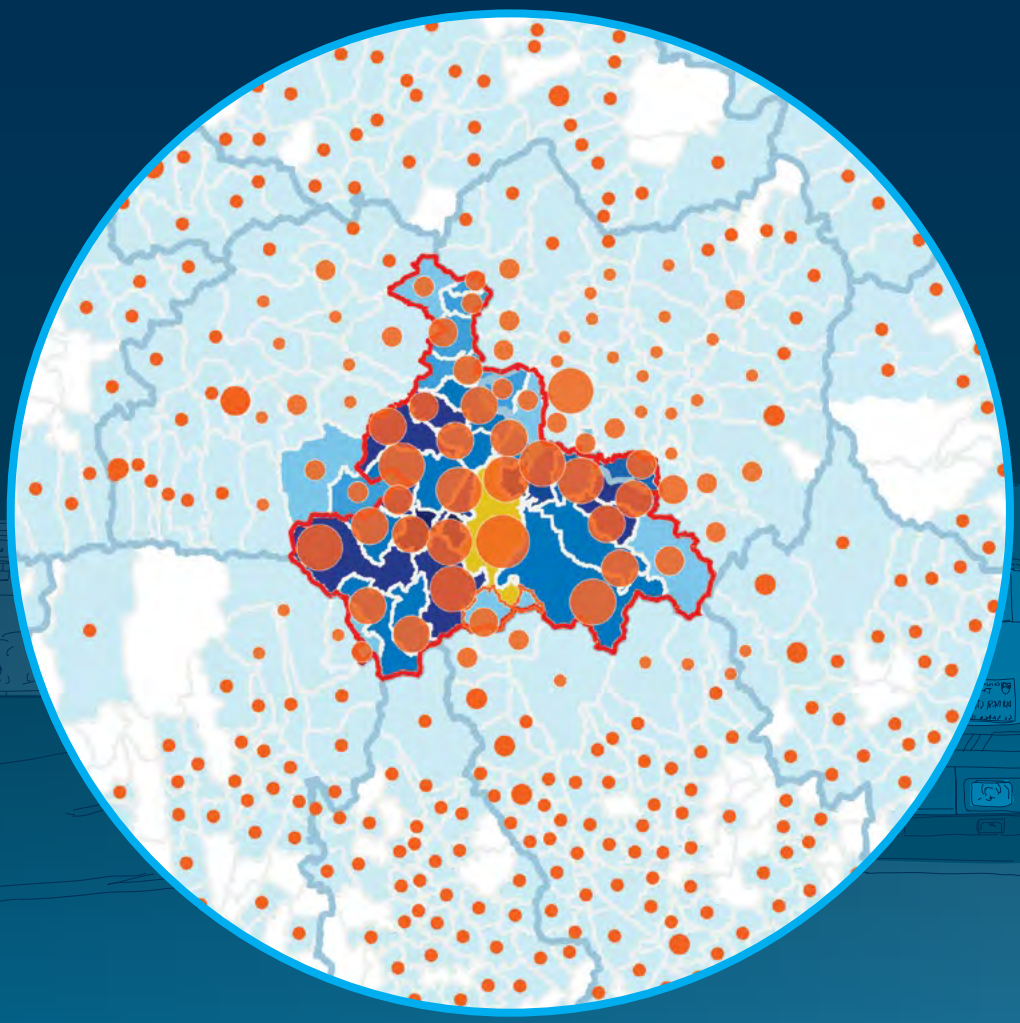


Fluxuri migraționale către Brașov ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Brașov ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

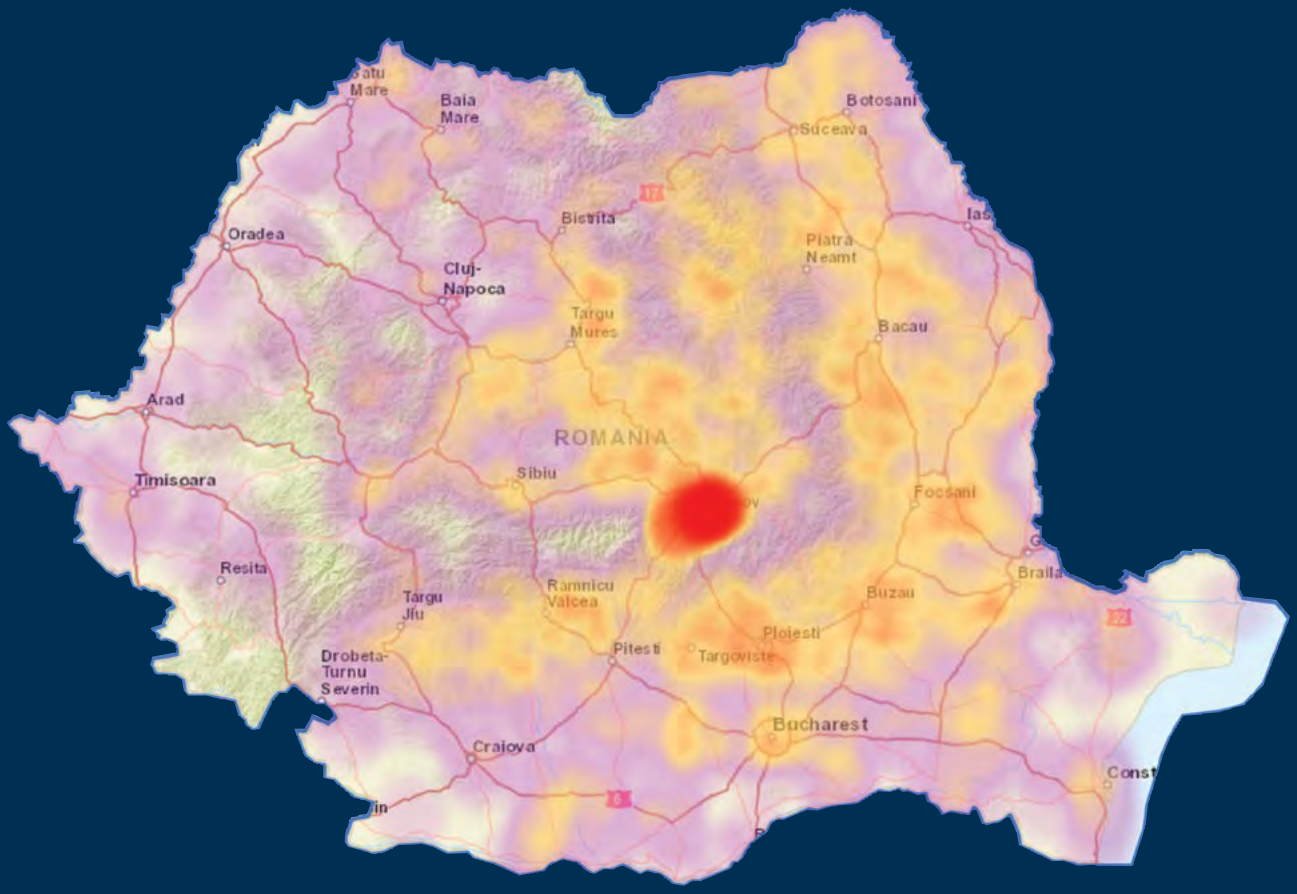
Numărul total al navetiștilor către Brașov

- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

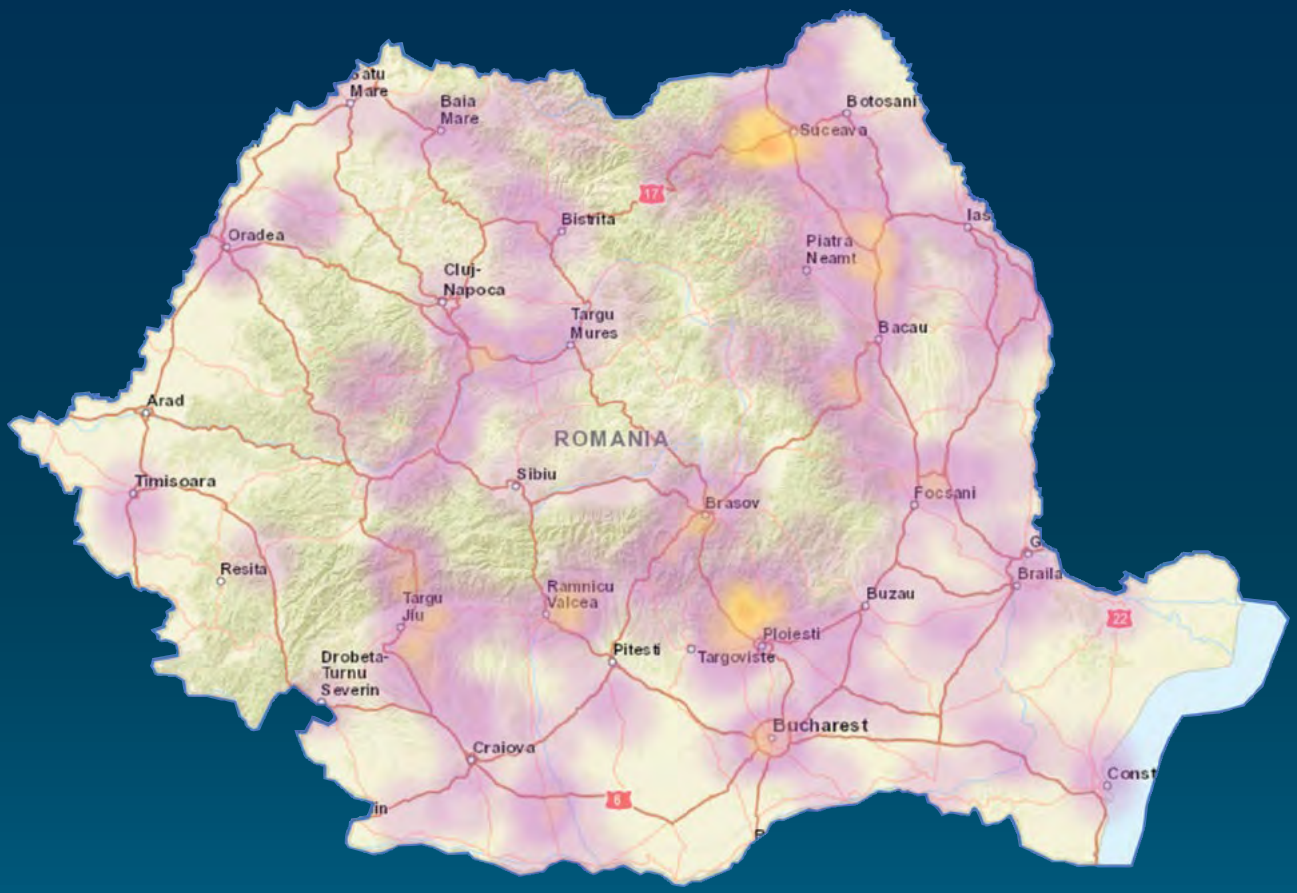
FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

BRAȘOV

Zona de captare a studenților a Universității Transilvania, Brașov, în 2015



Zona de captare a studenților a Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, Brașov, în 2015



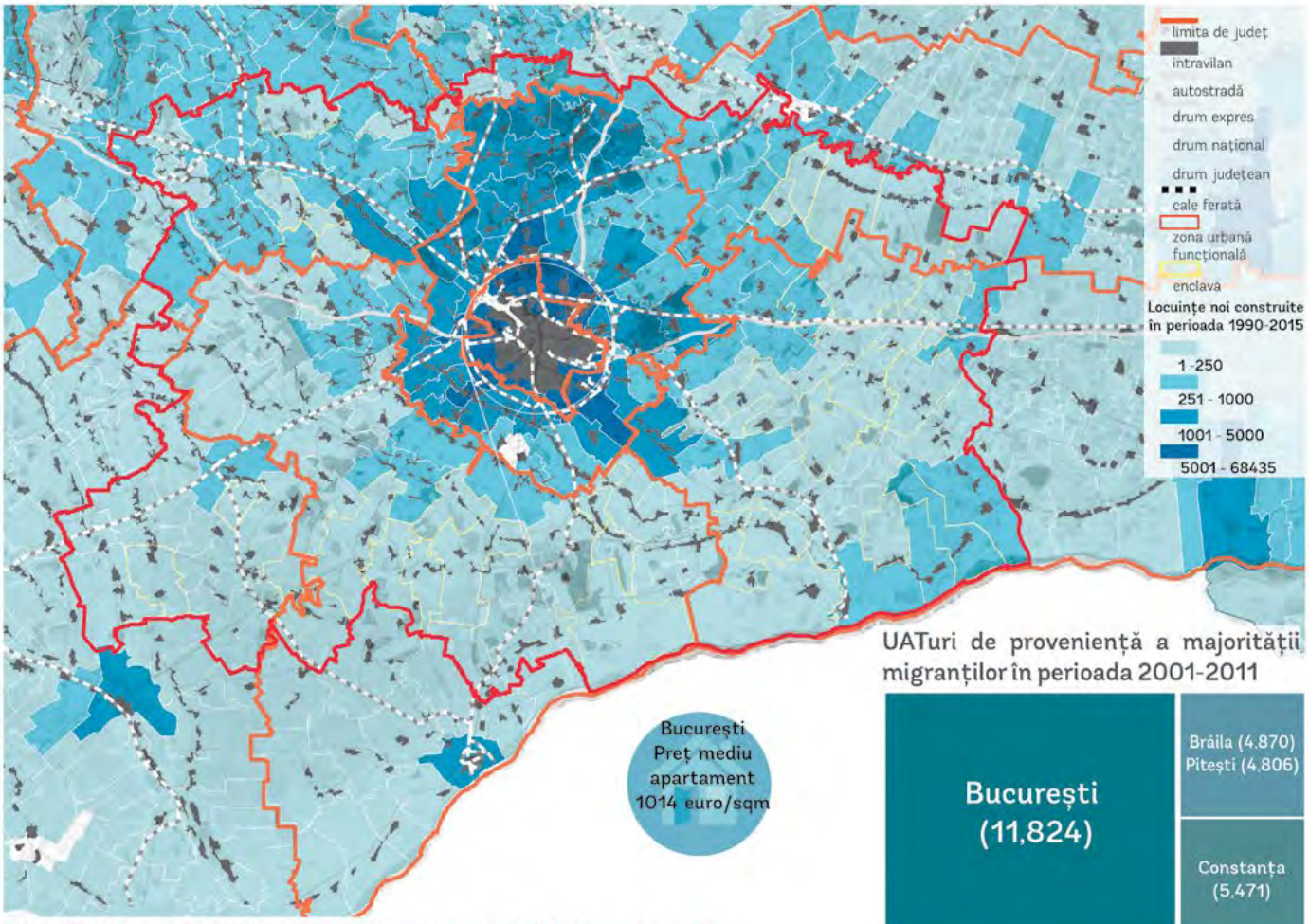
București, IF

Zona urbană funcțională

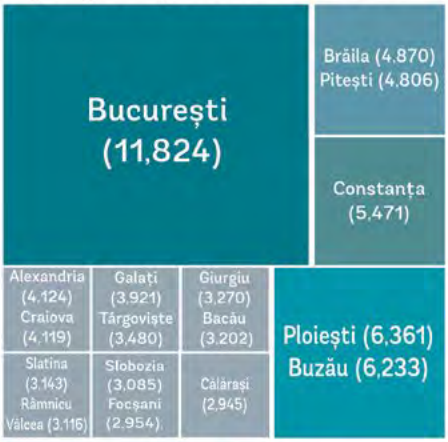




O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



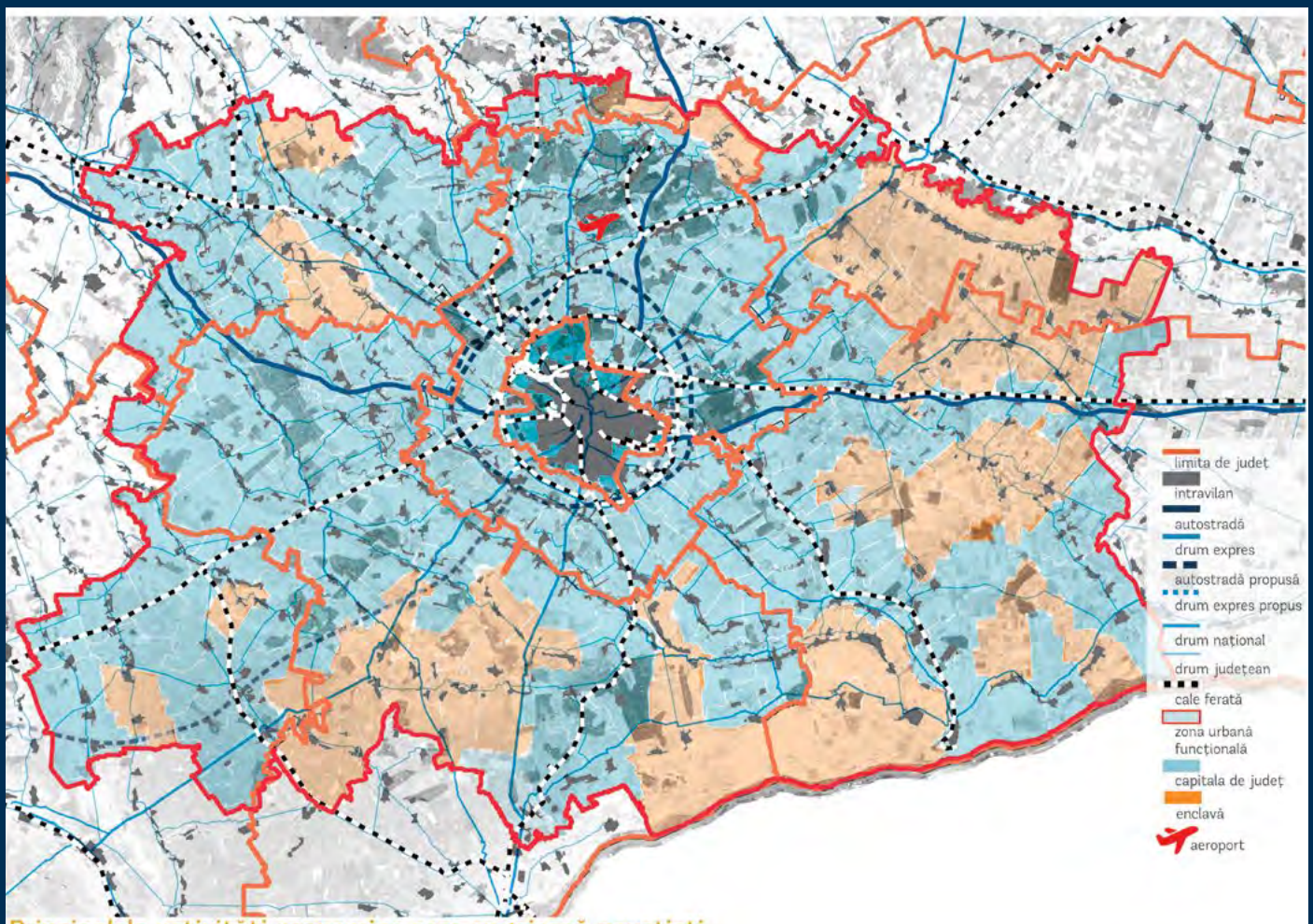
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- transport
- automotive
- comerț
- echipamente și utilaje

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
2,703,015	1,016,548	37.6%
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
170,290	1,851,565	5.1 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
629	594	111,006
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
102	-	598

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 85.5% (exceptând județul Ilfov)
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 51.6% / rural 48.4%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 48.2% șomeri 2.6% studenți 6.8% pensionați 34.2% fără ocupație 8.2%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 27.8% între 35-64 - 51.1% peste 65 ani - 21.1%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 29.8% secundar superior 31.4% secundar 12.3% primar 26.5%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 35.2% tehnicieni 12.7% muncitori calificați 45.9% muncitori necalificați 6.2%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 56.0% între 1991-2000 - 15.3% între 2001-2011 - 28.7%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



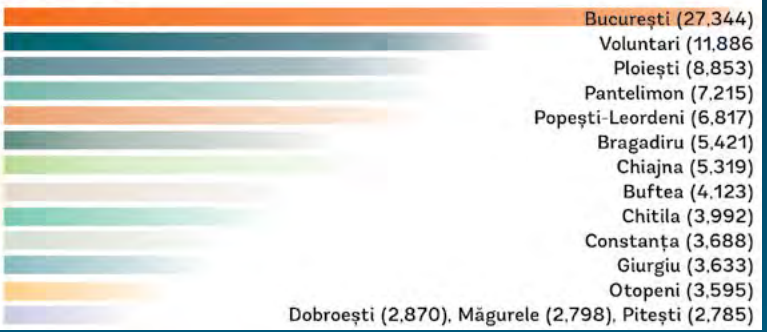
Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- transport
- administrație publică
- construcții
- securitate și pază

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
2,703,015	1,472,565
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
22.4%	330,572
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
629	1.7%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
111,006	-

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 37.3%
Ponderea nevetiștilor după gen (%, ZUF)	masculin 61.5 % / feminin 38.5%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 - 50.5 % / 35-44 - 28.8% / peste 45 - 20.7%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%, ZUF)	înv. terțiar 33.0% / superior secundar 34.1% / secundar 15.2% / primar 17.4%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 24.3% / tehnicieni 12.1% / muncitori calificați 50.8% / muncitori necalificați 12.8%

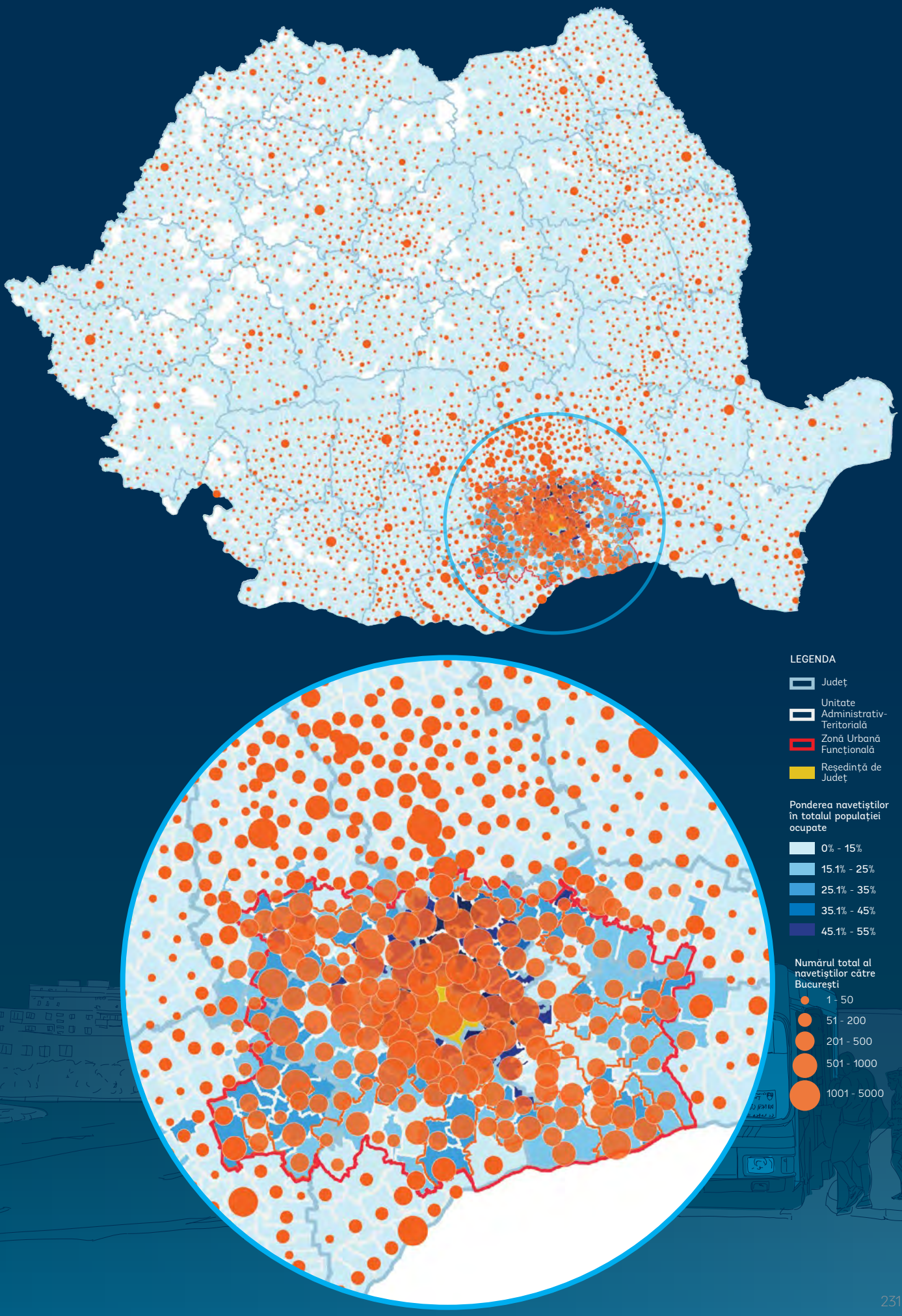
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



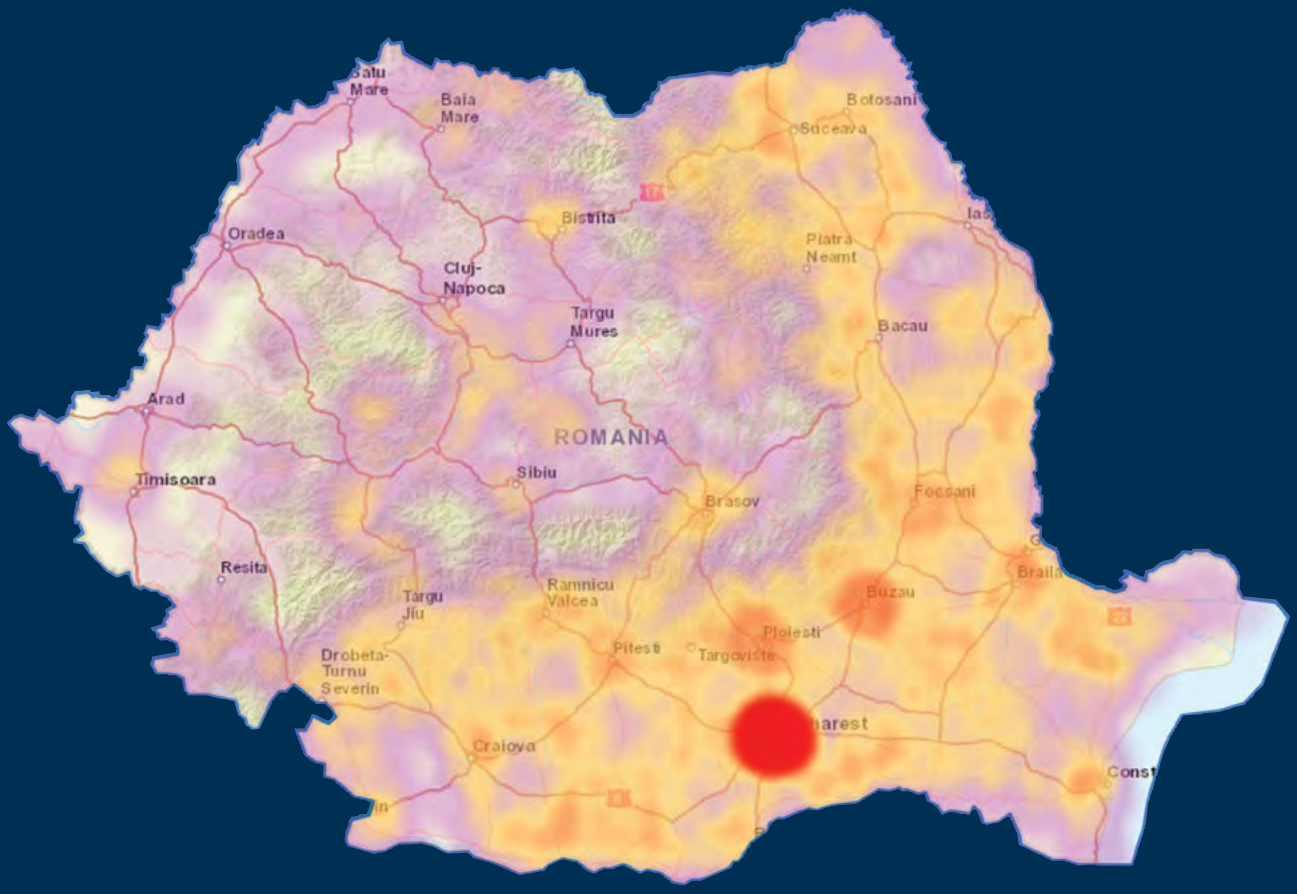
Fluxuri migraționale către București ZUF între 2001 și 2011



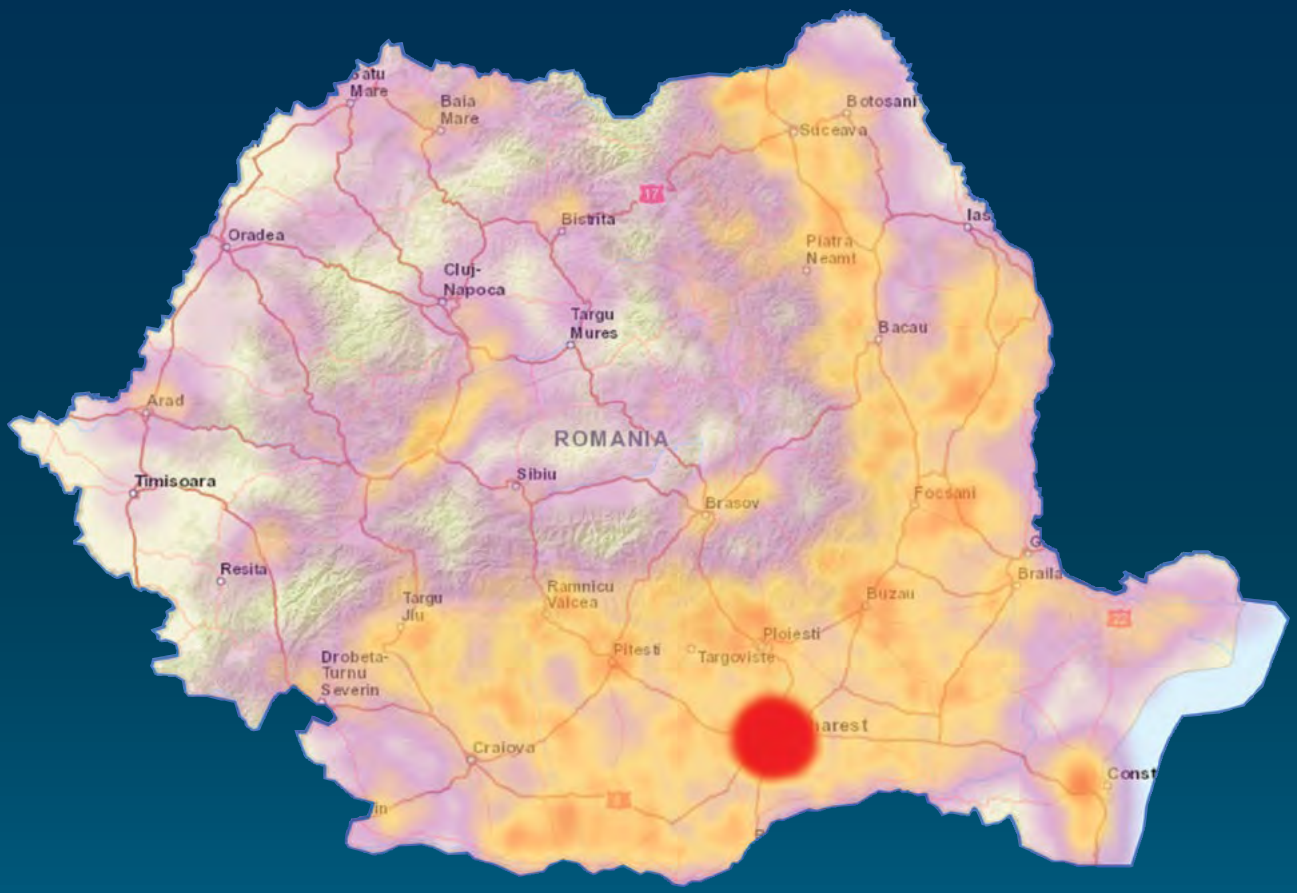
Fluxuri de navetism către București ZUF, în 2011



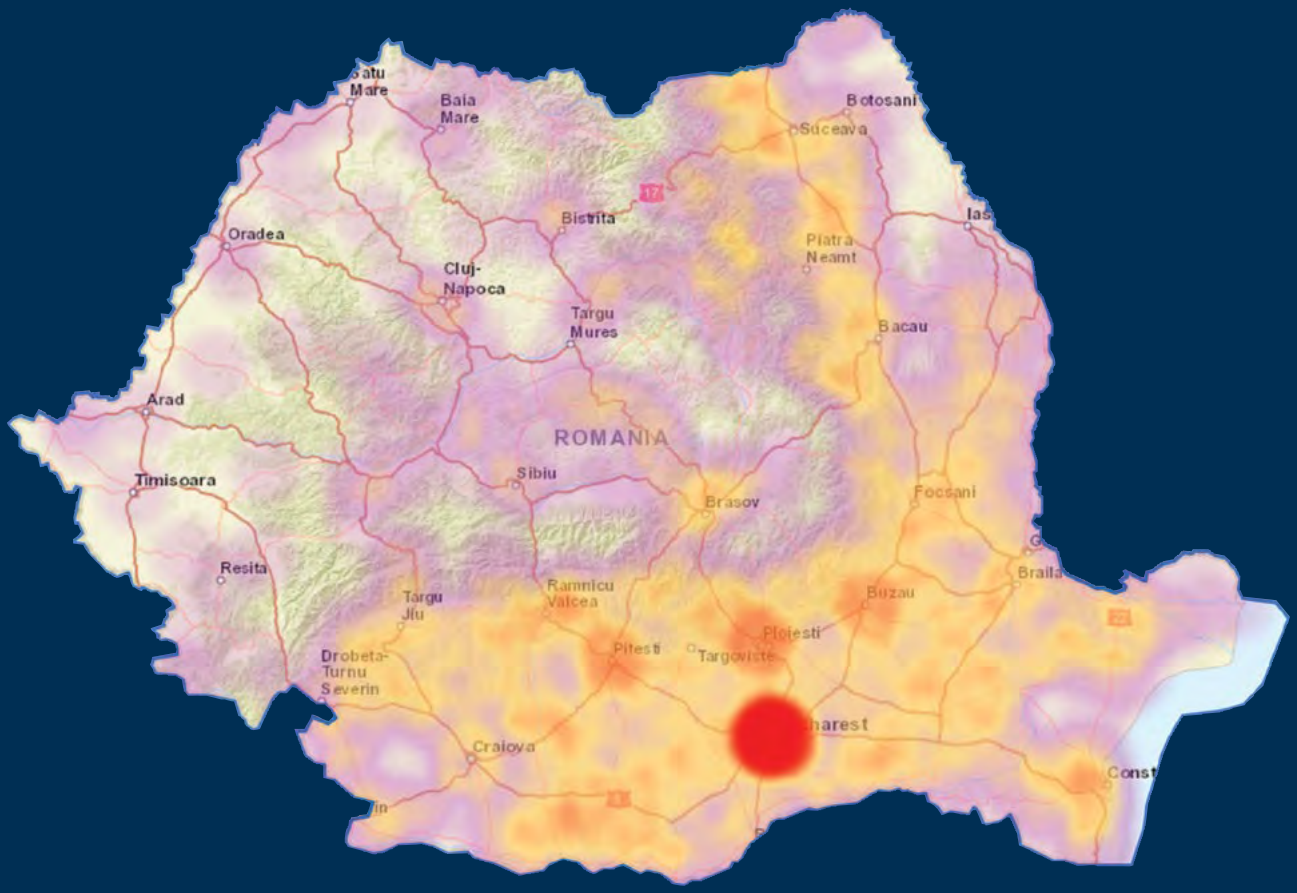
Zona de captare a studenților a Universității București, în 2015



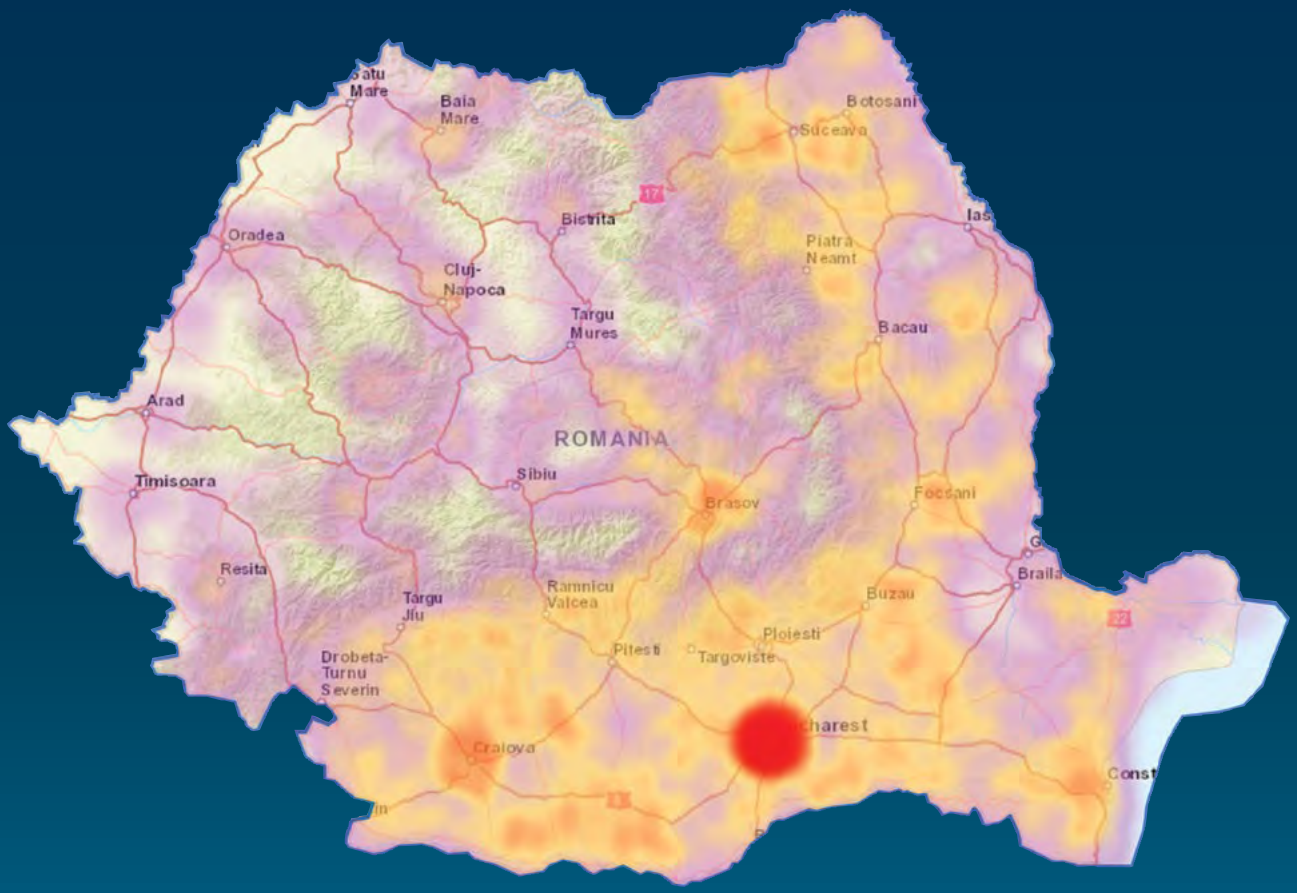
Zona de captare a studenților a Academiei de Studii Economice, București, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității Politehnice, București, în 2015



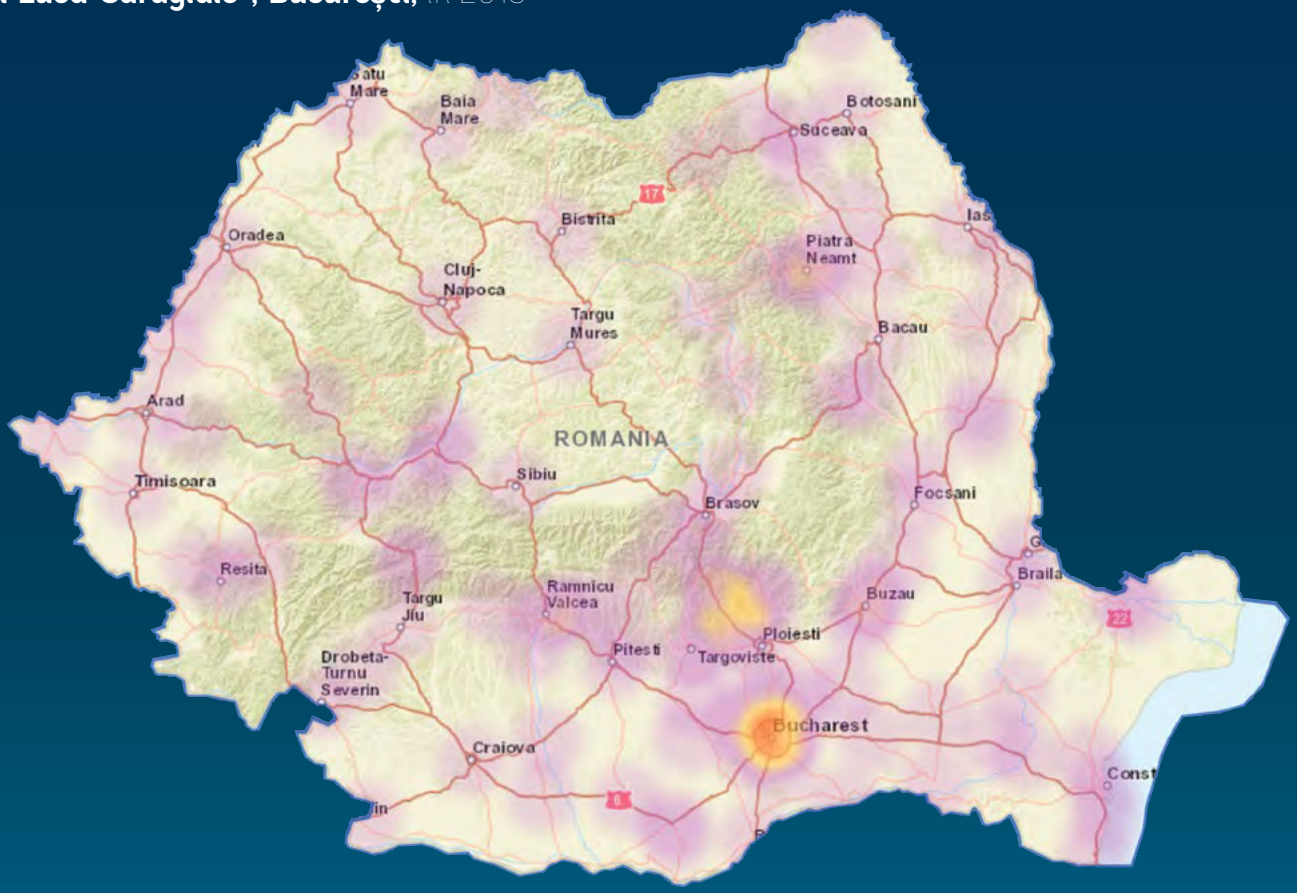
Zona de captare a studenților a Universității Spiru Haret, București, în 2015



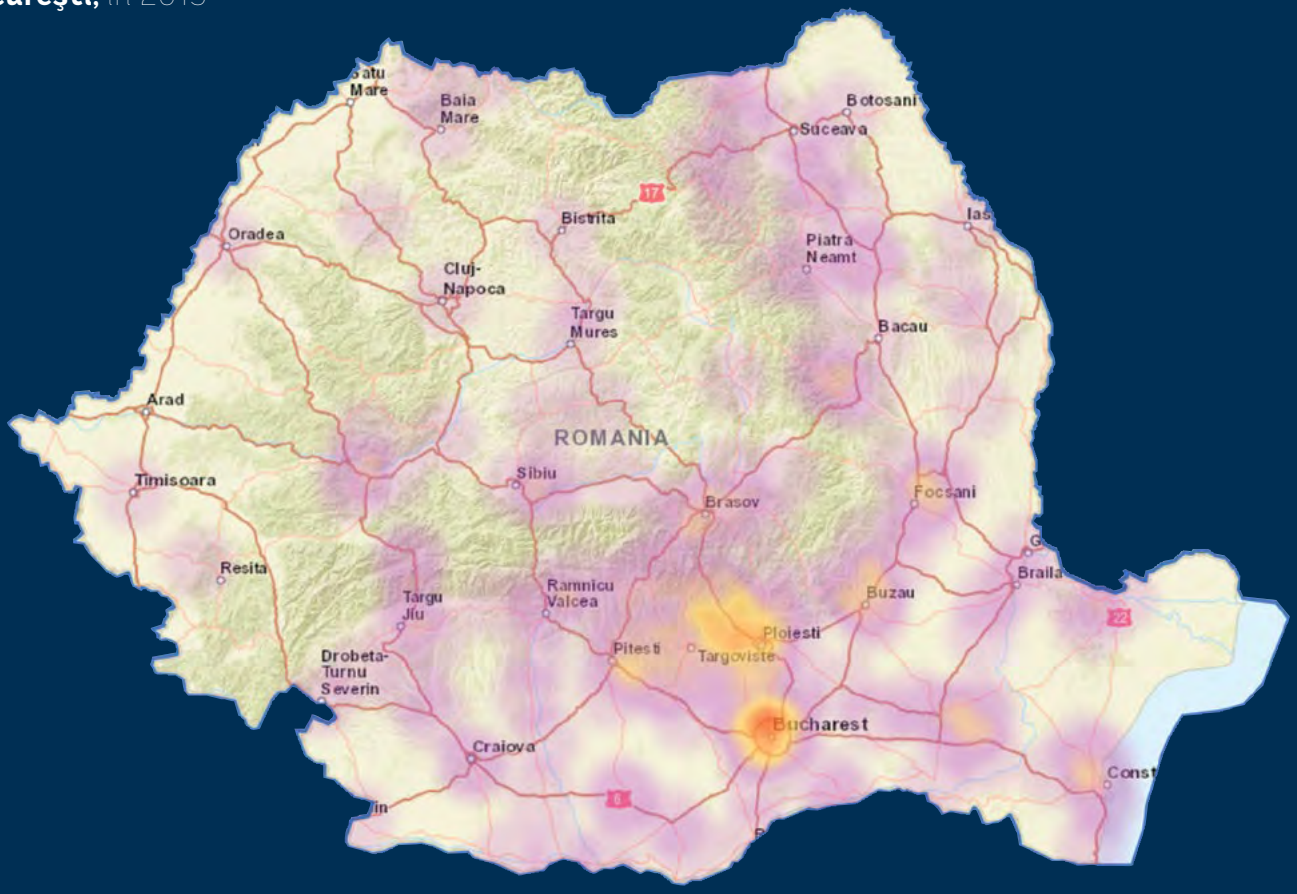
Zona de captare a studenților a Universității Tehnice de Construcții, Bucureşti, în 2015



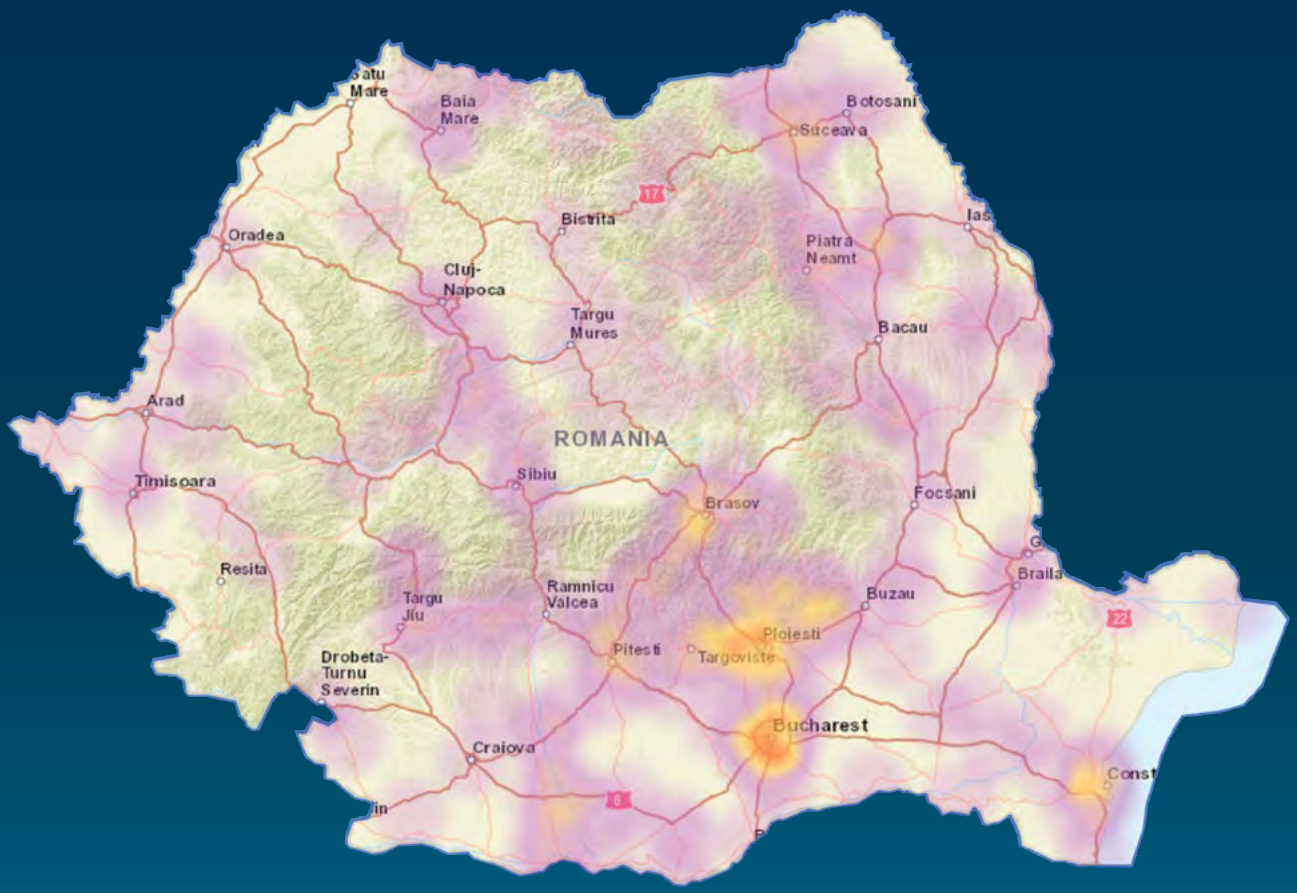
Zona de captare a studenților a Universității Naționale de Artă Teatrală și Cinematografică „Ion Luca Caragiale”, București, în 2015



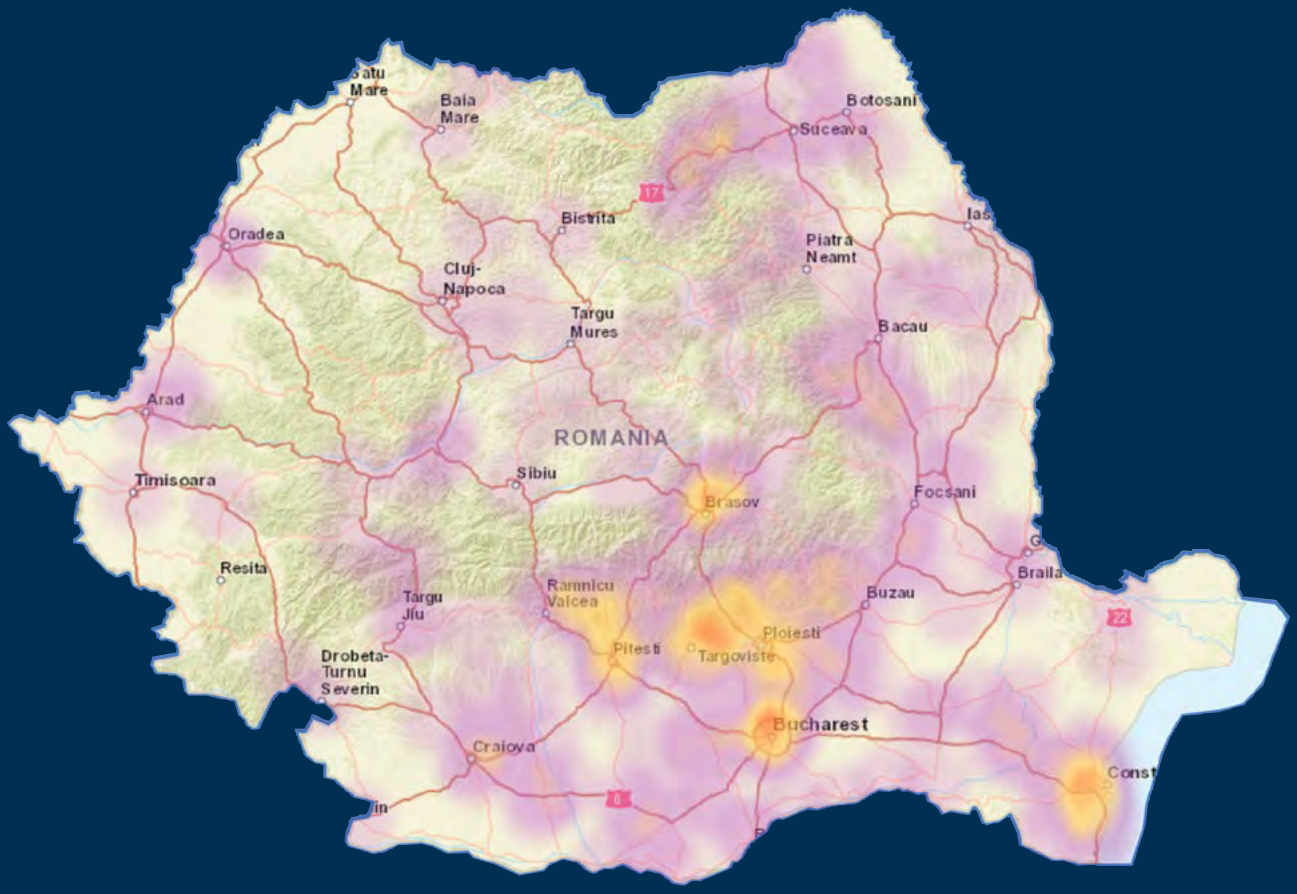
Zona de captare a studenților a Universității de Arhitectură şi Urbanism „Ion Mincu”, Bucureşti, în 2015



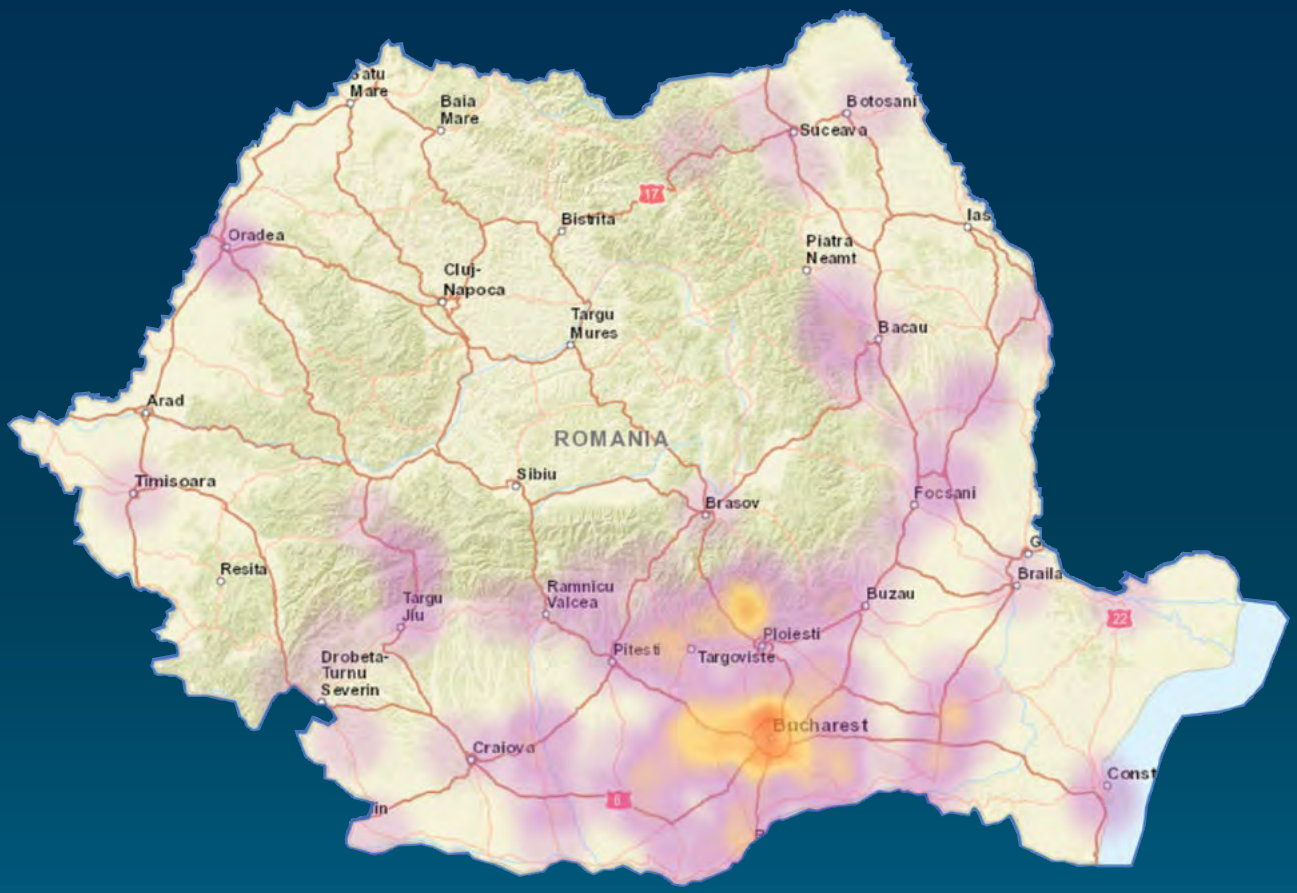
Zona de captare a studenților a Universității Naționale de Muzică, București, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității Naționale de Arte, București, în 2015



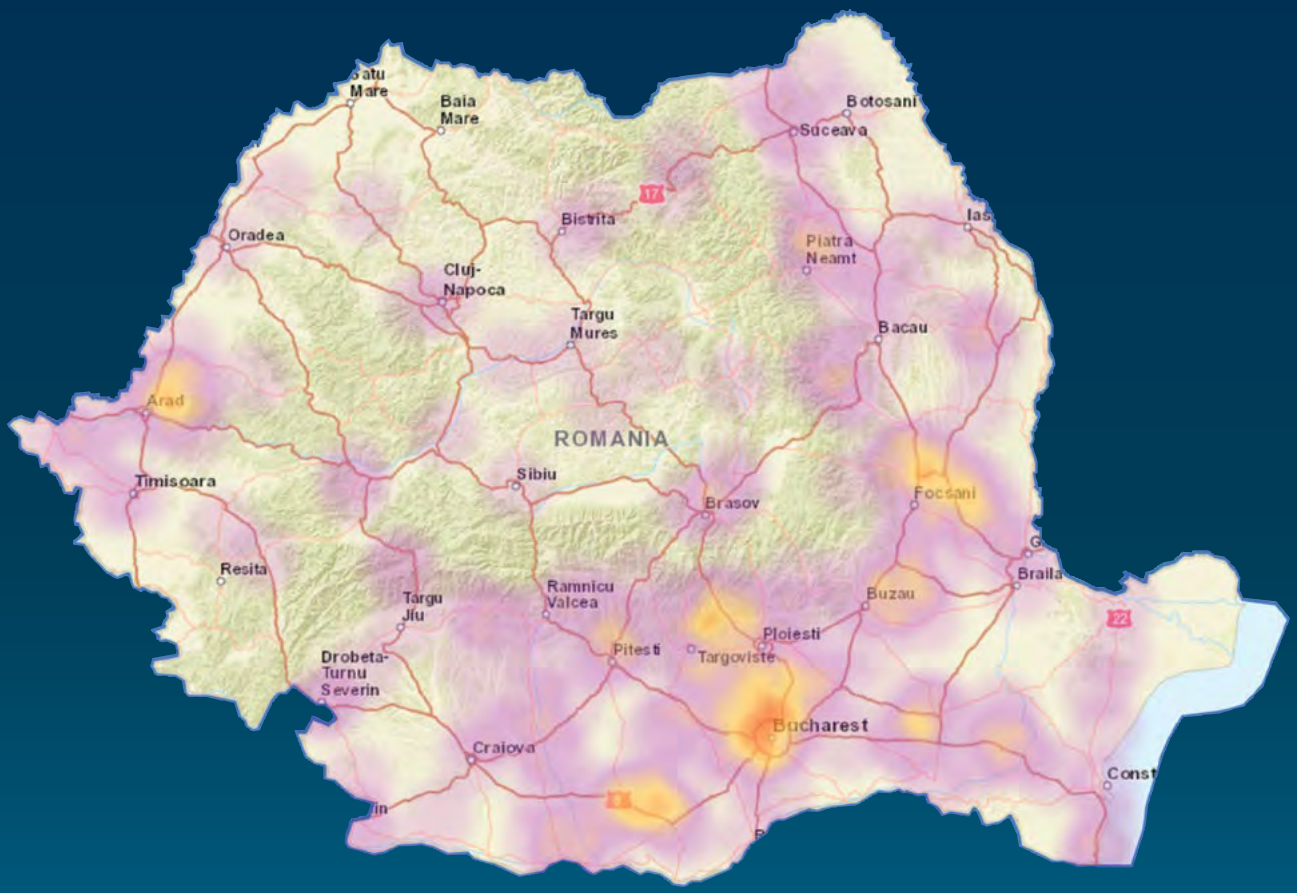
Zona de captare a studenților a Universității „Artifex”, București, în 2015



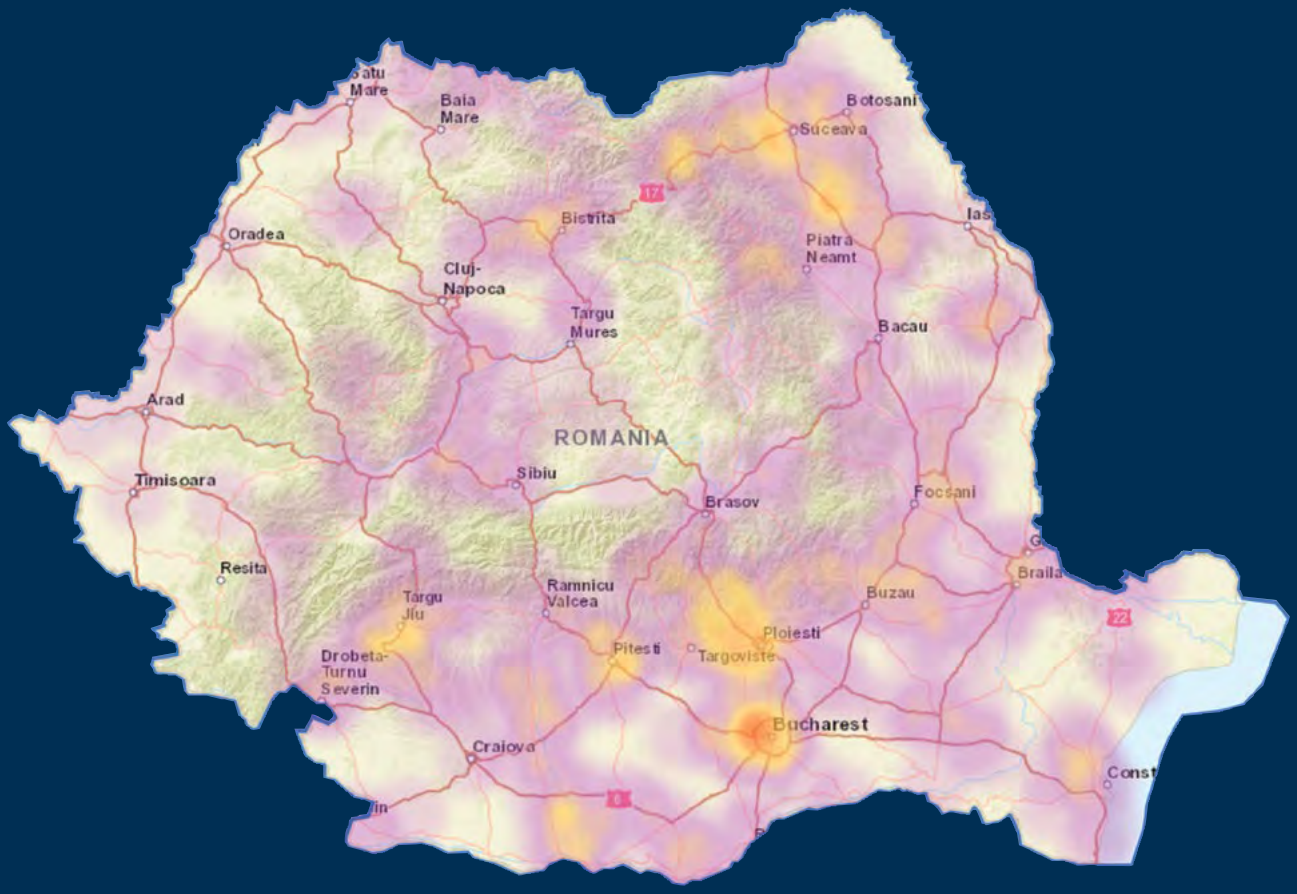
Zona de captare a studenților a Universității „Hyperion”, București, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității Româno-Americane, București, în 2015



Zona de captare a studenților a Academiei de Tehnică Militară, București, în 2015



Zona de captare a studenților a Şcolii Naționale de Studii Politice și Administrative, București, în 2015



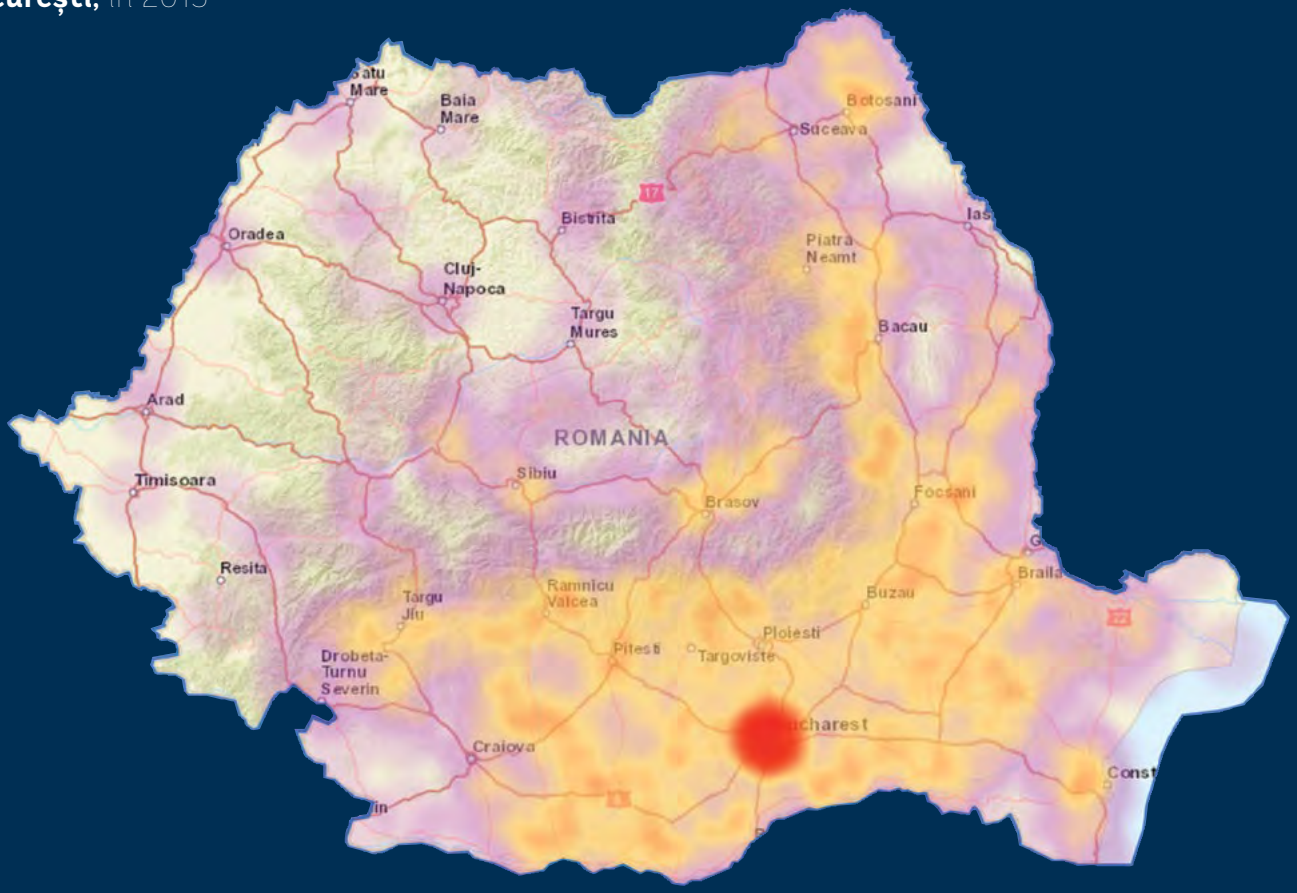
Zona de captare a studenților a Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, în 2015



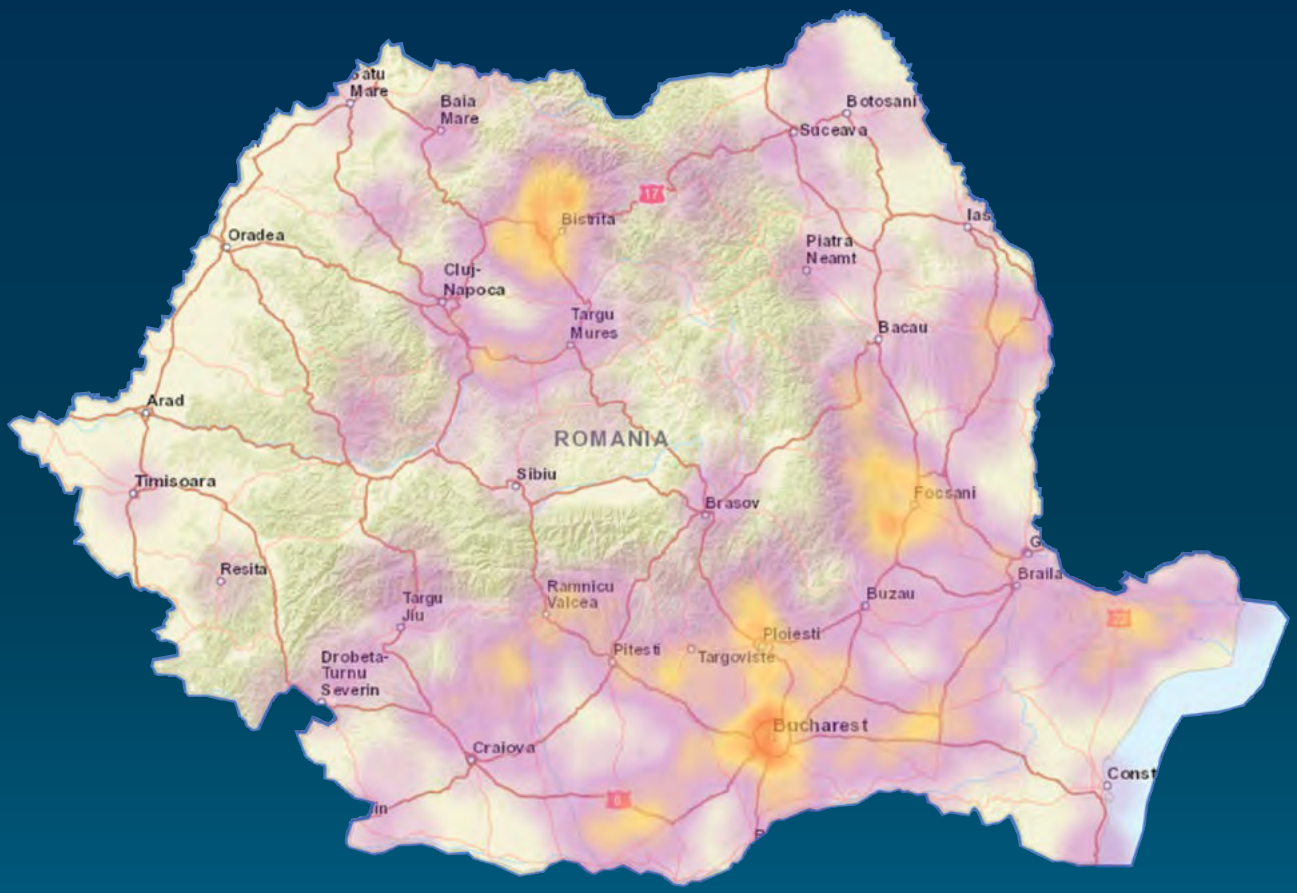
Zona de captare a studenților a Universității „Nicolae Titulescu”, București, în 2015



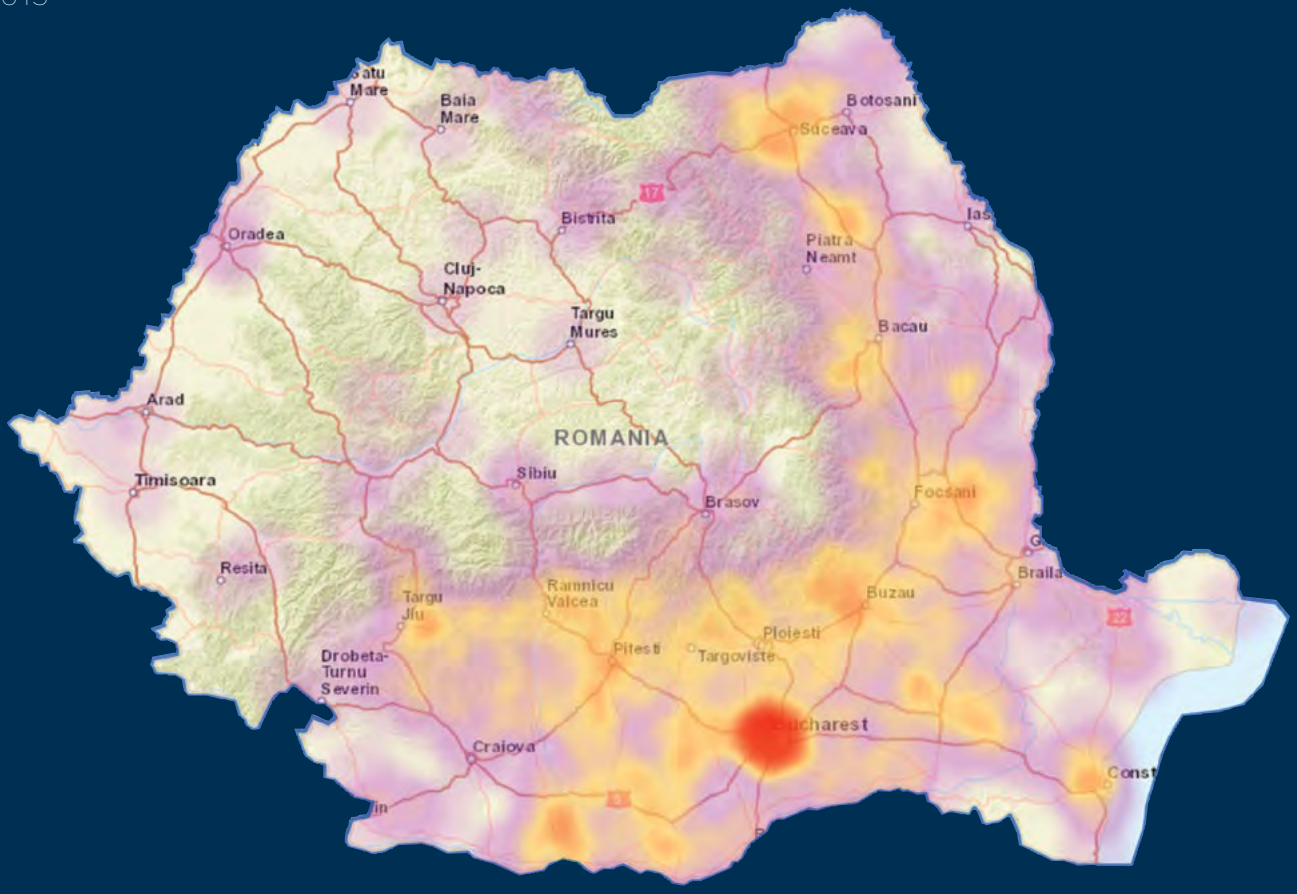
Zona de captare a studenților a Universității de Științe Agricole și Medicină Veterinară, București, în 2015



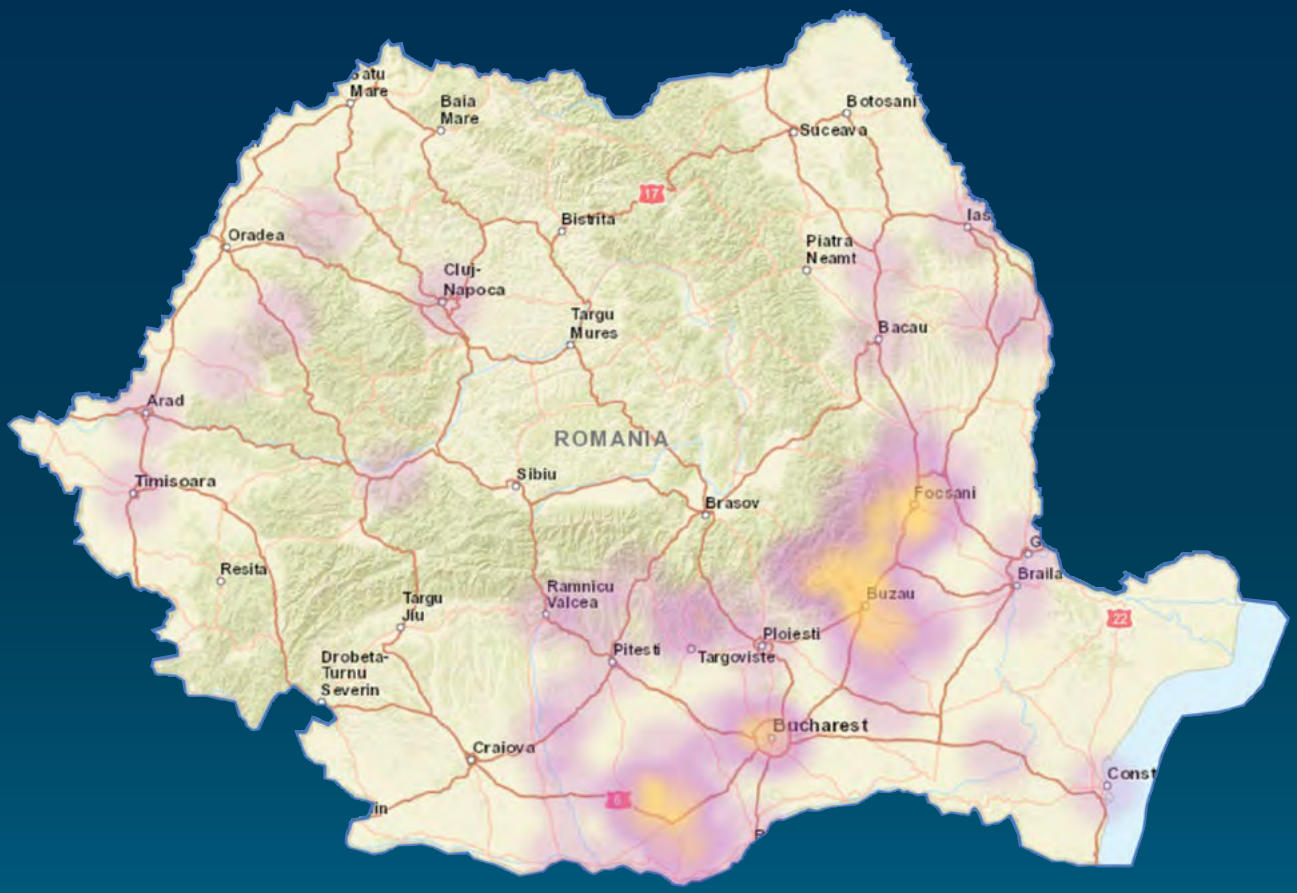
Zona de captare a studenților a Universității Ecologice București, în 2015



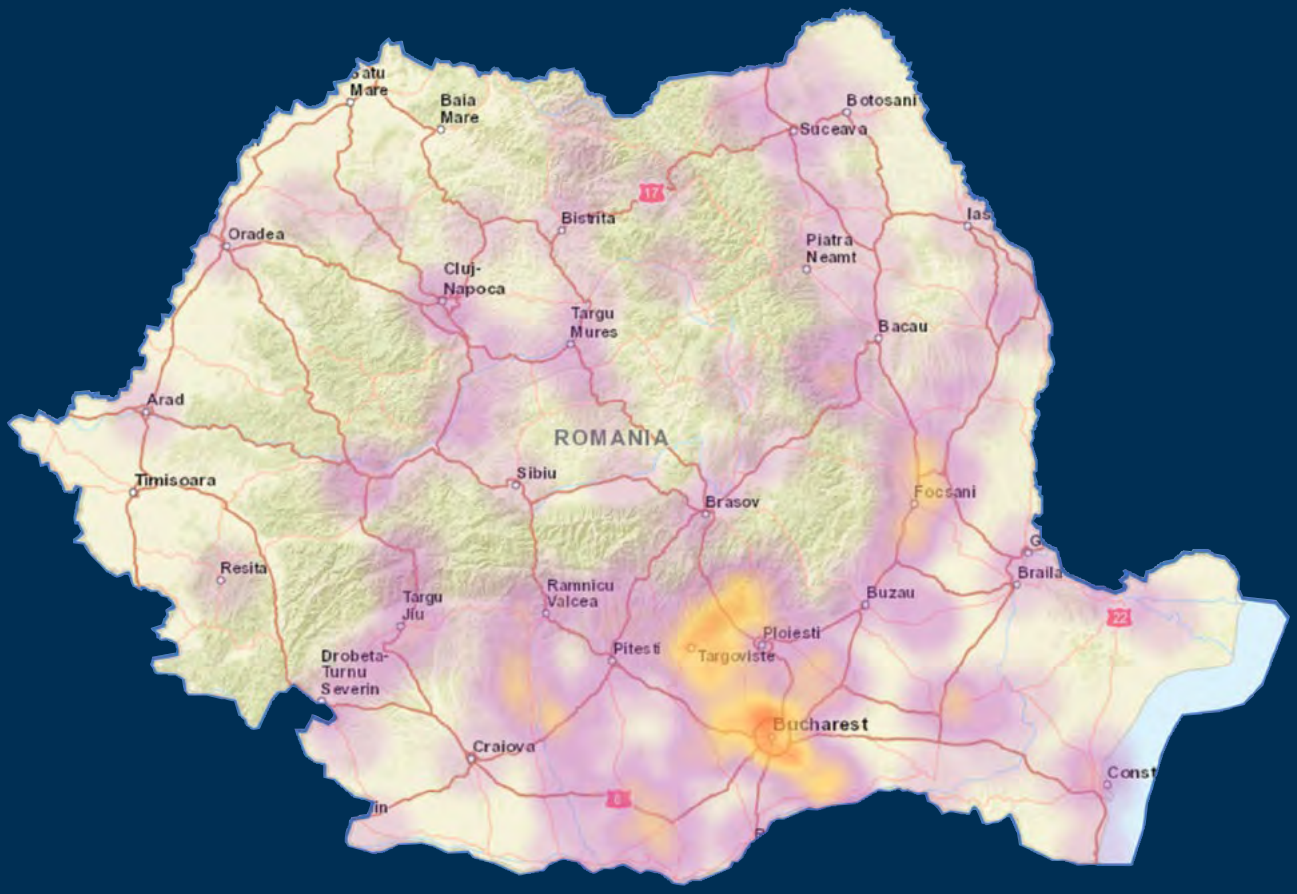
Zona de captare a studenților a Universității de Medicină și Farmacie Carol Davila, București, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Bioterra”, București, în 2015



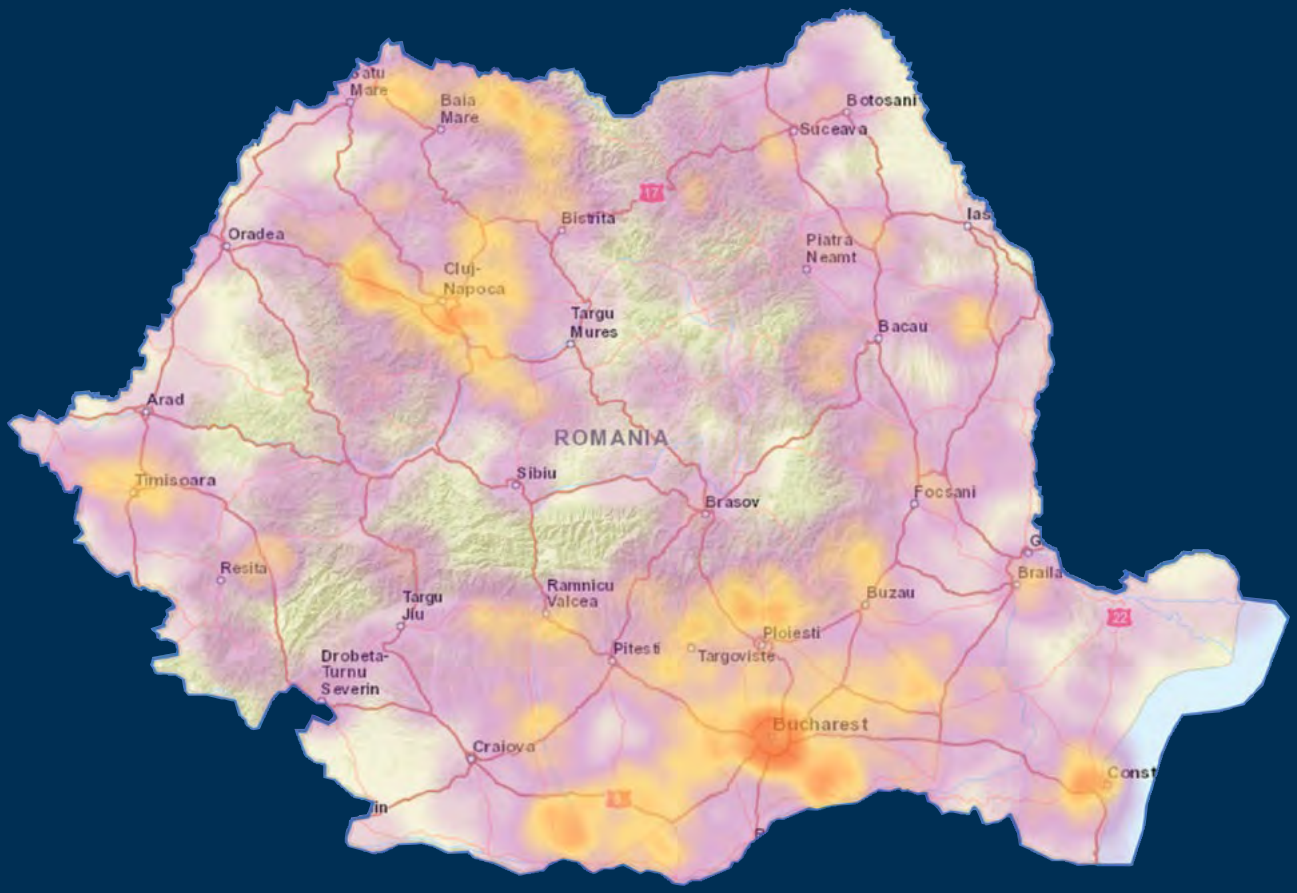
Academia Națională de Educație Fizică şi Sport Bucureşti, în 2015



Zona de captare a studenților a Academiei de Poliție „Alexandru Ioan Cuza”, București, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității Creștine „Dimitrie Cantemir”, București, în 2015



Zona de captare a studenților a Institutului Teologic Penticostal București, în 2015



Zona de captare a studenților a Institutului de Administrare a Afacerilor, București, în 2015

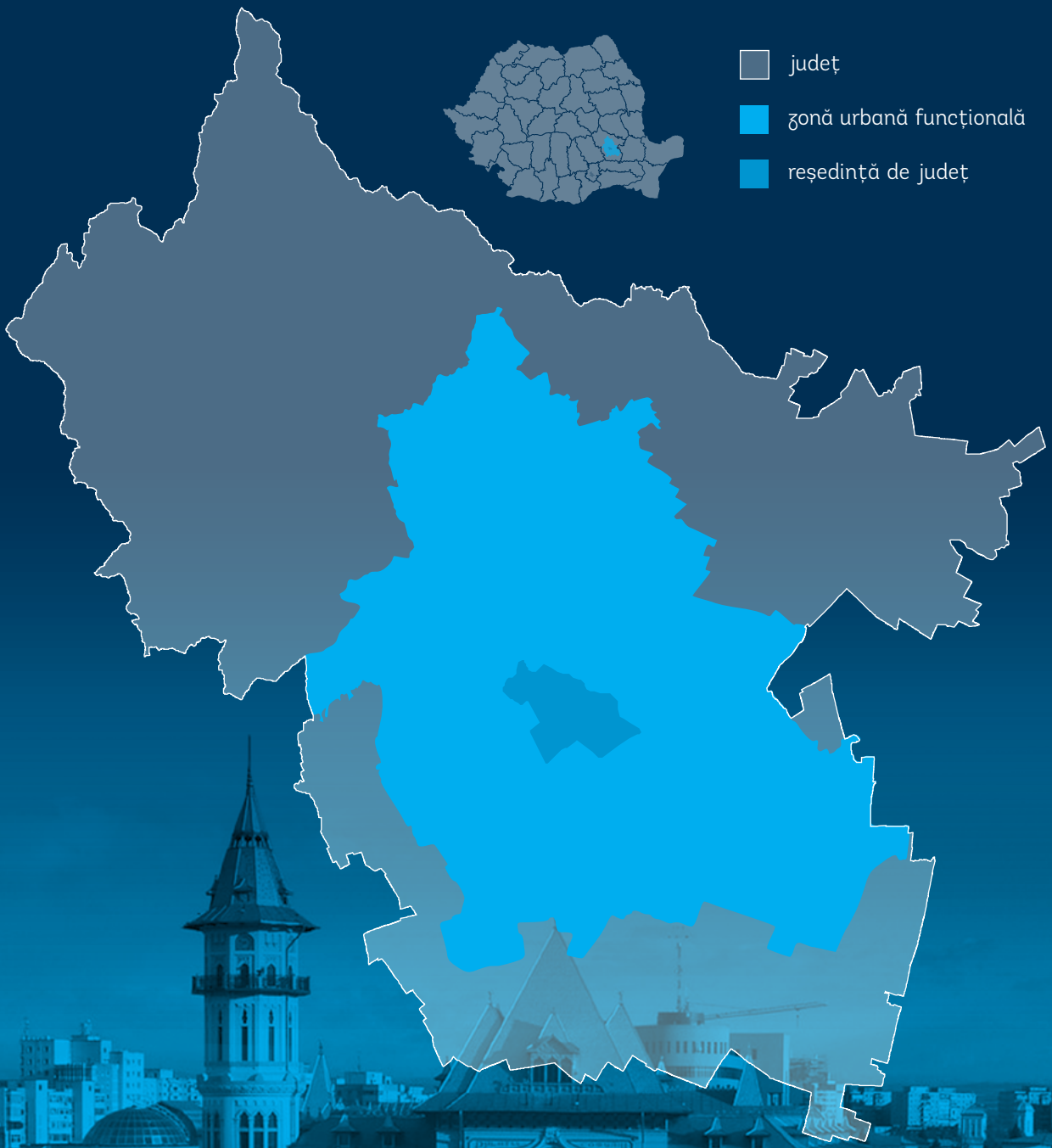


Zona de captare a studenților a Academiei Naționale de Informații „Mihai Viteazul”, București, în 2015

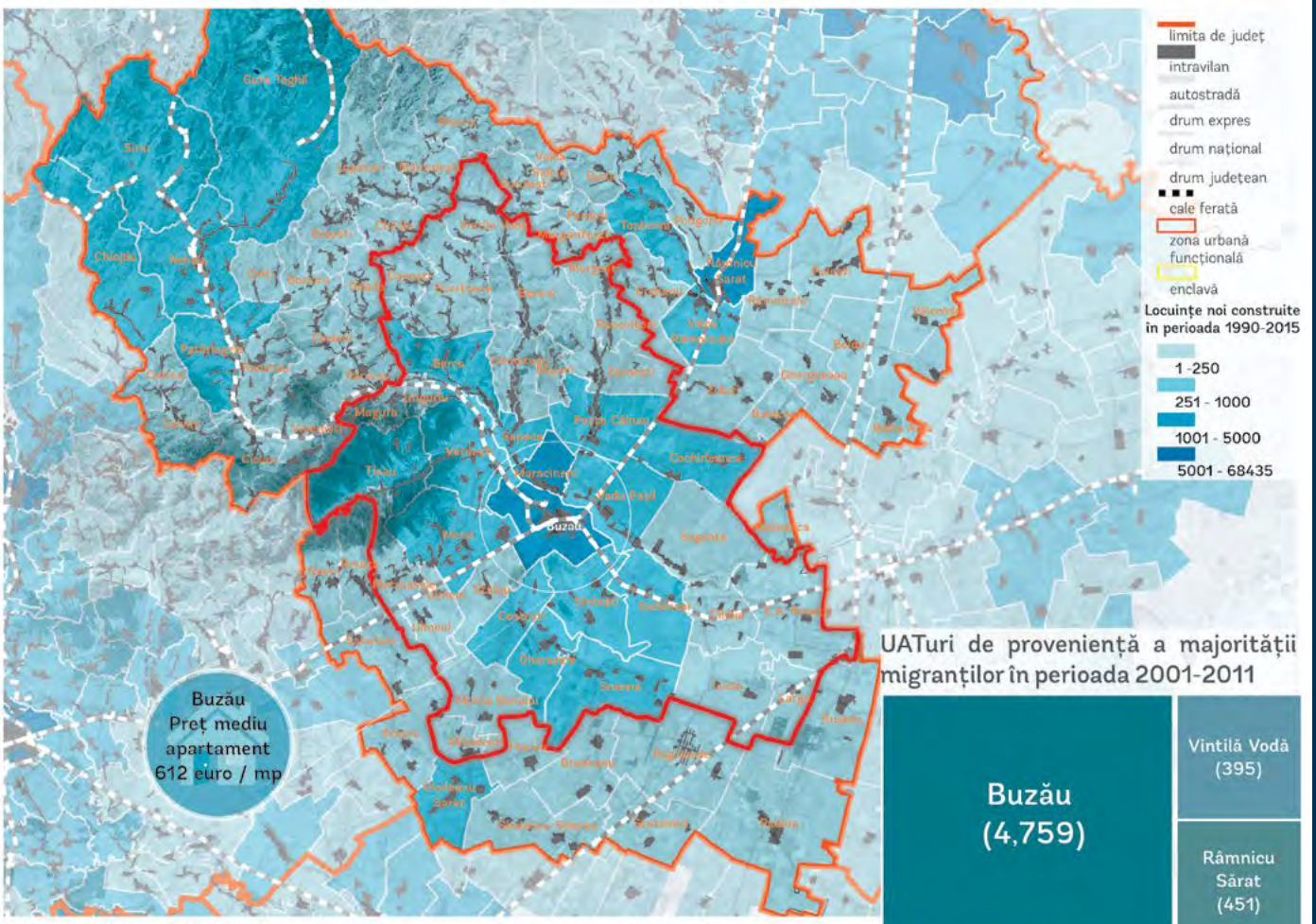


Buzău, BZ

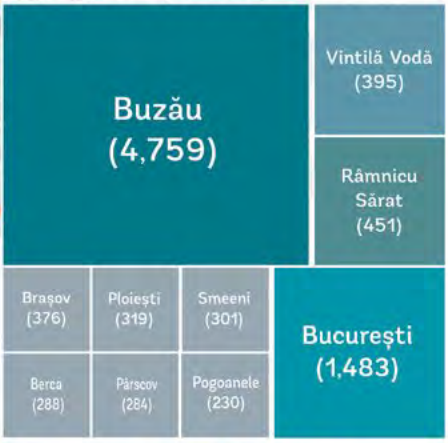
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



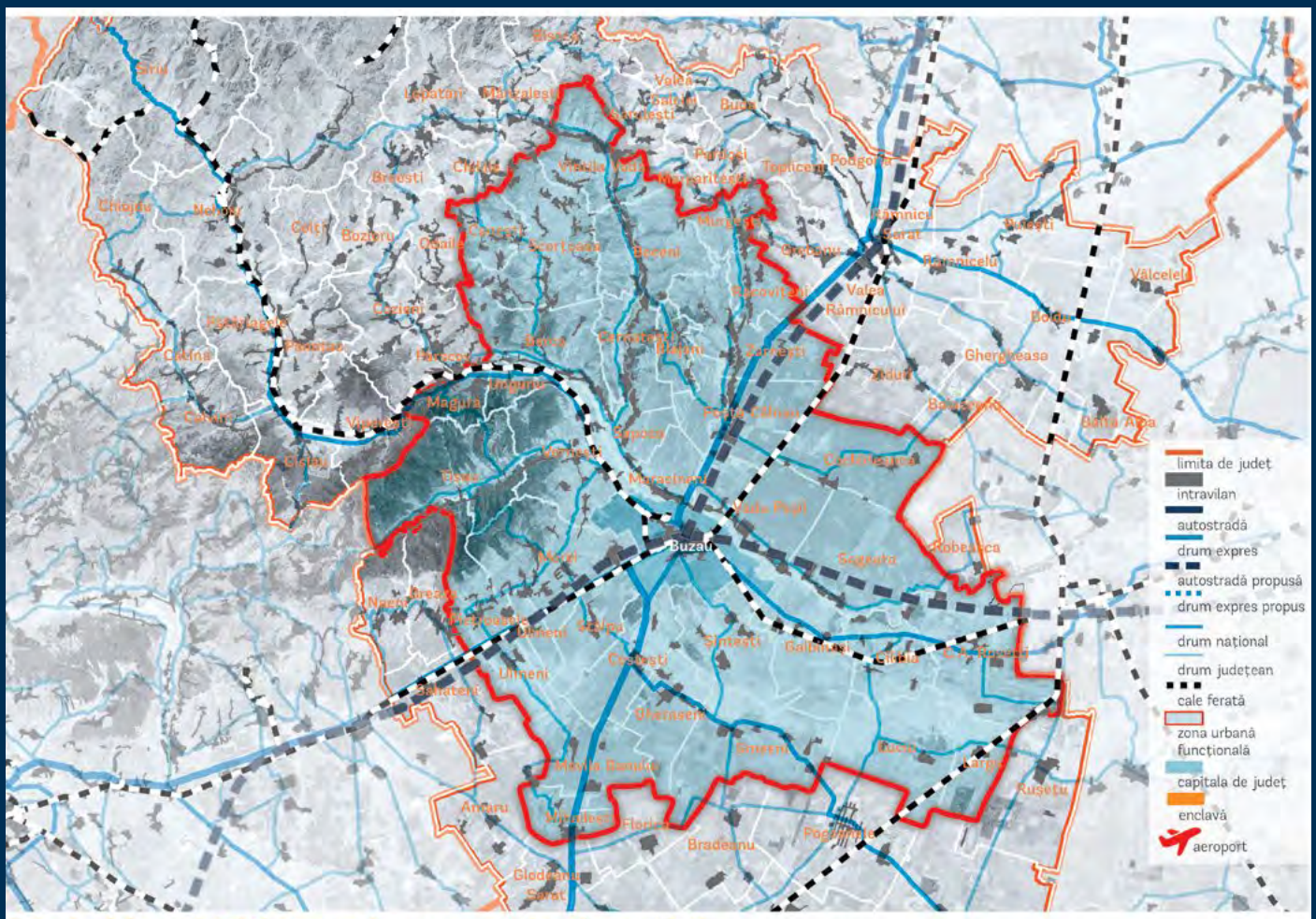
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- echipament sportiv
- admnistrație publică
- construcții
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
258,137	79,889	30.9 %
Număr de studenți (ZUF)	Număr de turiști (ZUF)	Rata șomajului (% ZUF)
502	50,480	4.2 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Număr de unități comerciale moderne	Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)
382	16	2,595
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	Indexul de vitaliate culturală	Distanța către granița de vest (km)
91	-0.19	626

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 28.4%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 33.5% / rural 66.5%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 48.9% șomeri 2.2% studenți 3.6% pensionați 33.1% fără ocupație 12.3%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 20.2% între 35-64 - 61.0% peste 65 ani - 18.8%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 15.9% secundar superior 34.5% secundar 18.7% primar 31.0%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 20.4% tehnicieni 8.8% muncitori calificați 62.7% muncitori necalificați 8.1%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 57.9% între 1991-2000 - 18.3% între 2001-2011 - 23.7%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- echipament sportiv
- administrație publică
- tcomerț
- transport

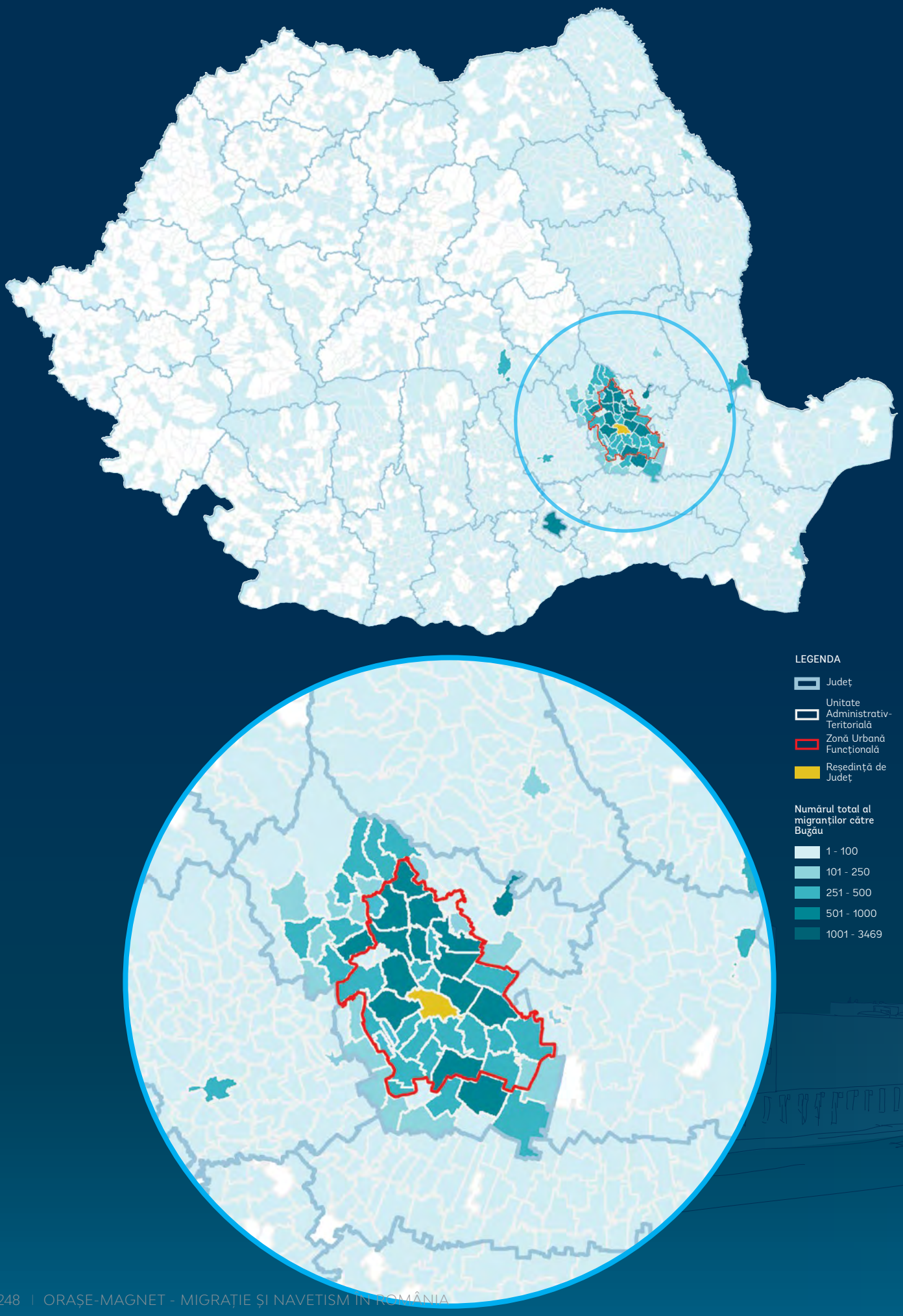
Populația stabilă (ZUF)	**Populația ocupată (ZUF)**
258,137	111,139
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
22.3 %	24,731
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
382	10.2%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
2,595	-0.19

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 9.1 %
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 64.1% / feminin 35.9%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 41.2% / 35-44 - 34.4% / peste 45 - 24.4%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 15.6%/ superior secundar 42.2% / secundar 24.5% / primar 17.4%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 13.4% / tehnicieni 6.7% / muncitori calificați 66.0% / muncitori necalificați 13.9%

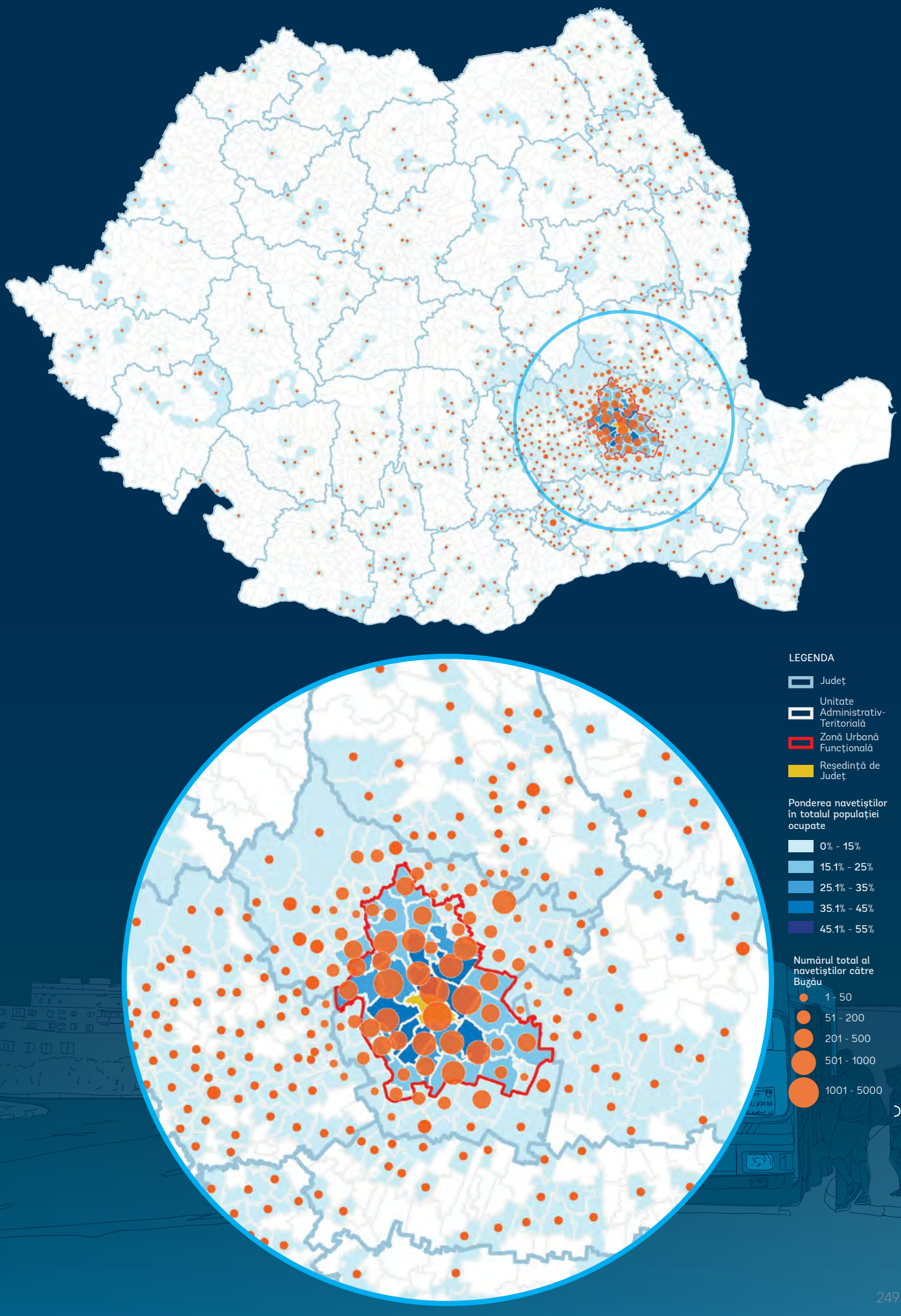
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

- Mărăcineni (1,733)
- Vadu Pașii (1,644)
- Buzău (1,598)
- Vernești (1,058)
- Poșta Câlnău (888)
- Merei (833)
- Berca (822)
- Râmnicu Sărat (770)

Fluxuri migraționale către Buzău ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Buzău ZUF, în 2011



Călărași, CL

Zona urbană funcțională





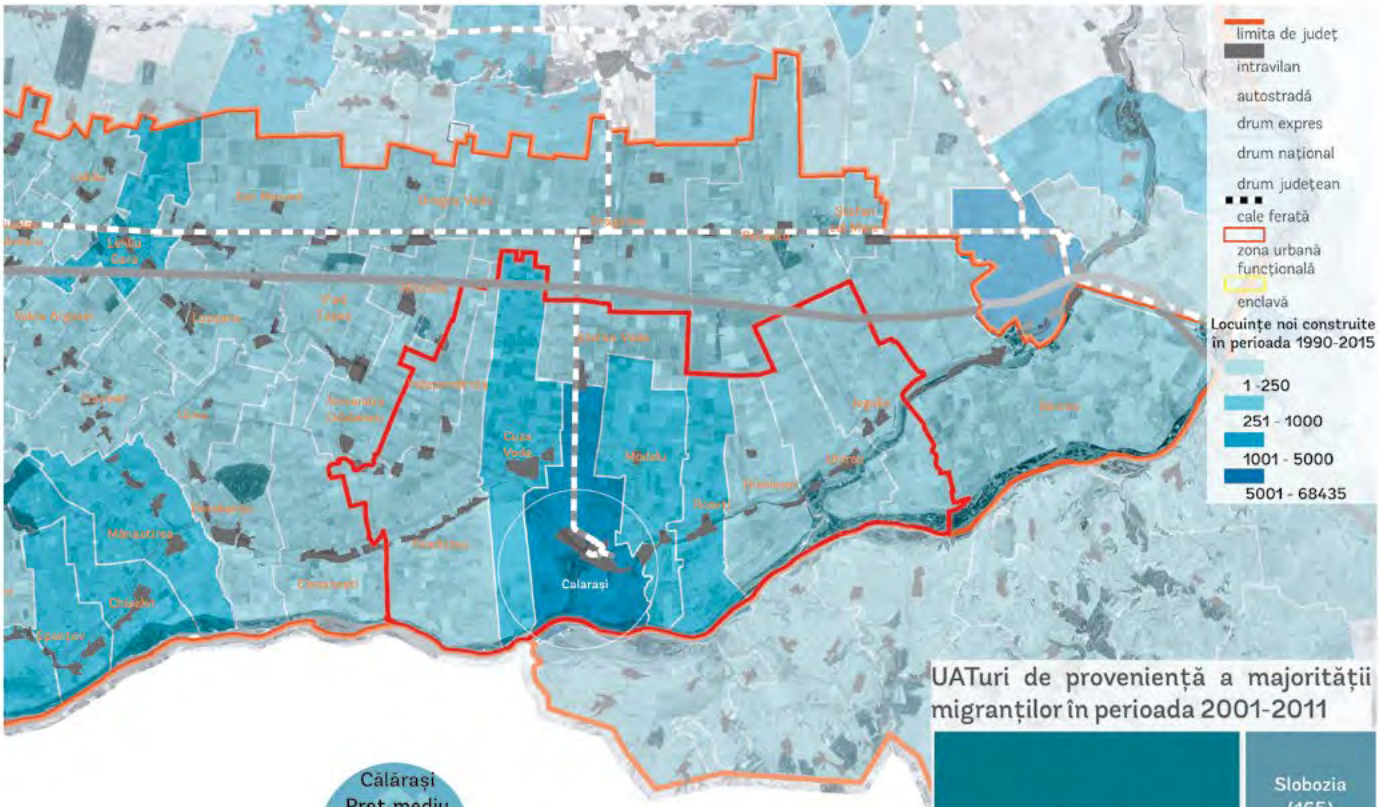
județ

zonă urbană funcțională

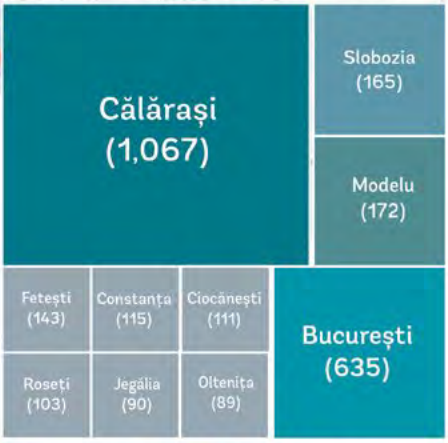
reședință de județ



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



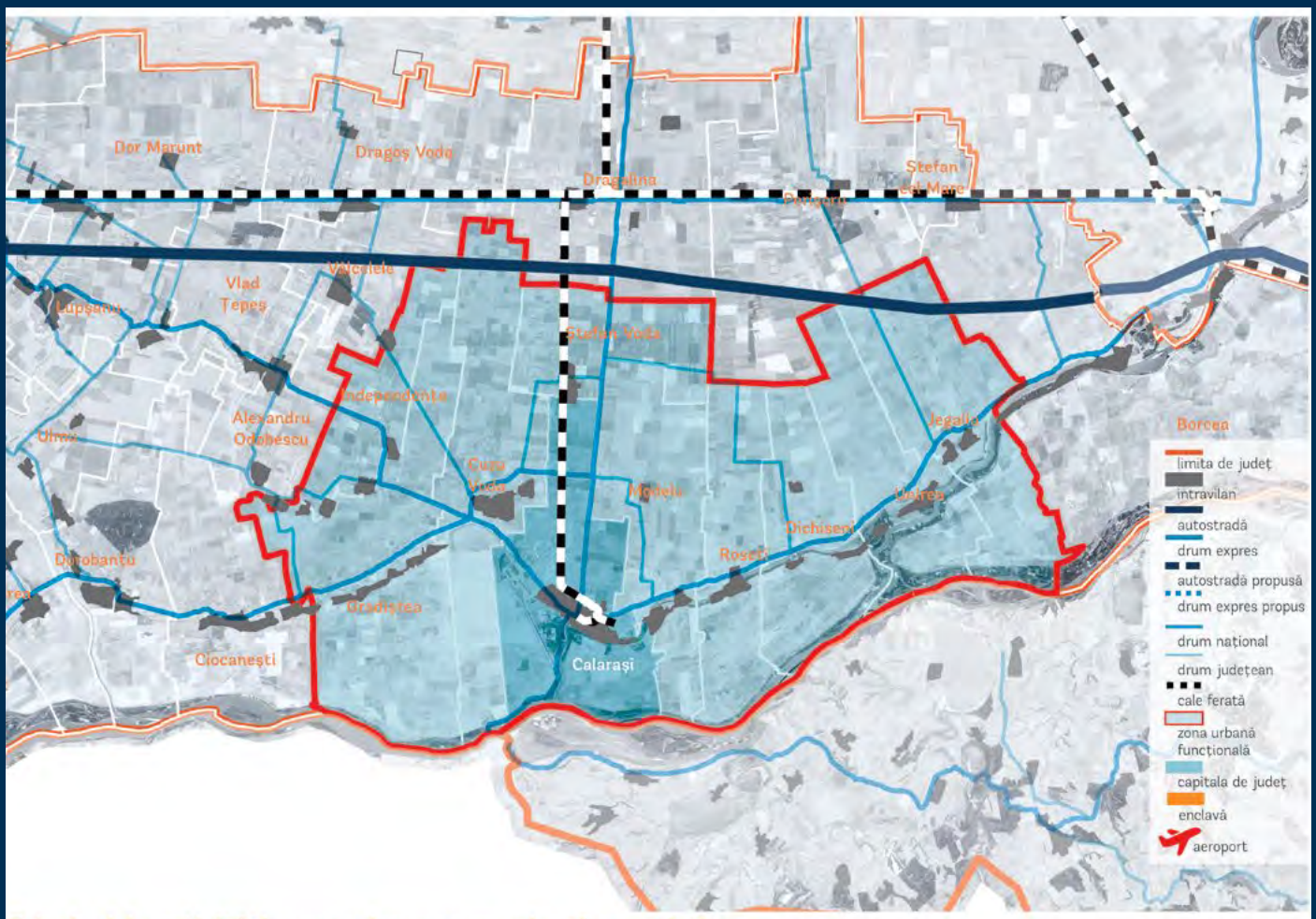
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- procesarea alimentelor
- agricultură
- construcții
- echipamente sportive

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
104,323	32,201	30.9 %
Număr de studenți (ZUF)	Număr de turiști (ZUF)	Rata șomajului (% ZUF)
341	14,109	5.7 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Număr de unități comerciale moderne	Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)
388	8	863
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	Indexul de vitaliate culturală	Distanța către granița de vest (km)
83	-0.33	728

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 43.3%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 31.2% / rural 68.8%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 48.7% șomeri 3.0% studenți 2.7% pensionați 31.9% fără ocupație 13.8%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 16.5% între 35-64 - 63.8% peste 65 ani - 19.7%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 14.4% secundar superior 31.2% secundar 19.3% primar 35.1%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 18.0% tehnicieni 10.4% muncitori calificați 65.0% muncitori necalificați 6.6%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 68.7% între 1991-2000 - 15.9% între 2001-2011 - 15.4%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- echipament sportiv
- agricultură
- construcții
- procesarea alimentelor

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
104,323	43,744

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
15.4 %	6,748

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
388	7.3%

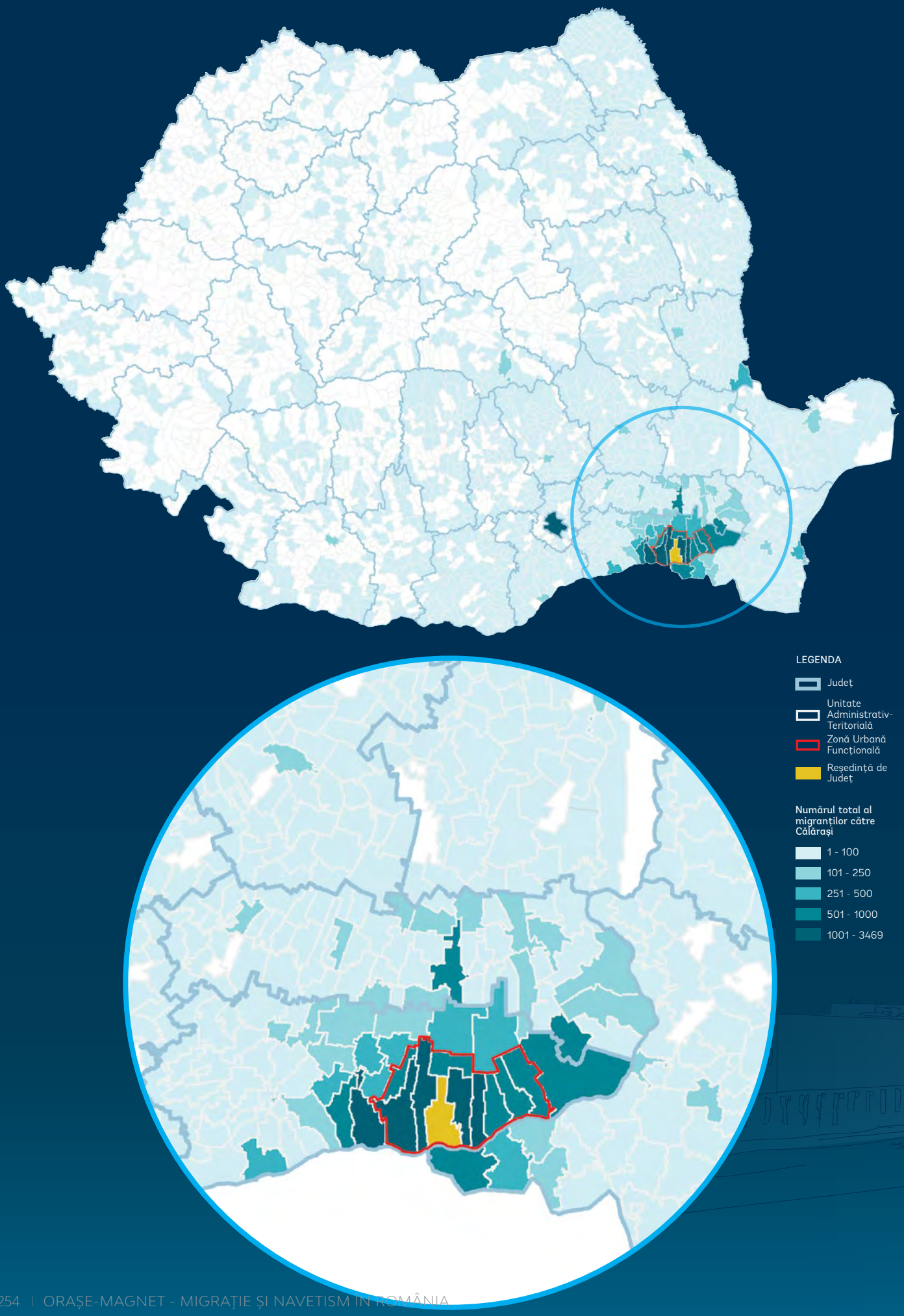
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
863	-0.33

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 14.3 %
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 63.1% / feminin 36.9%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 40.0% / 35-44 - 32.5% / peste 45 - 27.5%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 15.5% / superior secundar 38.1% / secundar 26.2% / primar 19.8%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 12.6% / tehnicieni 7.5% / muncitori calificați 66.1% / muncitori necalificați 13.8%

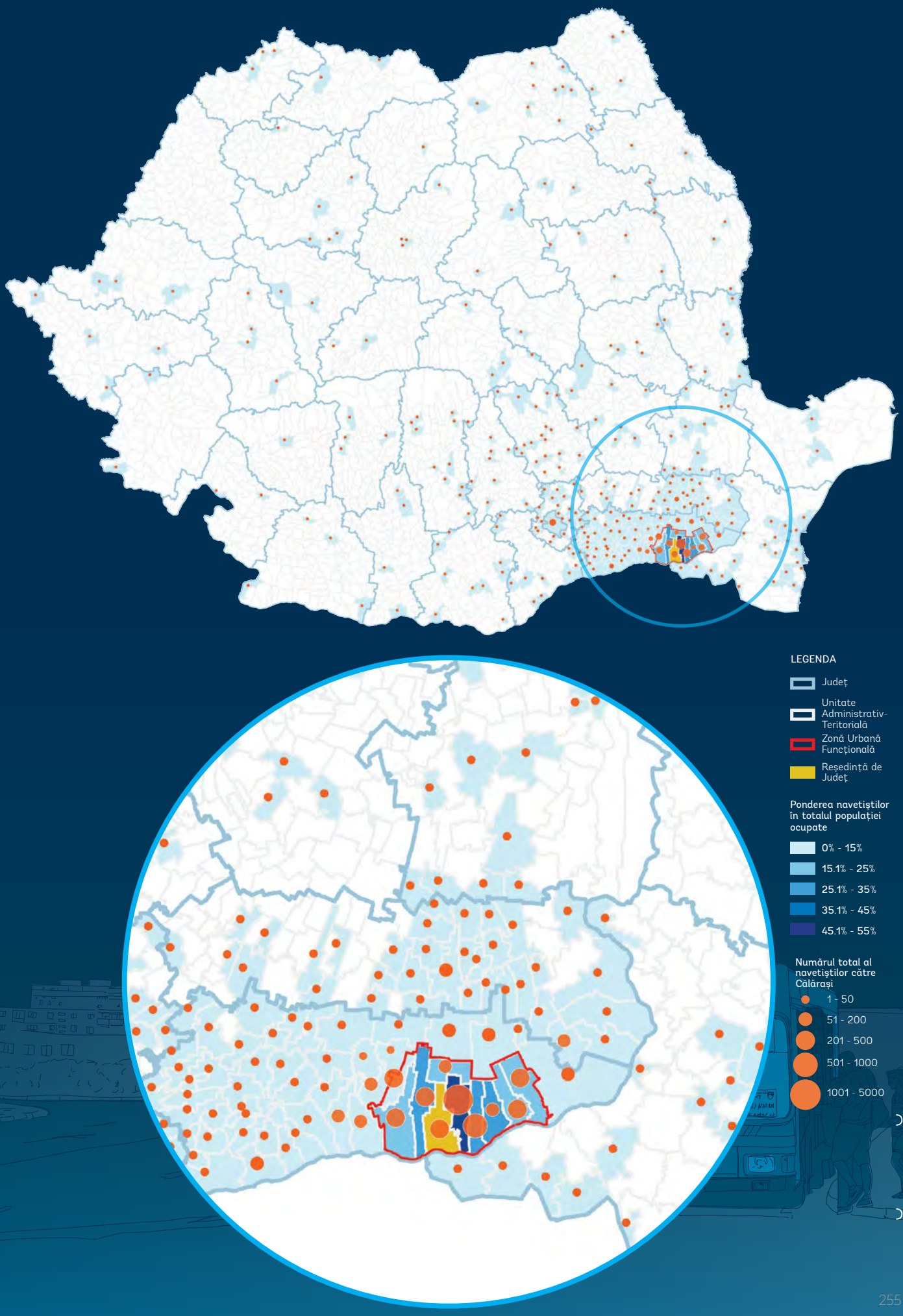
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

- Modelu (1,501)
- Roseți (706)
- Călărași (434)
- Cuza Vodă (425)
- Grădiștea (360)
- Jegălia (319)
- București (241)

Fluxuri migraționale către Călărași ZUF între 2001 și 2011

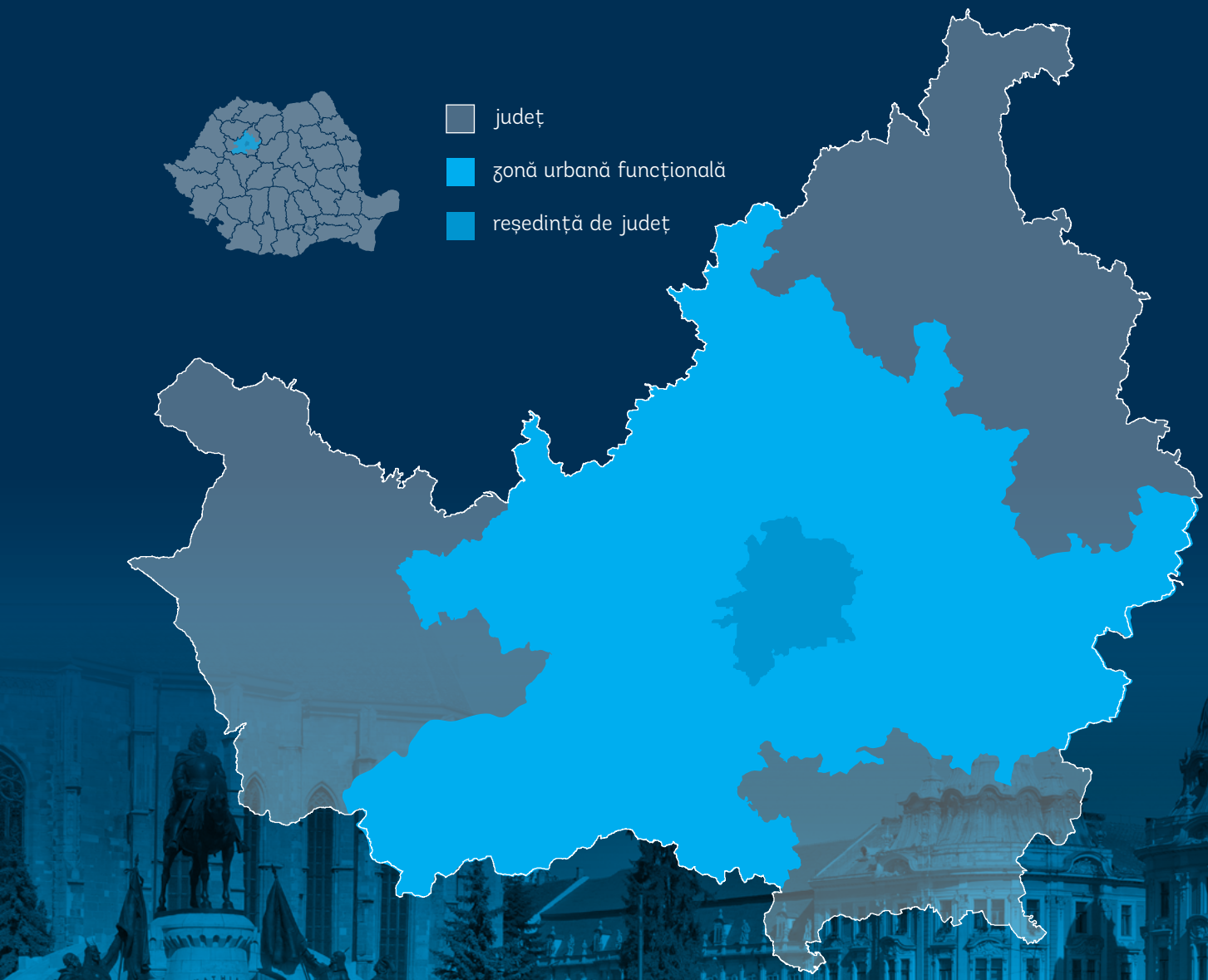


Fluxuri de navetism către Călărași ZUF, în 2011

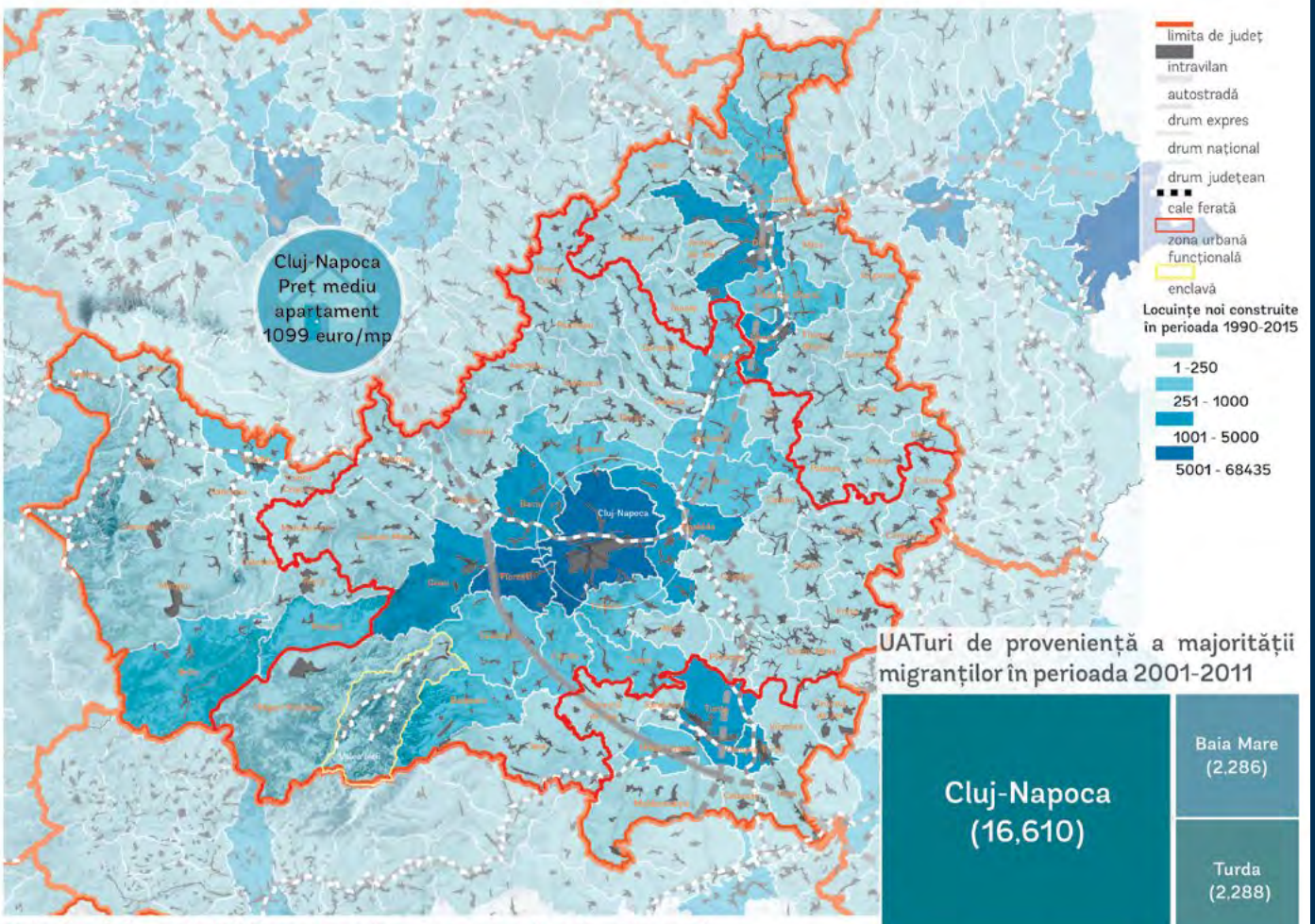


Cluj-Napoca, CJ

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



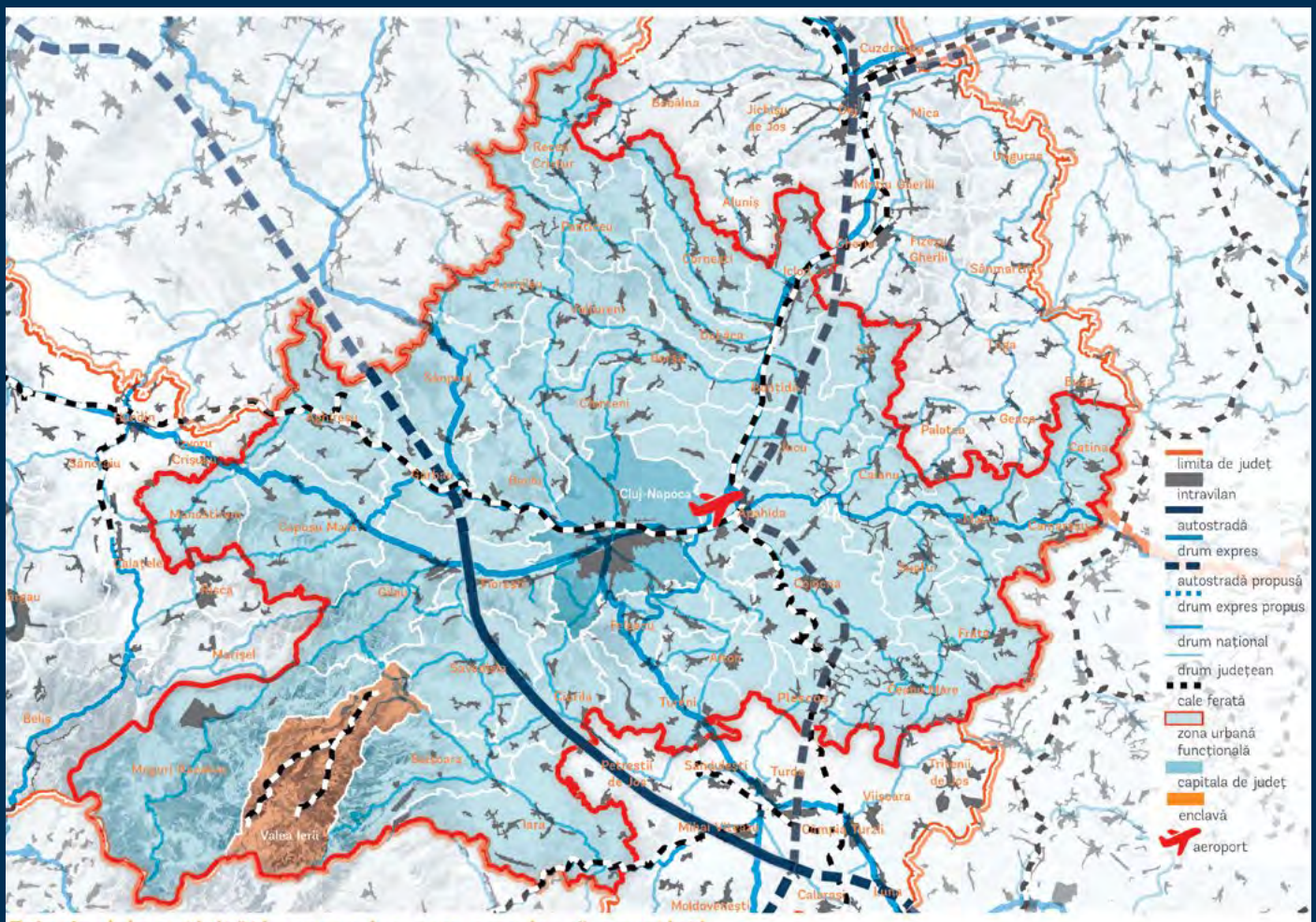
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- transport
- educație
- construcții
- sănătate

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
470,939	203,964	43.3 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
66,534	366,153	4.5 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
522	62	8,872
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
106	1.09	164

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 49.9%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 54.2% / rural 45.8%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 45.3% șomeri 2.1% studenți 17.0% pensionați 27.2% fără ocupație 8.3%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 39.2% între 35-64 - 43.9% peste 65 ani - 16.9%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 30.7% secundar superior 38.5% secundar 12.2% primar 18.6%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 37.4% tehnicieni 11.1% muncitori calificați 46.1% muncitori necalificați 5.4%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 45.3% între 1991-2000 - 14.5% între 2001-2011 - 40.1%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- transport
- educație
- construcții
- sănătate

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
470,939	215,275

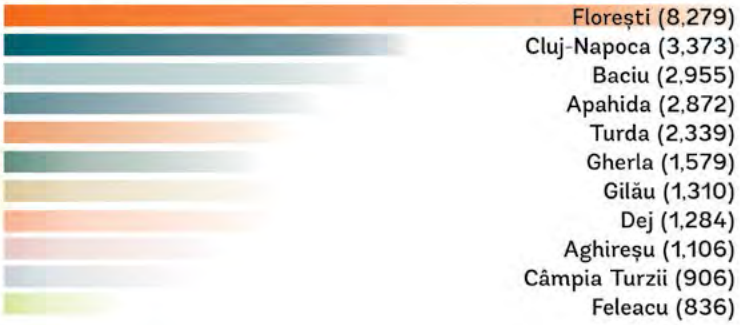
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
23.1 %	49,726

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
522	2.0%

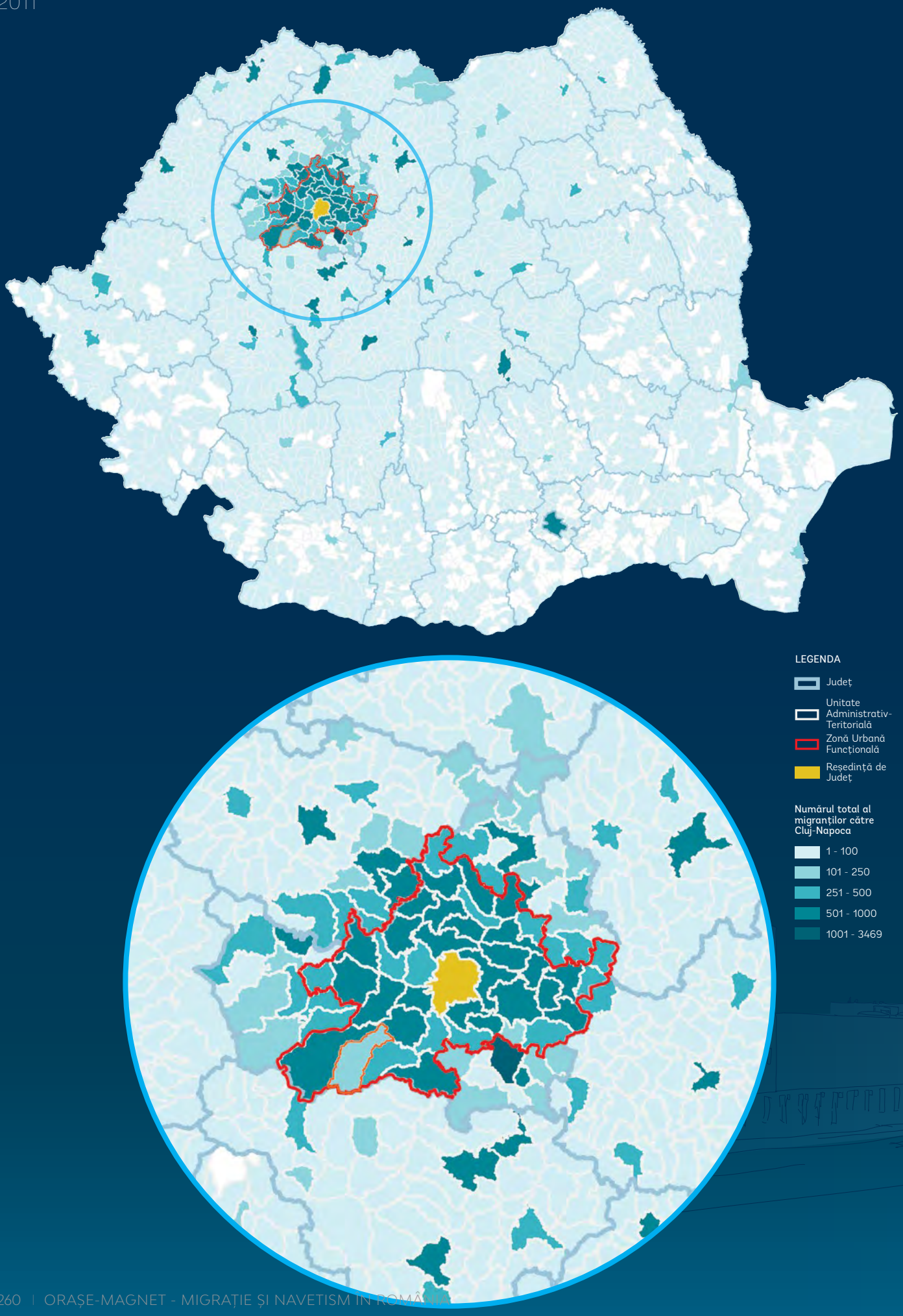
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
8,872	1.09

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 23.7%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 59.1% / feminin 40.9 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 54.0% / 35-44 - 26.2% / peste 45 - 19.8%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 36.1% / superior secundar 34.0% / secundar 16.3% / primar 13.5%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 25.9% / tehnicieni 11.0% / muncitori calificați 52.2% / muncitori necalificați 10.9%

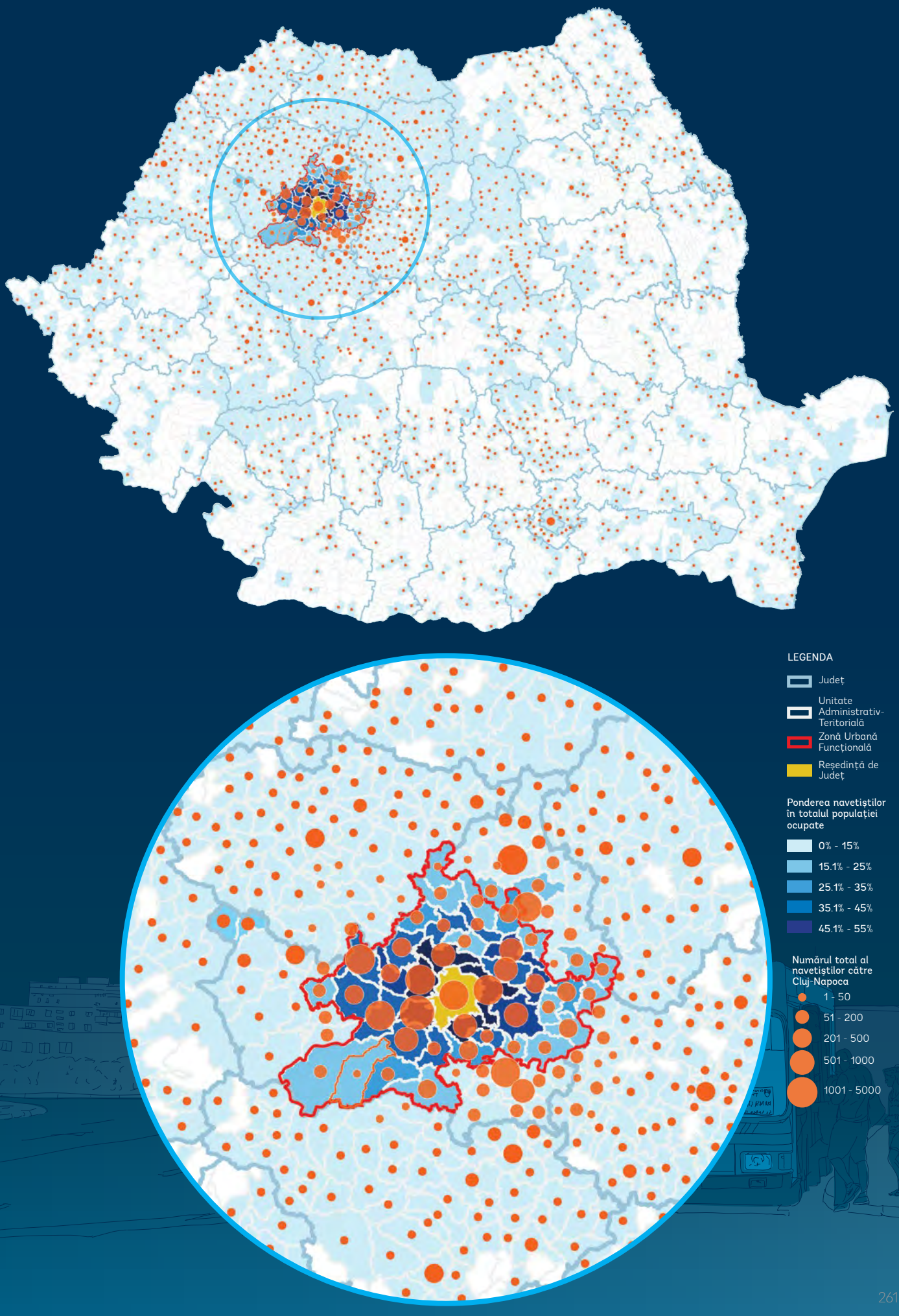
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



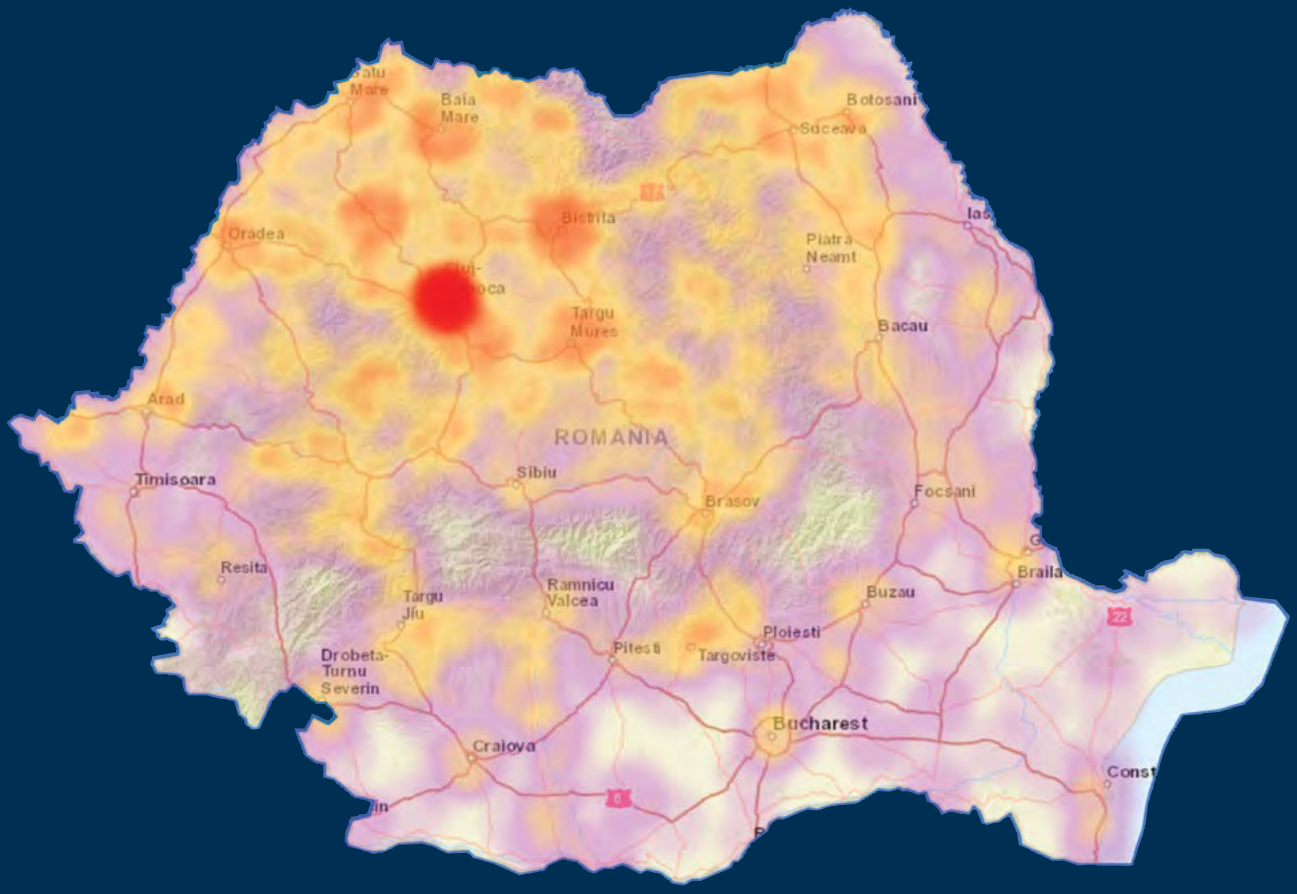
Fluxuri migraționale către Cluj-Napoca ZUF între 2001 și 2011



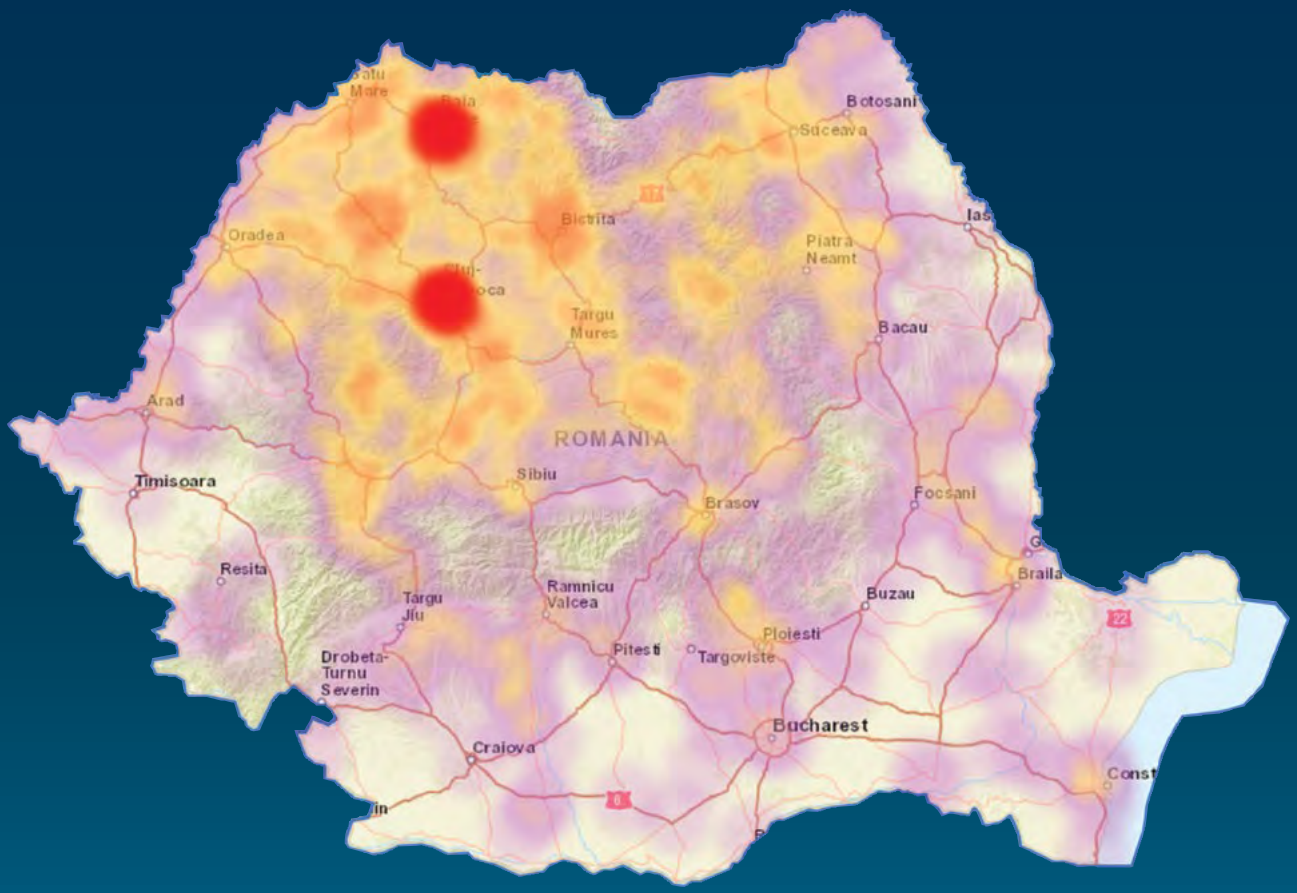
Fluxuri de navetism către Cluj-Napoca ZUF, în 2011



Zona de captare a studenților a Universității „Babeș-Bolyai”, Cluj-Napoca, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității Tehnice, Cluj-Napoca, în 2015



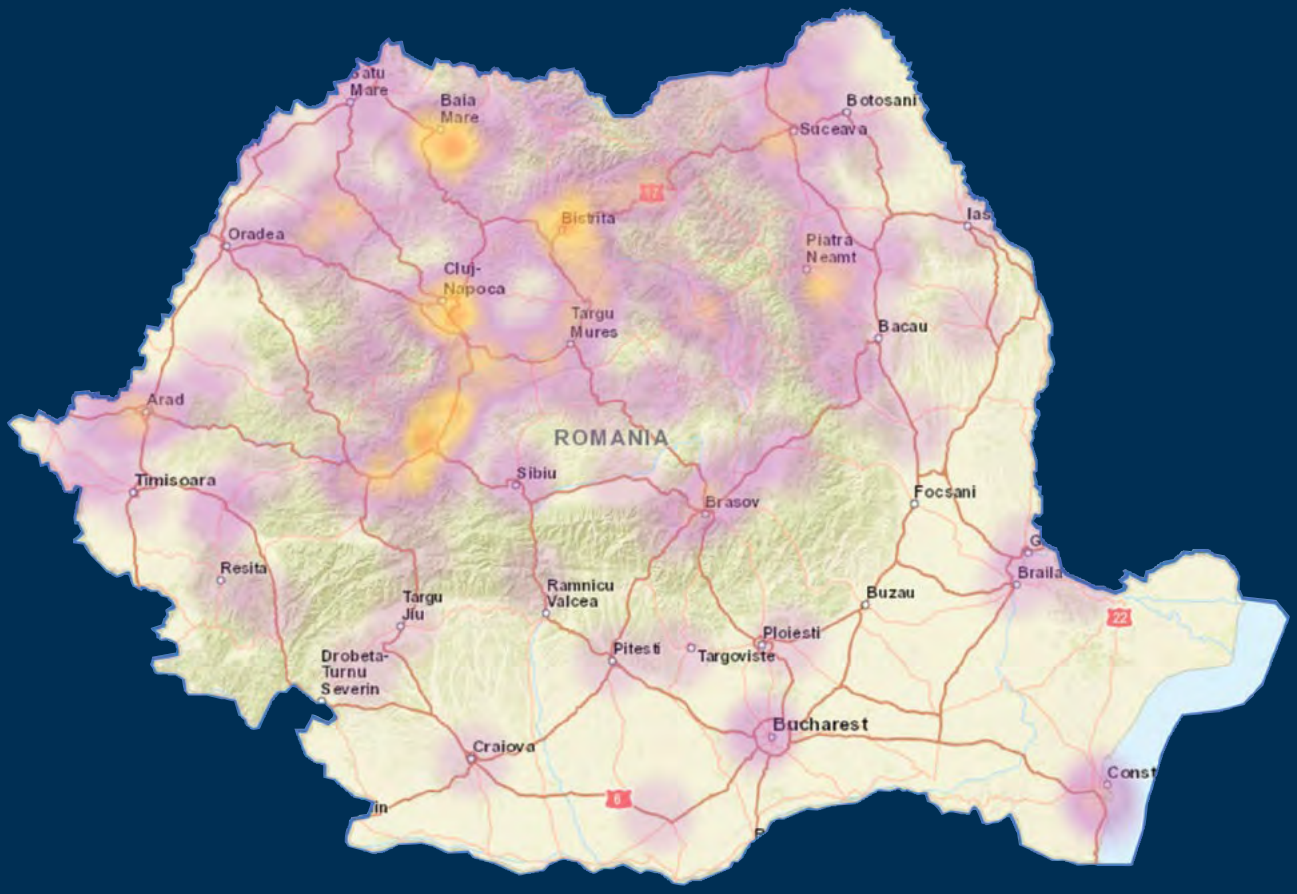
Zona de captare a studenților a Universității de Medicină și Farmacie „Iuliu Hațieganu”, Cluj-Napoca, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității de Științe Agricole și Medicină Veterinară, Cluj-Napoca, în 2015



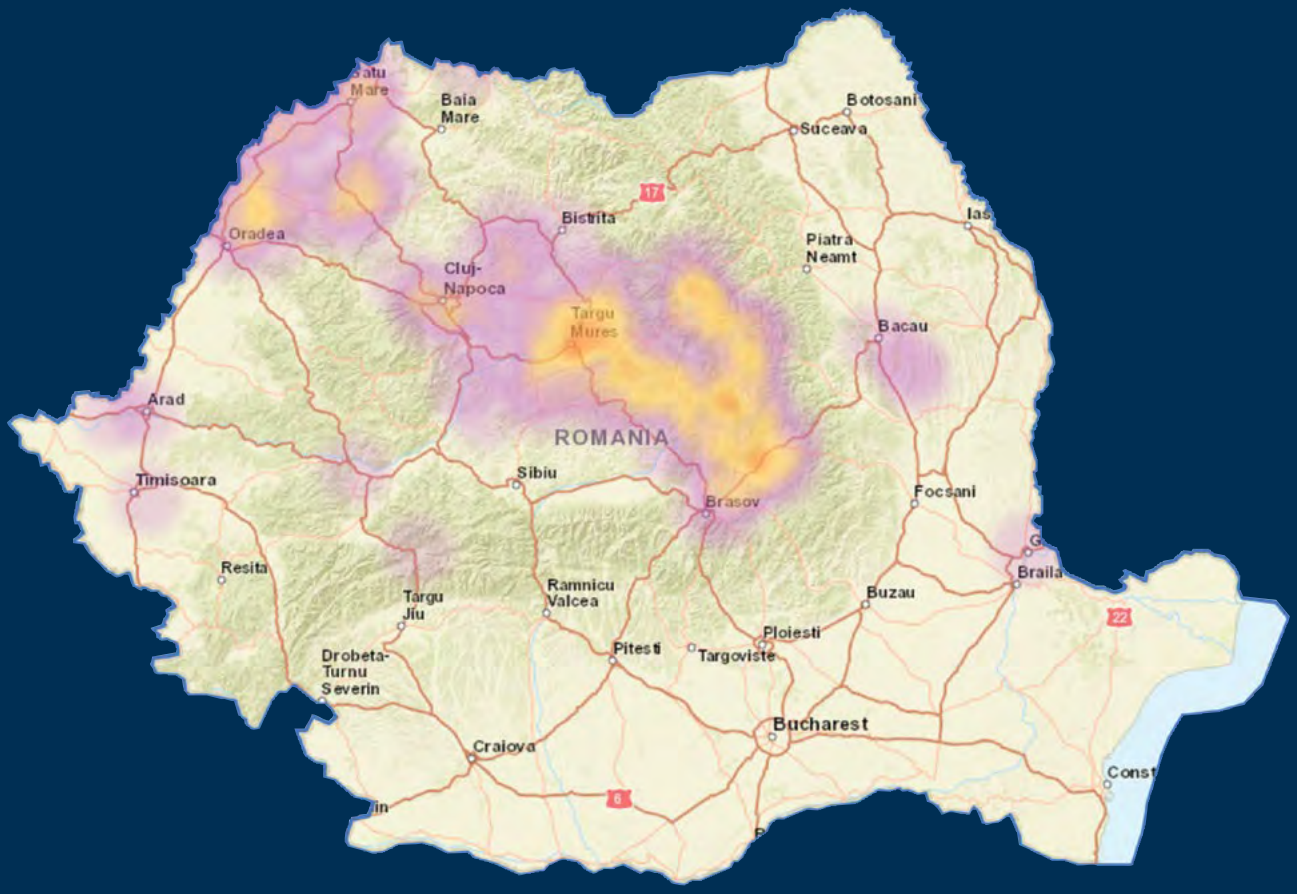
Zona de captare a studenților a Academiei de Muzică „Gheorghe Dima“, Cluj-Napoca, în 2015



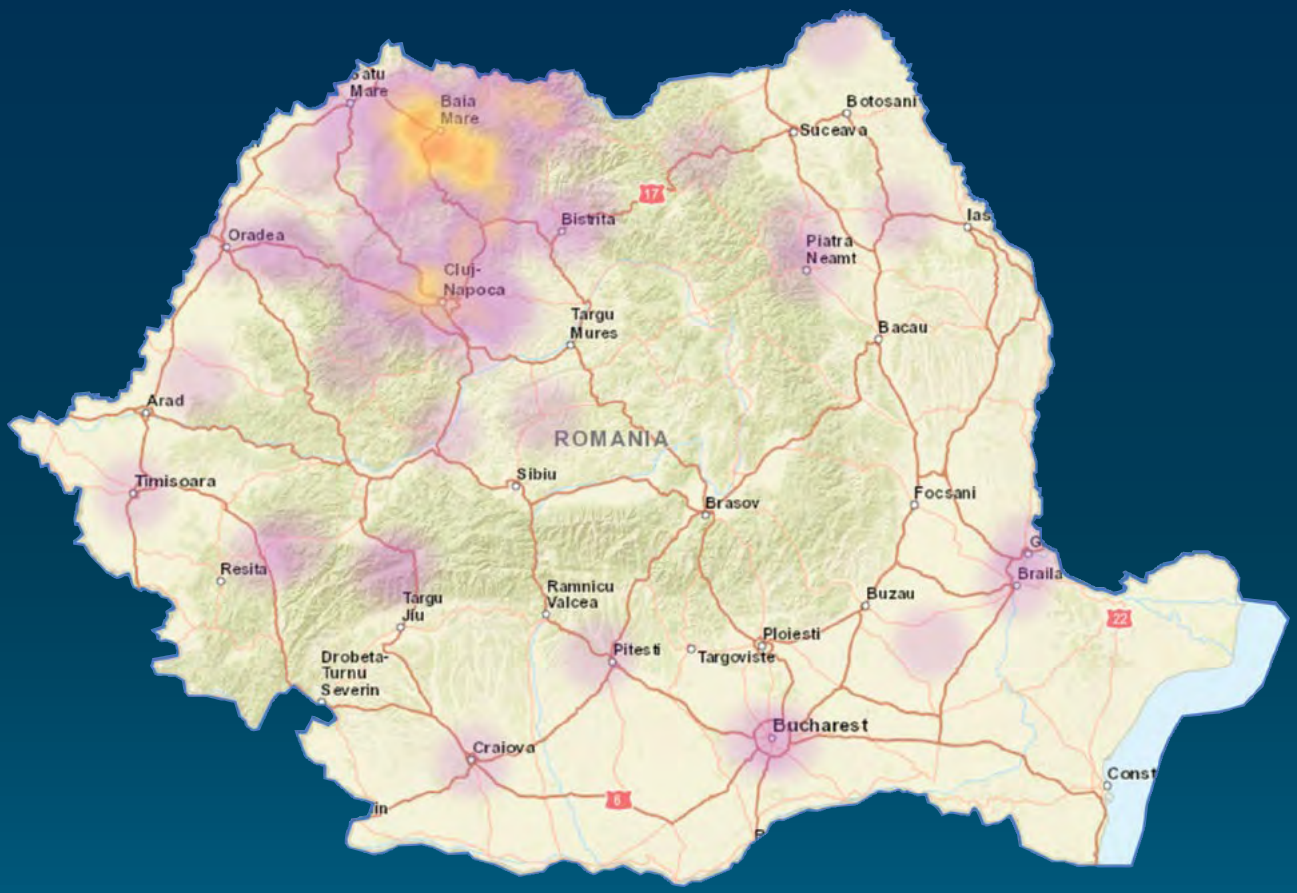
Zona de captare a studenților a Universității de Artă și Design, Cluj-Napoca, în 2015



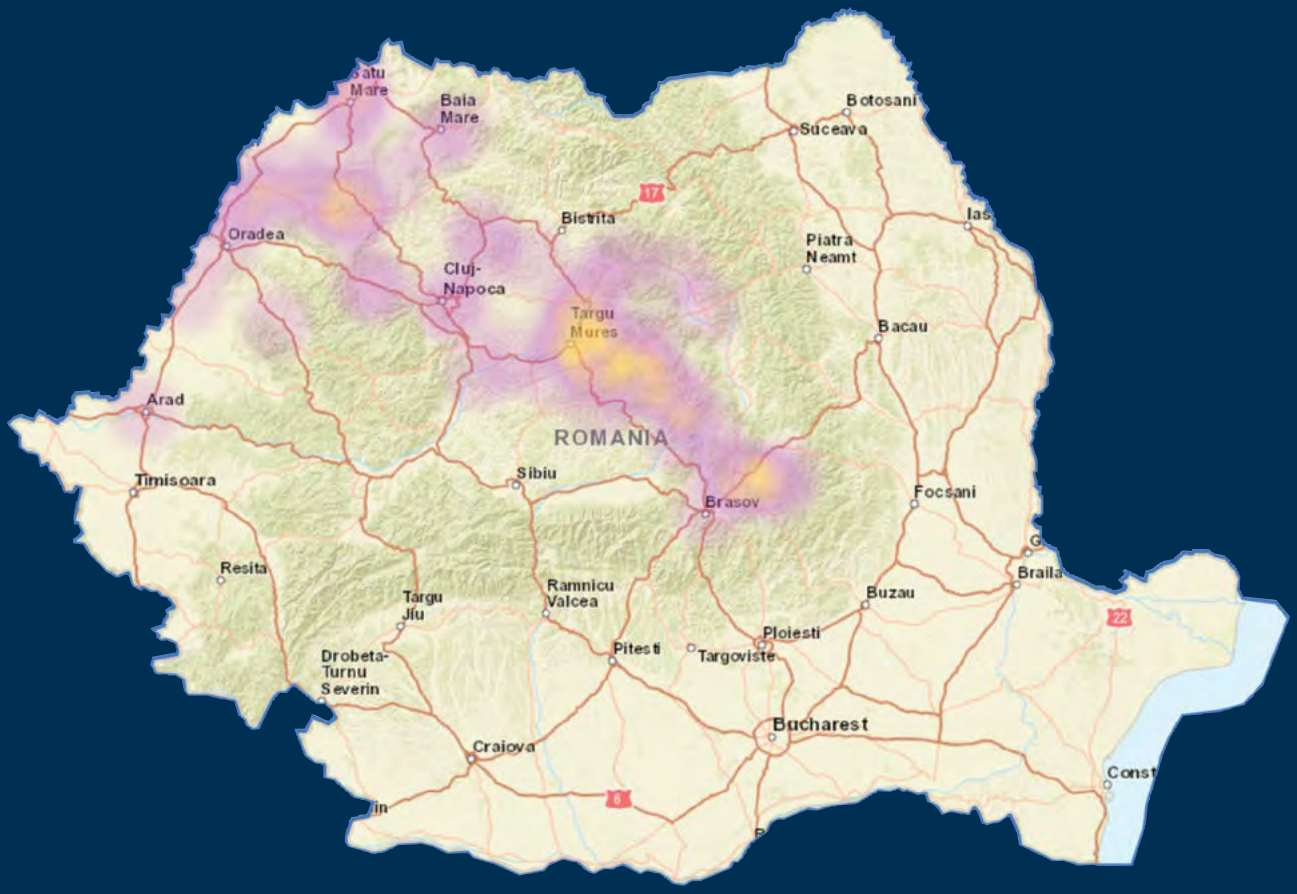
Zona de captare a studenților a Universității „Sapientia”, Cluj-Napoca, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Bogdan Vodă”, Cluj-Napoca, în 2015



Zona de captare a studenților a Institutului Teologic Protestant, Cluj-Napoca, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Avram Iancu", Cluj-Napoca, în 2015

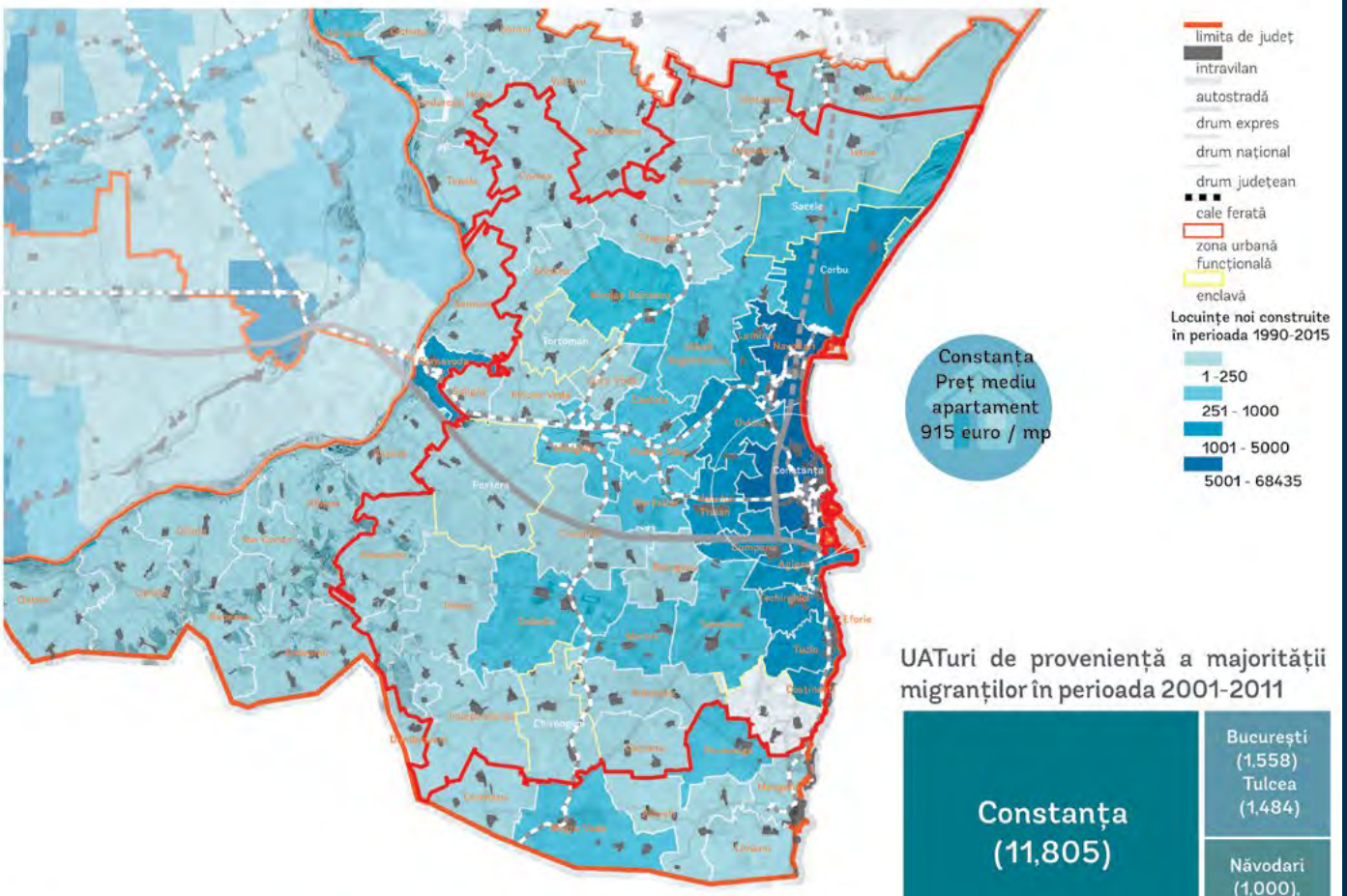


Constanța, CT

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011

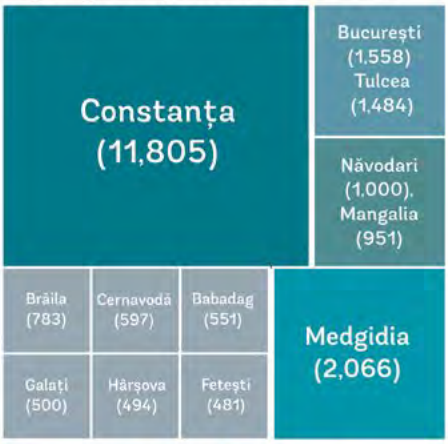


Principalele activități economice care angajează migranți

- transport
- comerț
- administrație publică
- construcții
- securitate și protecție

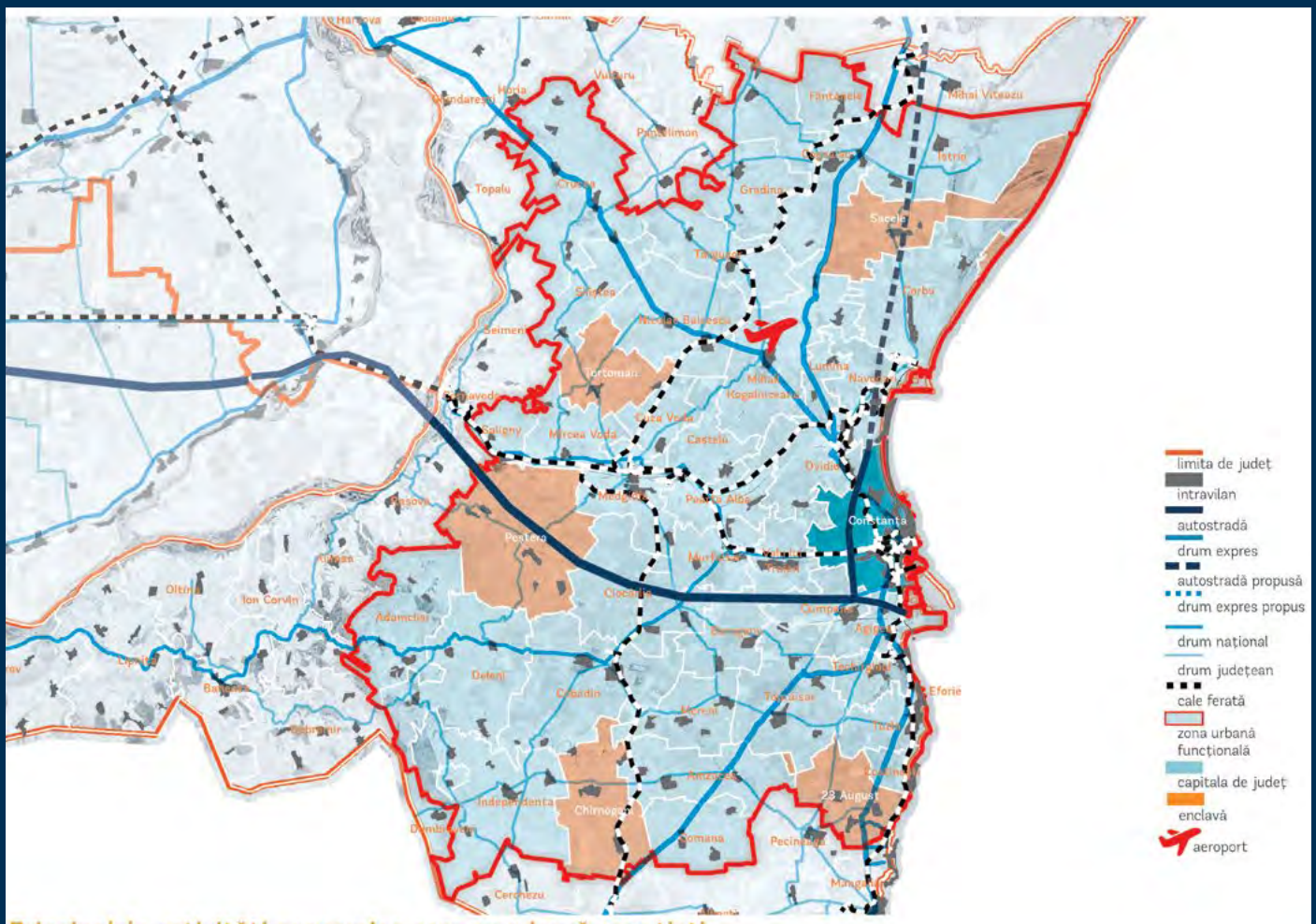
Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
546,900	175,703	32.1 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
23,692	757,246	6.8 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
425	72	8,686
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
91	0.34	812

UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 51.5%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 48.6% / rural 51.4%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 41.9% șomeri 3.0% studenți 5.0% pensionați 34.0% fără ocupație 16.1%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 21.6% între 35-64 - 57.3% peste 65 ani - 21.1%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 17.8% secundar superior 32.8% secundar 14.0% primar 35.4%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 20.8% tehnicieni 11.6% muncitori calificați 61.8% muncitori necalificați 5.8%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 60.6% între 1991-2000 - 15.9% între 2001-2011 - 23.5%%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- transport
- comerț
- administrație publică
- construcții
- securitate și pază

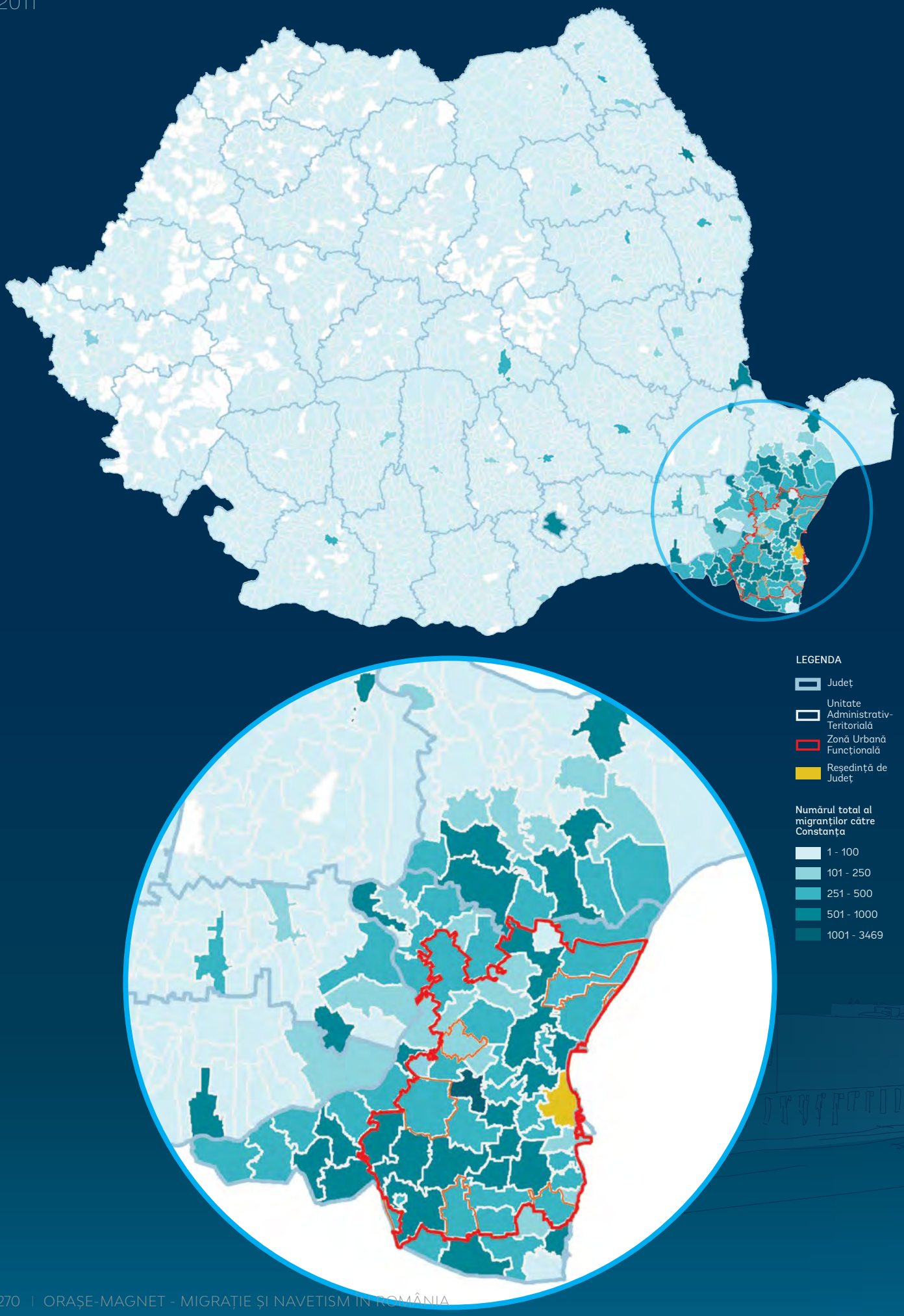
Populația stabilă (ZUF)	546,900
Populația ocupată (ZUF)	219,753
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	24.0 %
Navetiști (ZUF)	52,749
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	425
Rata șomajului (% ZUF)	2.8%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	8,686
Indexul de vitaliate culturală	0.34

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 16.9%
Ponderea nevetiștilor după gen (%, ZUF)	masculin 68.1 % / feminin 31.9 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 - 42.4% / 35-44 - 29.3% / peste 45 - 28.3%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%, ZUF)	înv. terțiar 24.5% / superior secundar 41.0% / secundar 18.5% / primar 15.7%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 15.8% / tehnicieni 10.5% / muncitori calificați 63.5% / muncitori necalificați 10.2%

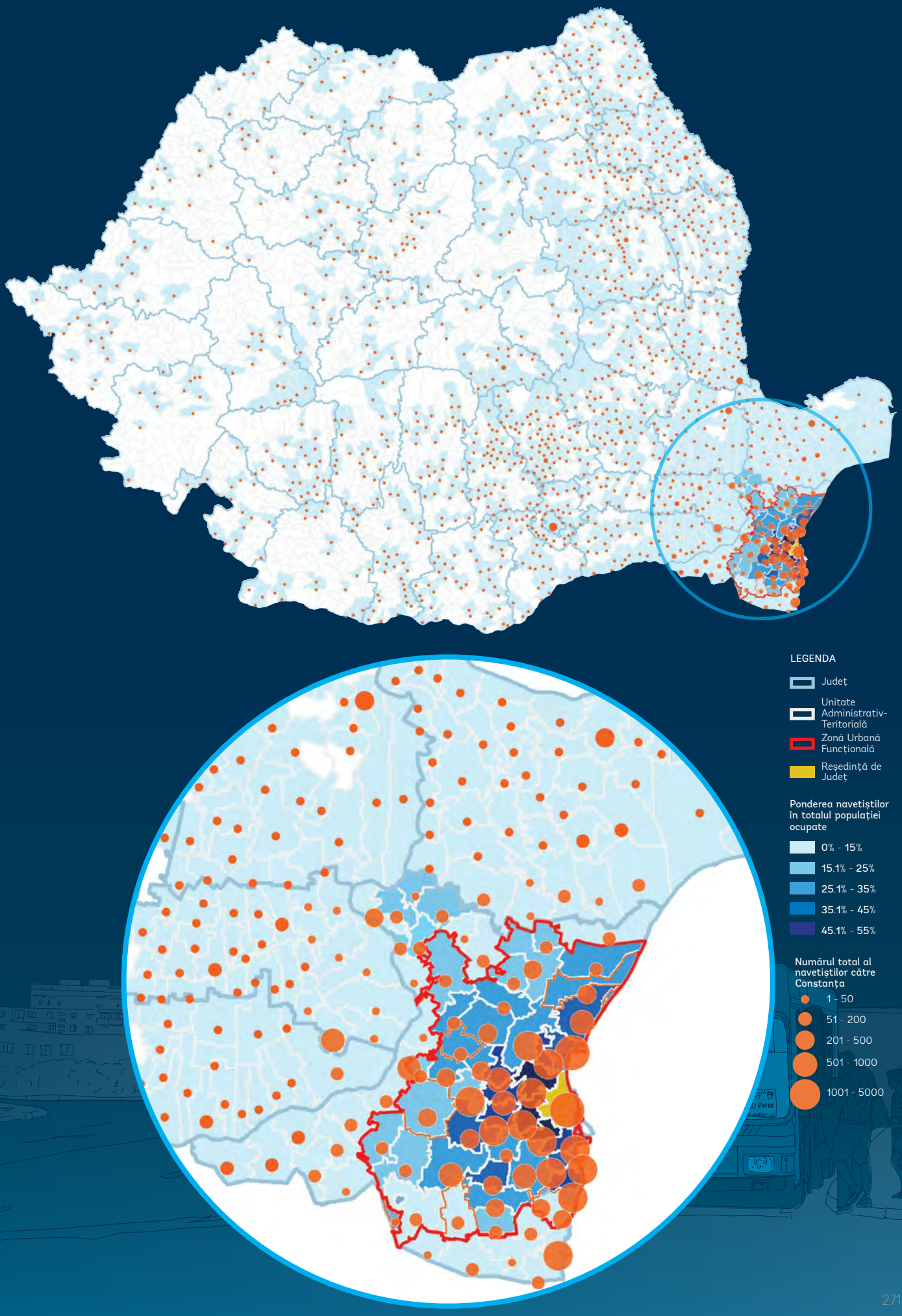
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Fluxuri migraționale către Constanța ZUF între 2001 și 2011



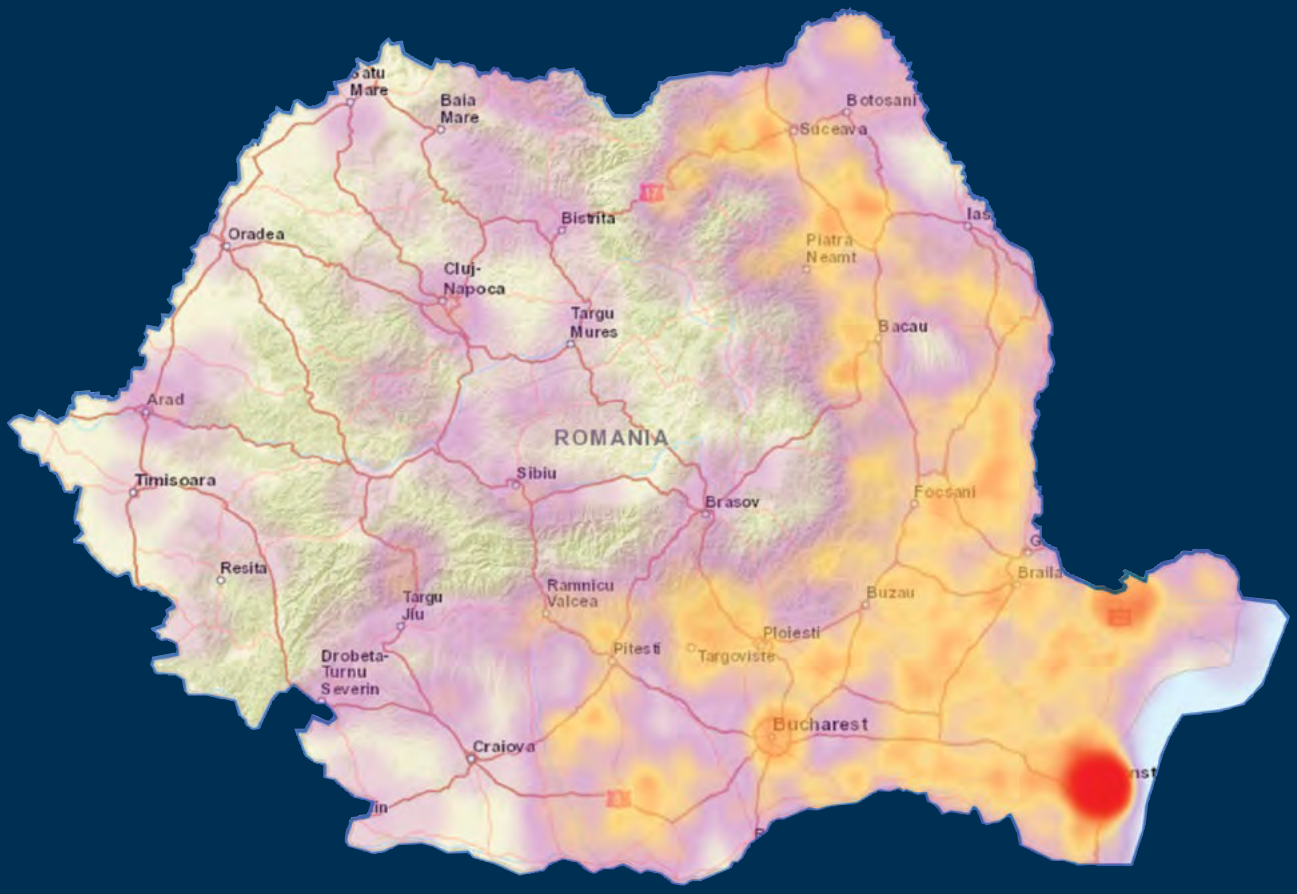
Fluxuri de navetism către Constanța ZUF, în 2011



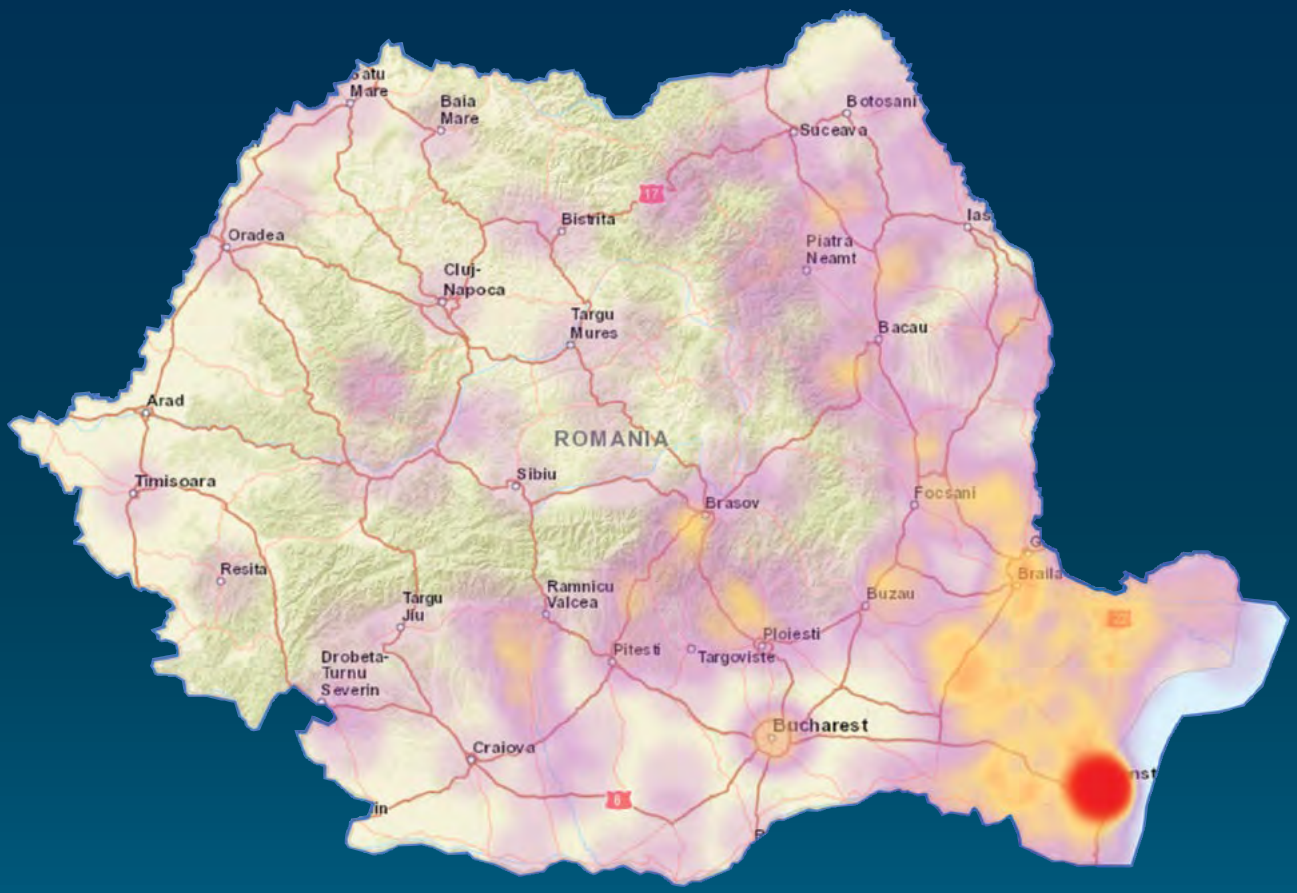
FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

CONSTANȚA

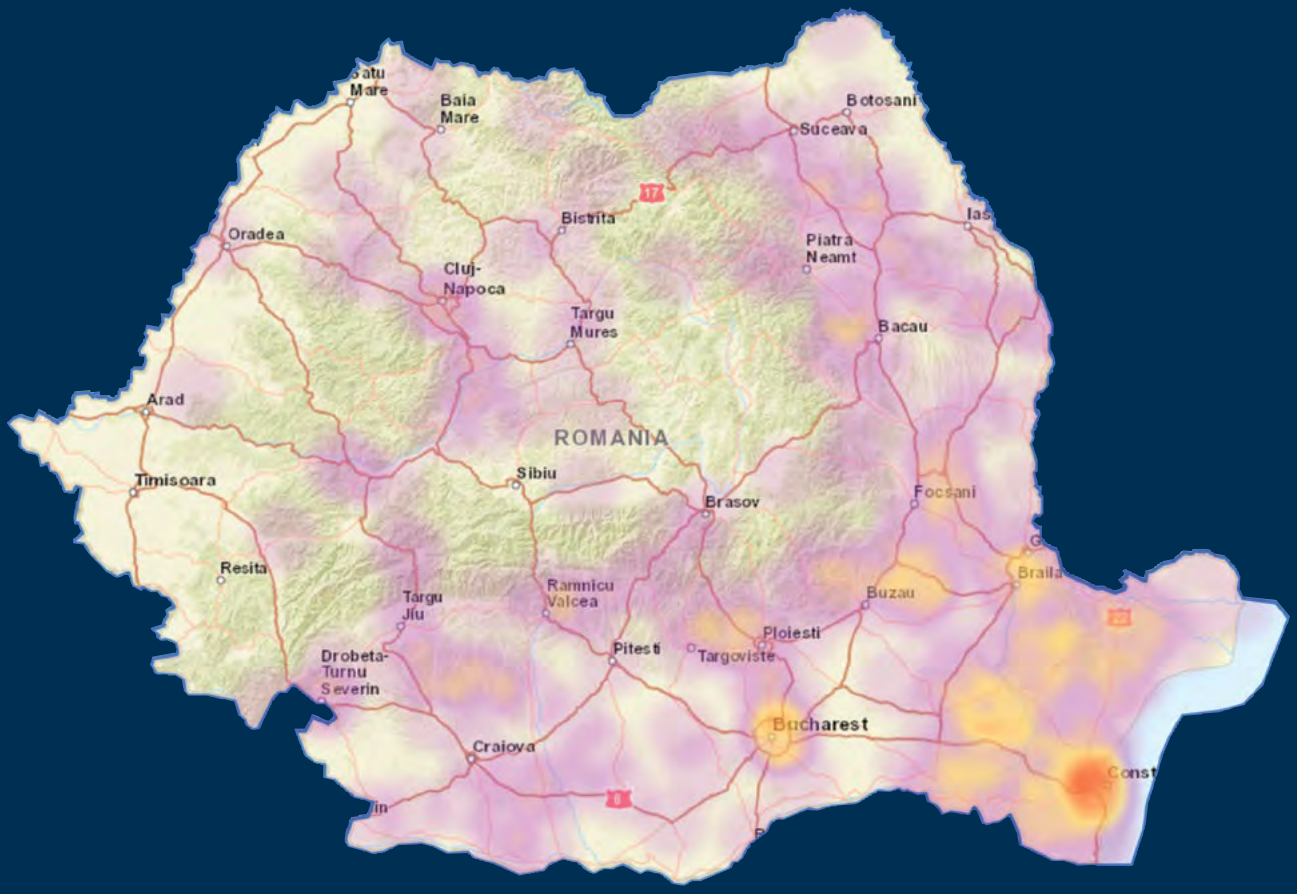
Zona de captare a studenților a Universității „Ovidius”, Constanța, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității Maritime, Constanța, în 2015



Zona de captare a studenților a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Andrei Şaguna”, Constanța, în 2015

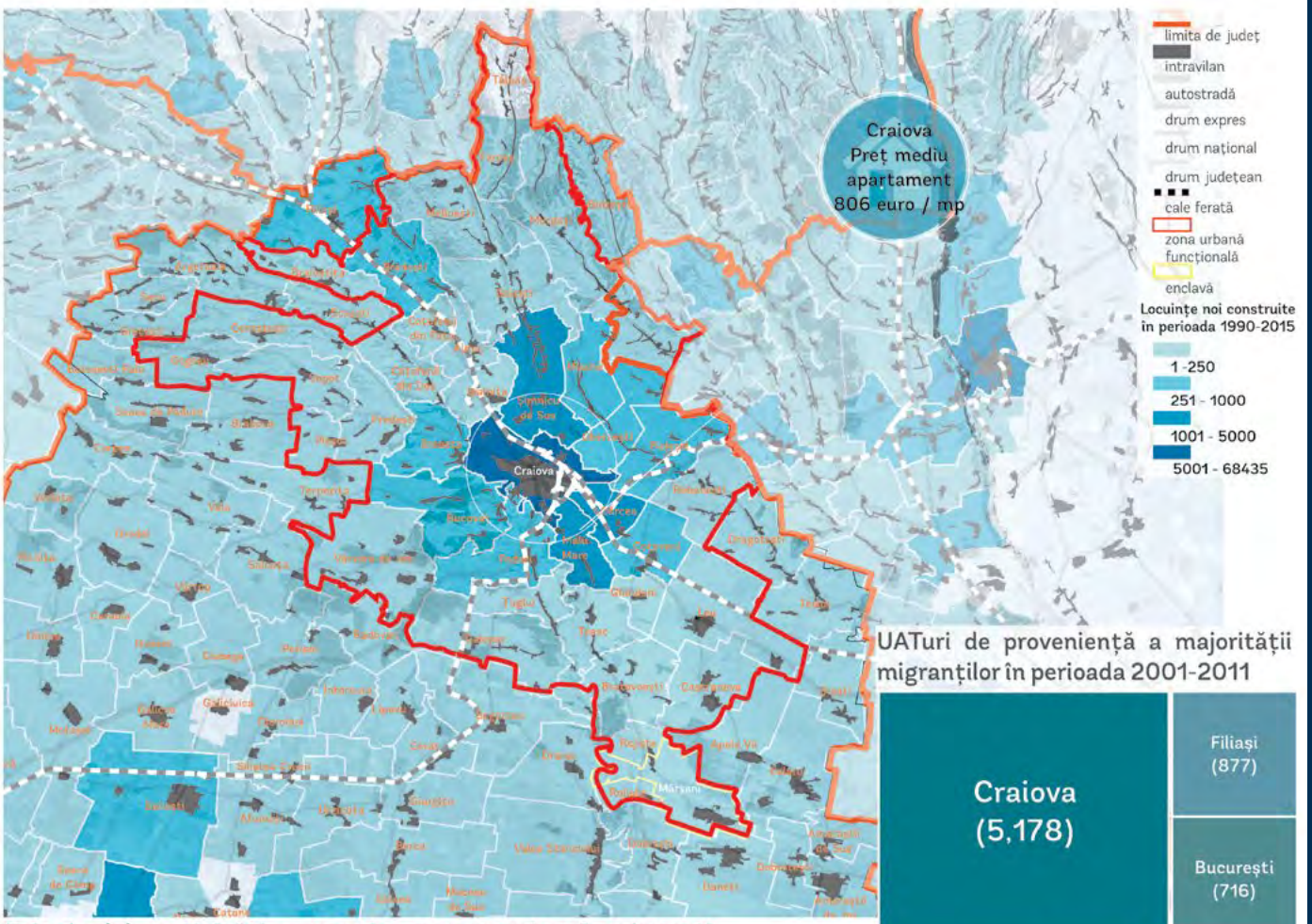


Craiova, DJ

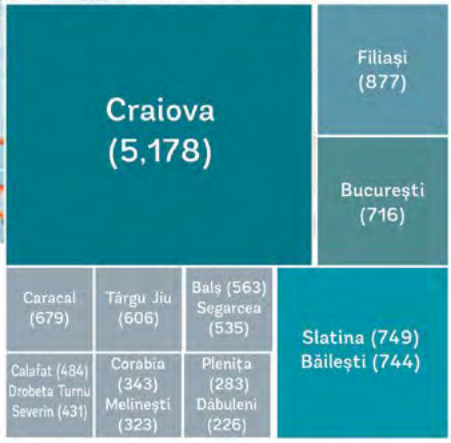
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



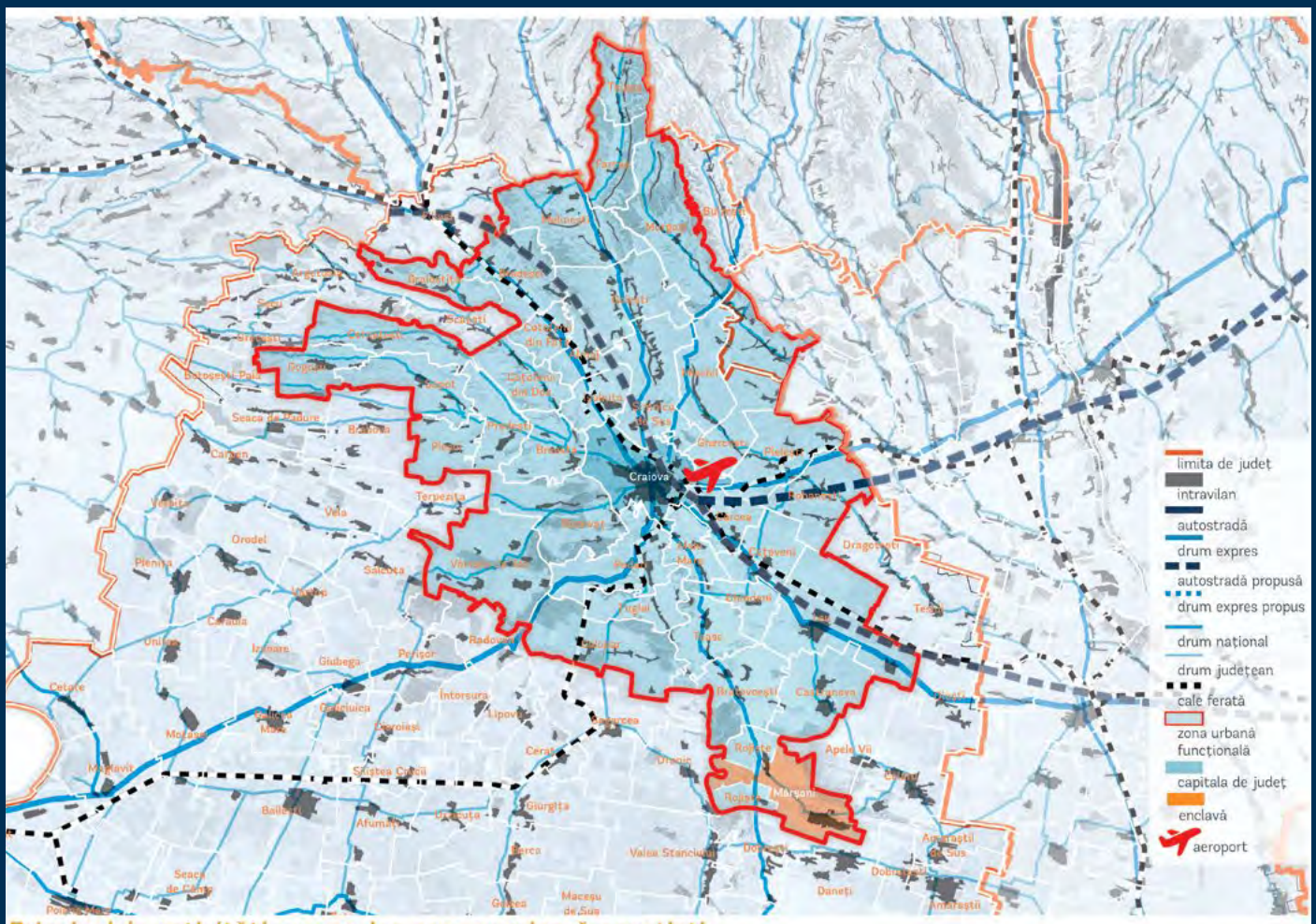
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- transport
- securitate și protecție
- construcții
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
380,641	124,437	32.7%
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
21,687	92,932	6.2 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
405	26	4,398
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
98	0.27	418

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 37.3%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 35.2% / rural 64.8%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 45.7% șomeri 3.0% studenți 6.3% pensionați 34.1% fără ocupație 10.9%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 21.8% între 35-64 - 58.7% peste 65 ani - 19.4%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 23.5% secundar superior 41.0% secundar 15.1% primar 20.3%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 28.0% tehnicieni 10.2% muncitori calificați 57.2% muncitori necalificați 4.5%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 63.7% între 1991-2000 - 15.5% între 2001-2011 - 20.7%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- transport
- securitate și pază
- construcții
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
380,641	171,052

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
14.6 %	24,926

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
405	9.5%

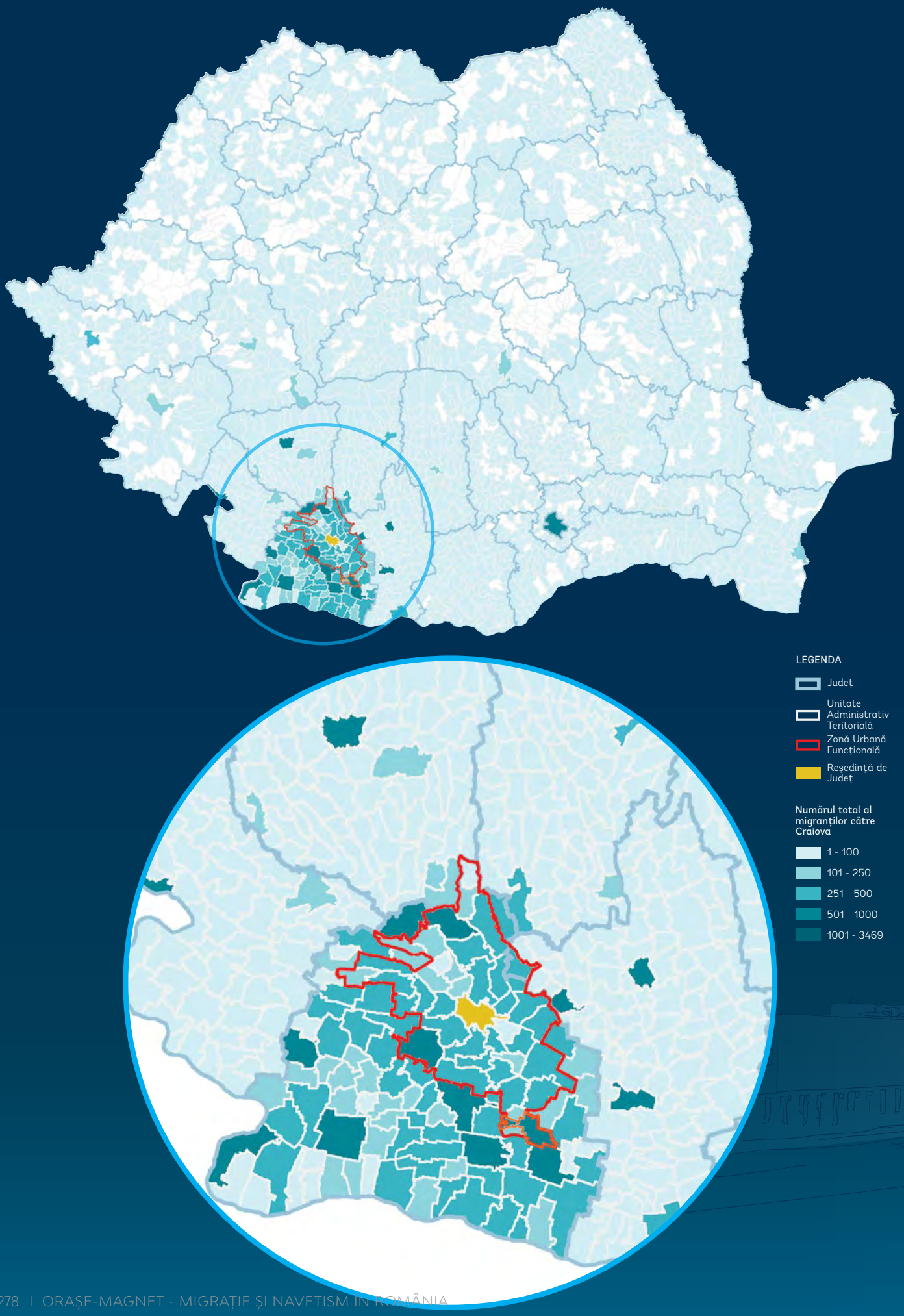
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
4,398	0.27

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 24.9%
Ponderea nevetiștilor după gen (%, ZUF)	masculin 68.4 % / feminin 31.6%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 - 42.3% / 35-44 - 32.5% / peste 45 - 25.2%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%, ZUF)	înv. terțiar 23.0%/ superior secundar 42.3% / secundar 22.4% / primar 12.2%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 16.6% / tehnicieni 8.7% / muncitori calificați 62.9% / muncitori necalificați 11.8%

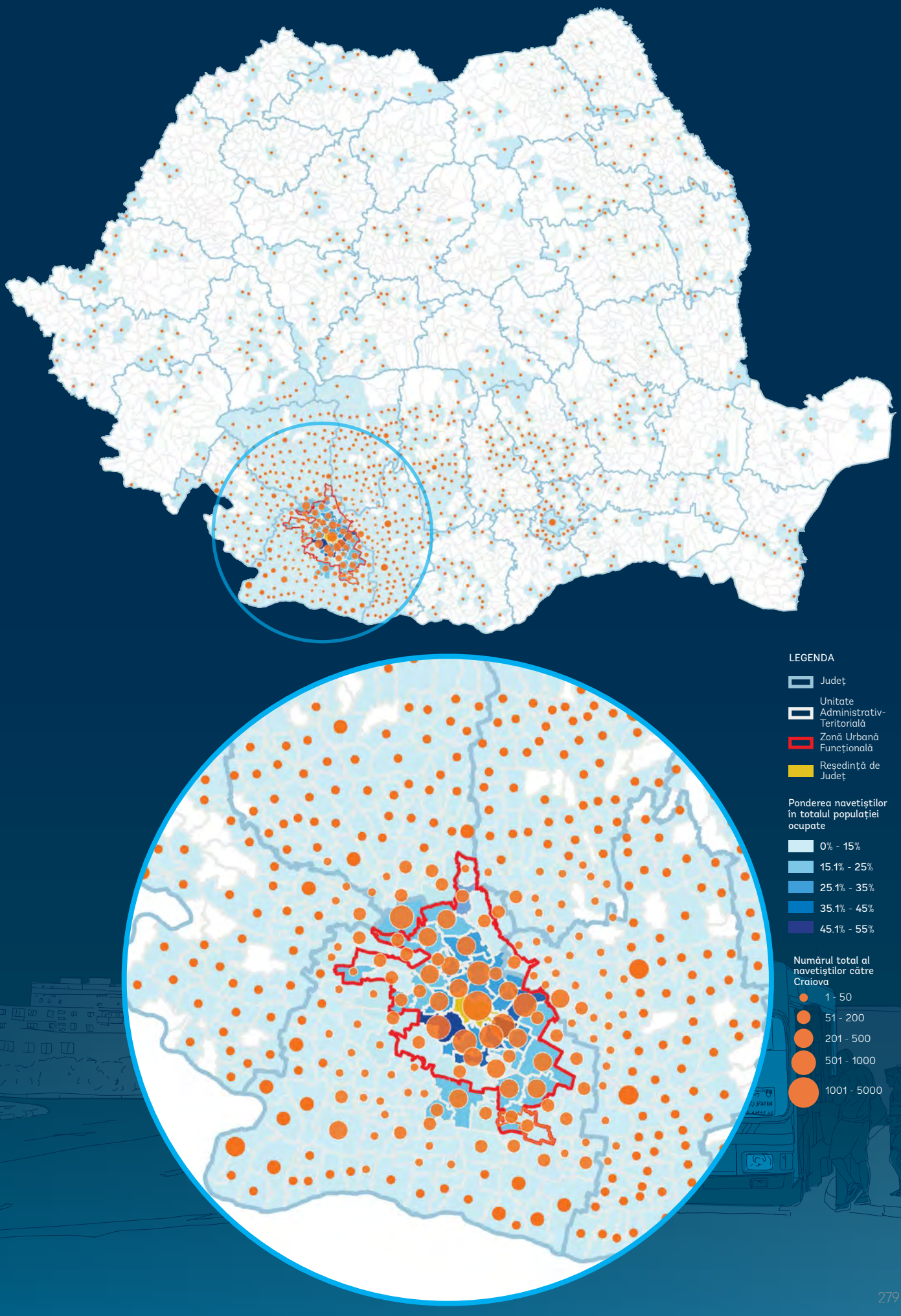
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

Craiova (2,759)
Filiași (930)
Podari (821)
Cârcea (762)
Bucovăț (740)
Malu Mare (674)
Șimnicu de Sus (656)
Pielești (531),
Segarcea (417)

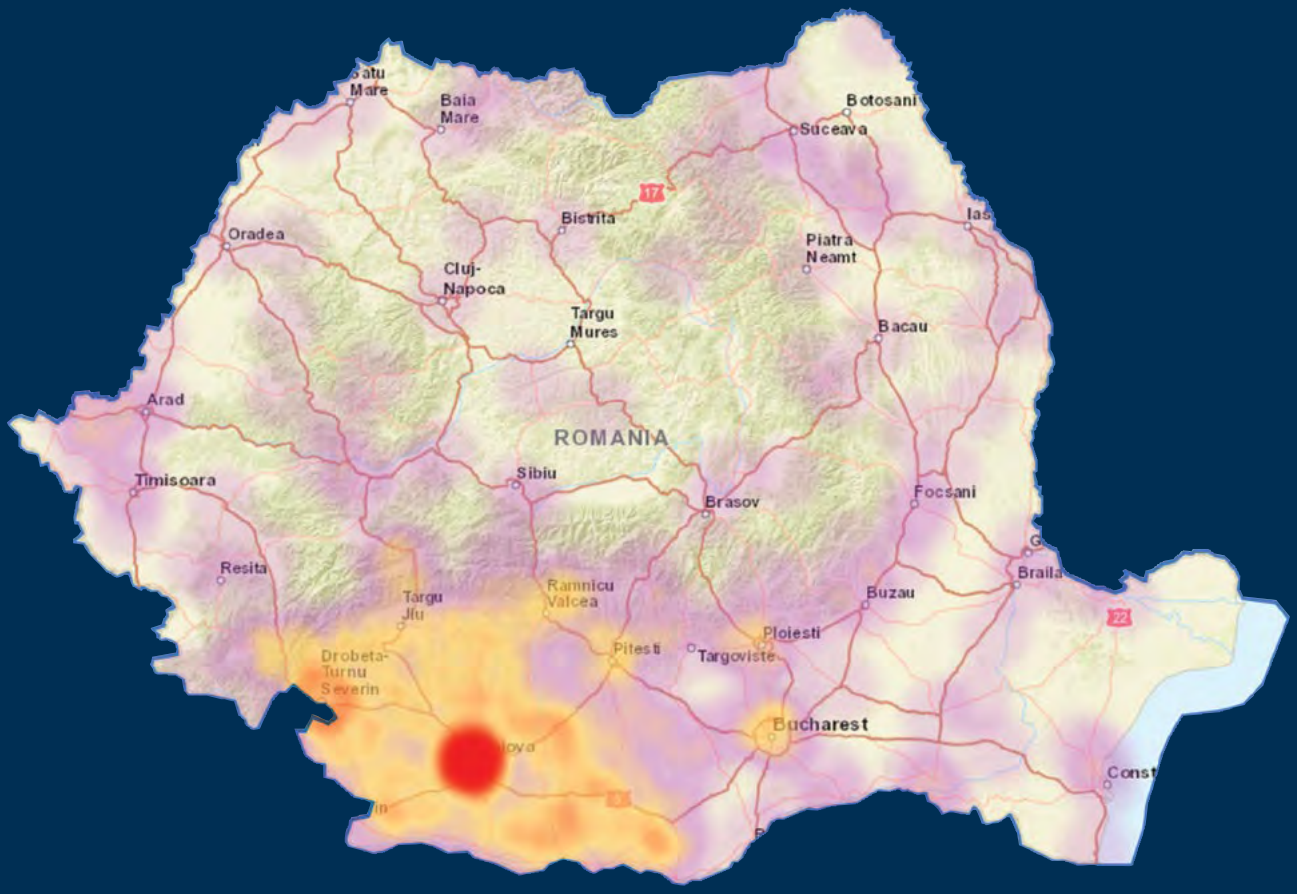
Fluxuri migraționale către Craiova ZUF între 2001 și 2011



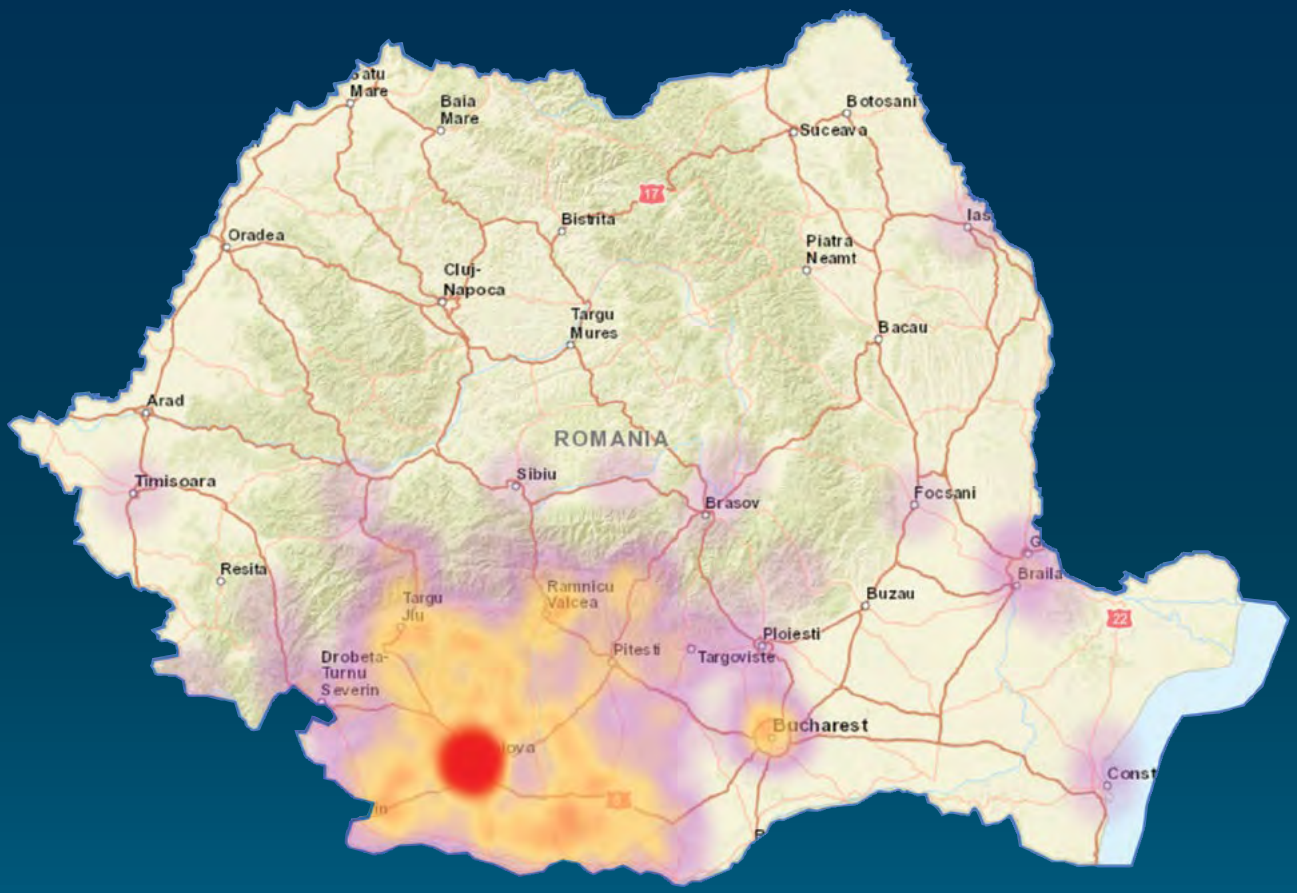
Fluxuri de navetism către Craiova ZUF, în 2011



Zona de captare a studenților a Universității Craiova, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității de Medicină şi Farmacie, Craiova, în 2015

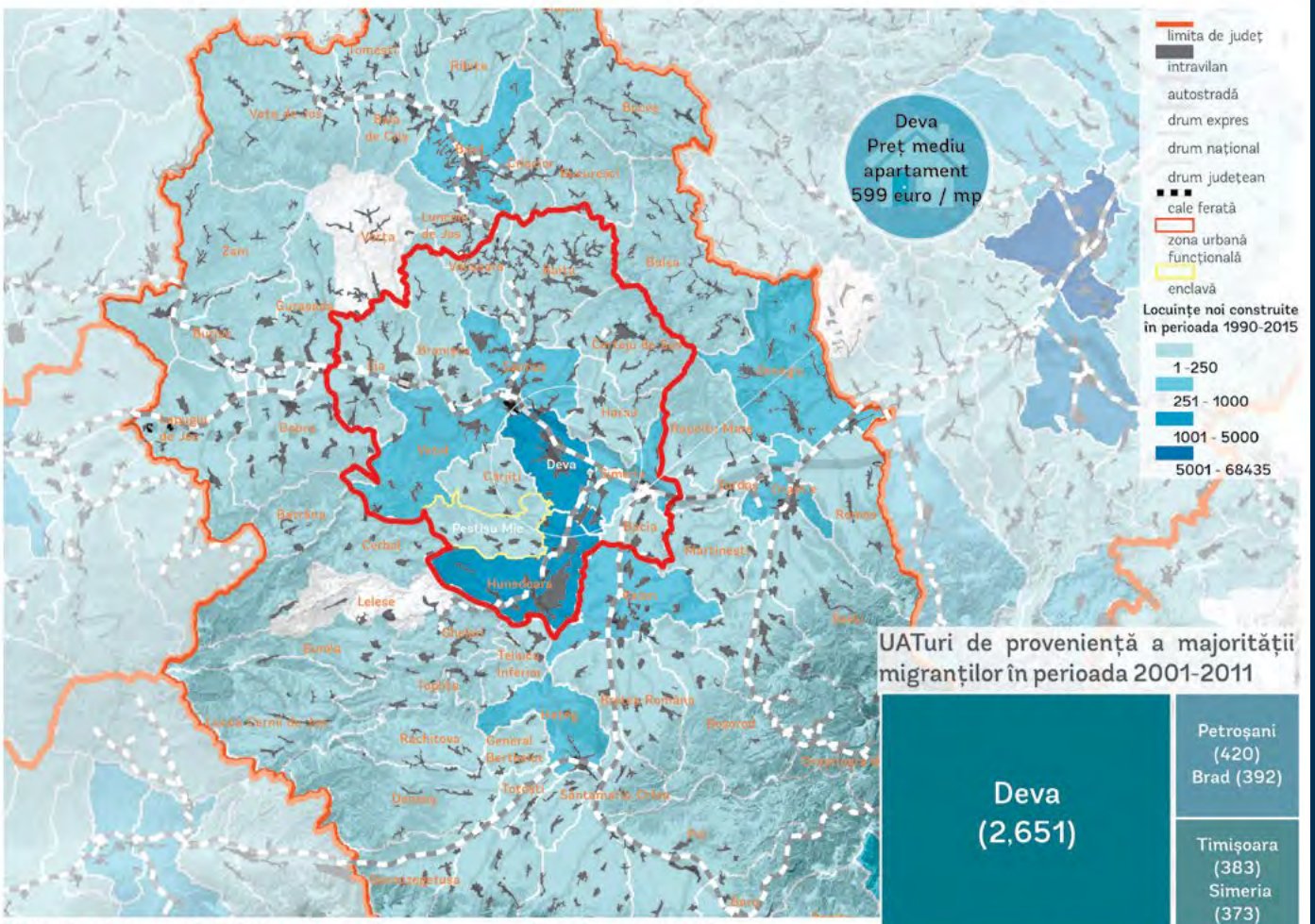


Deva, HD

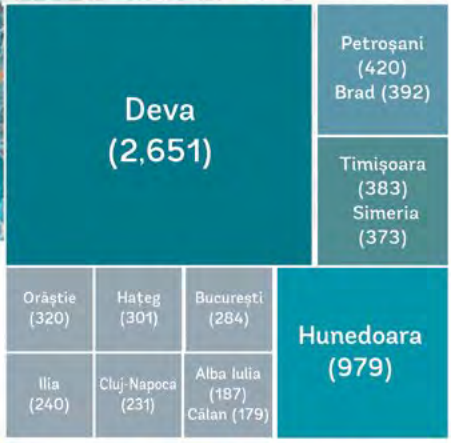
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



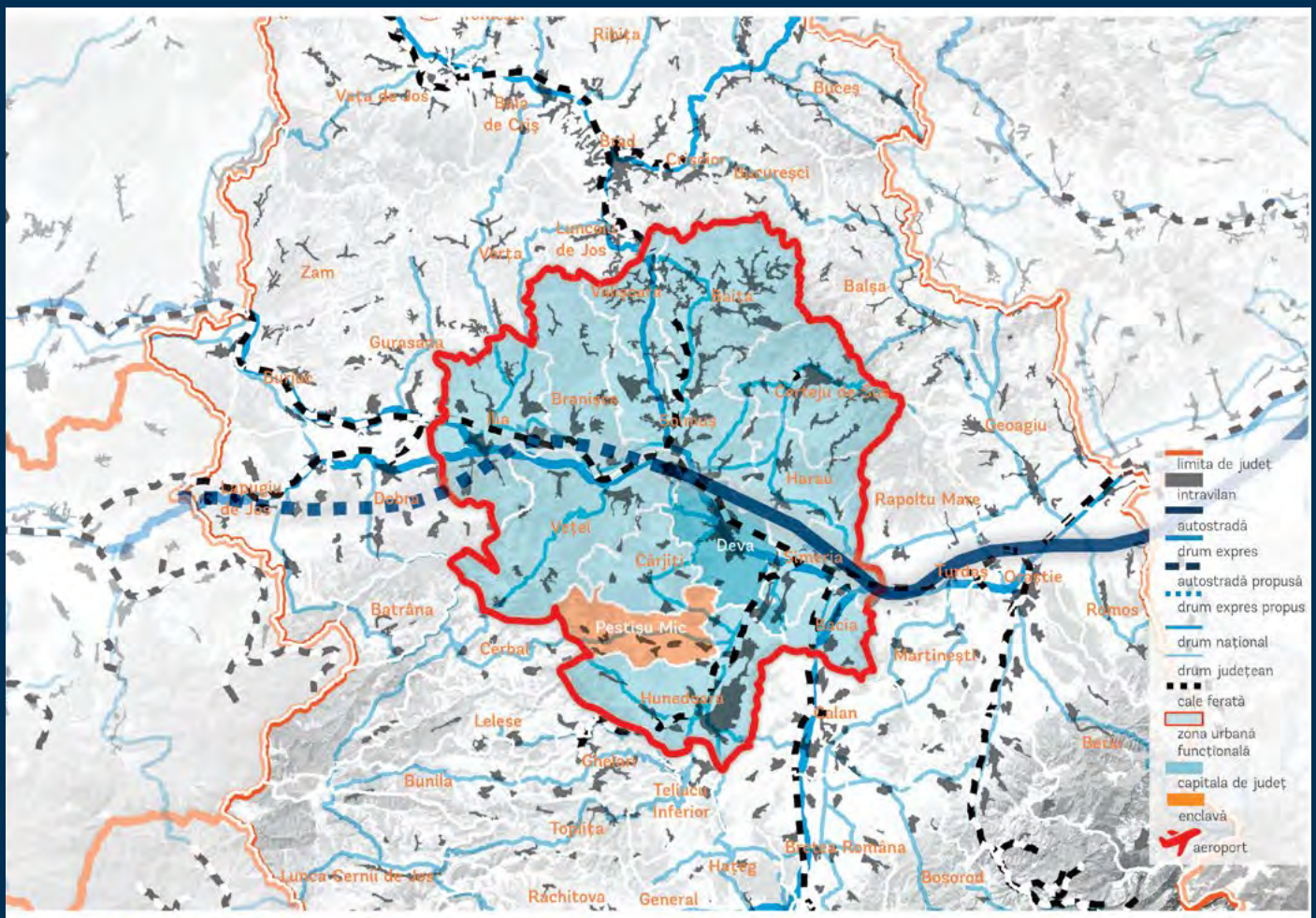
Principalele activități economice care angajează migranți

- automotive
- comerț
- energie
- construcții
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
158,650	75,647	47.7 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
0	72,354	6.6 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
373	47	1,270
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
93	-0.42	205

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 59.3%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 44.7% / rural 55.3%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 41.9% șomeri 2.9% studenți 3.2% pensionați 43.0% fără ocupație 8.9%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 16.2% între 35-64 - 56.7% peste 65 ani - 27.1%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 18.9% secundar superior 33.7% secundar 15.8% primar 31.5%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.4% tehnicieni 9.7% muncitori calificați 60.8% muncitori necalificați 6.0%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 67.1% între 1991-2000 - 13.7% între 2001-2011 - 19.2%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- automotive
- transport
- energie
- comerț
- construcții

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
158,650	76,433

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
28.9 %	22,074

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
373	5.3%

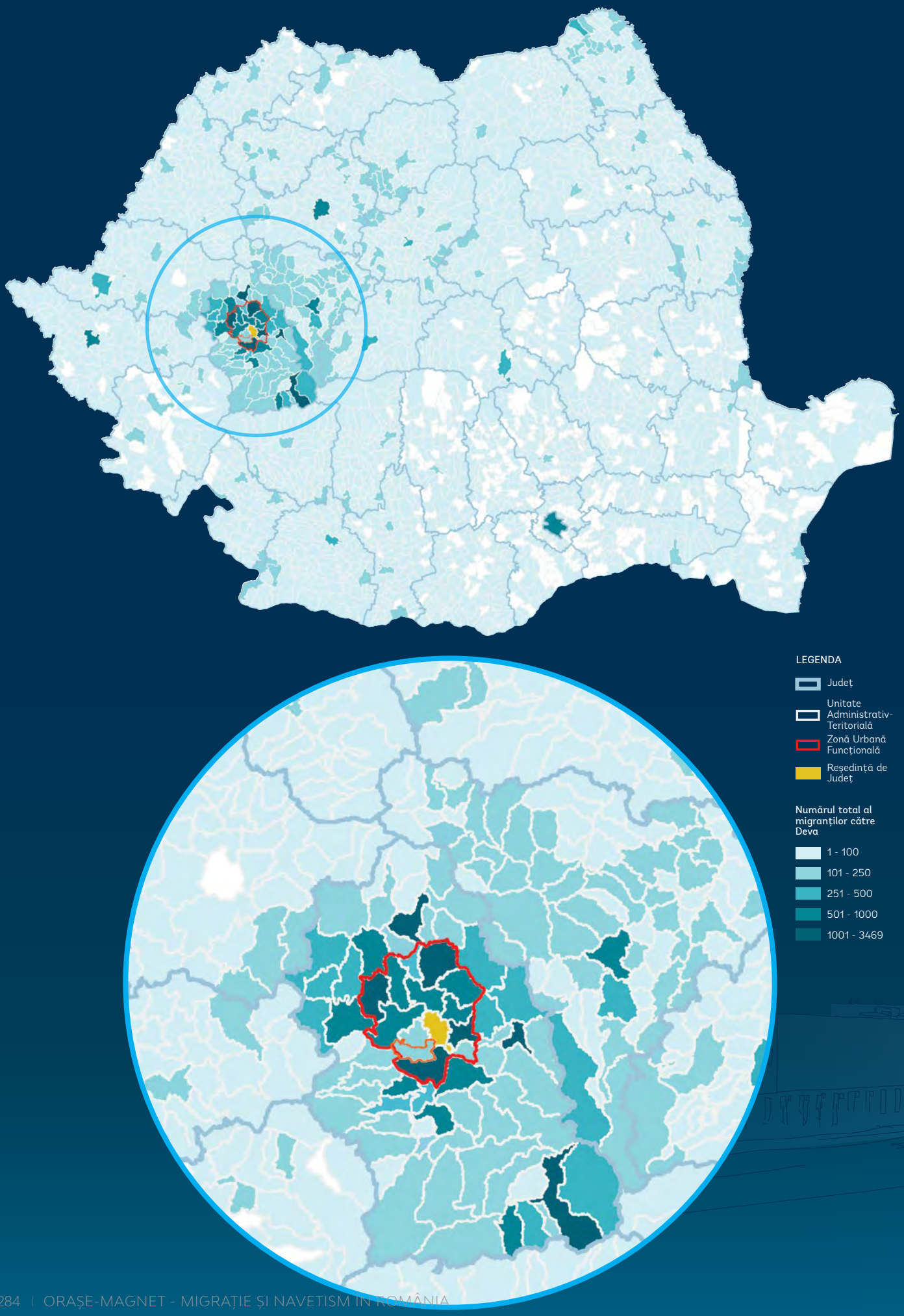
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
1,270	-0.42

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 8.8%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 63.5% / feminin 36.5 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 40.2 %/ 35-44 - 32.3% / peste 45 - 27.5%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 25.5% / superior secundar 44.3% / secundar 18.2% / primar 12.0%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 17.8%/ tehnicieni 9.2% / muncitori calificați 63.0% / muncitori necalificați 10.0%

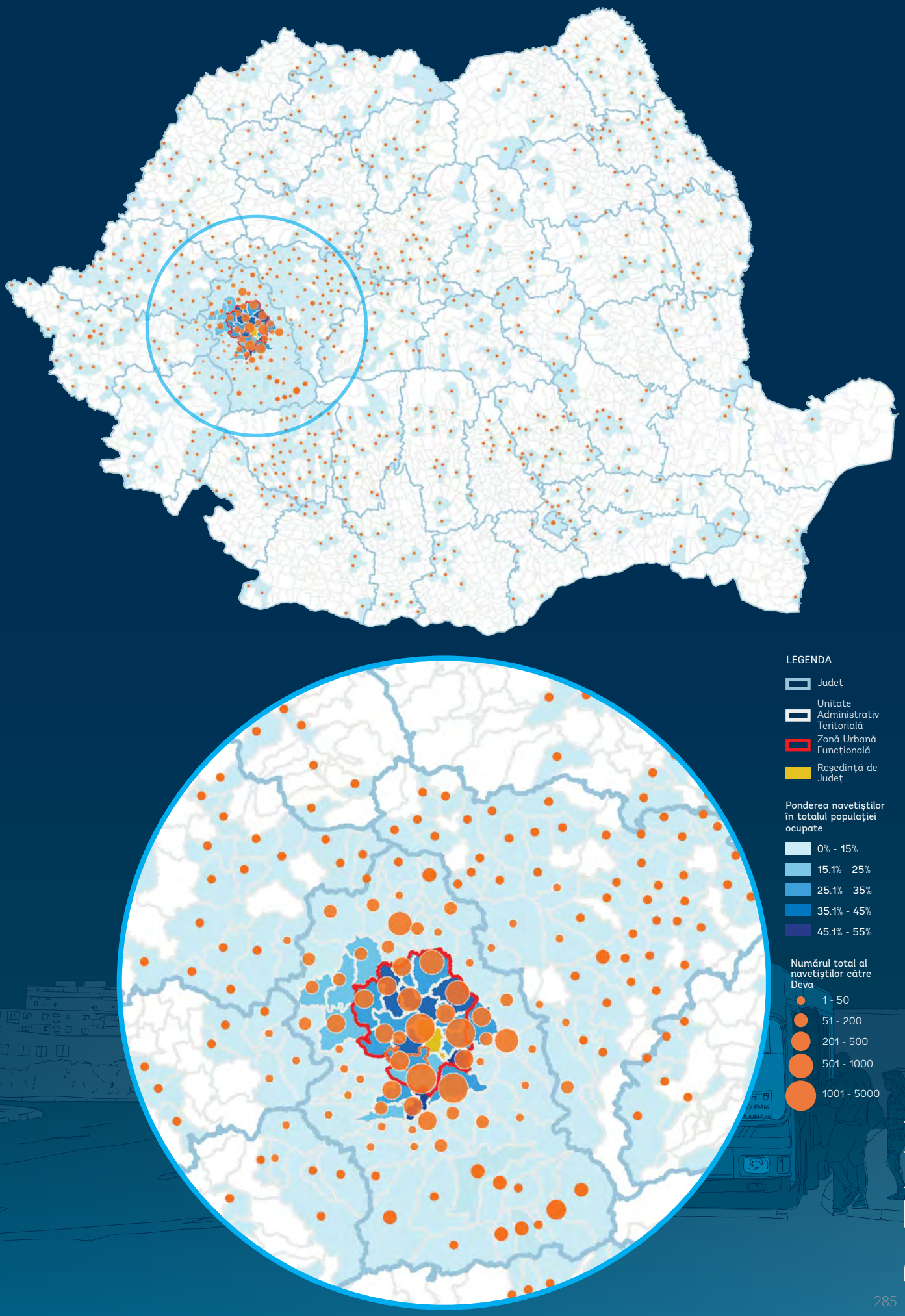
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

Hunedoara (4,155)
Deva (2,846)
Simeria (1,601)
Călan (1,294)
Băița (646)
Brad (608)
Șoimuș (591)
Orăștie (589)
Certeju de Sus (554)

Fluxuri migraționale către Deva ZUF între 2001 și 2011

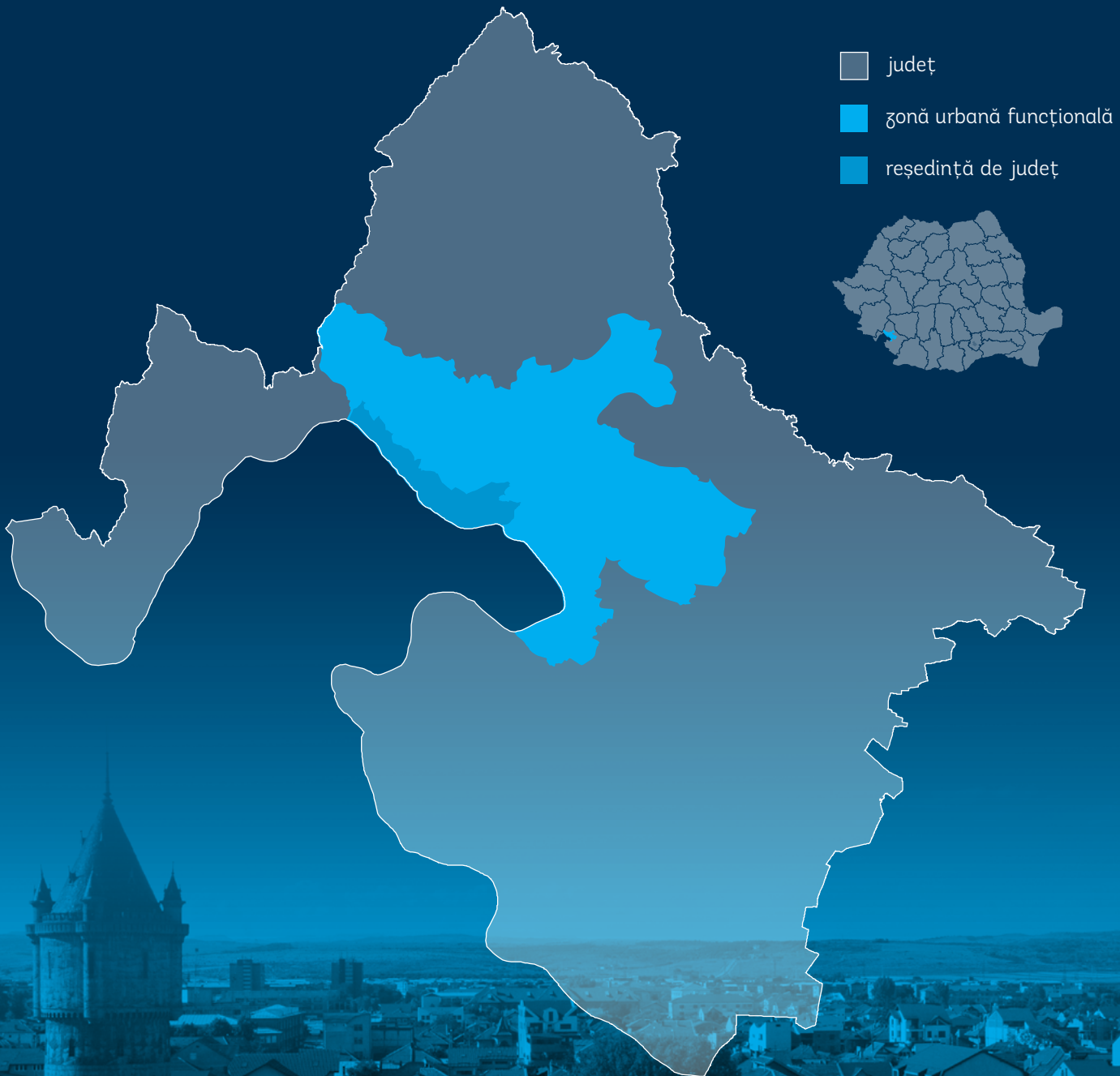


Fluxuri de navetism către Deva ZUF, în 2011

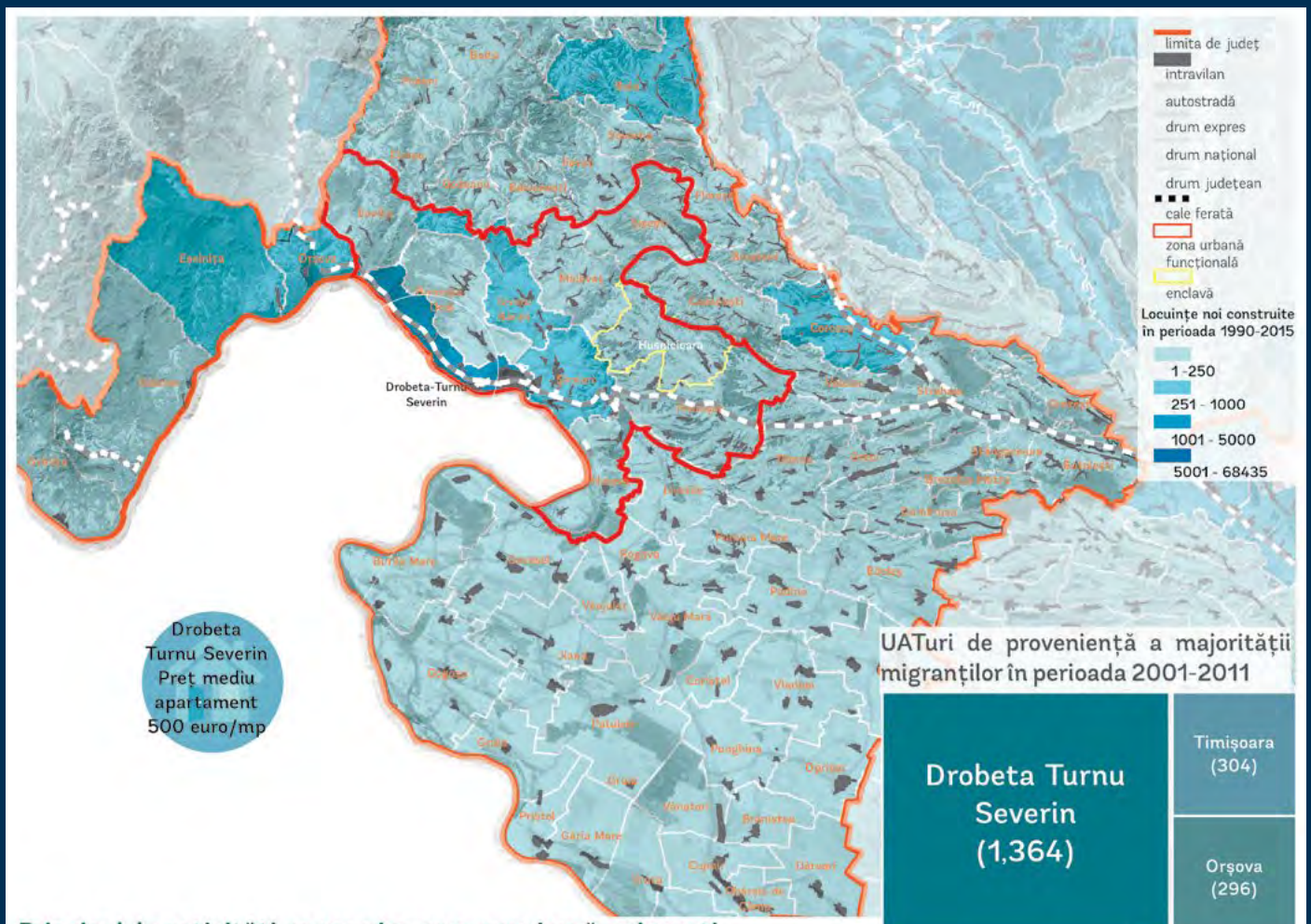


Drobeta-Turnu Severin, MH

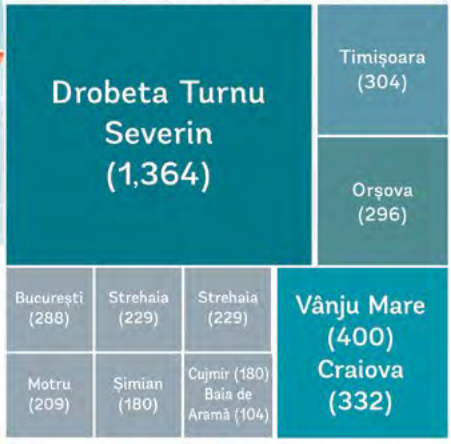
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



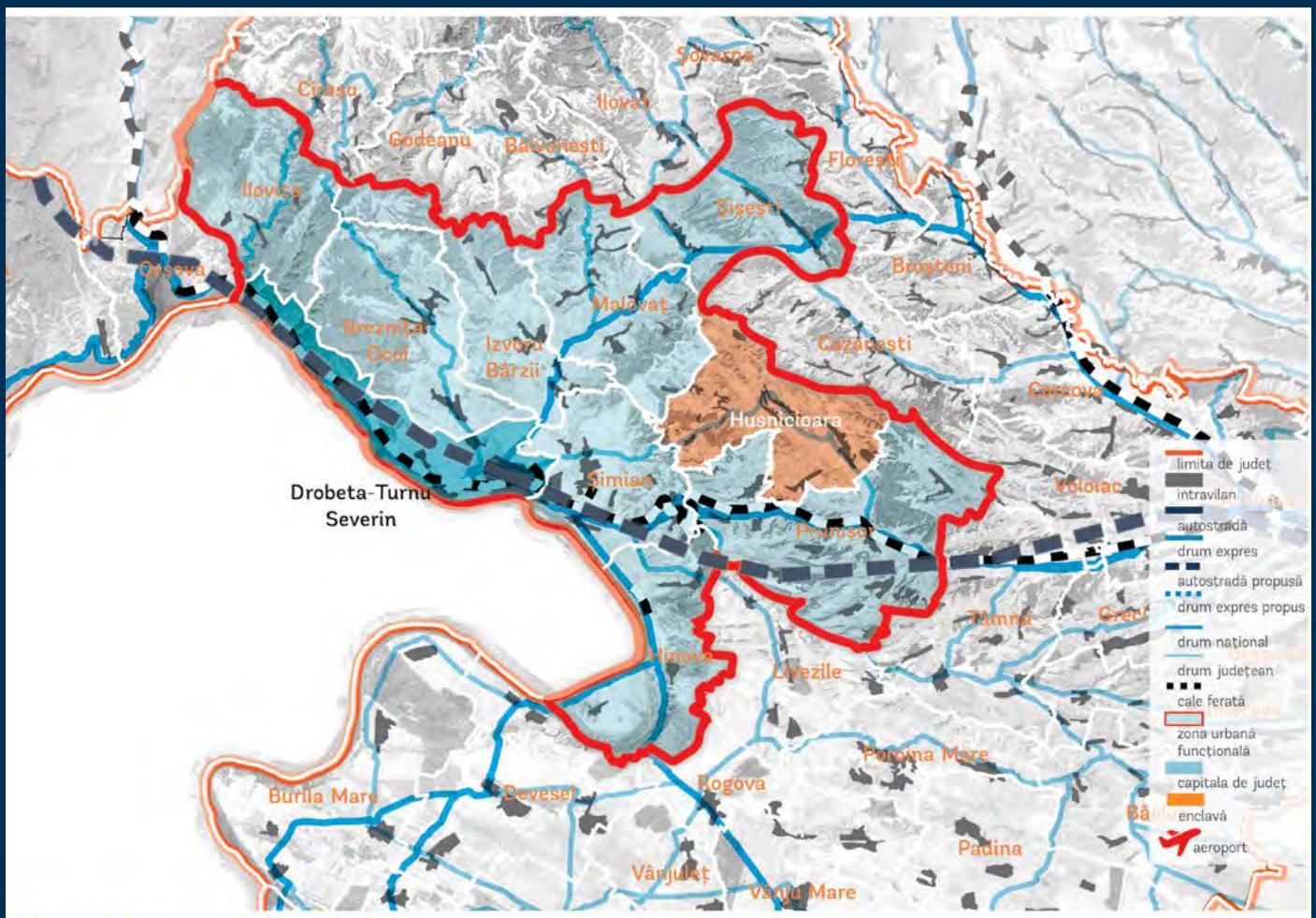
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- energie
- chimie
- comerț
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
120,762	45,674	37.9 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
1,680	61,498	8.2 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro - ZUF)**
381	19	450
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
86	-0.04	304

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 31.6%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 31.9% / rural 68.1%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 50.4% șomeri 4.5% studenți 3.0% pensionați 28.4% fără ocupație 13.7%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 17.0% între 35-64 - 67.1% peste 65 ani - 15.8%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 18.9% secundar superior 42.0% secundar 16.4% primar 22.6%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.7% tehnicieni 10.8% muncitori calificați 60.8% muncitori necalificați 5.8%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 65.9% între 1991-2000 - 15.9% între 2001-2011 - 18.1%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- energie
- chimie
- comerț
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
120,762	56,541
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
15.8%	8,915
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
381	9.5%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
450	-0.04

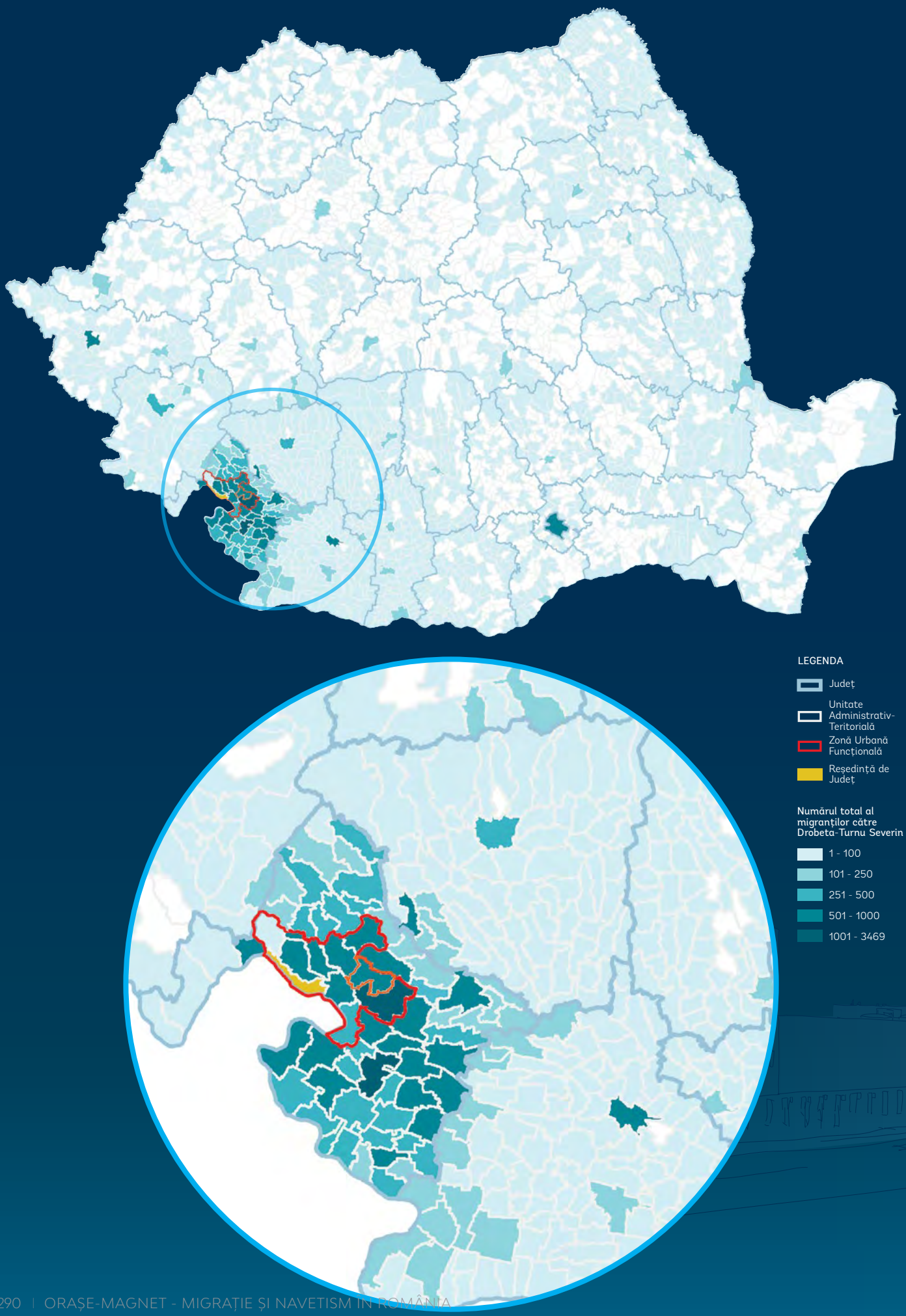
Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 10.9%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 72.8% / feminin 27.2%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 32.7% / 35-44 - 33.3% / peste 45 - 34.0%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 19.0% / superior secundar 46.9% / secundar 21.3% / primar 12.7%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 14.9% / tehnicieni 9.8% / muncitori calificați 63.2% / muncitori necalificați 12.1%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

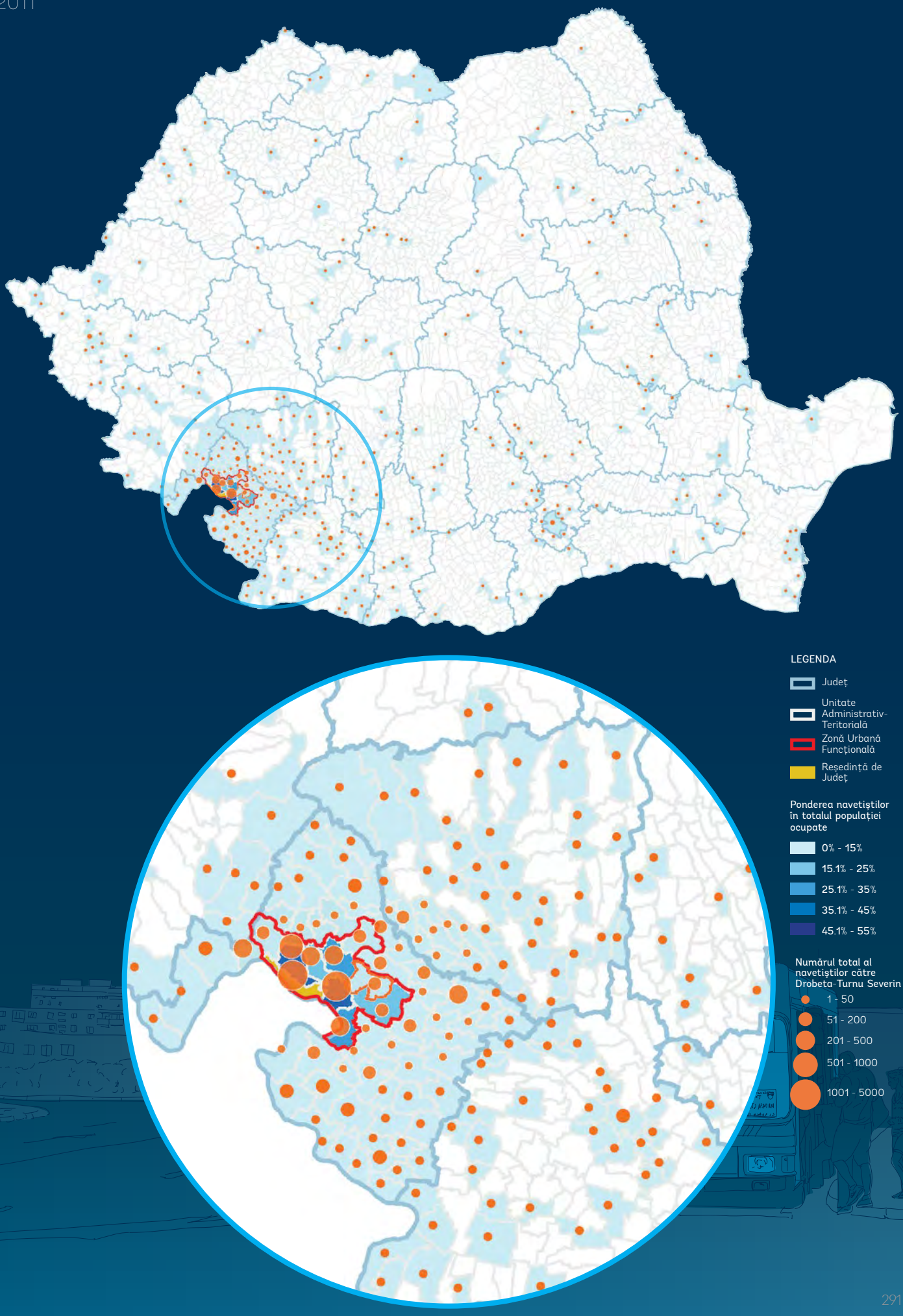
- Drobeta Turnu Severin (1,990)
- Șimian (1,568)
- Brezniței Ocol (608)
- Malovăț (336)
- Orșova (312)
- Hinova (296)
- Strehaia (251)
- Izvoru Bârzii (222)

Fluxuri migraționale către Drobeta-Turnu Severin ZUF între 2001 și 2011

FLUXURI MIGRAȚIONALE CĂTRE ZUF ÎNTRE 2001 ȘI 2011

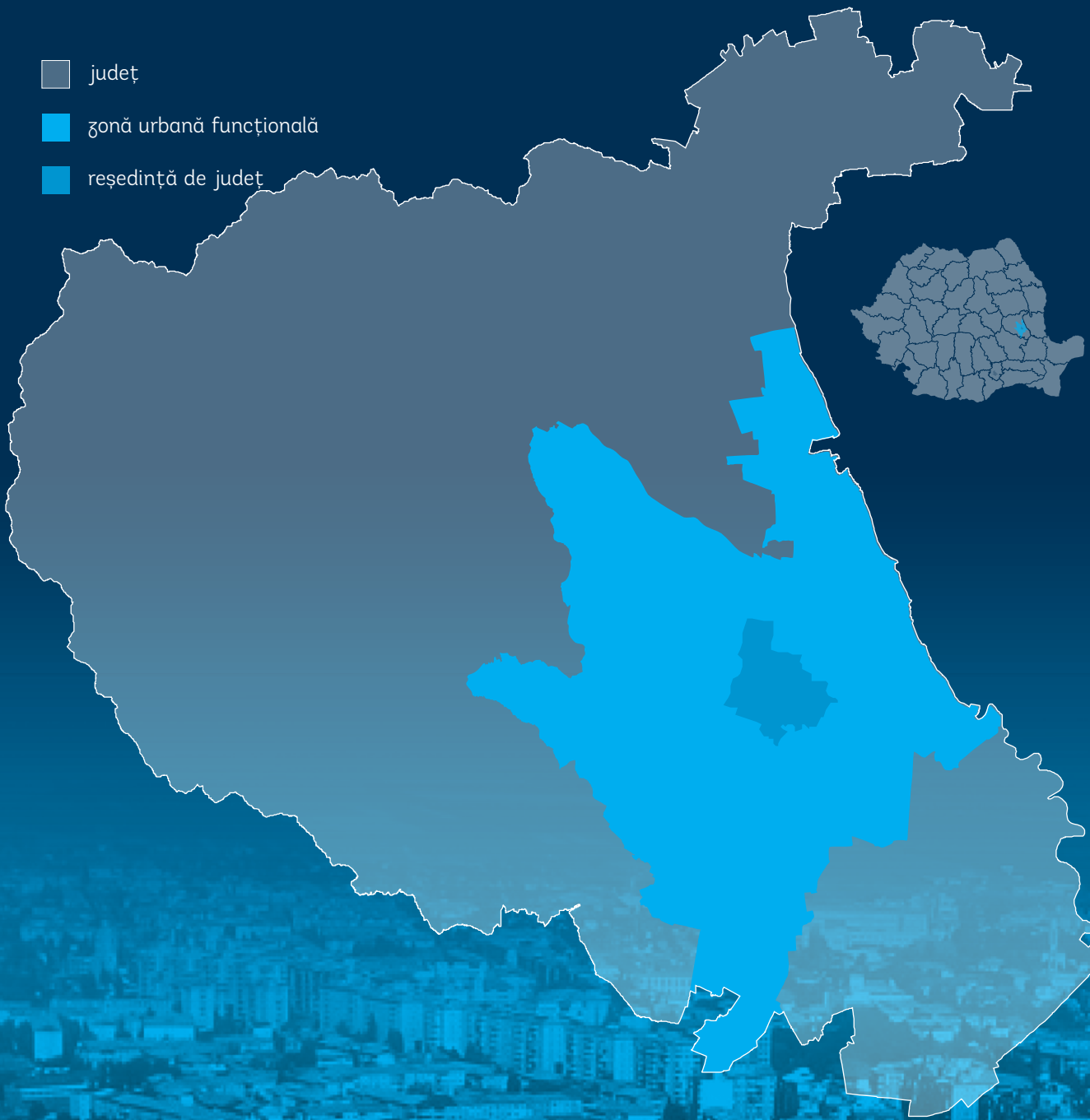


Fluxuri de navetism către Drobeta-Turnu Severin ZUF, în 2011

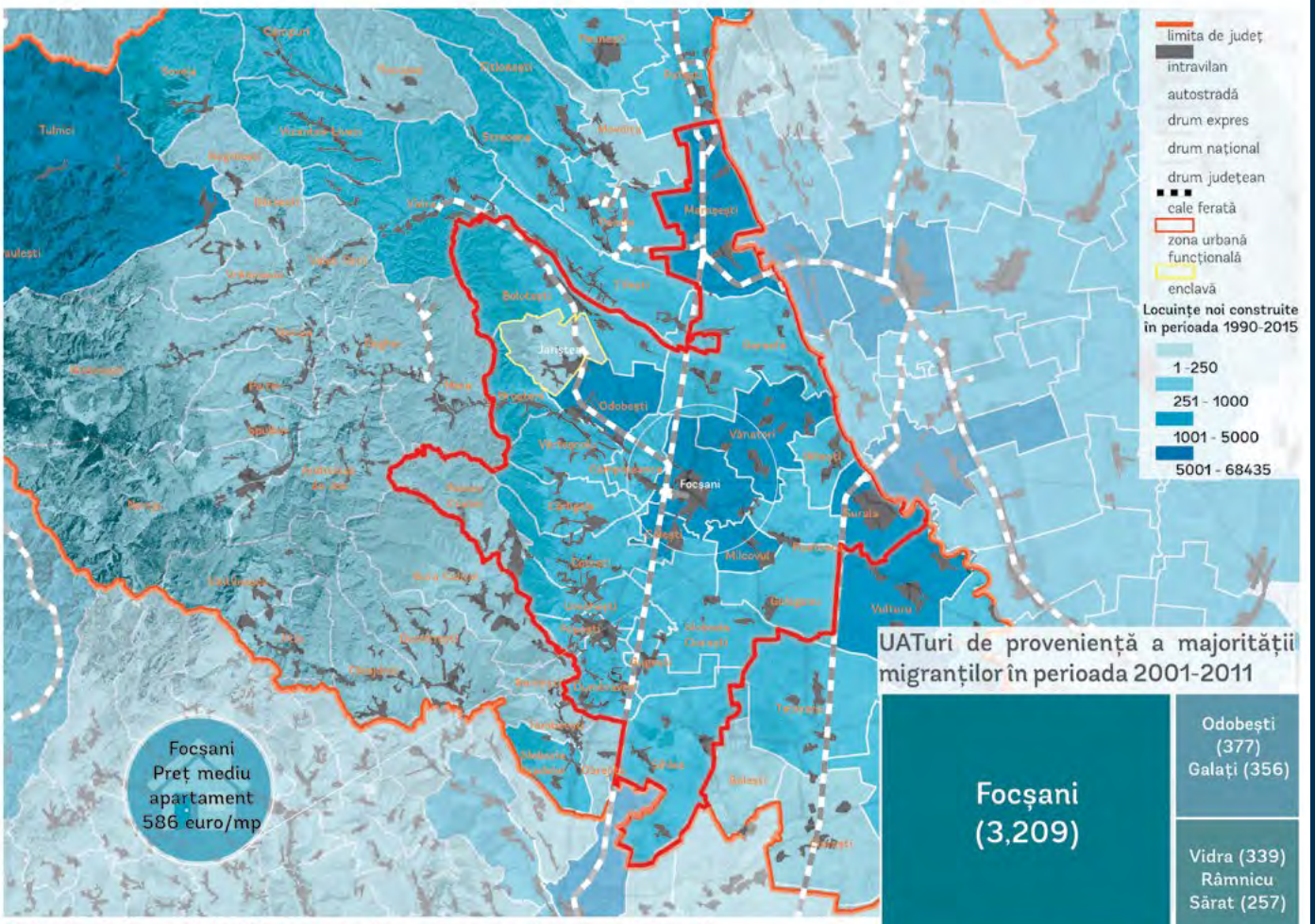


Focșani, VN

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



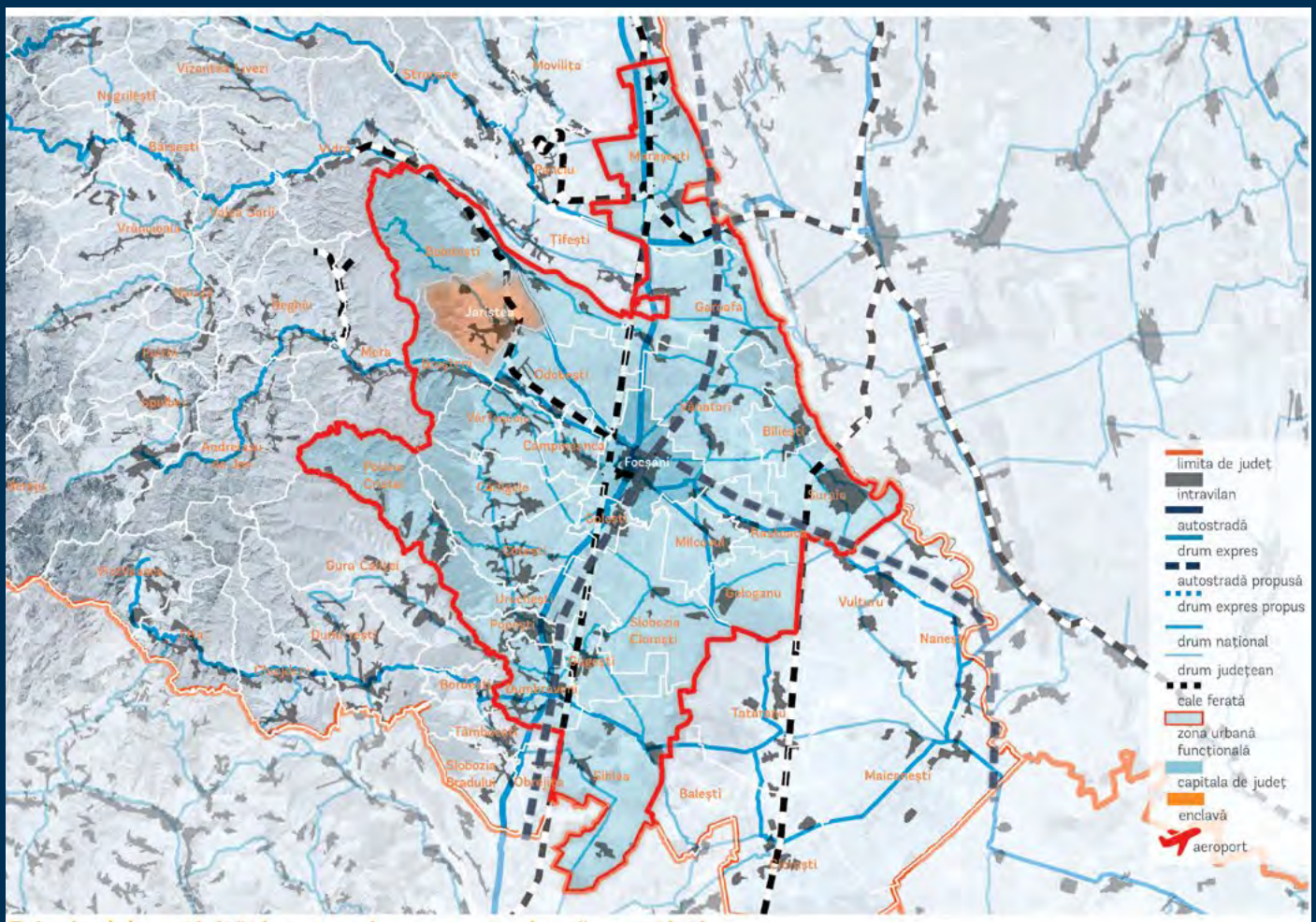
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- echipament sportiv
- administrație publică
- comerț
- agricultură

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
172,530	59,268	34.4 %
Număr de studenți (ZUF)	Număr de turiști (ZUF)	Rata șomajului (% ZUF)
303	28,157	6.3 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Număr de unități comerciale moderne	Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)
356	17	1,060
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	Indexul de vitaliate culturală	Distanța către granița de vest (km)
94	-0.50	646

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 35.5%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 37.3% / rural 62.7%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 48.8% șomeri 3.3% studenți 4.8% pensionați 29.6% fără ocupație 13.5%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 23.8% între 35-64 - 58.6% peste 65 ani - 17.6%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 17.0% secundar superior 32.5% secundar 17.4% primar 33.1%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 22.0% tehnicieni 8.7% muncitori calificați 62.2% muncitori necalificați 7.1%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 56.2% între 1991-2000 - 19.2% între 2001-2011 - 24.6%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- echipament sportiv
- administrație publică
- agricultură
- comerț
- construcții

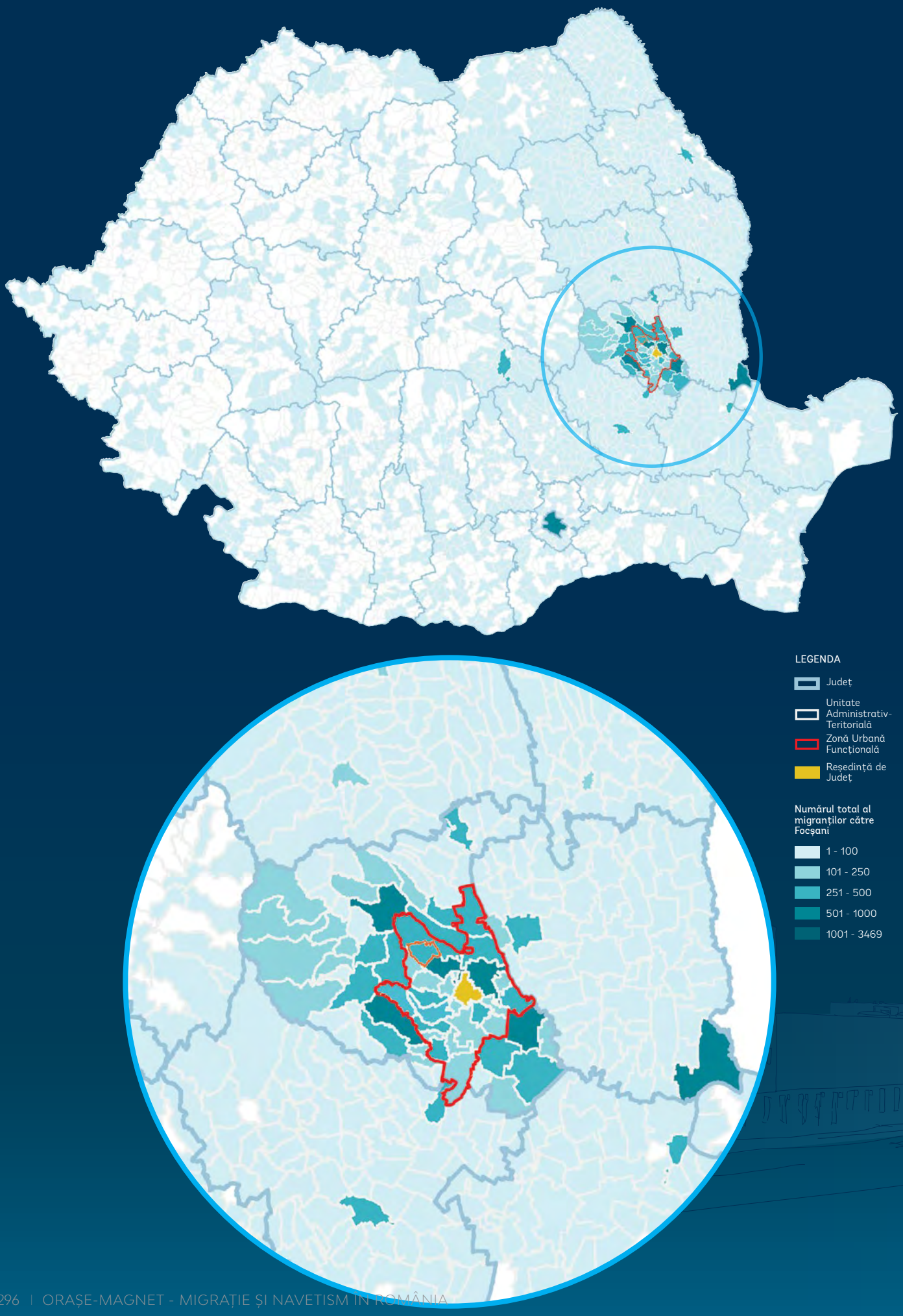
Populația stabilă (ZUF)	172,530
Populația ocupată (ZUF)	77,227
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	21.4 %
Navetiști (ZUF)	16,558
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	356
Rata șomajului (% ZUF)	5.7%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	1,060
Indexul de vitaliate culturală	-0.50

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 17.9%
Ponderea nevetiștilor după gen (%, ZUF)	masculin 57.2 % / feminin 42.8%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 - 41.8 % / 35-44 - 32.1% / peste 45 - 26.0%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%, ZUF)	înv. terțiar 18.5% / superior secundar 40.6% / secundar 20.5% / primar 19.9%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 16.0% / tehnicieni 7.2%/ muncitori calificați 65.7% / muncitori necalificați 11.1%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

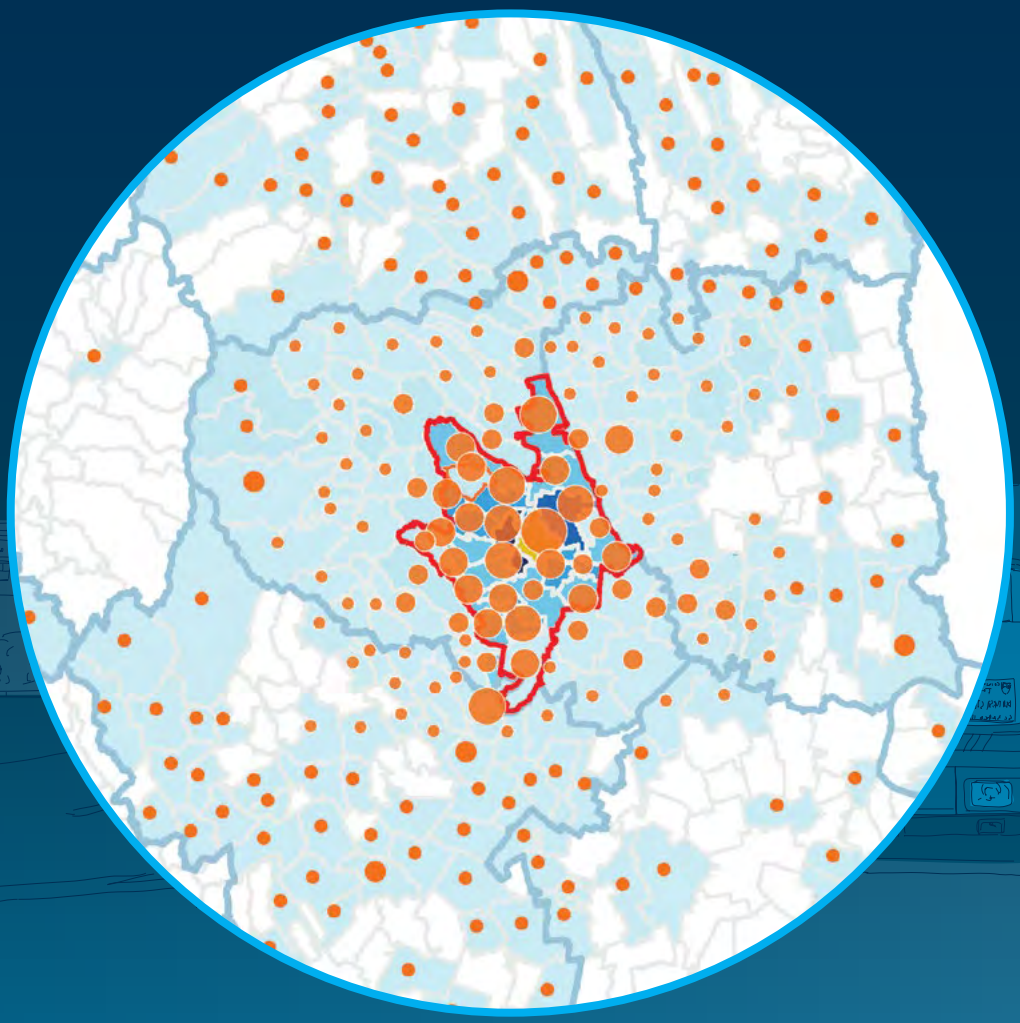
Focșani (1,276)
Odobești (935)
Golești (856)
Câmpineanca (838)
Vânători (838)
Gugești (689)
Mărășești (637),
Râmnicu Sărat (612)

Fluxuri migraționale către Focșani ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Focșani ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

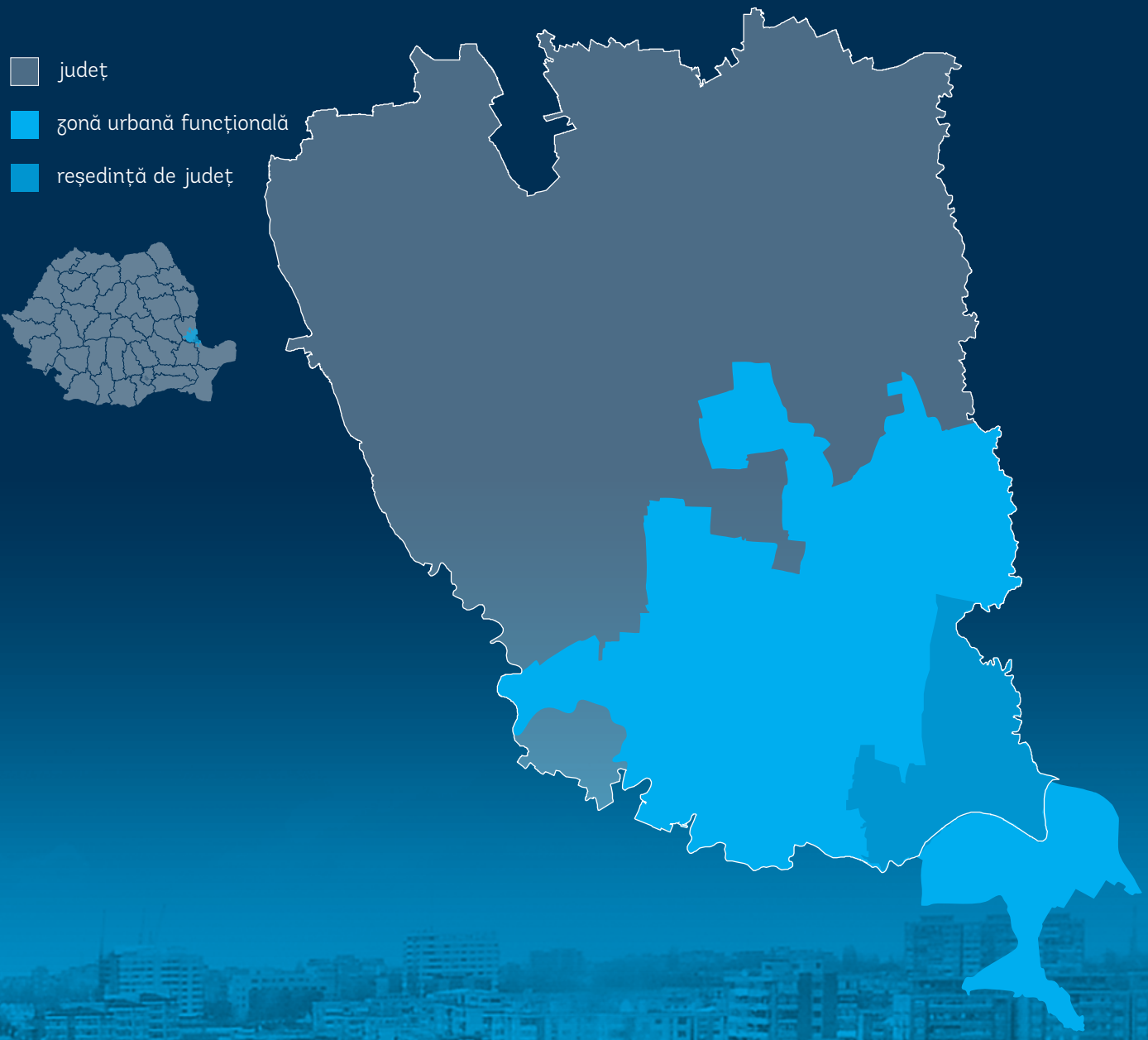
- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

Numărul total al navetiștilor către Focșani

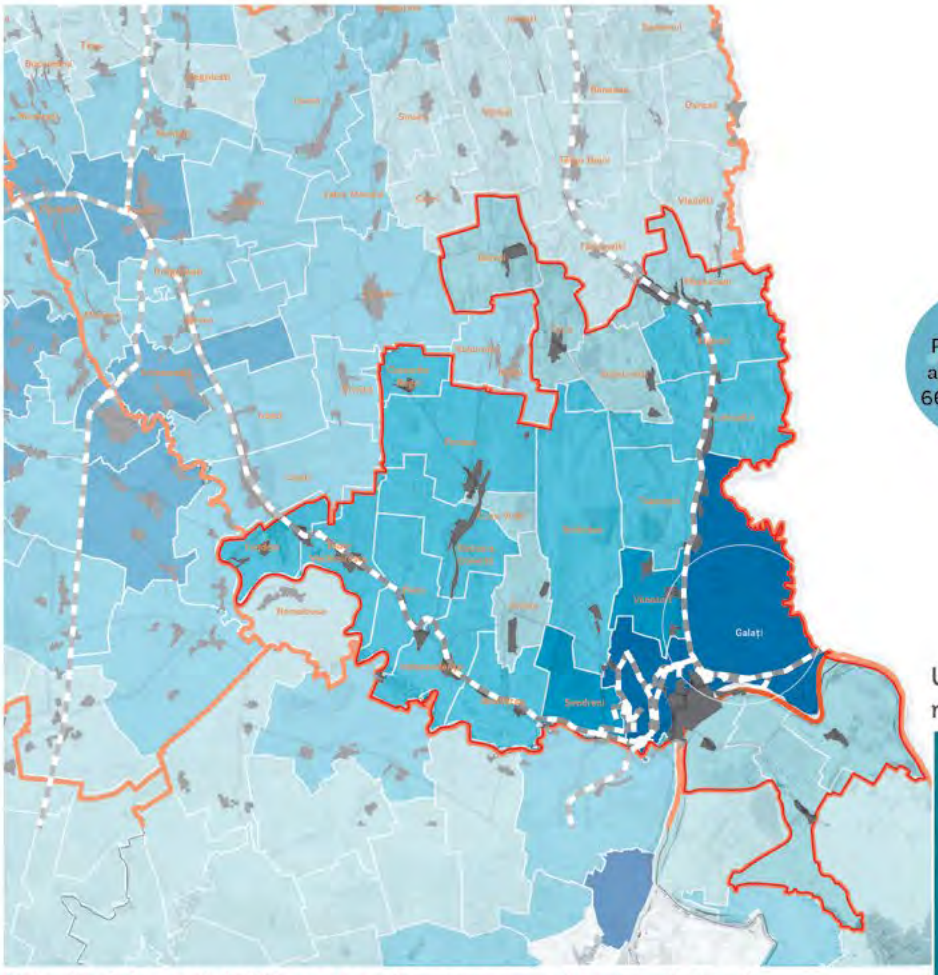
- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

Galați, GL

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



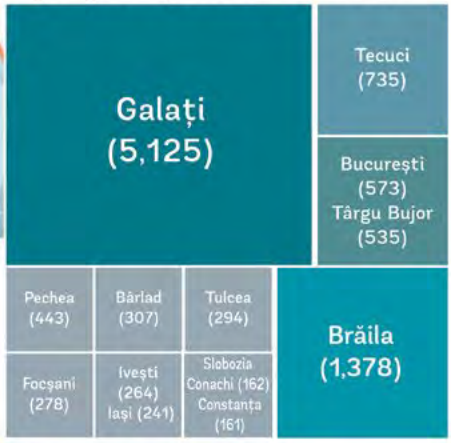
limita de județ
intravilan
autostradă
drum expres
drum național
drum județean
cale ferată
zona urbană funcțională
enclavă

Locuințe noi construite în perioada 1990-2015

1 - 250
251 - 1000
1001 - 5000
5001 - 68435

Galați
Preț mediu apartament
667 euro/mp

UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



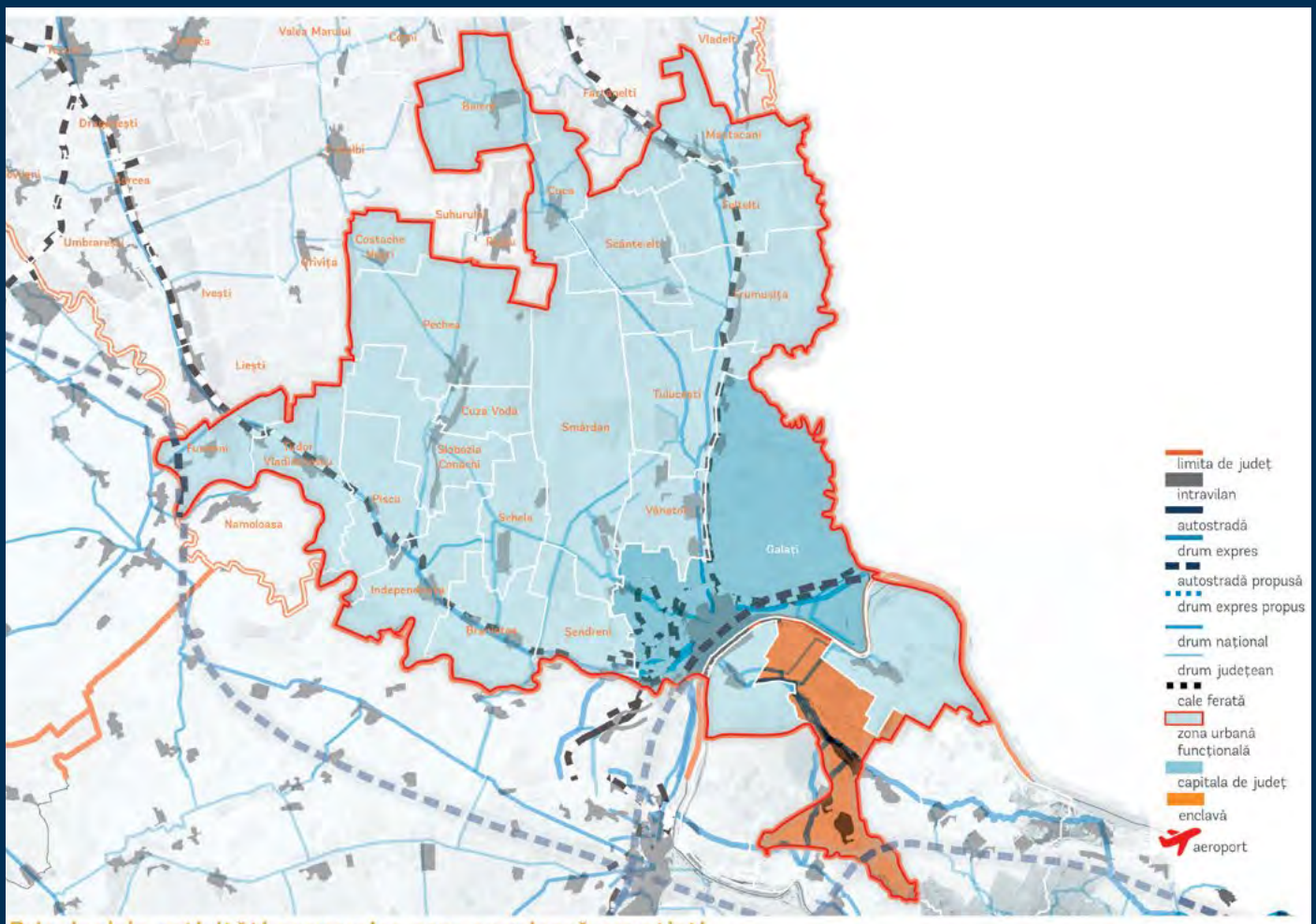
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- transport
- administrație publică
- comerț
- metalurgie

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
339,408	110,443	32.5%
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
14,790	66,512	7.1 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
425	35	4,196
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
89	-0.02	734

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 50.1%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 34.5% / rural 65.5%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 41.9% șomeri 3.2% studenți 4.6% pensionați 38.9% fără ocupație 11.5%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 16.6% între 35-64 - 61.6% peste 65 ani - 21.8%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 15.5% secundar superior 31.3% secundar 20.5% primar 32.7%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 20.0% tehnicieni 9.8% muncitori calificați 62.4% muncitori necalificați 7.7%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 70.2% între 1991-2000 - 12.8% între 2001-2011 - 17.0%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



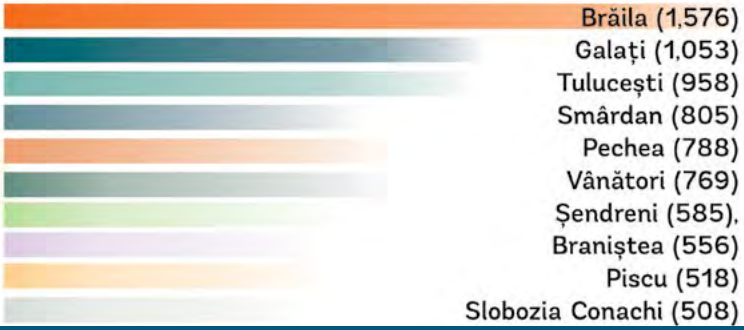
Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- transport
- administrație publică
- comerț
- metalurgie

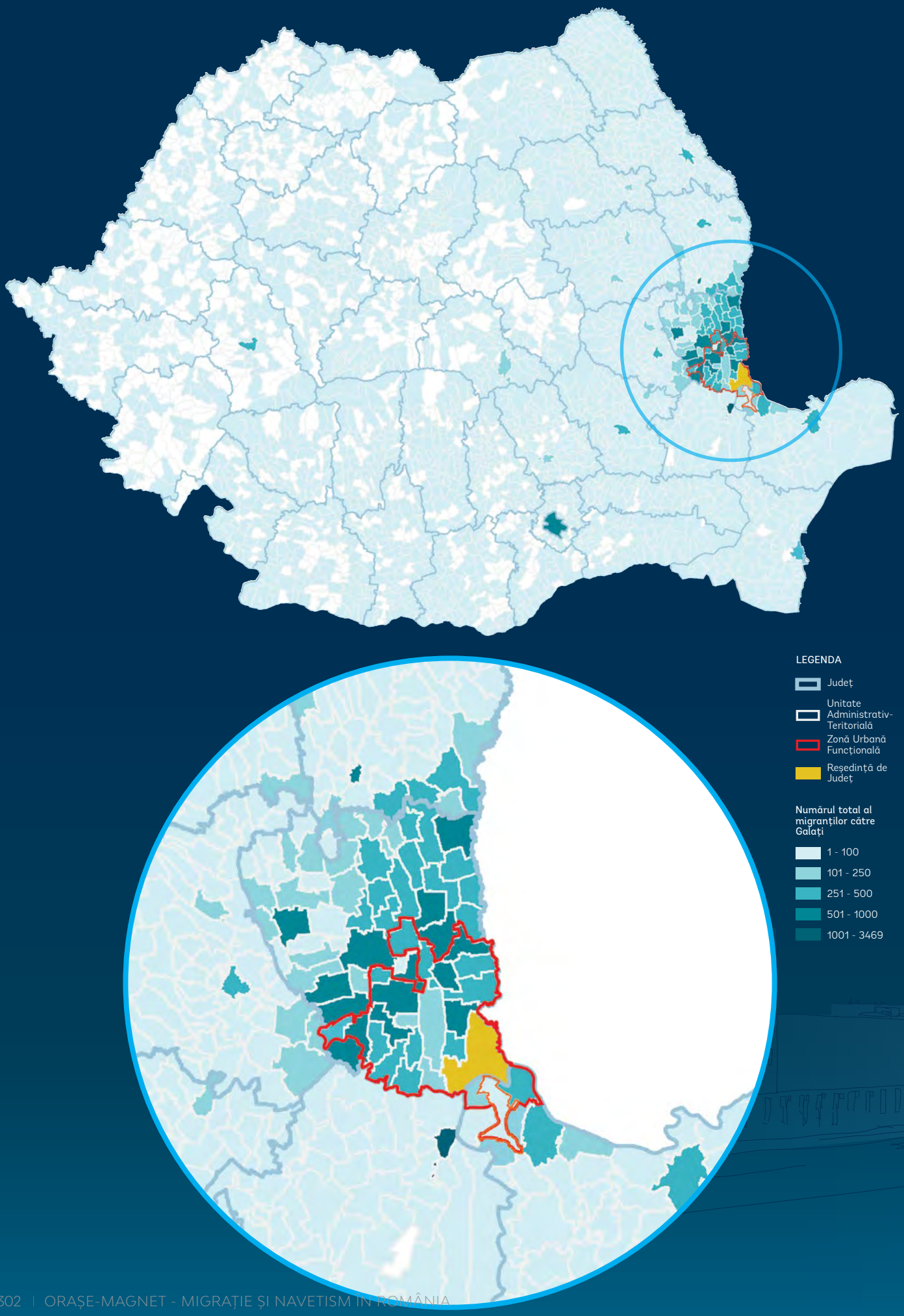
Populația stabilă (ZUF)	339,408
Populația ocupată (ZUF)	151,776
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	11.7%
Navetiști (ZUF)	17,786
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	425
Rata șomajului (% ZUF)	9.4%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	4,196
Indexul de vitaliate culturală	-0.02

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 17.2%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 75.9 % / feminin 24.1 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 38.3 % / 35-44 - 34.9% / peste 45 - 26.7%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 17.5% / superior secundar 31.3% / secundar 27.9% / primar 23.0 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 13.5% / tehnicieni 7.1% / muncitori calificați 68.2% / muncitori necalificați 11.2%

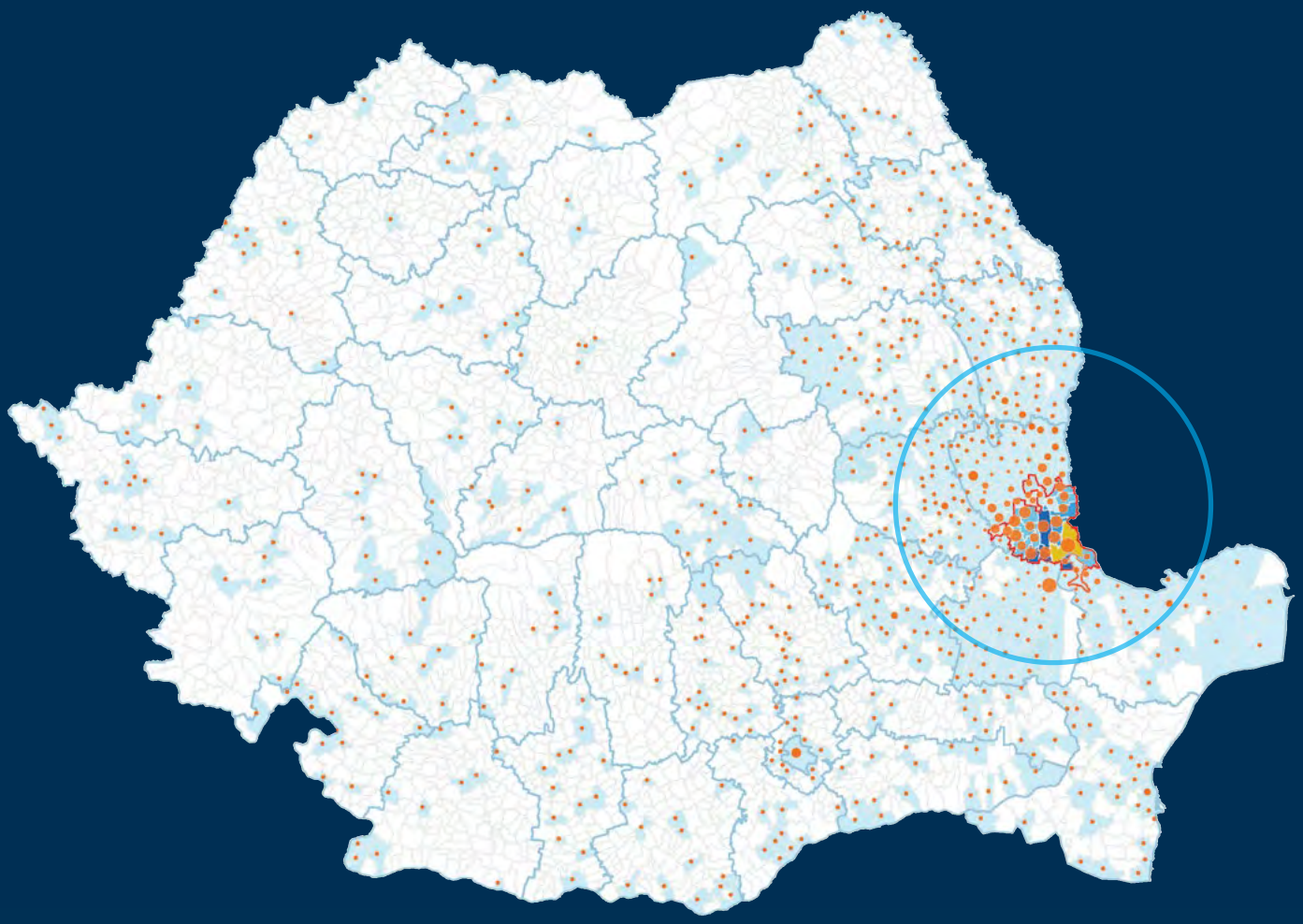
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

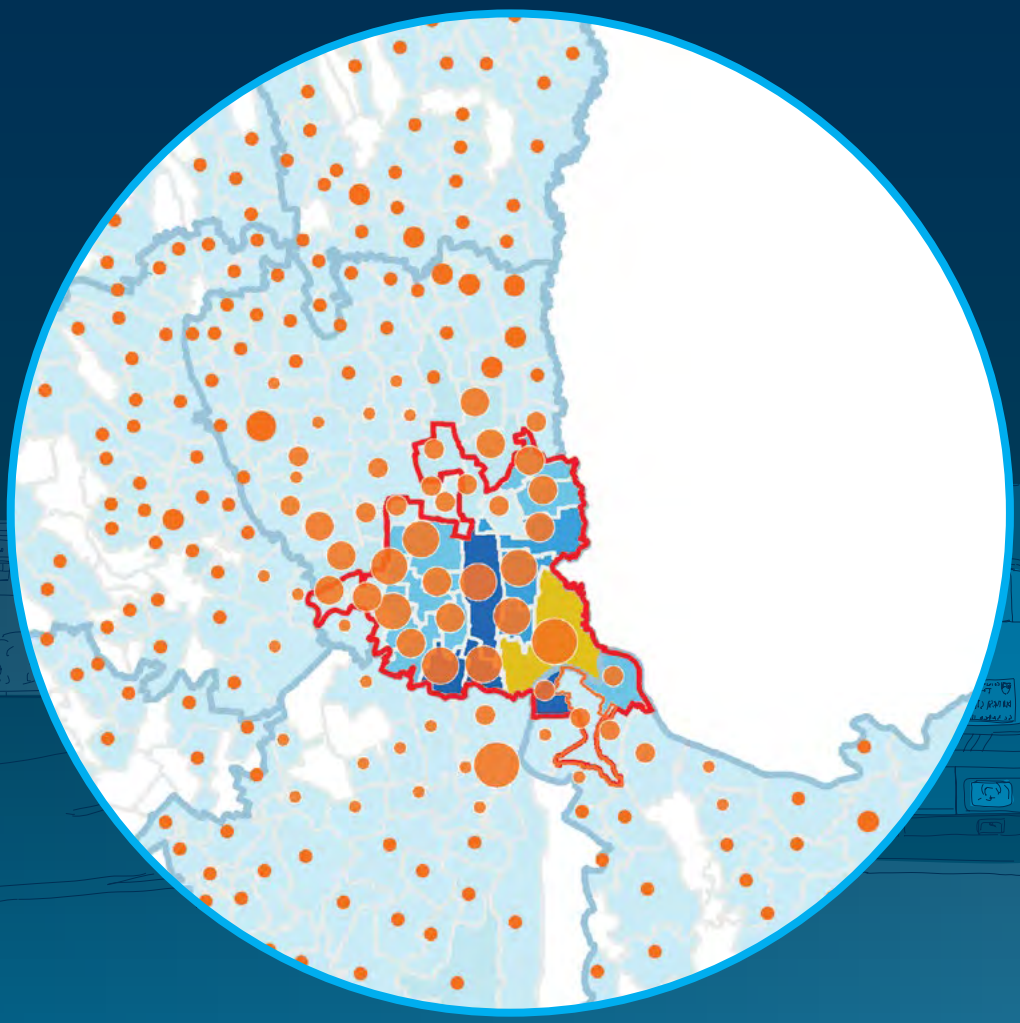


Fluxuri migraționale către Galați ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Galați ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

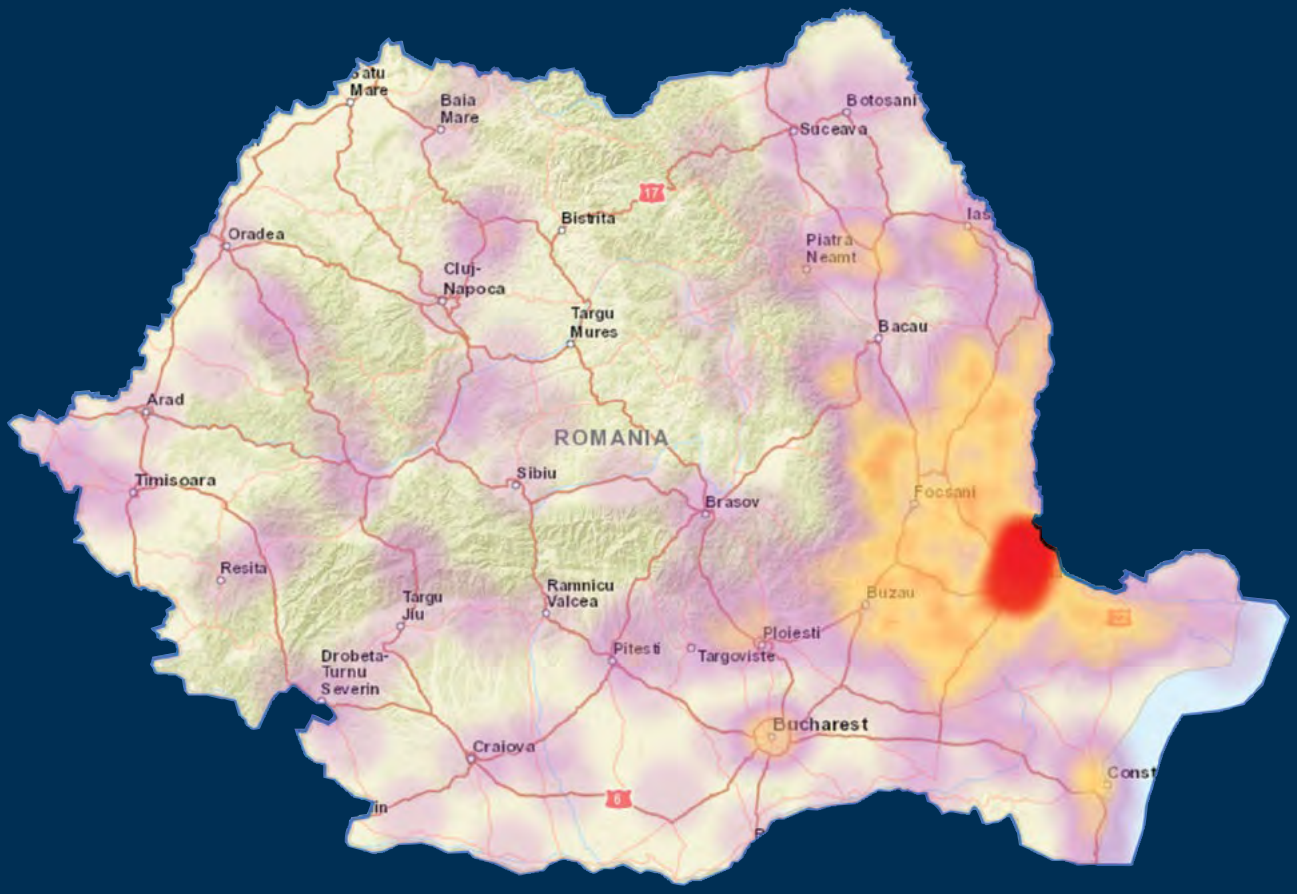
Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

Numărul total al navetiștilor către Galați

- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

Zona de captare a studenților a Universității „Dunărea de Jos”, Galați, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Danubius”, Galați, în 2015

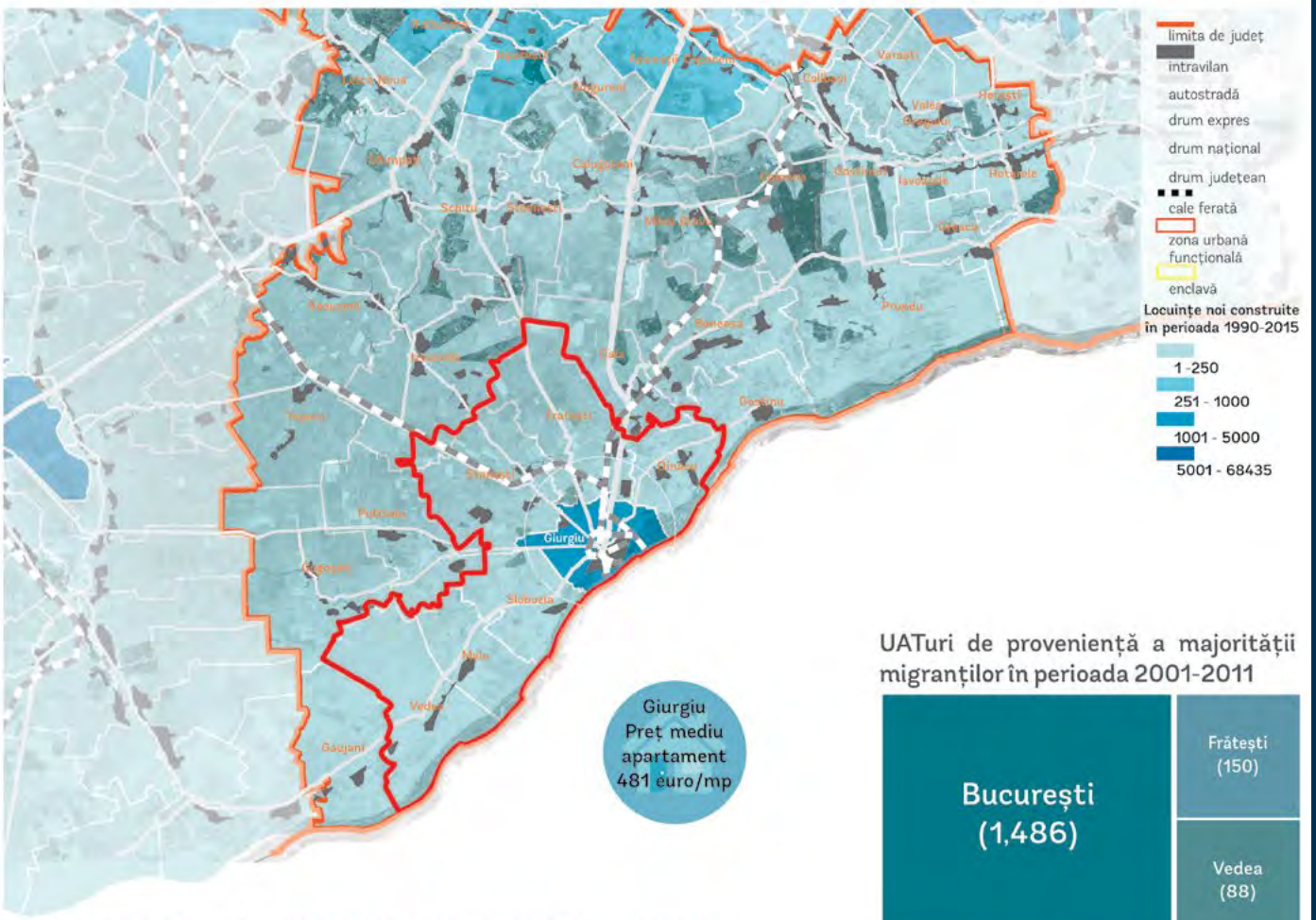


Giurgiu, GR

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



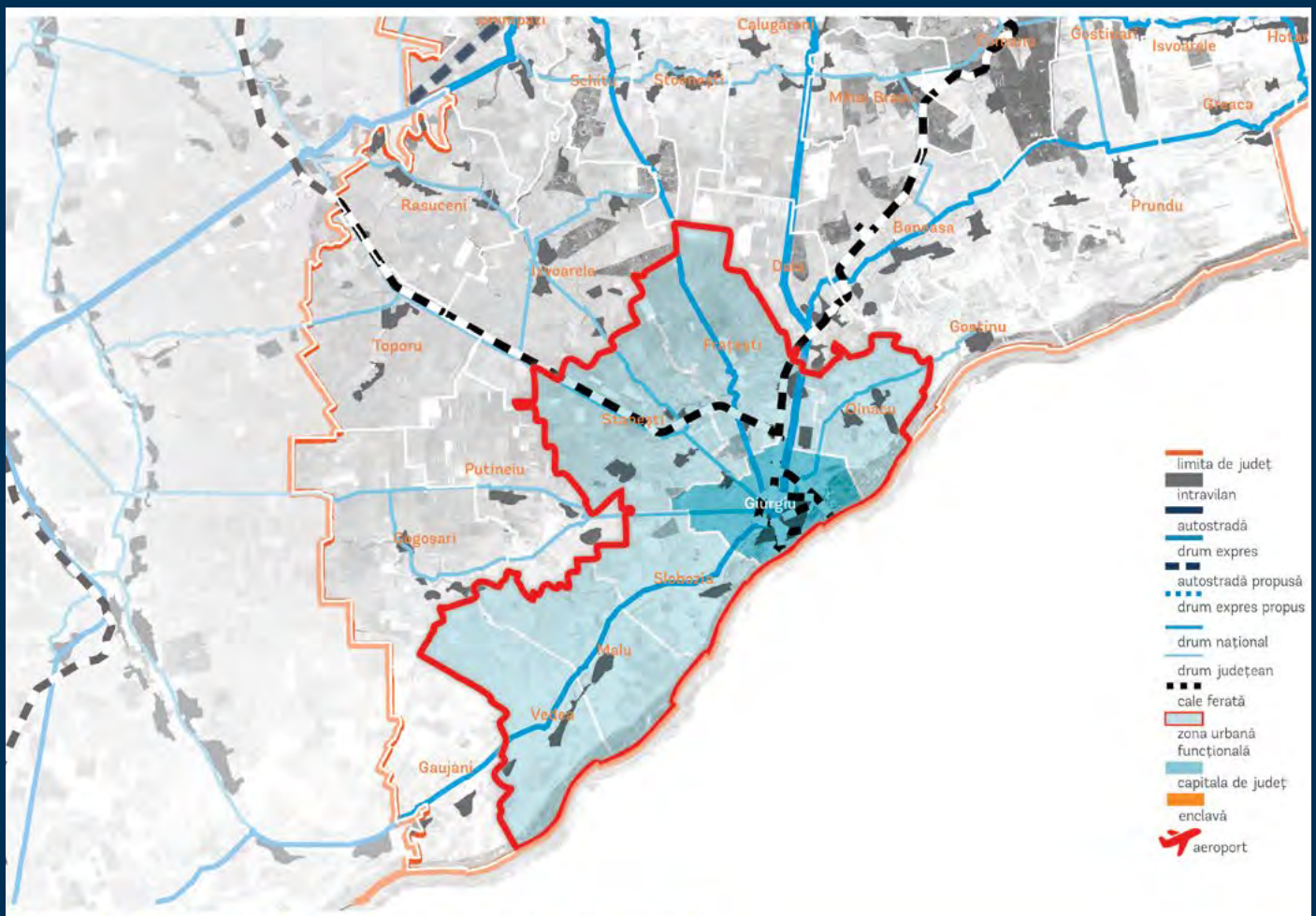
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- transport
- administrație publică
- comerț
- metalurgie

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
80,932	27,136	33.5 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
0	13,364	5.1 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
374	16	412
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
79	-0.11	656

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 47.5%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 30.6% / rural 69.4%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 43.3% șomeri 2.3% studenți 3.0% pensionați 34.1% fără ocupație 17.3%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 18.8% între 35-64 - 60.9% peste 65 ani - 20.4%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 14.0% secundar superior 34.9% secundar 15.9% primar 35.2%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 16.6% tehnicieni 9.6% muncitori calificați 66.9% muncitori necalificați 6.9%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 65.5% între 1991-2000 - 14.3% între 2001-2011 - 20.2%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



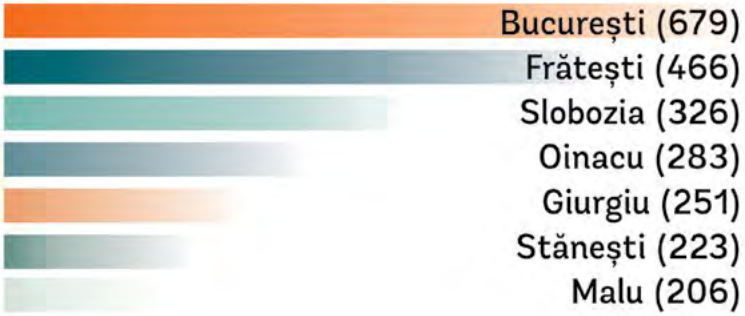
Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- transport
- comerț
- administrație publică

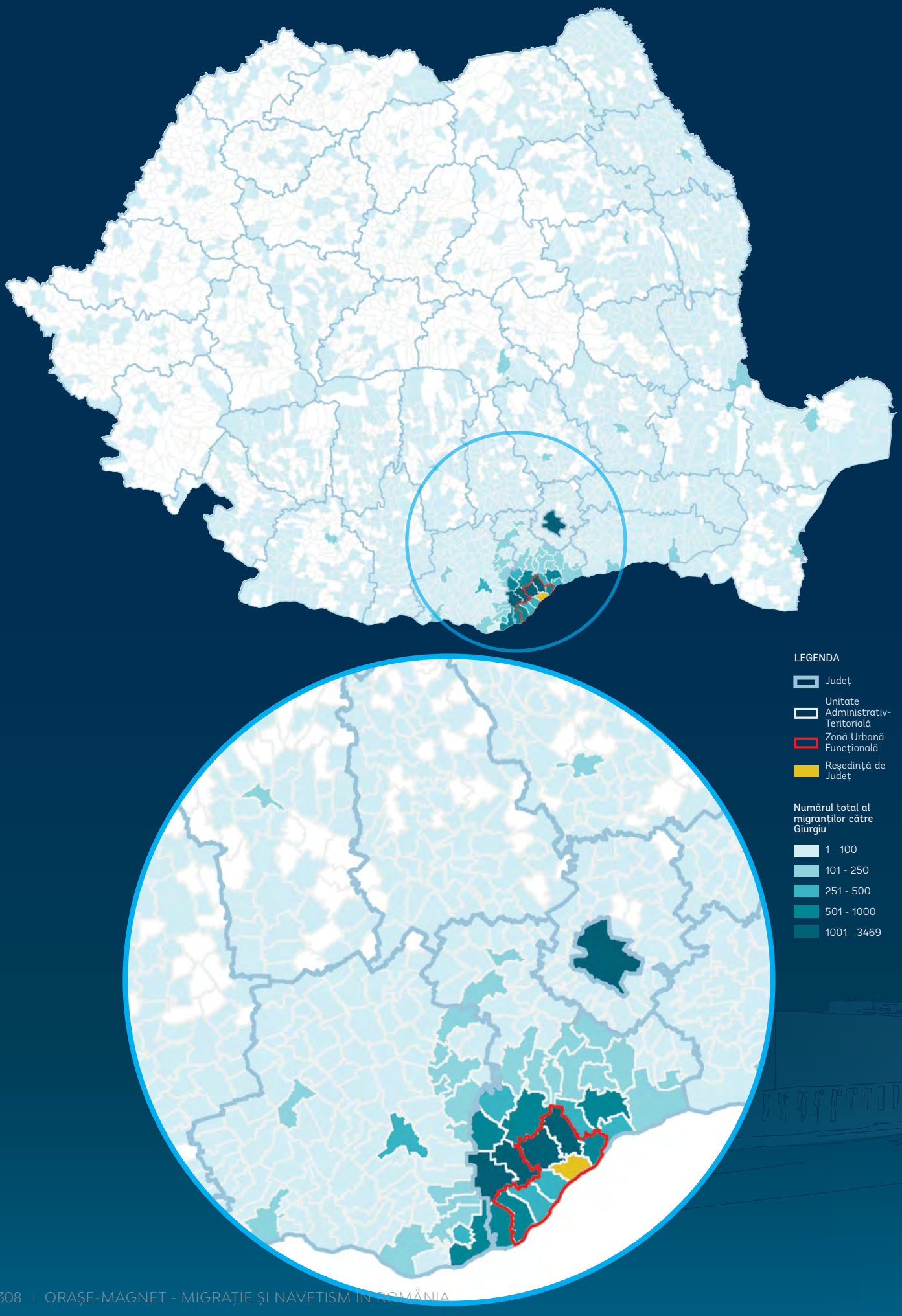
Populația stabilă (ZUF)	80,932
Populația ocupată (ZUF)	33,276
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	14.6%
Navetiști (ZUF)	4,848
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	374
Rata șomajului (% ZUF)	5.8%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	412
Indexul de vitaliate culturală	-0.11

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 36.8%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 71.2 %/ feminin 28.8%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 37.3 % / 35-44 - 32.0% / peste 45 - 30.6%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 23.1% / superior secundar 40.7% / secundar 17.8% / primar 16.4 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 18.3%/ tehnicieni 8.7% / muncitori calificați 60.8% / muncitori necalificați 12.3%

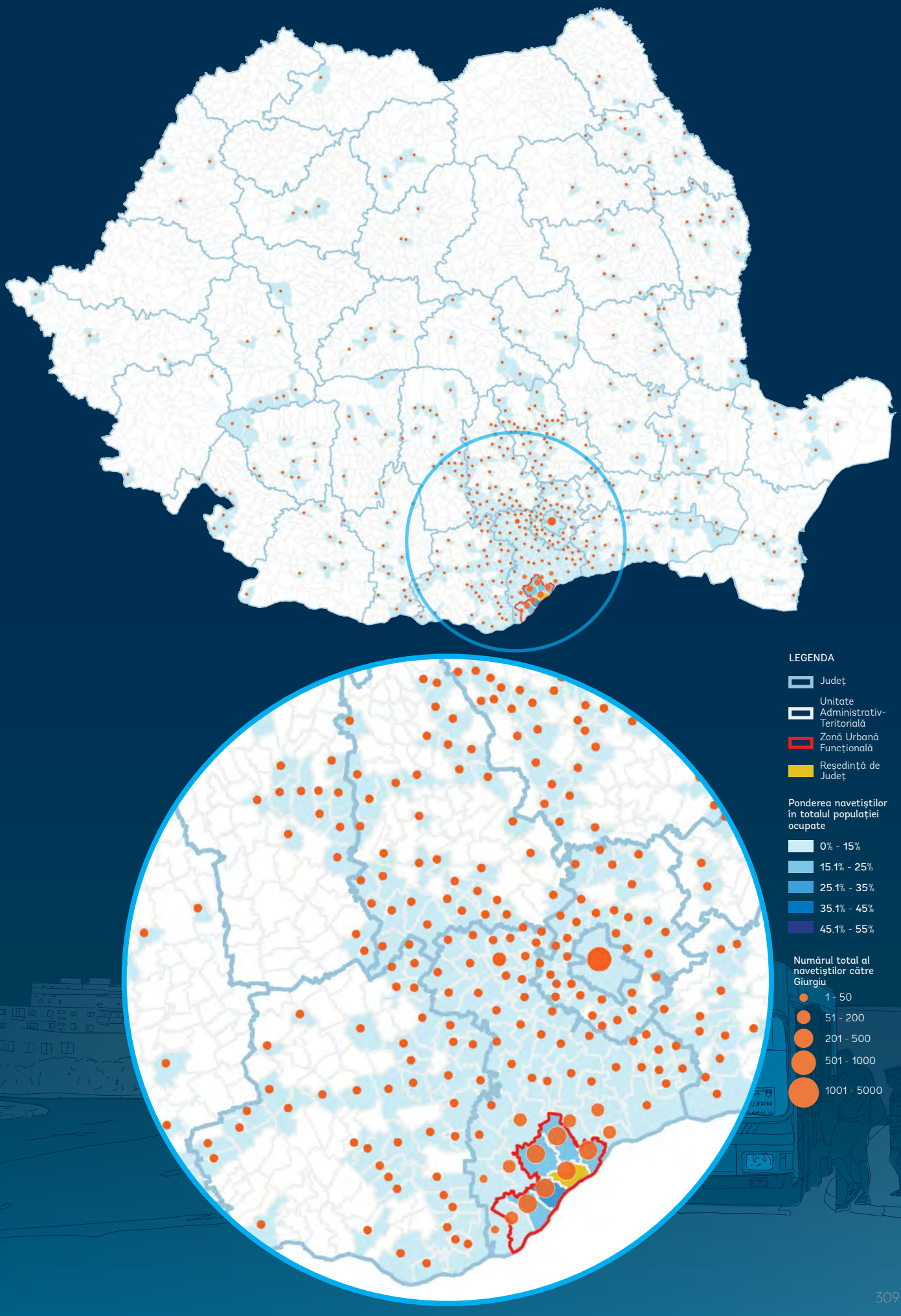
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Fluxuri migraționale către Giurgiu ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Giurgiu ZUF, în 2011



Iași, IS

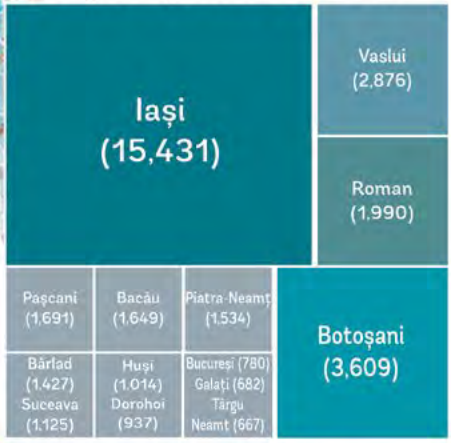
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



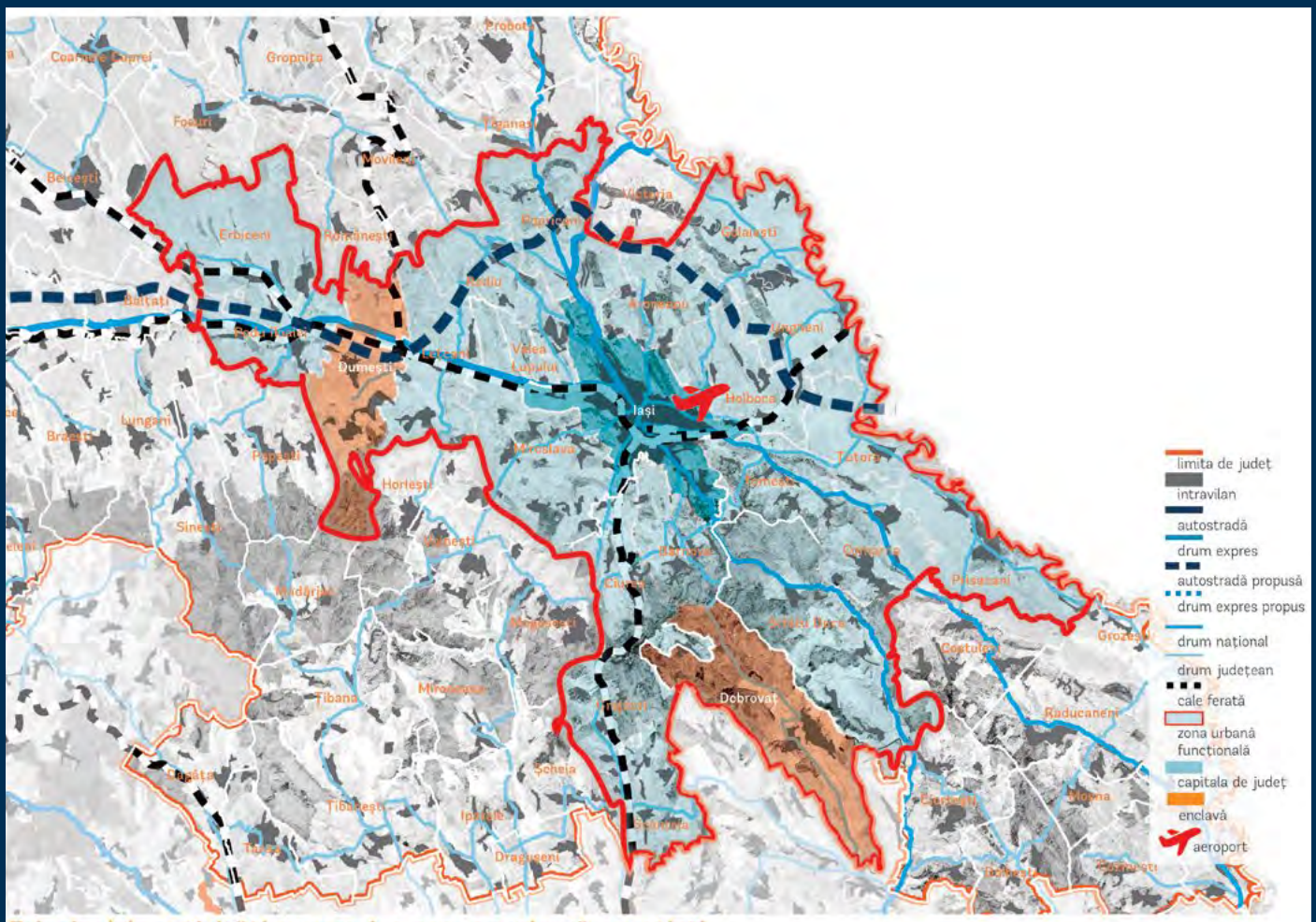
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- transport
- educație
- comerț
- sănătate

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
414,869	167,677	40.4 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
54,653	231,180	5.7 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
437	39	3,855
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
99	0.56	587

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 49.9%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 50.2% / rural 49.8%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 43.7% șomeri 2.7% studenți 16.2% pensionați 30.2% fără ocupație 7.3%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 34.2% între 35-64 - 48.5% peste 65 ani - 17.2%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 27.2% secundar superior 36.7% secundar 16.0% primar 20.1%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 33.5% tehnicieni 10.8% muncitori calificați 49.7% muncitori necalificați 6.0%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 48.9% între 1991-2000 - 14.6% între 2001-2011 - 36.5%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- transport
- educație
- comerț
- sănătate

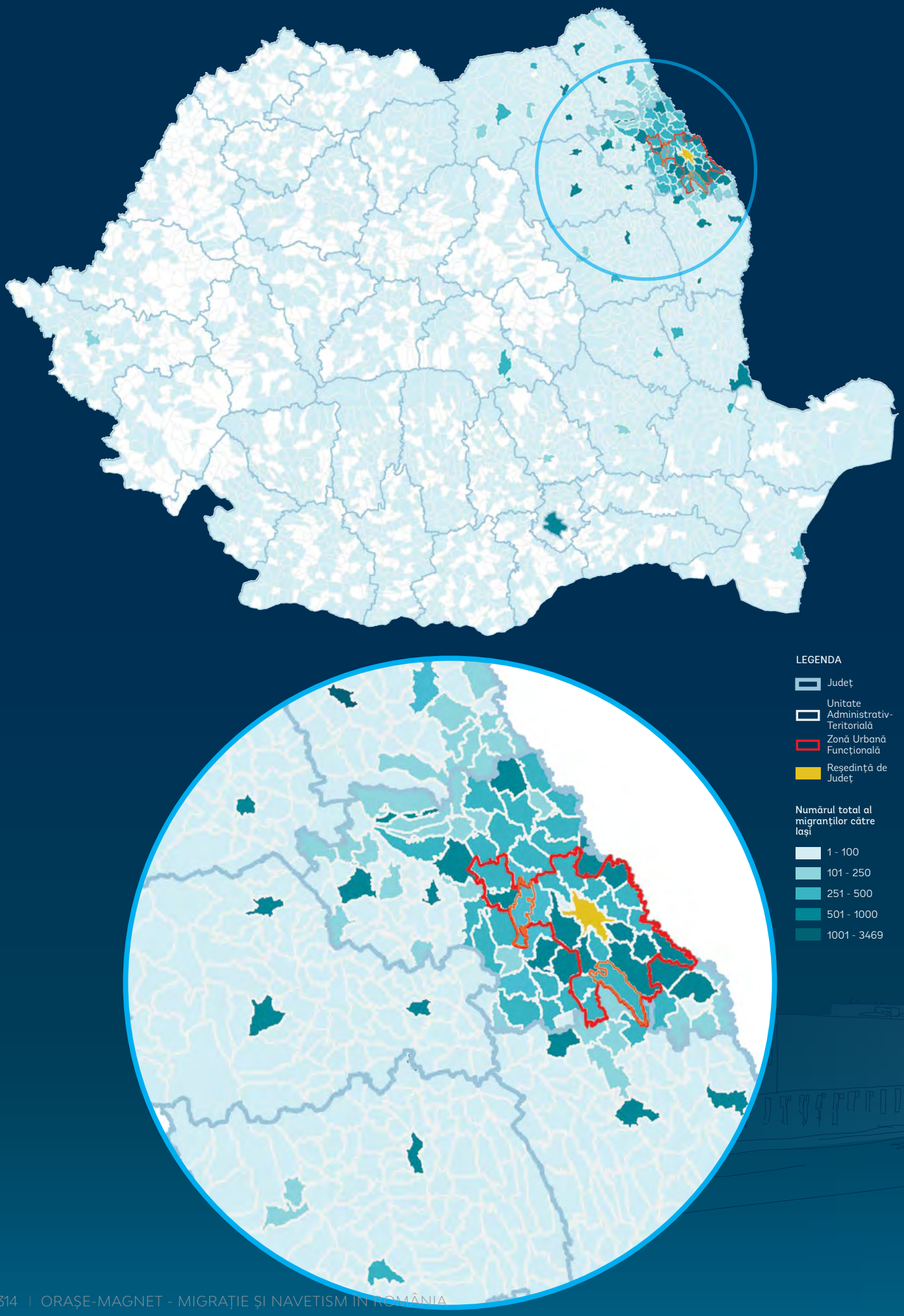
Populația stabilă (ZUF)	414,869
Populația ocupată (ZUF)	193,830
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	18.7%
Navetiști (ZUF)	36,341
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	437
Rata șomajului (% ZUF)	4.6%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	3,855
Indexul de vitaliate culturală	0.56

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 16.7%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 62.7 % / feminin 37.3%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 46.9 % / 35-44 - 28.8% / peste 45 - 24.3%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 25.4% / superior secundar 35.1% / secundar 22.8% / primar 16.5%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 19.6% / tehnicieni 9.6%/ muncitori calificați 58.8% / muncitori necalificați 12.0%

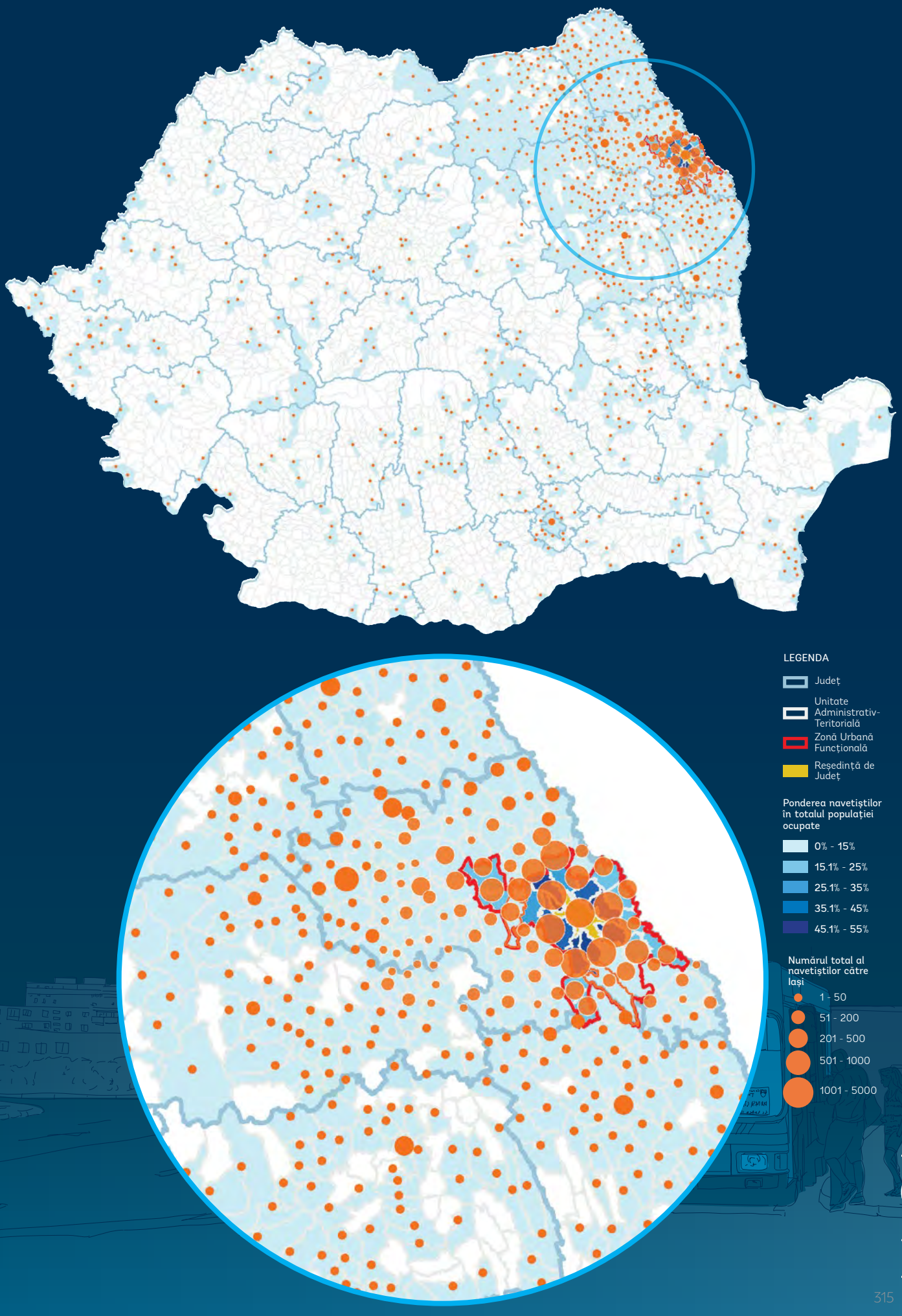
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Fluxuri migraționale către Iași ZUF între 2001 și 2011



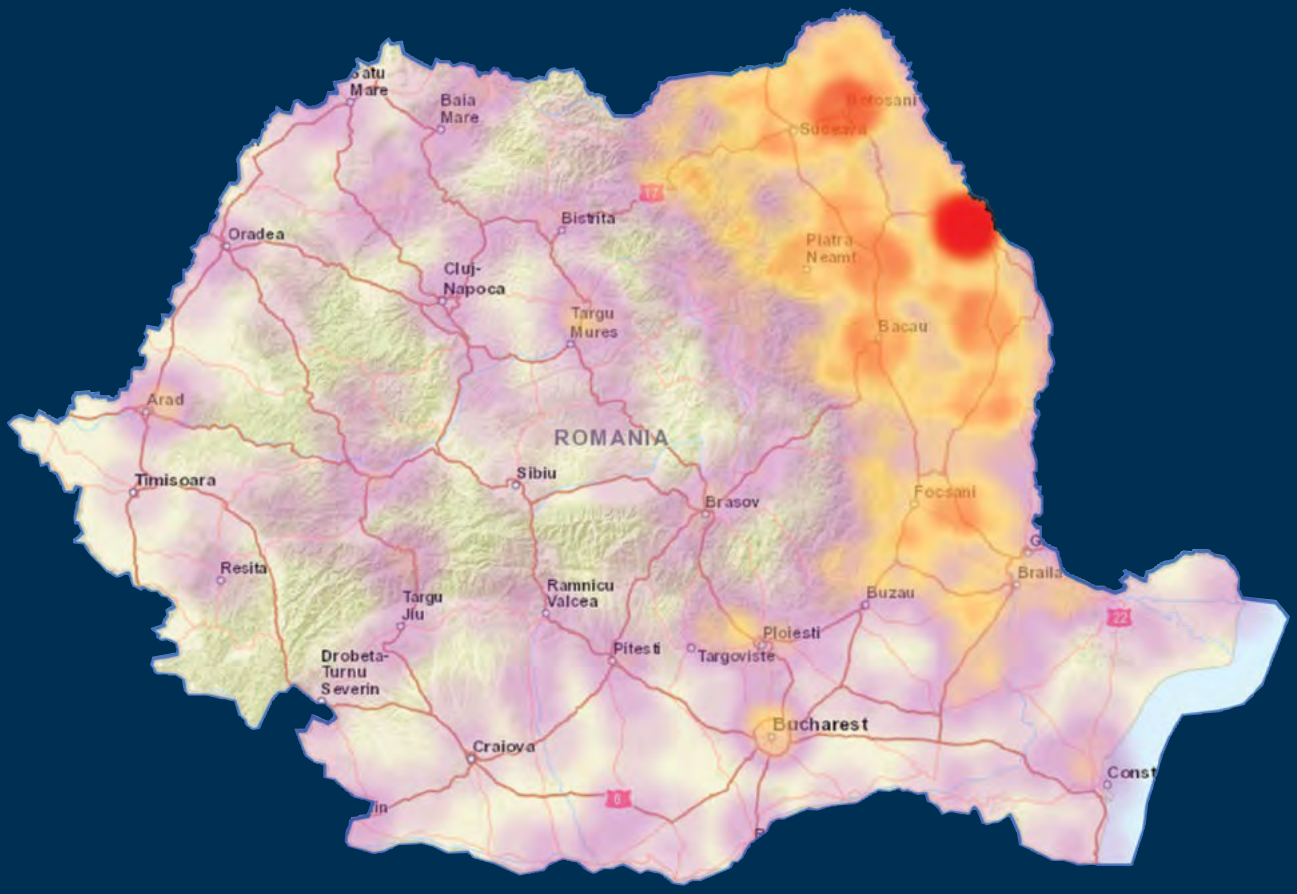
Fluxuri de navetism către Iași ZUF, în 2011



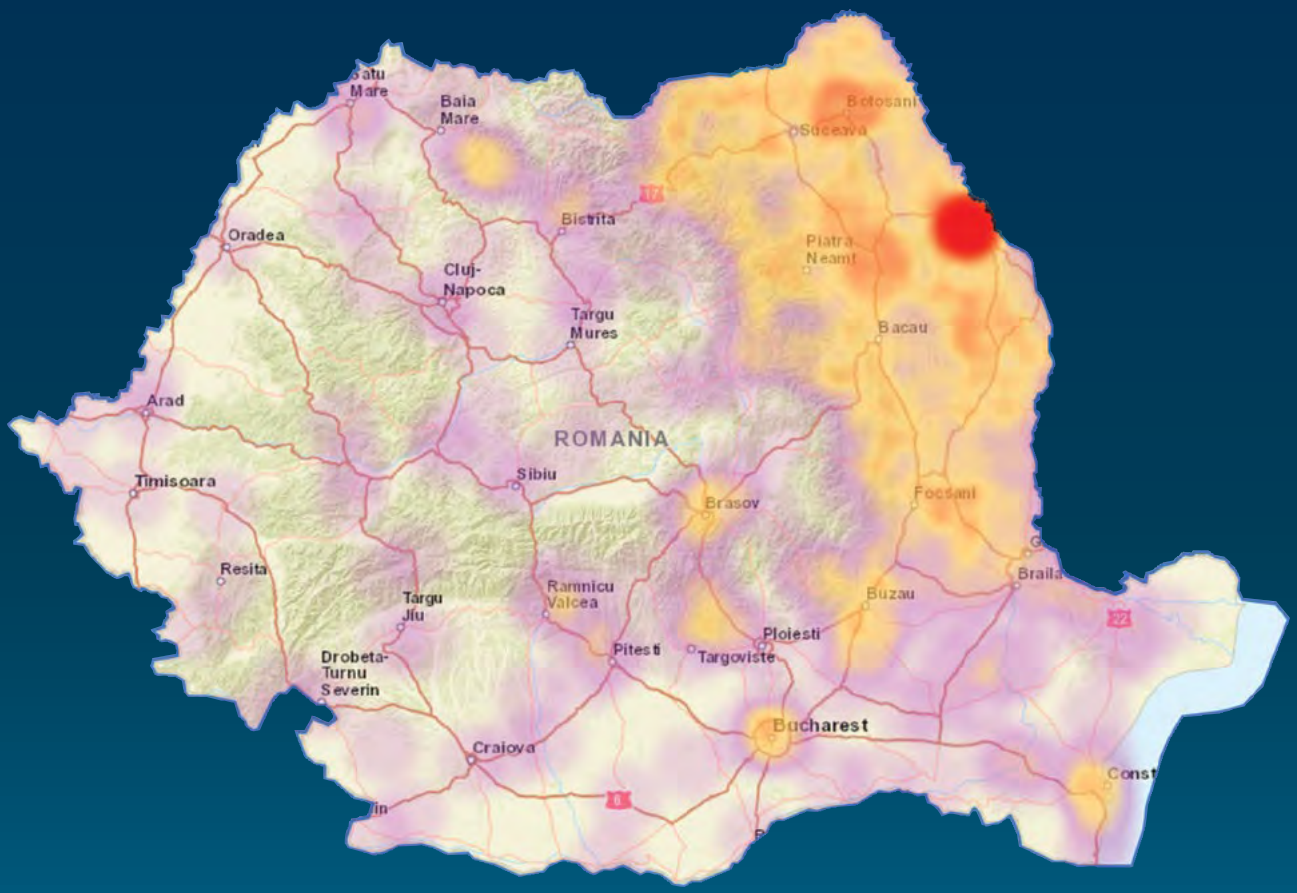
FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

IAȘI

Zona de captare a studenților a Universității „Alexandru Ioan Cuza”, Iași, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Gheorghe Asachi”, Iași, în 2015



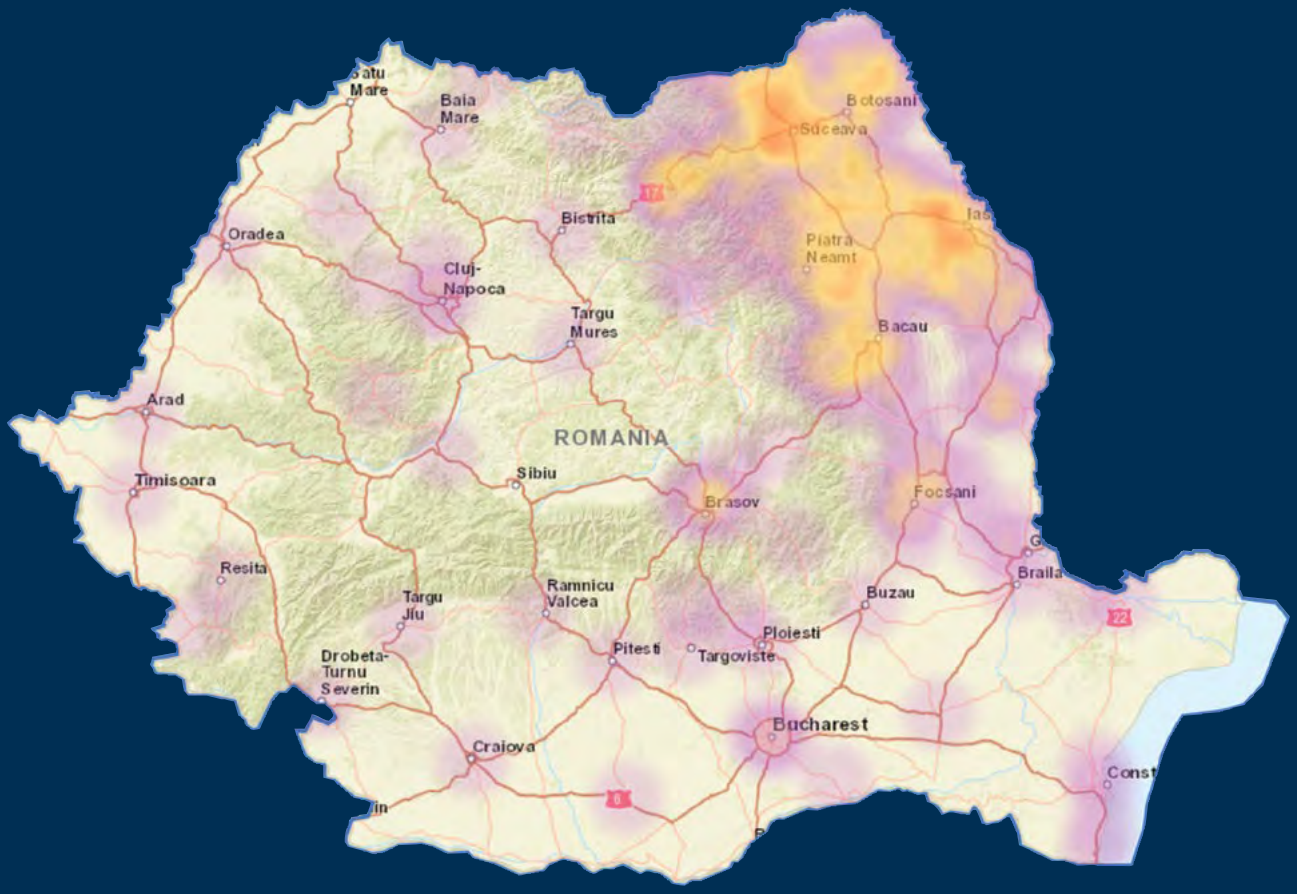
Zona de captare a studenților a Universității de Medicină și Farmacie „Grigore T. Popa”, Iași, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității de Științe Agricole și Medicină Veterinară „Ion Ionescu de la Brad”, Iași, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității de Arte George Enescu, Iași, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Apollonia”, Iași, în 2015

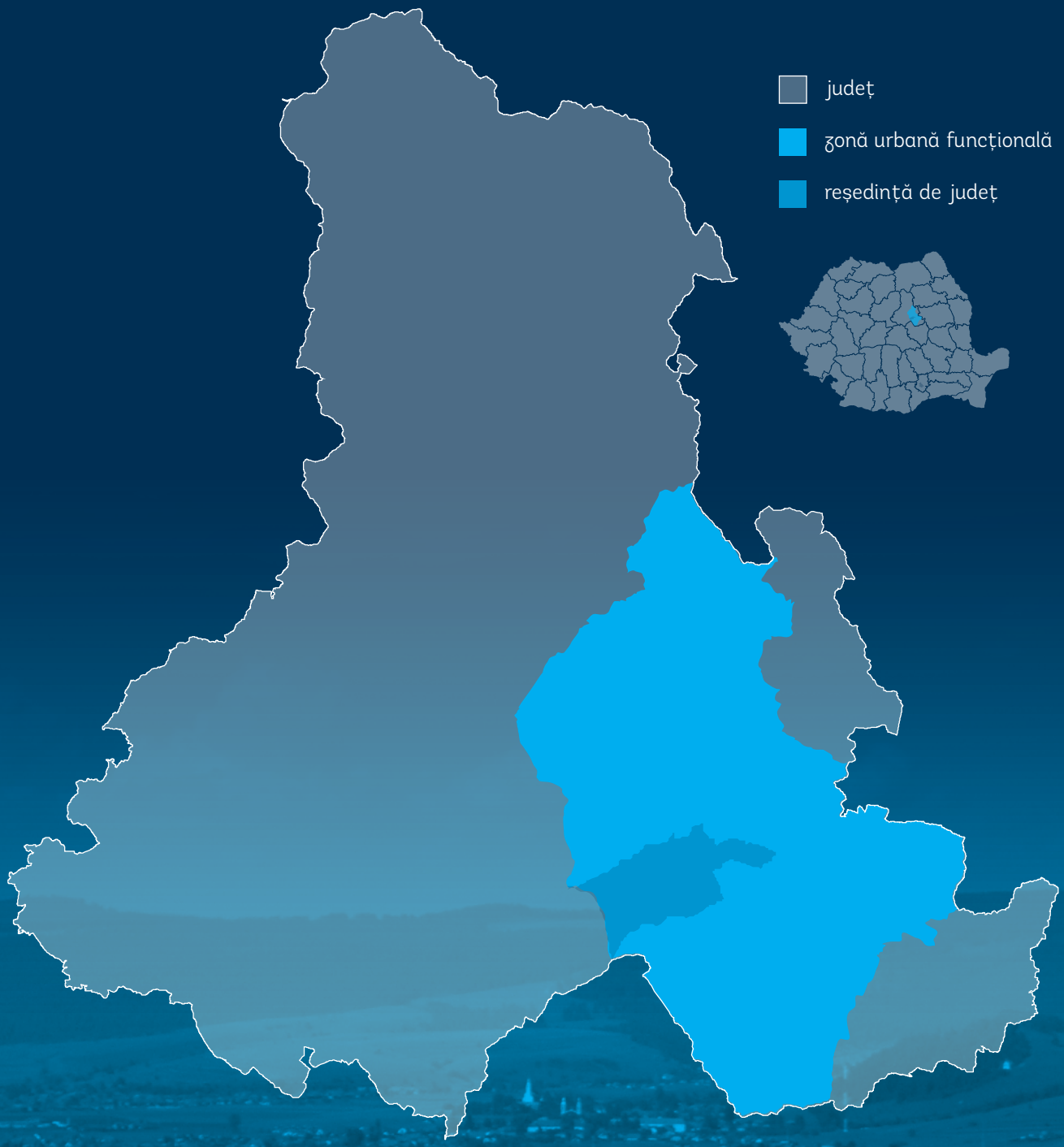


Zona de captare a studenților a Universității „Petre Andrei”, Iași, în 2015

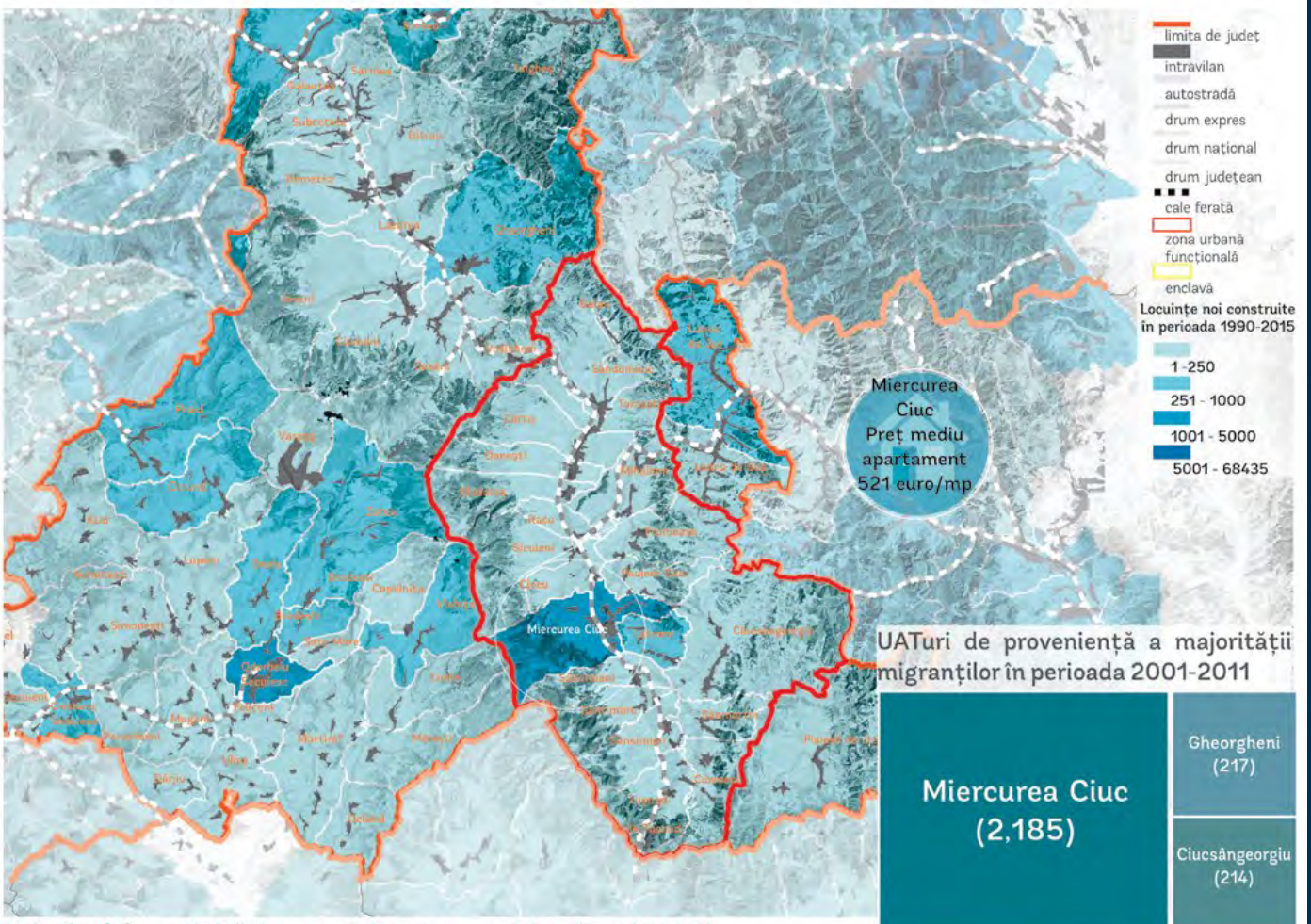


Miercurea Ciuc, HR

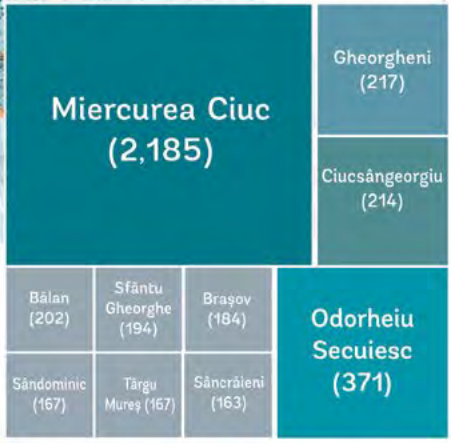
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



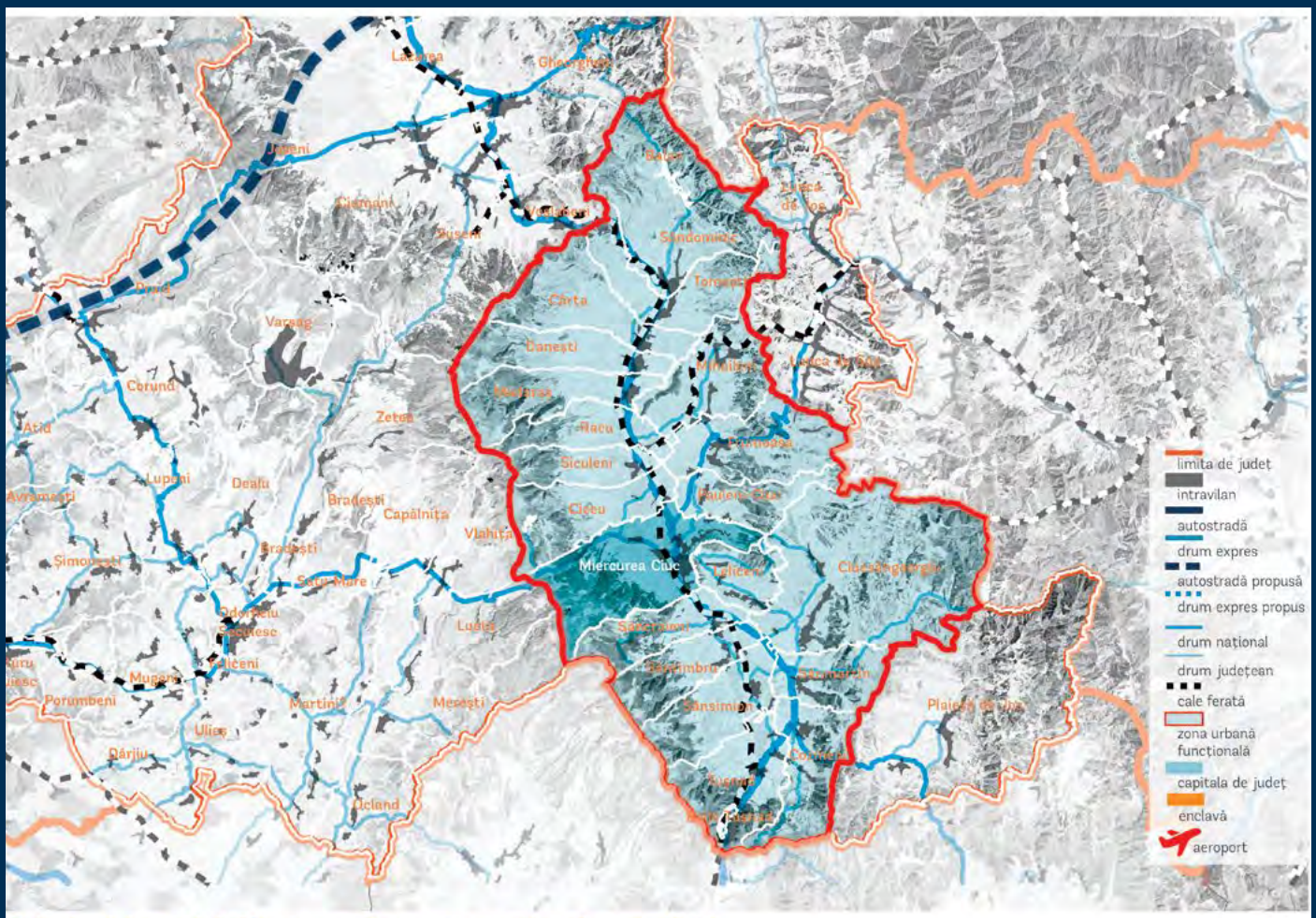
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- administrație publică
- procesarea lemnului
- construcții
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
97,627	34,956	35.8 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
1,124	43,528	5.5 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
342	12	510
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
94	0.44	399

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 33.5%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 38.1% / rural 61.9%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 45.2% șomeri 2.6% studenți 6.0% pensionați 32.9% fără ocupație 13.3%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 25.3% între 35-64 - 56.6% peste 65 ani - 18.1%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 16.8% secundar superior 38.1% secundar 13.6% primar 31.5%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.2% tehnicieni 10.7% muncitori calificați 60.1% muncitori necalificați 6.0%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 56.4% între 1991-2000 - 17.0% între 2001-2011 - 26.6%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- transport
- procesarea lemnului
- construcții
- administrație publică

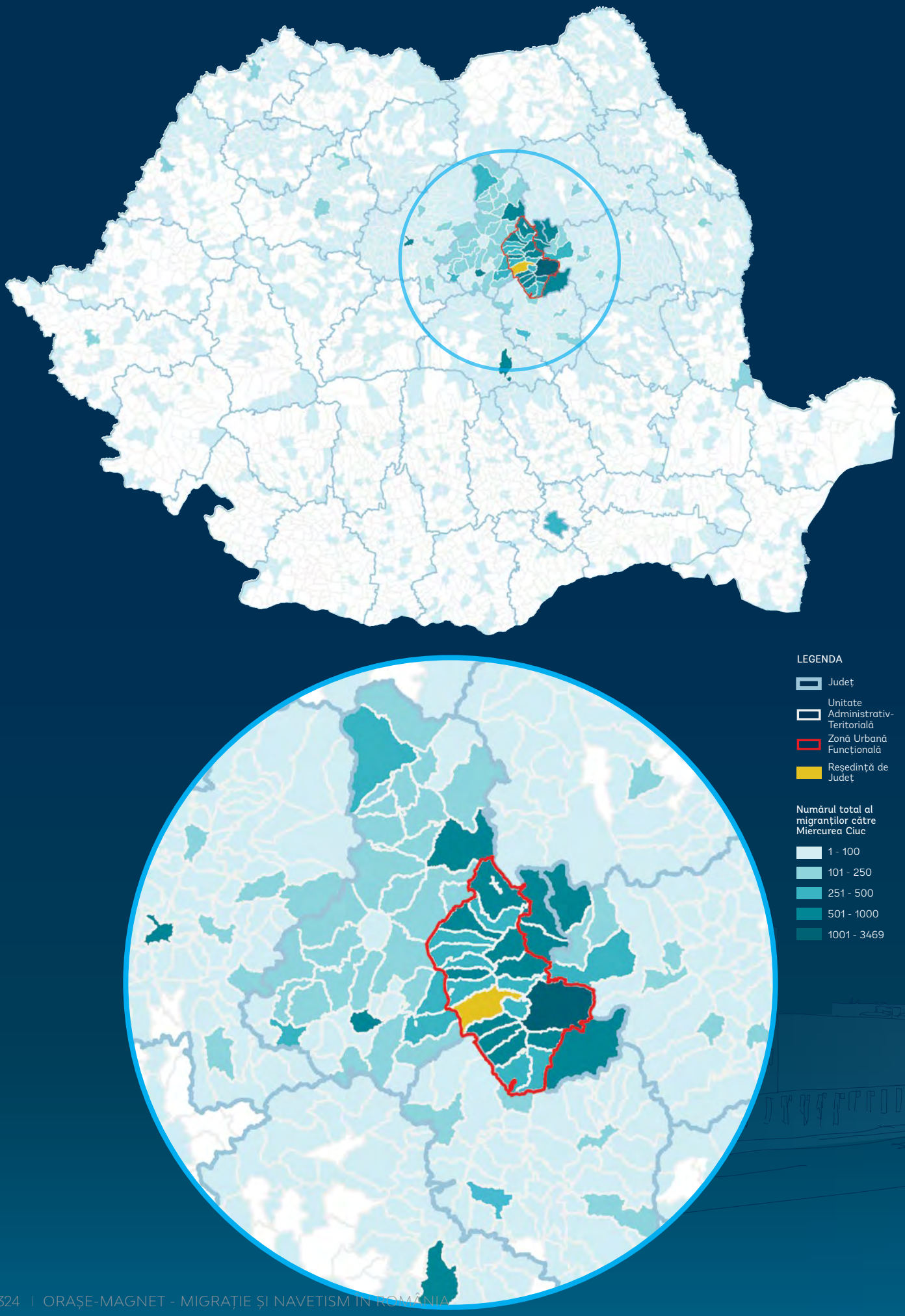
Populația stabilă (ZUF)	97,627
Populația ocupată (ZUF)	42,672
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	26.3%
Navetiști (ZUF)	11,231
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	342
Rata șomajului (% ZUF)	5.7%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	510
Indexul de vitaliate culturală	0.44

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 11.3 %
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 59.5 % / feminin 40.5%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 47.3%/ 35-44 - 31.2% / peste 45 - 21.5%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 19.5% / superior secundar 48.9% / secundar 20.1% / primar 11.5%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 17.1%/ tehnicieni 9.2%/ muncitori calificați 65.1% / muncitori necalificați 8.6%

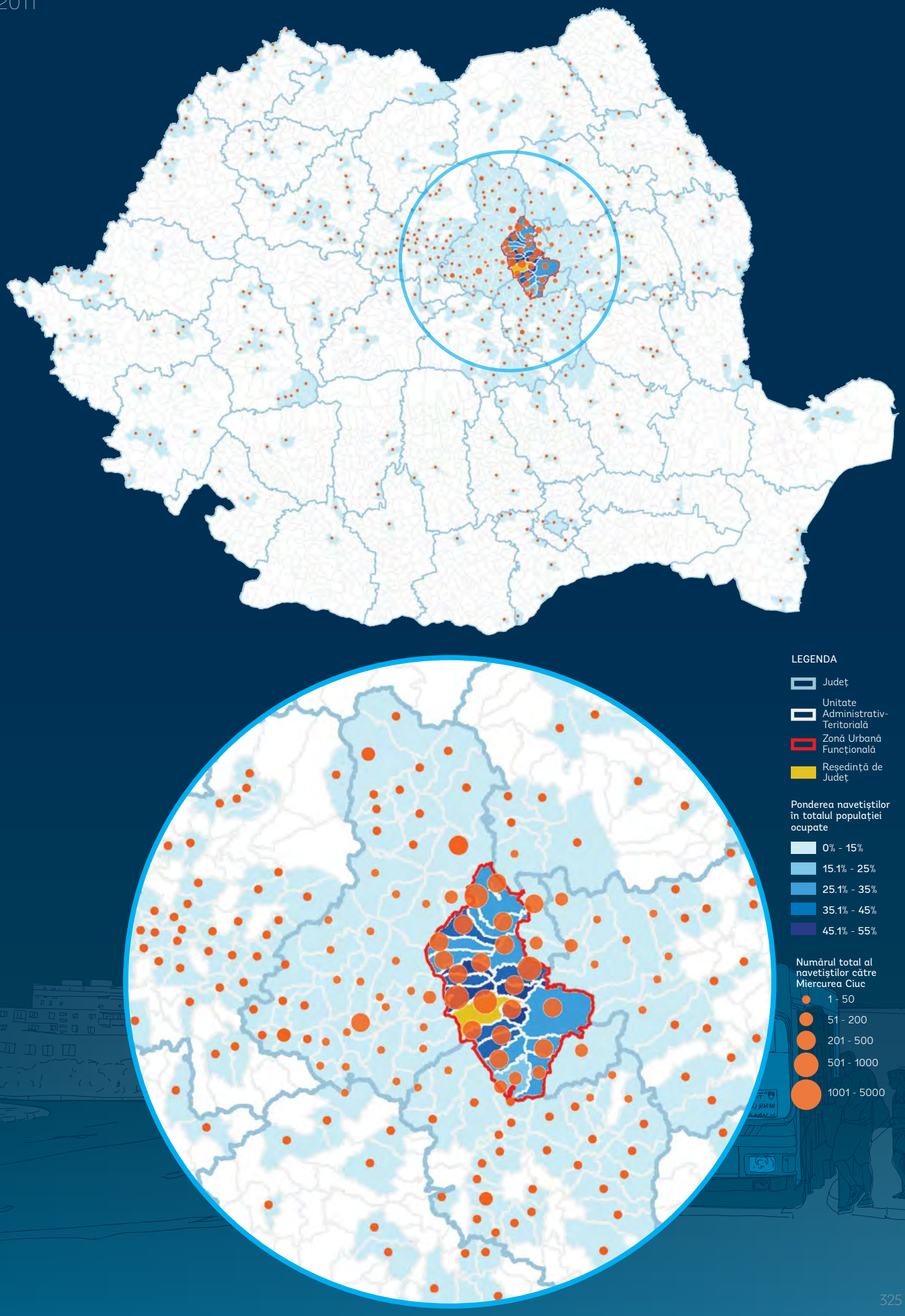
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

Miercurea Ciuc (686)
Sândominic (596)
Ciceu (593)
Frumoasa (547)
Ciucsângeorgiu (468)
Păuleni-Ciuc (400)
Cârța (395)
Sânsimion (389)
Leliceni (387)
Siculeni (381)

Fluxuri migraționale către Miercurea Ciuc ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Miercurea Ciuc ZUF, în 2011



FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

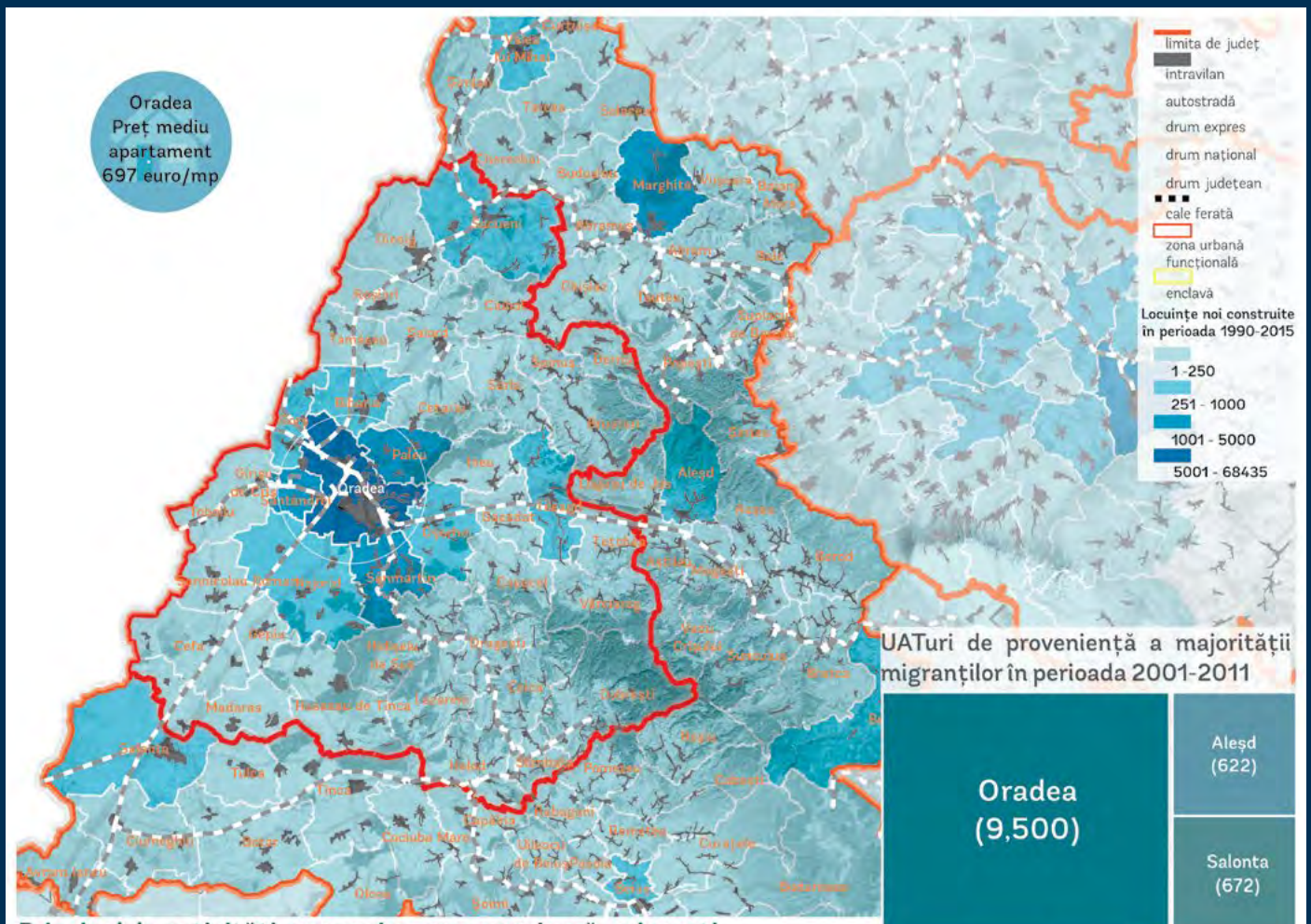
MIERCUREA CIUC

Oradea, BH

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



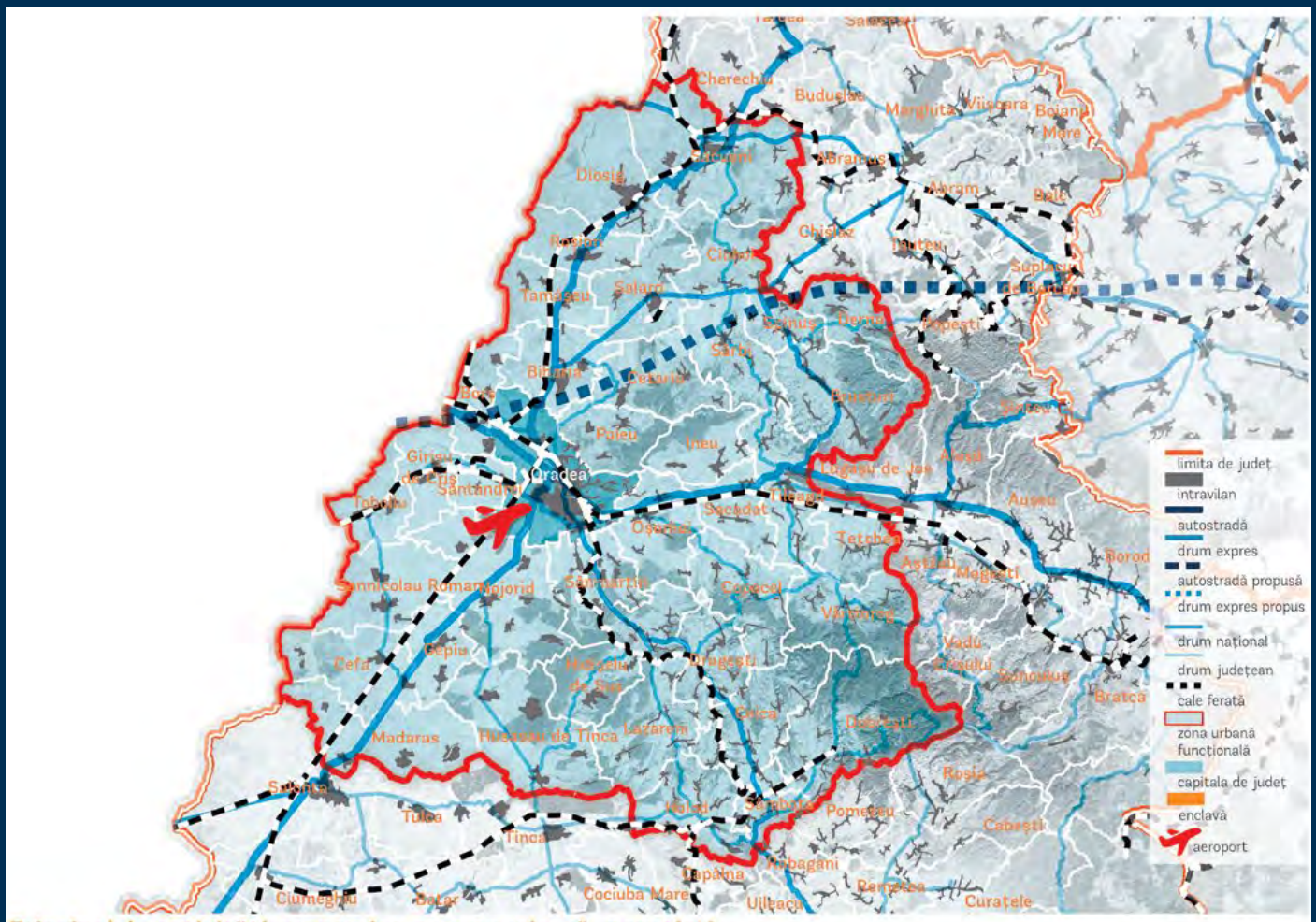
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- transport
- electronice
- construcții
- încălțăminte

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
336,538	122,852	36.5 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
16,304	319,154	4.4 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
362	40	4,362
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
91	0.33	13

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 29.6%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 41.2% / rural 58.8%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 48.1% șomeri 2.2% studenți 6.3% pensionați 35.0% fără ocupație 8.4%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 25.6% între 35-64 - 55.7% peste 65 ani - 18.7%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 21.8% secundar superior 35.6% secundar 17.4% primar 25.2%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 25.0% tehnicieni 10.7% muncitori calificați 57.9% muncitori necalificați 6.4%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 54.6% între 1991-2000 - 18.1% între 2001-2011 - 27.3%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- transport
- electronice
- construcții
- încălțăminte

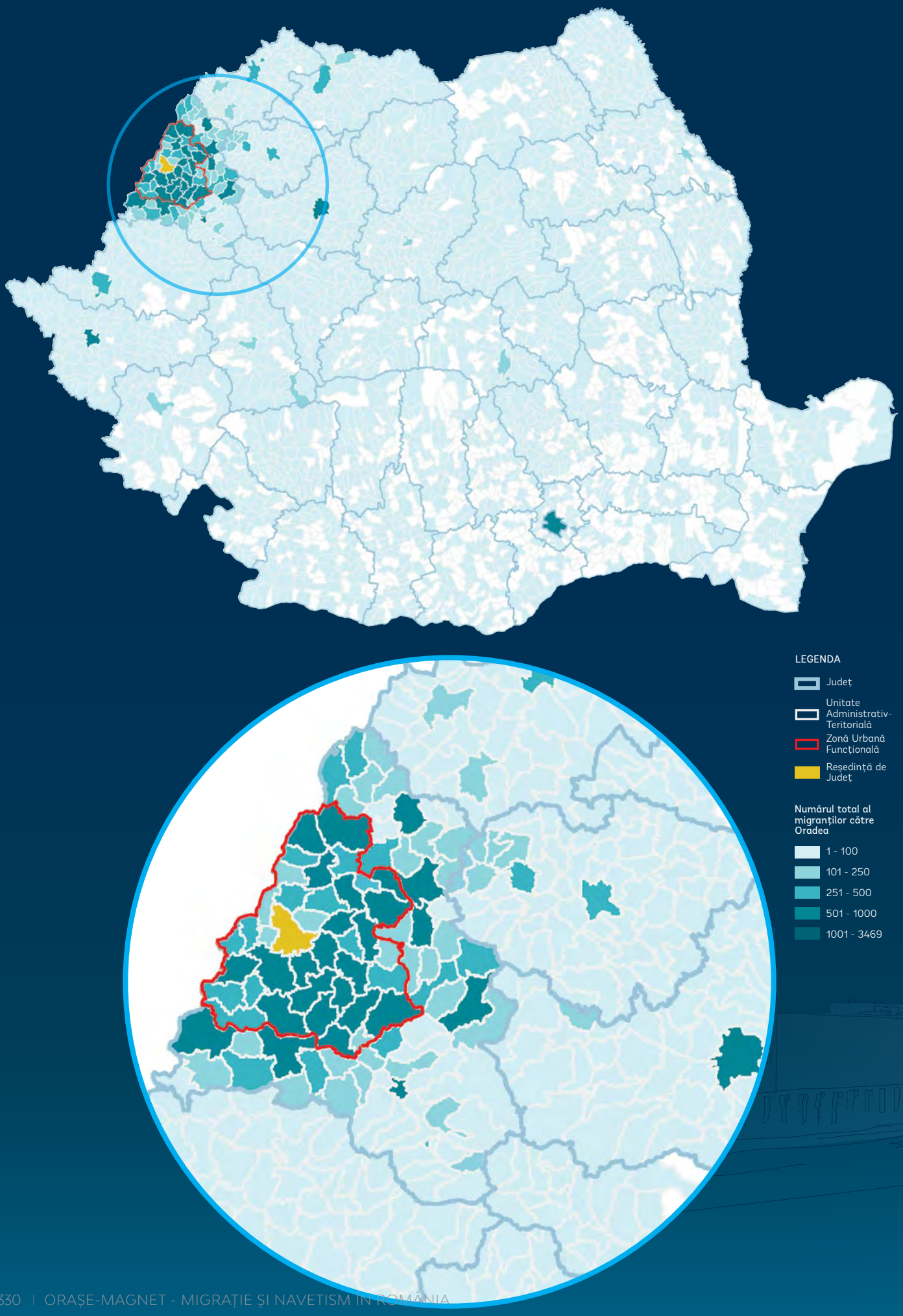
Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
336,538	154,595
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
22.4 %	34,658
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
362	3.2%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
4,362	0.33

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 10.2 %
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 59.5% / feminin 40.5%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 47.3% / 35-44 - 31.2% / peste 45 - 21.5%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 19.5% / superior secundar 48.9% / secundar 20.1% / primar 11.5%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 17.1% / tehnicieni 9.2% / muncitori calificați 65.1% / muncitori necalificați 8.6%

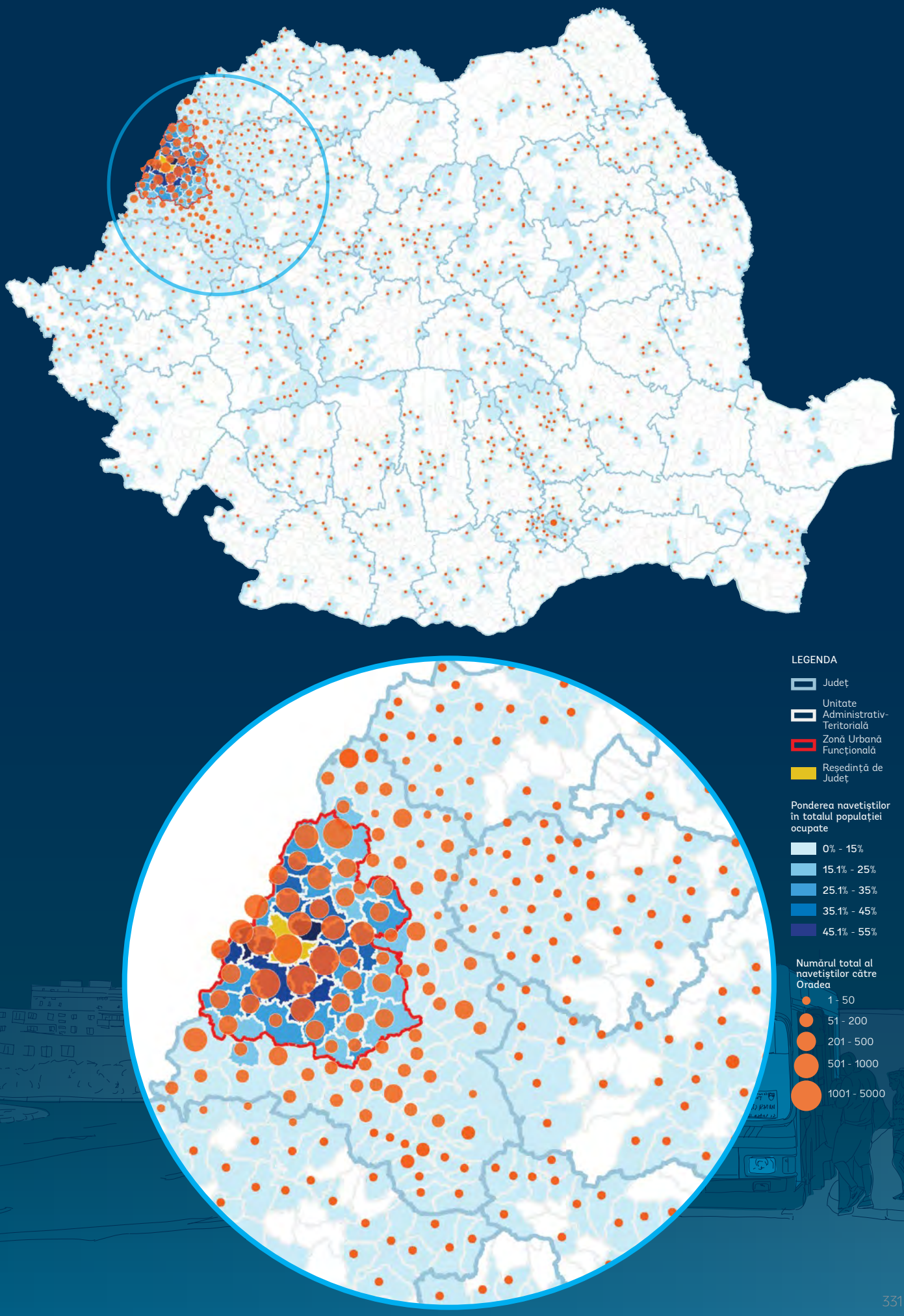
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Fluxuri migraționale către Oradea ZUF între 2001 și 2011



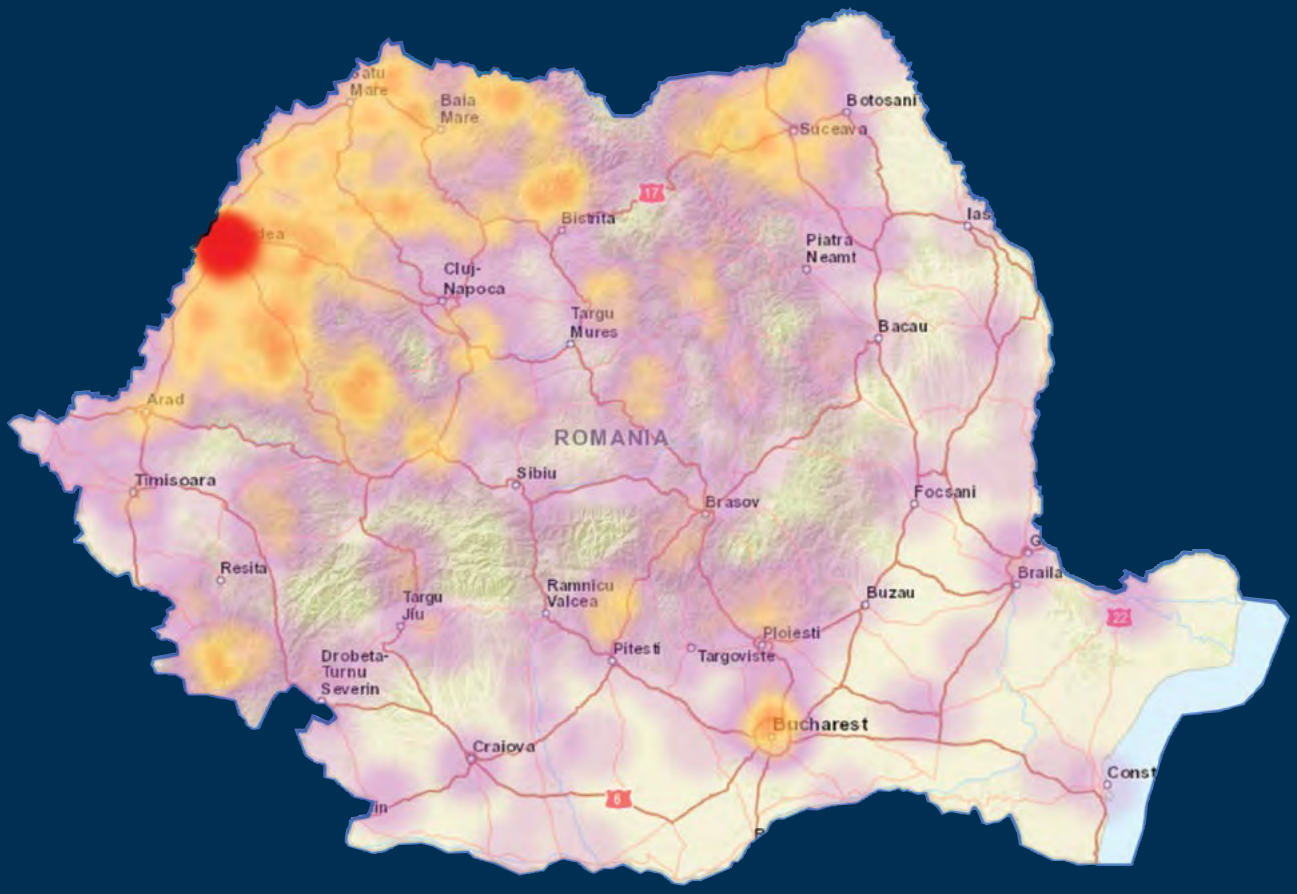
Fluxuri de navetism către Oradea ZUF, în 2011



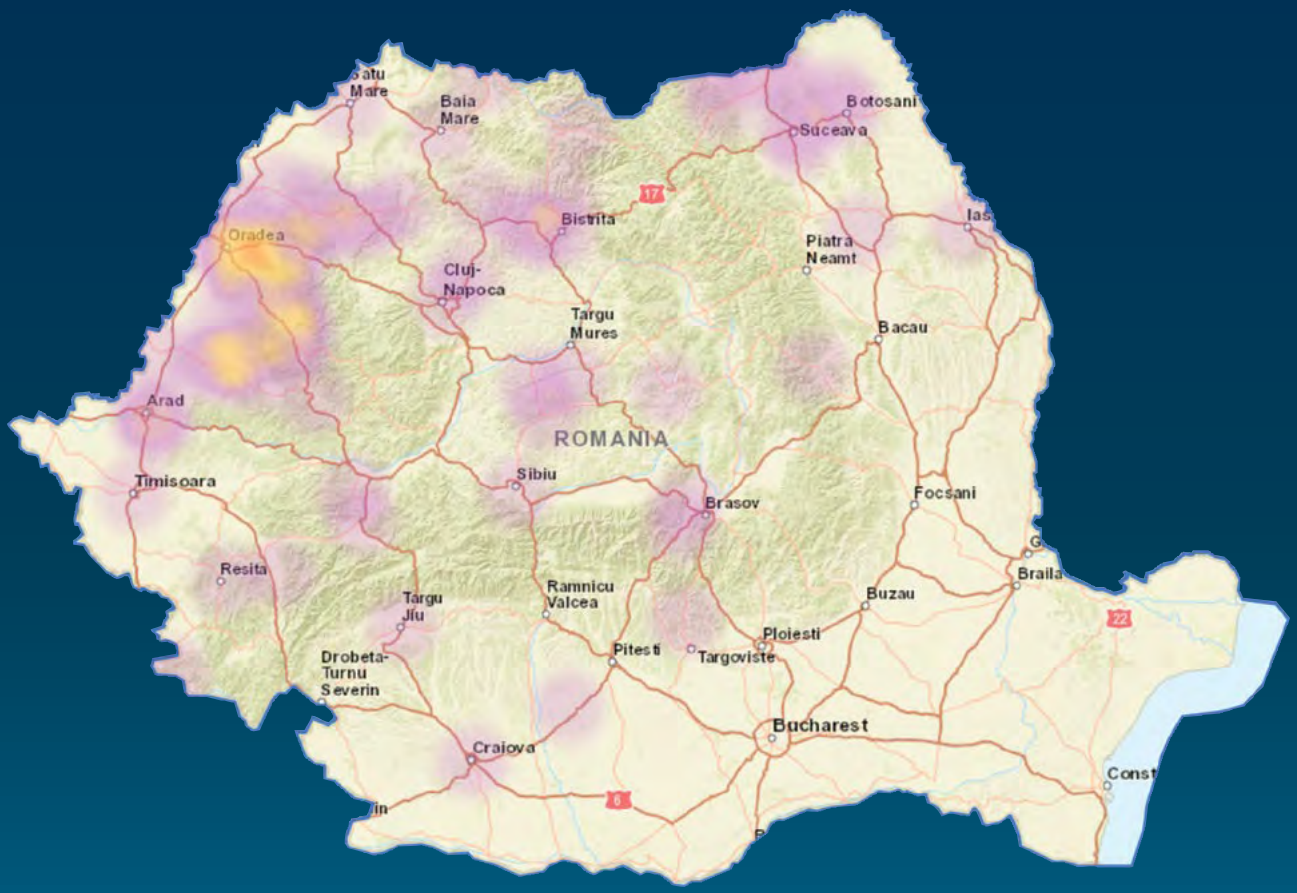
FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

ORADEA

Zona de captare a studenților a Universității Oradea, în 2015



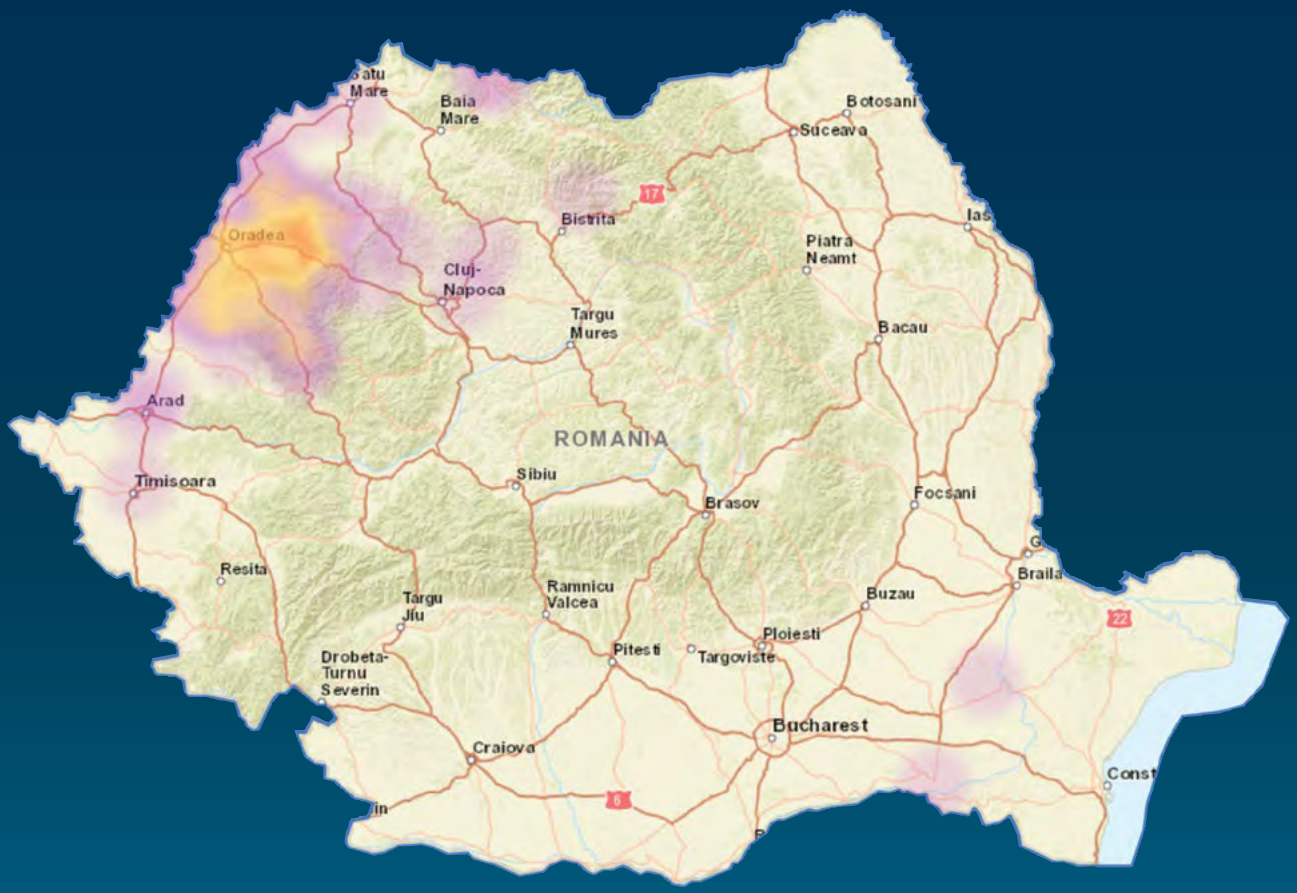
Zona de captare a studenților a Universității „Emanuel”, Oradea, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității Creștine "Partium", Oradea, în 2015

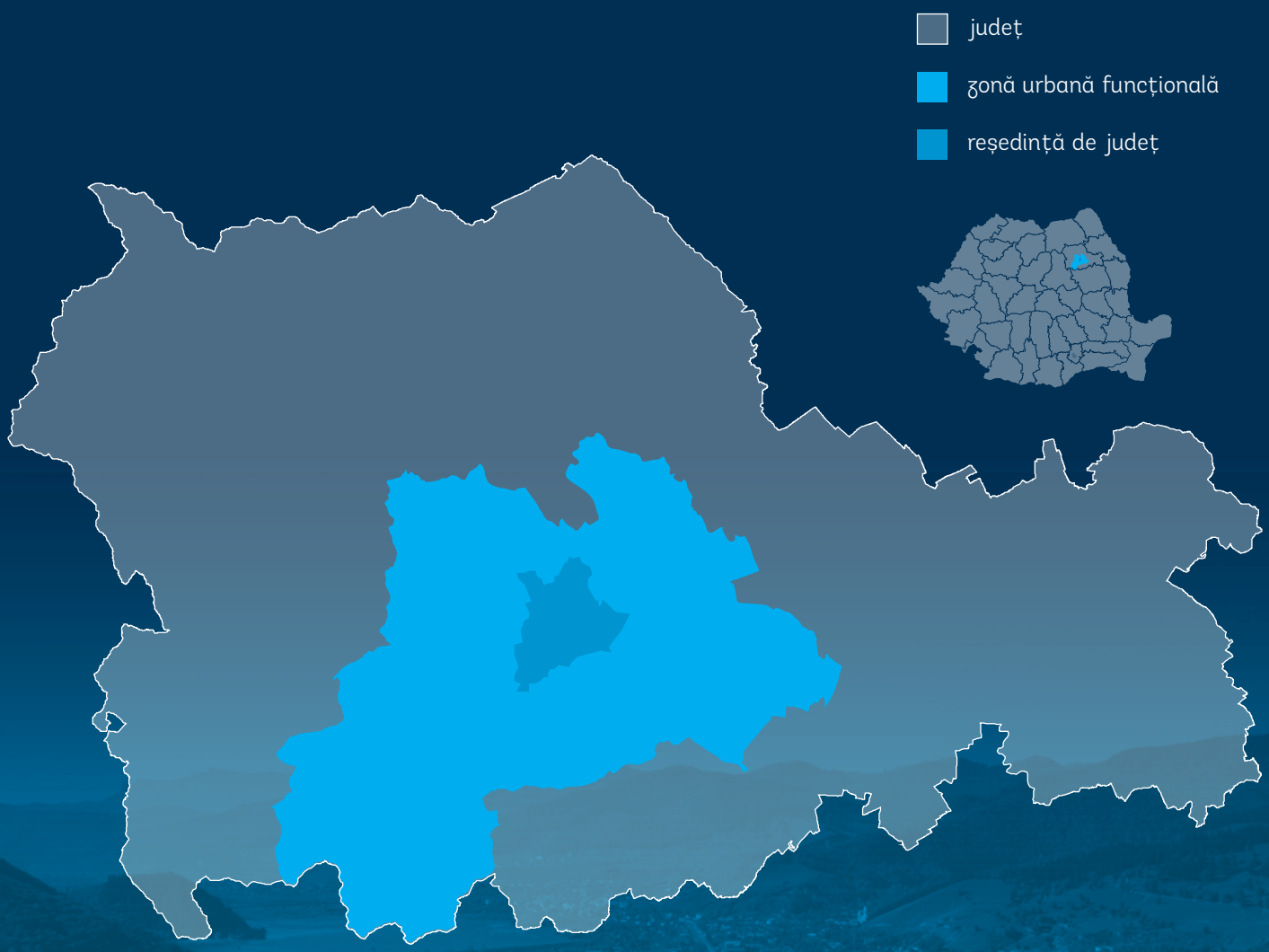


Zona de captare a studenților a Universității Agora, Oradea, în 2015

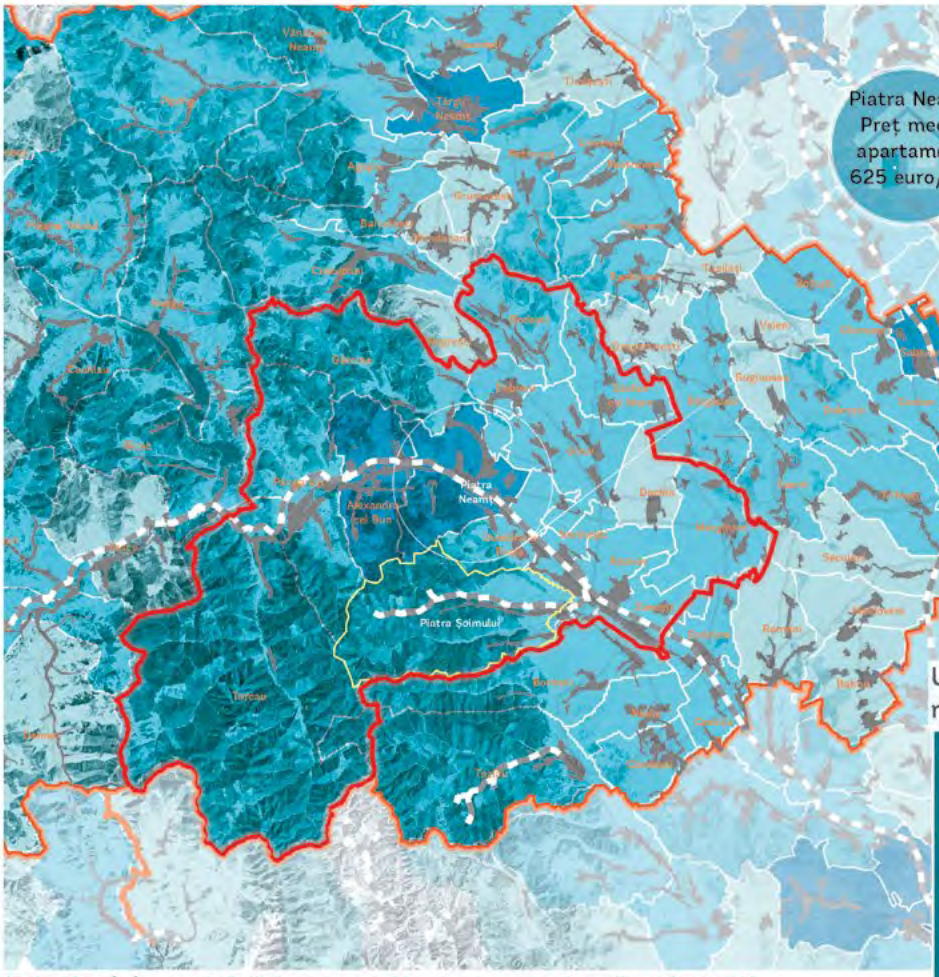


Piatra Neamț, NT

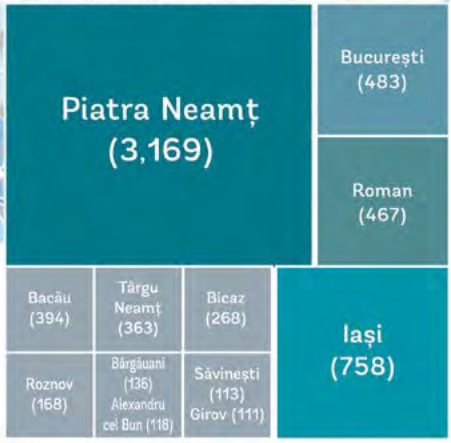
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



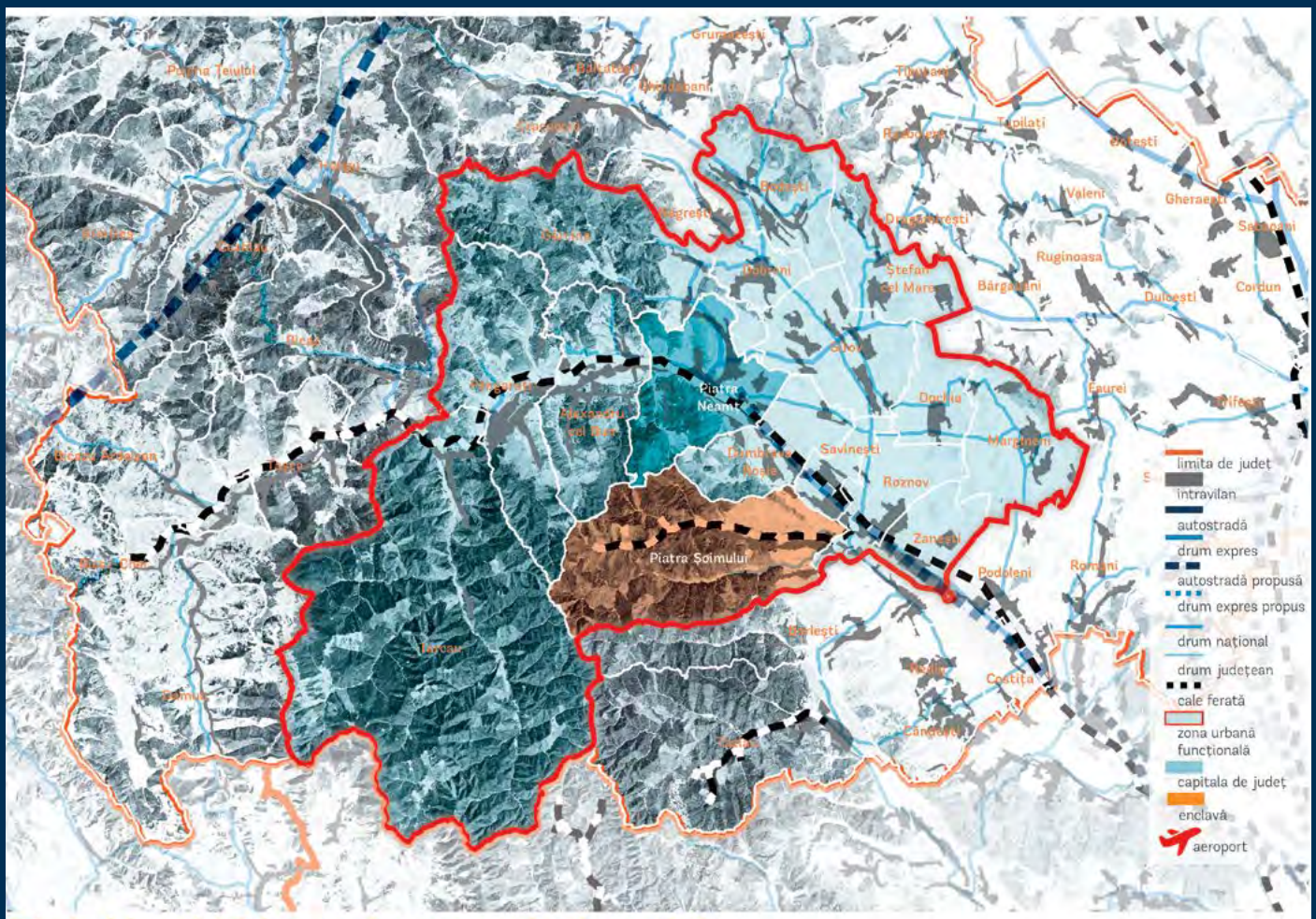
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- chimie
- procesarea lemnului
- construcții
- administrație oublică

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
148,011	55,004	37.2 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
369	79,757	5.8 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
344	17	1,268
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
90	0.25	456

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 35.8%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 40.3% / rural 59.7%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 44.8% șomeri 2.7% studenți 3.5% pensionați 38.1% fără ocupație 10.9%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 17.8% între 35-64 - 59.4% peste 65 ani - 22.8%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 21.3% secundar superior 30.9% secundar 20.9% primar 26.9%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 28.1% tehnicieni 9.9% muncitori calificați 57.4% muncitori necalificați 4.6%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 62.9% între 1991-2000 - 15.7% între 2001-2011 - 21.4%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- chimie
- procesarea lemnului
- construcții
- administrație publică

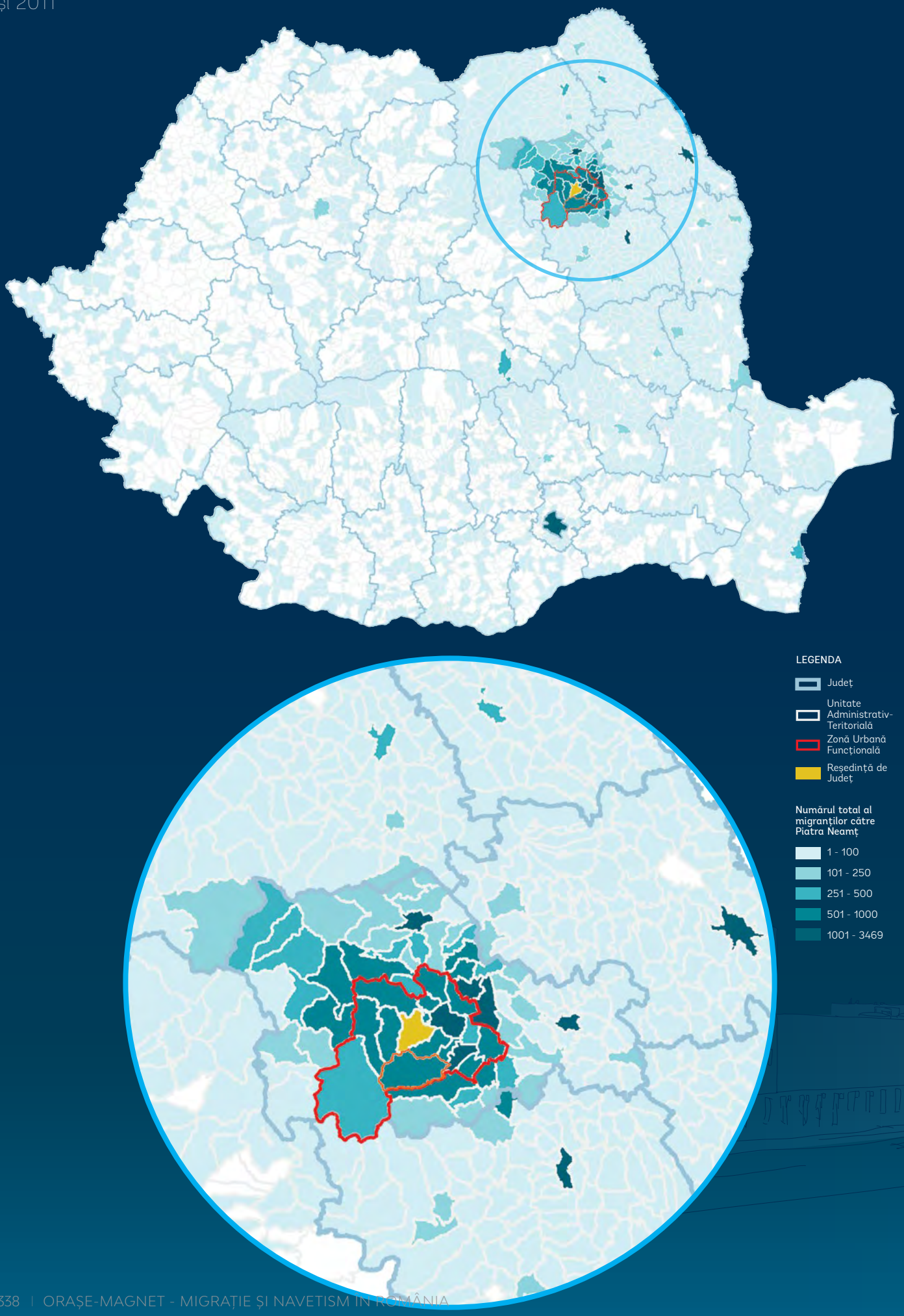
Populația stabilă (ZUF)	148,011
Populația ocupată (ZUF)	66,598
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	24.1 %
Navetiști (ZUF)	16,044
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	344
Rata șomajului (% ZUF)	5.7%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	1,268
Indexul de vitaliate culturală	0.25

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 9.5%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 62.6% / feminin 37.4 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 38.4% / 35-44 - 30.9% / peste 45 - 30.7%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 21.4% / superior secundar 32.9% / secundar 26.4% / primar 19.2%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 19.0% / tehnicieni 7.8% / muncitori calificați 63.7% / muncitori necalificați 9.5%

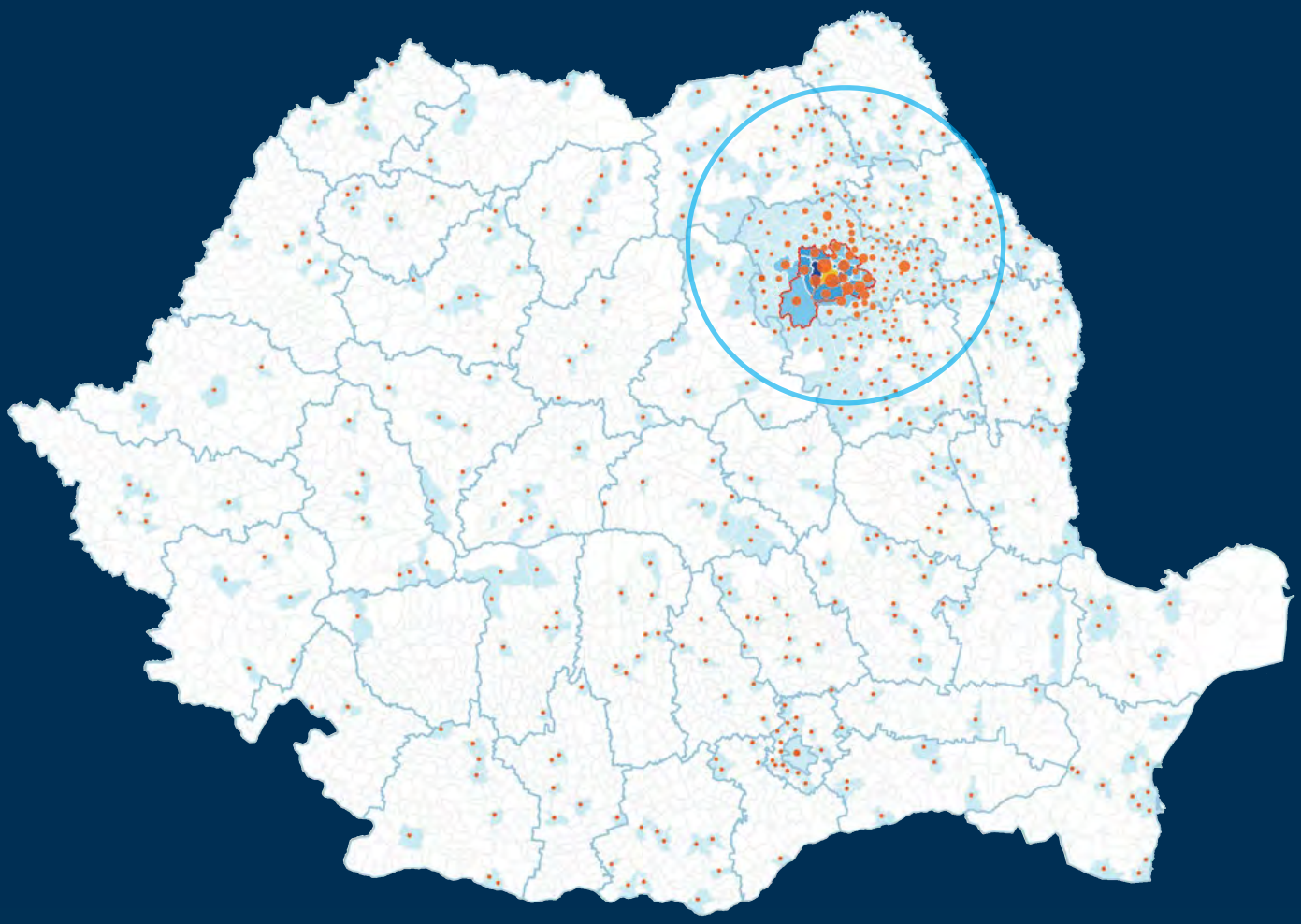
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

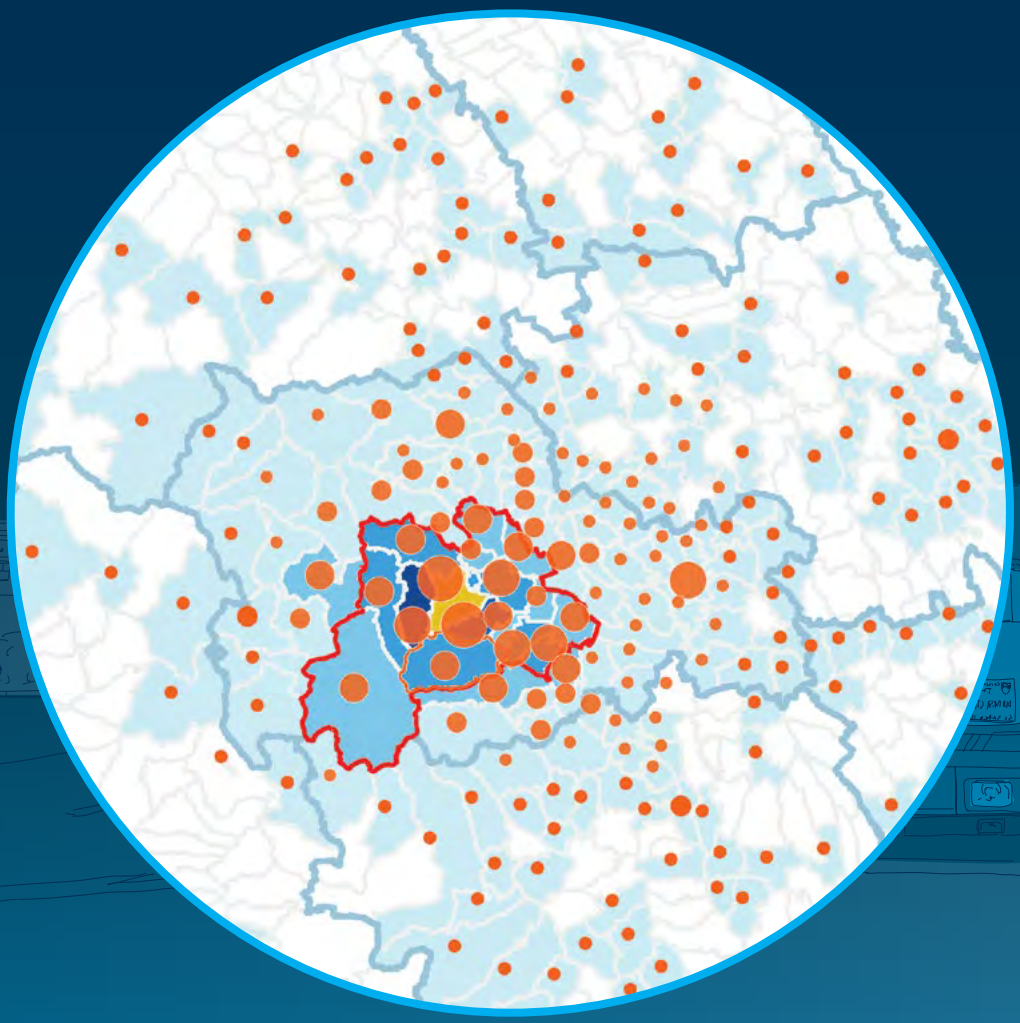
- Piatra Neamț (2,977)
- Dumbrava Roșie (1,074)
- Alexandru cel Bun (877)
- Roznov (698)
- Zănești (628)
- Girov (556)
- Roman (521)
- Pângărați (474)
- Gârcina (463)

Fluxuri migraționale către Piatra Neamț ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Piatra Neamț ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

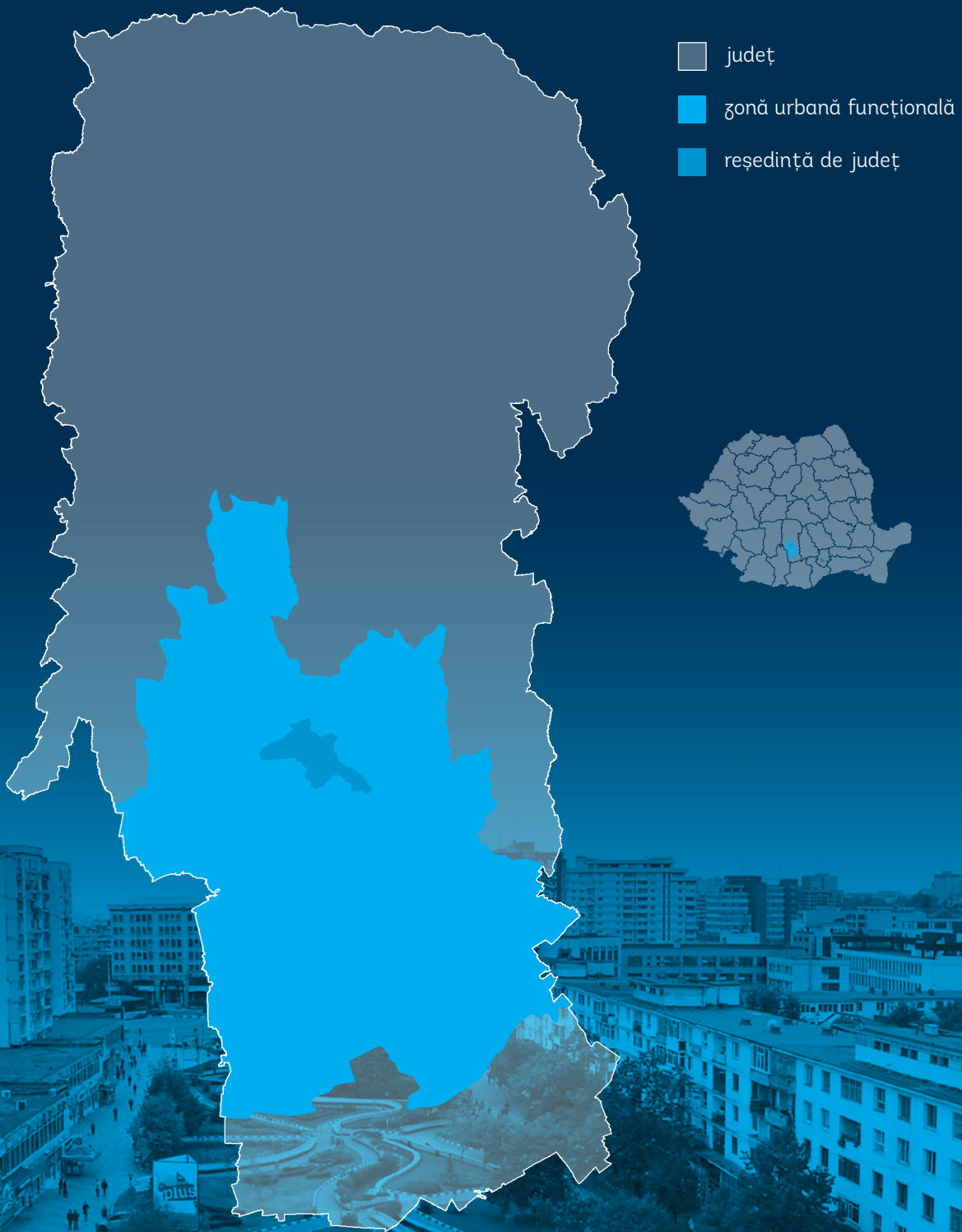
- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

Numărul total al navetiștilor către Piatra Neamț

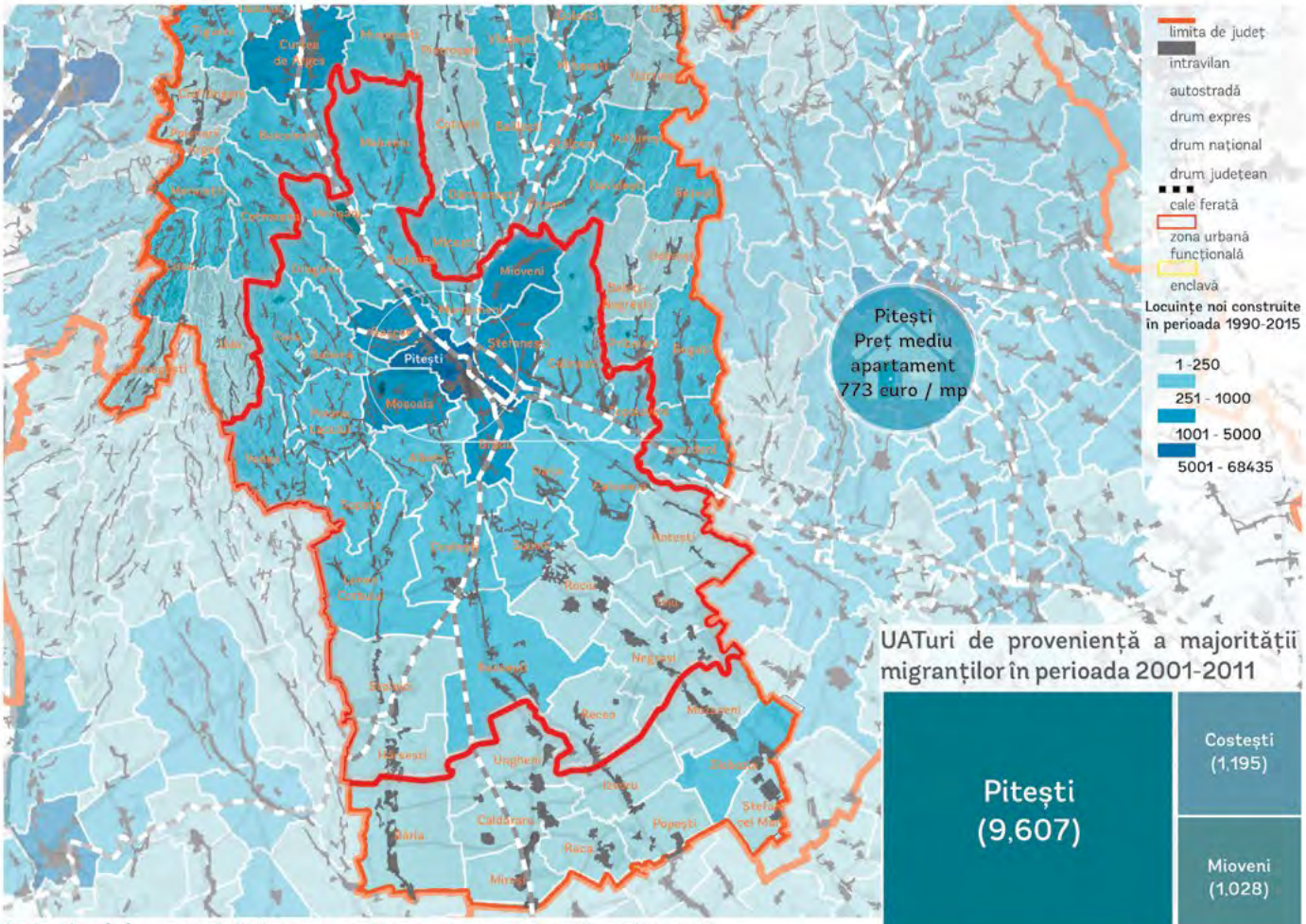
- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

Pitești, AG

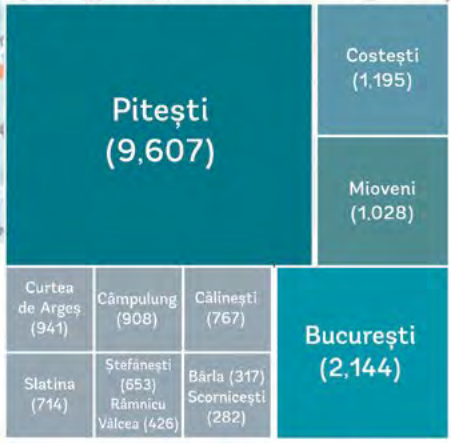
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



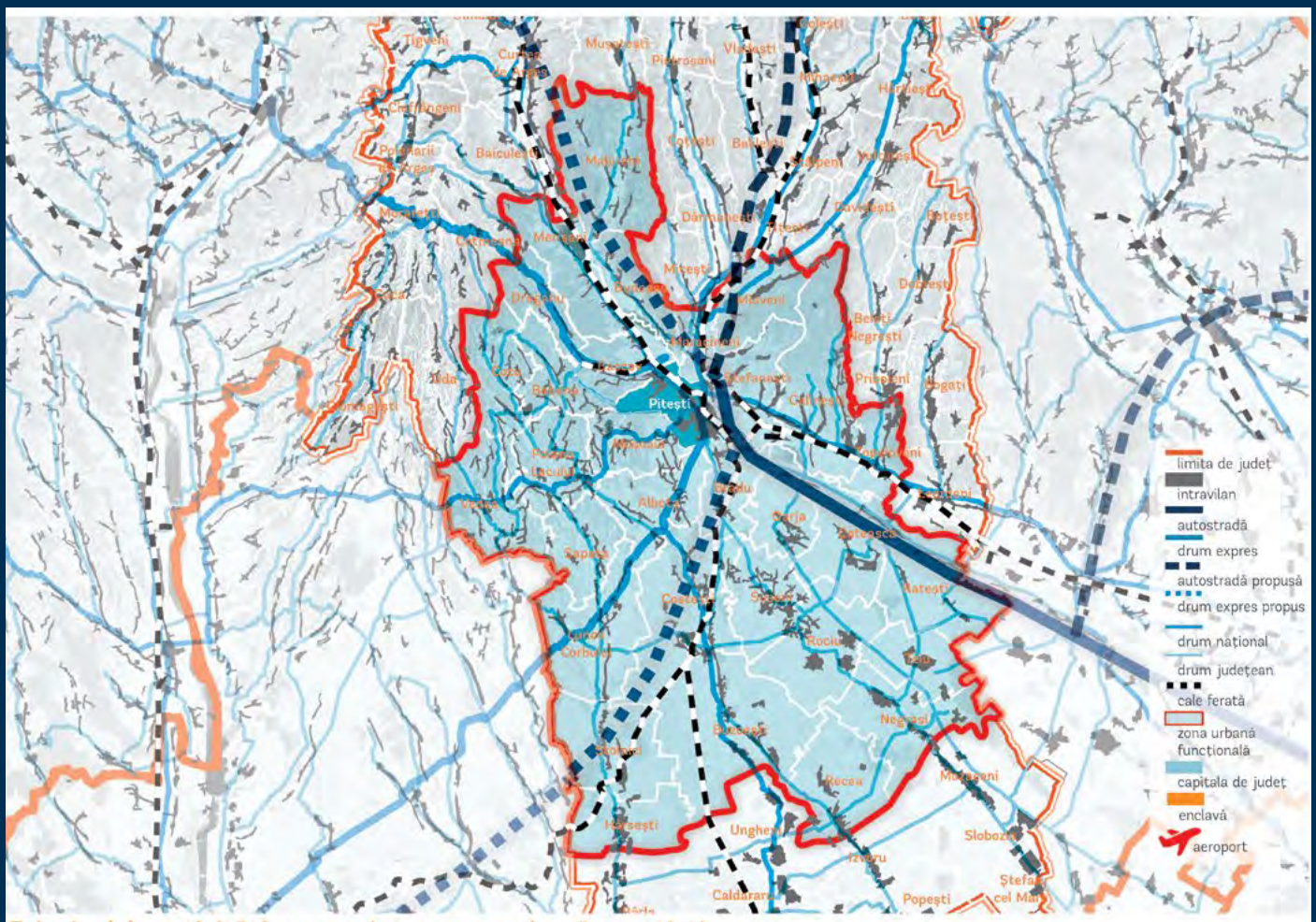
Principalele activități economice care angajează migranți

- automotive
- construcții
- administrație publică
- comerț
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
348,981	132,453	38.0 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
9,745	91,591	5.0 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
428	38	9,218
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
98	0.10	505

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 35.3%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 38.2% / rural 61.8%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 52.5% șomeri 2.8% studenți 5.6% pensionați 30.0% fără ocupație 9.0%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 24.7% între 35-64 - 59.6% peste 65 ani - 15.7%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 20.9% secundar superior 40.2% secundar 18.4% primar 20.6%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 22.6% tehnicieni 10.2% muncitori calificați 63.6% muncitori necalificați 3.6%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 53.9% între 1991-2000 - 19.0% între 2001-2011 - 27.1%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- automotive
- construcții
- administrație publică
- comerț
- comerț

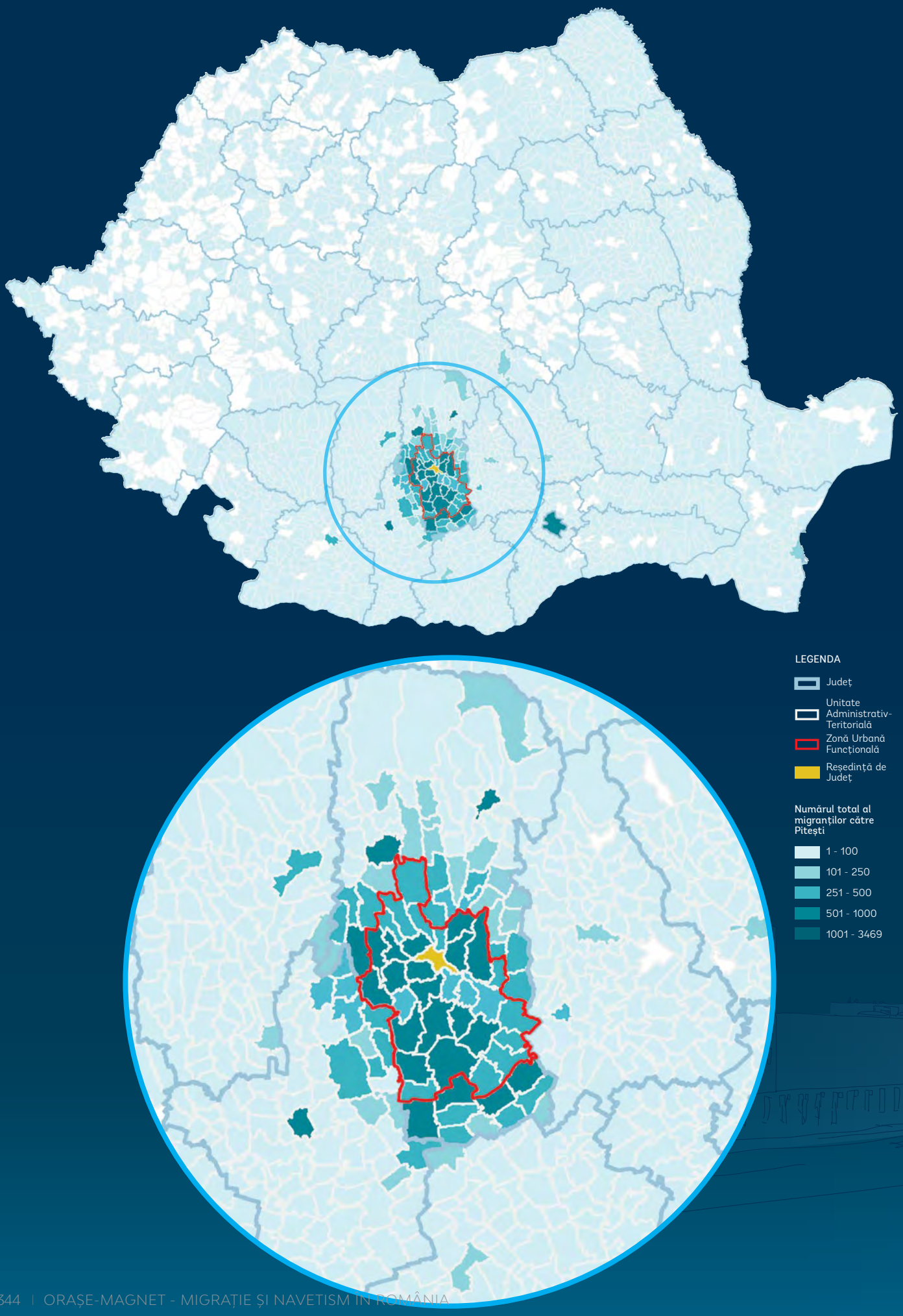
Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
348,981	183,206
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
32.6 %	59,657
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
428	4.9%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
9,218	0.10

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 16.9%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 68.1 % / feminin 31.9 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 42.4% / 35-44 - 29.3% / peste 45 - 28.3%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 24.5%/ superior secundar 41.0% / secundar 18.5%/ primar 15.7%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 15.8%/ tehnicieni 10.5% / muncitori calificați 63.5% / muncitori necalificați 10.2%

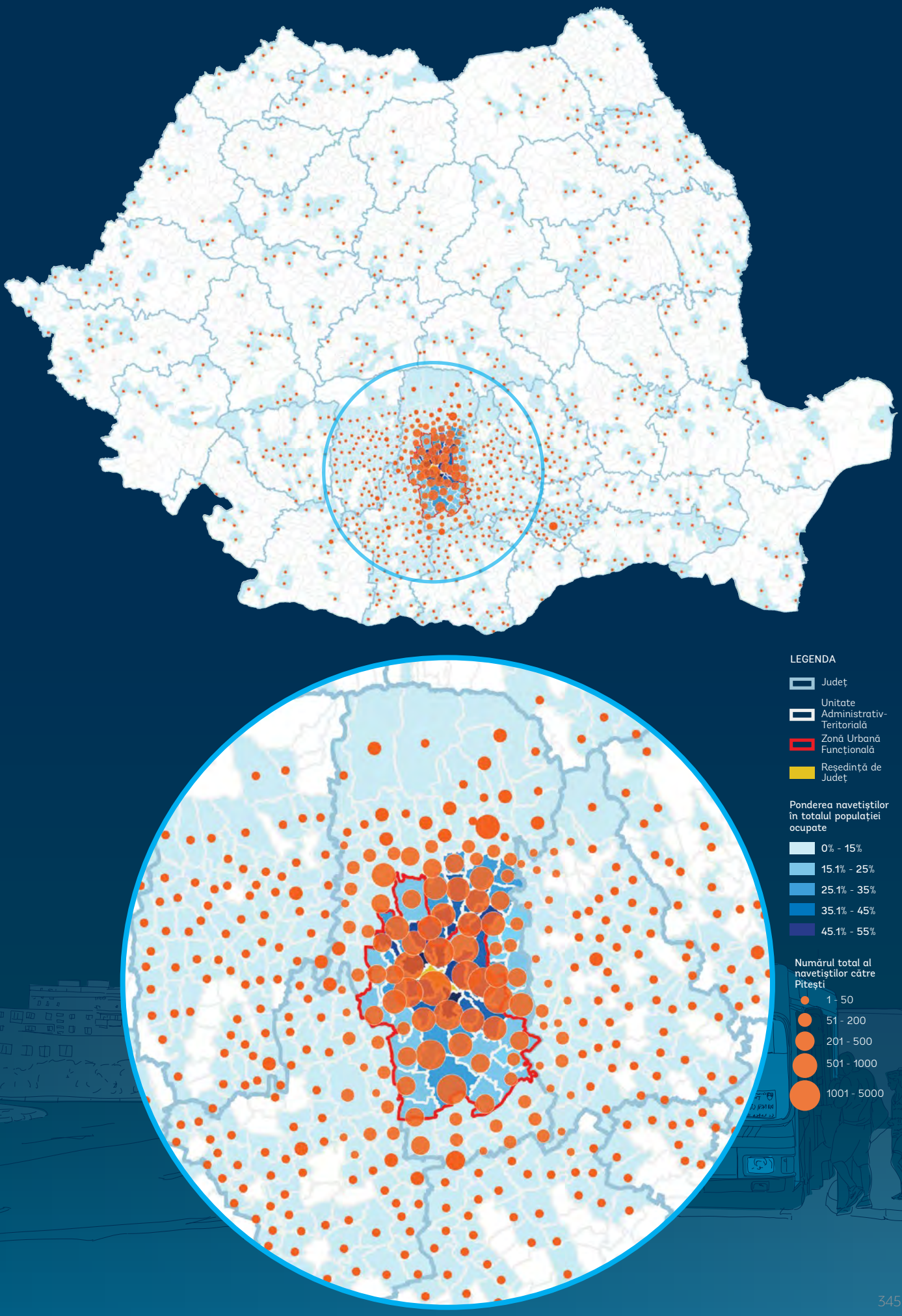
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



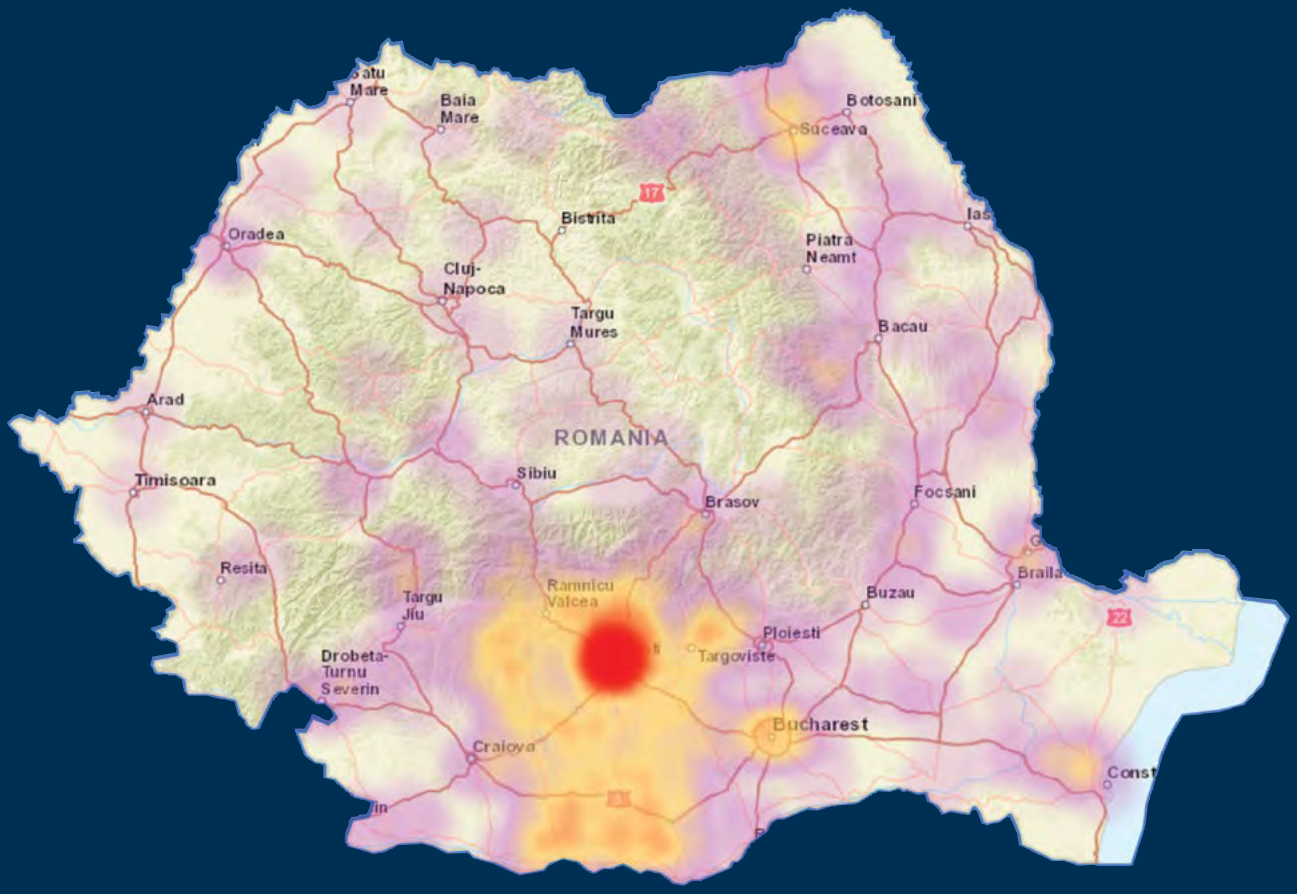
Fluxuri migraționale către Pitești ZUF între 2001 și 2011



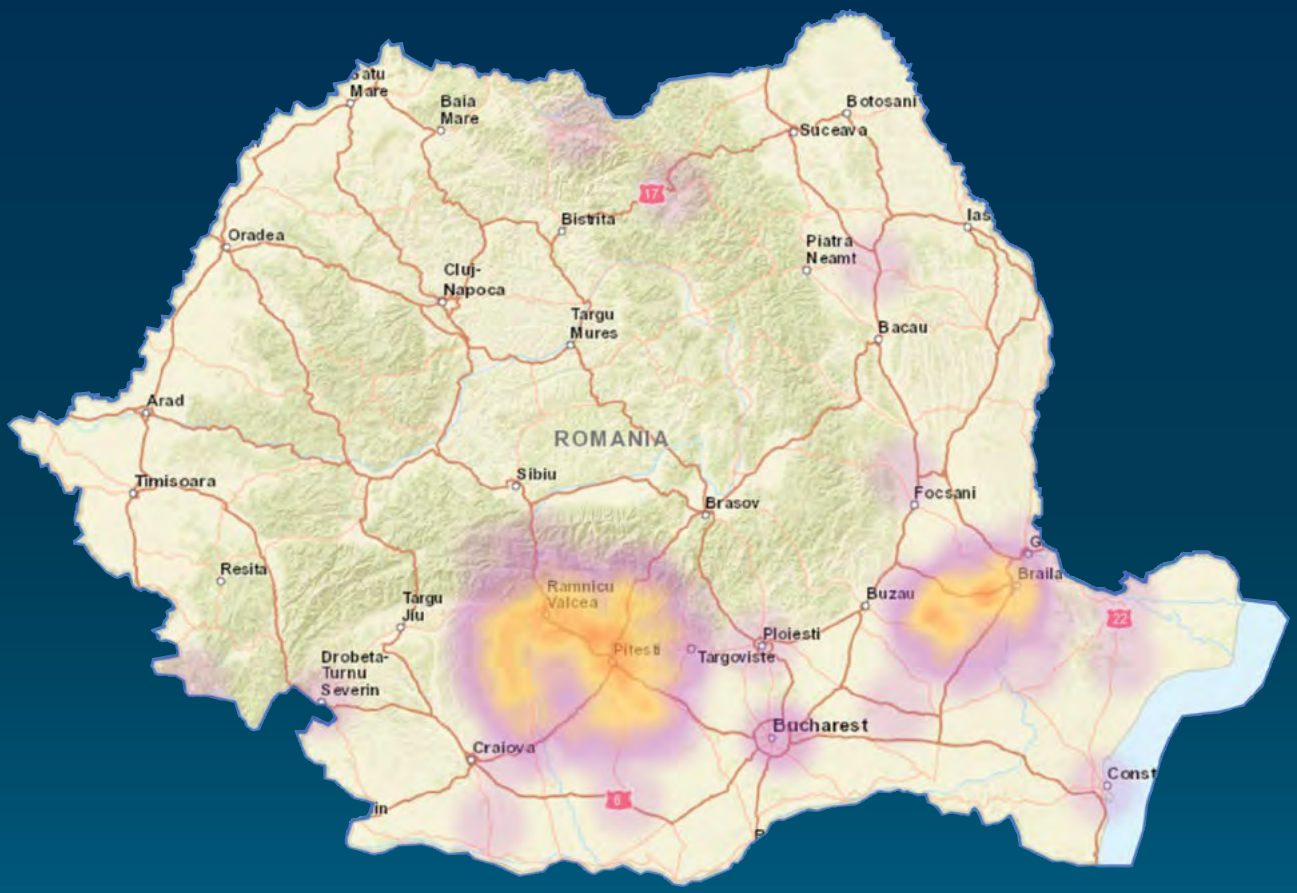
Fluxuri de navetism către Pitești ZUF, în 2011



Zona de captare a studenților a Universității Pitești, în 2015

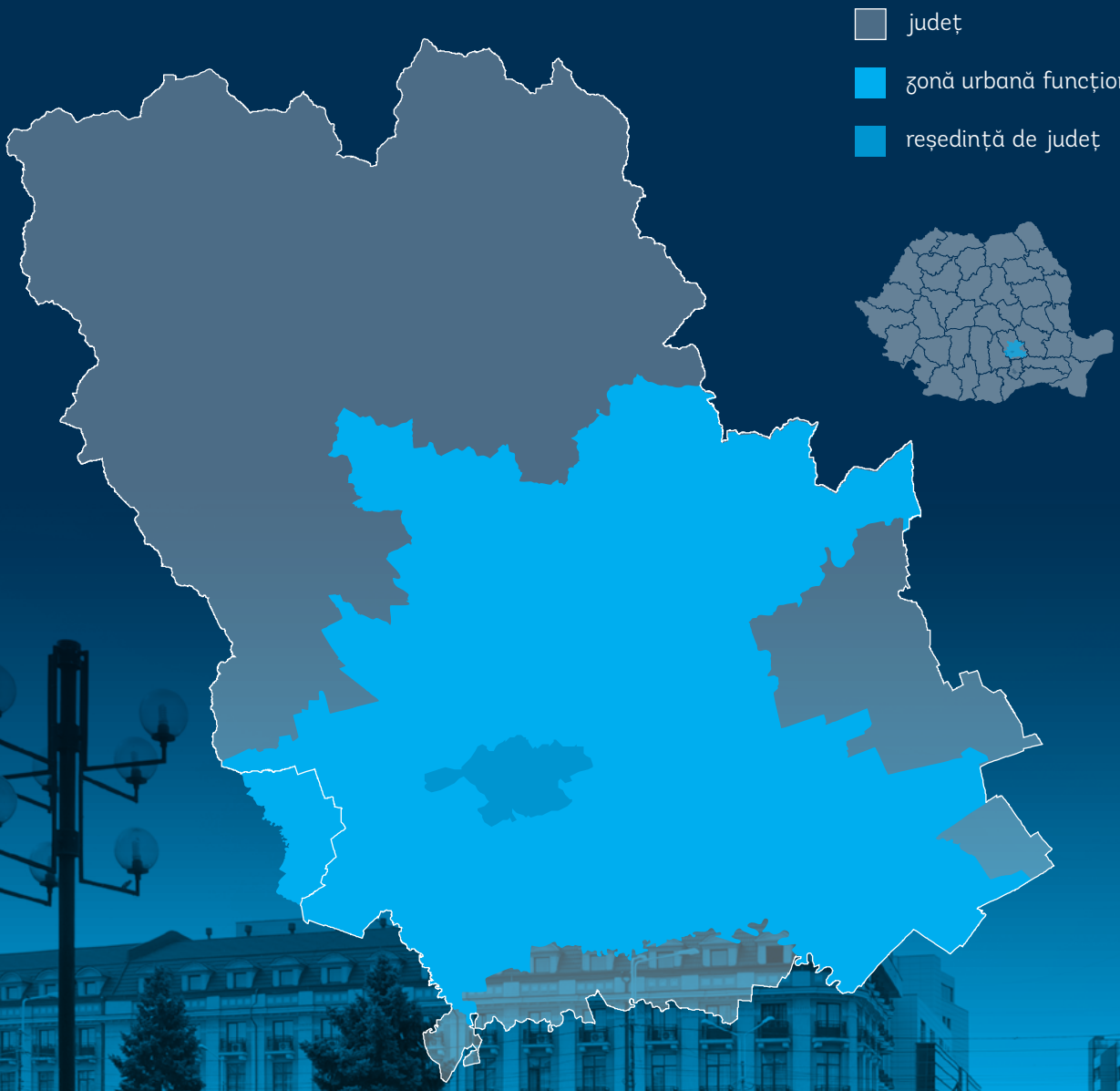


Zona de captare a studenților a Universității „Constantin Brâncoveanu”, Pitești, în 2015

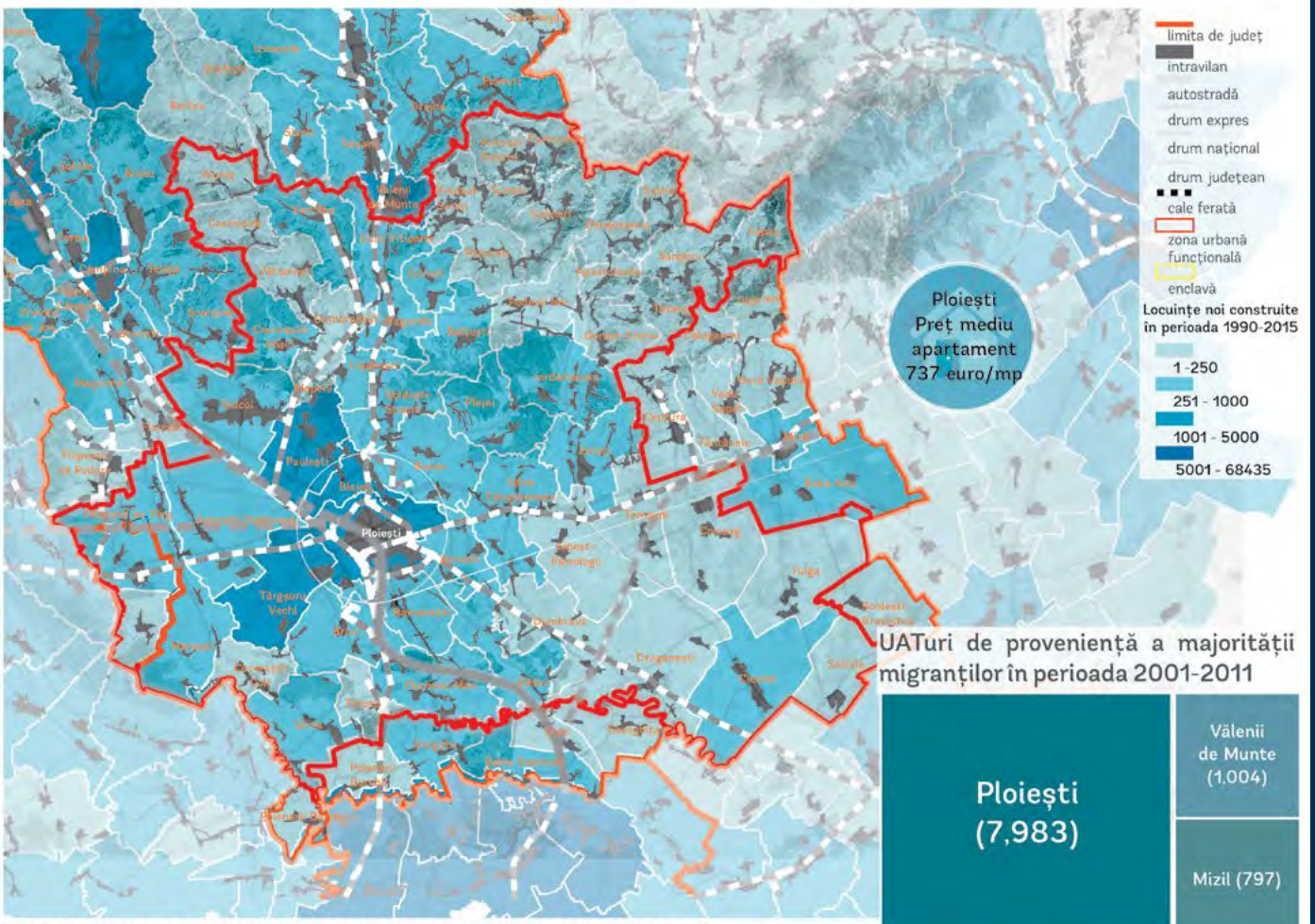


Ploiești, PH

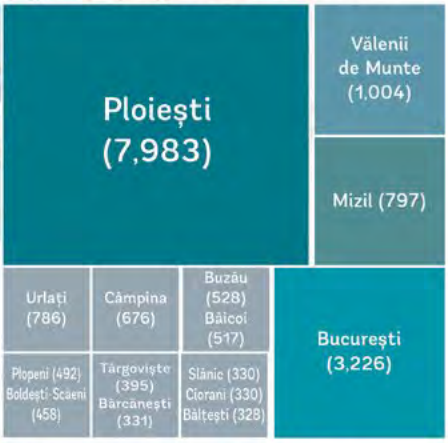
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



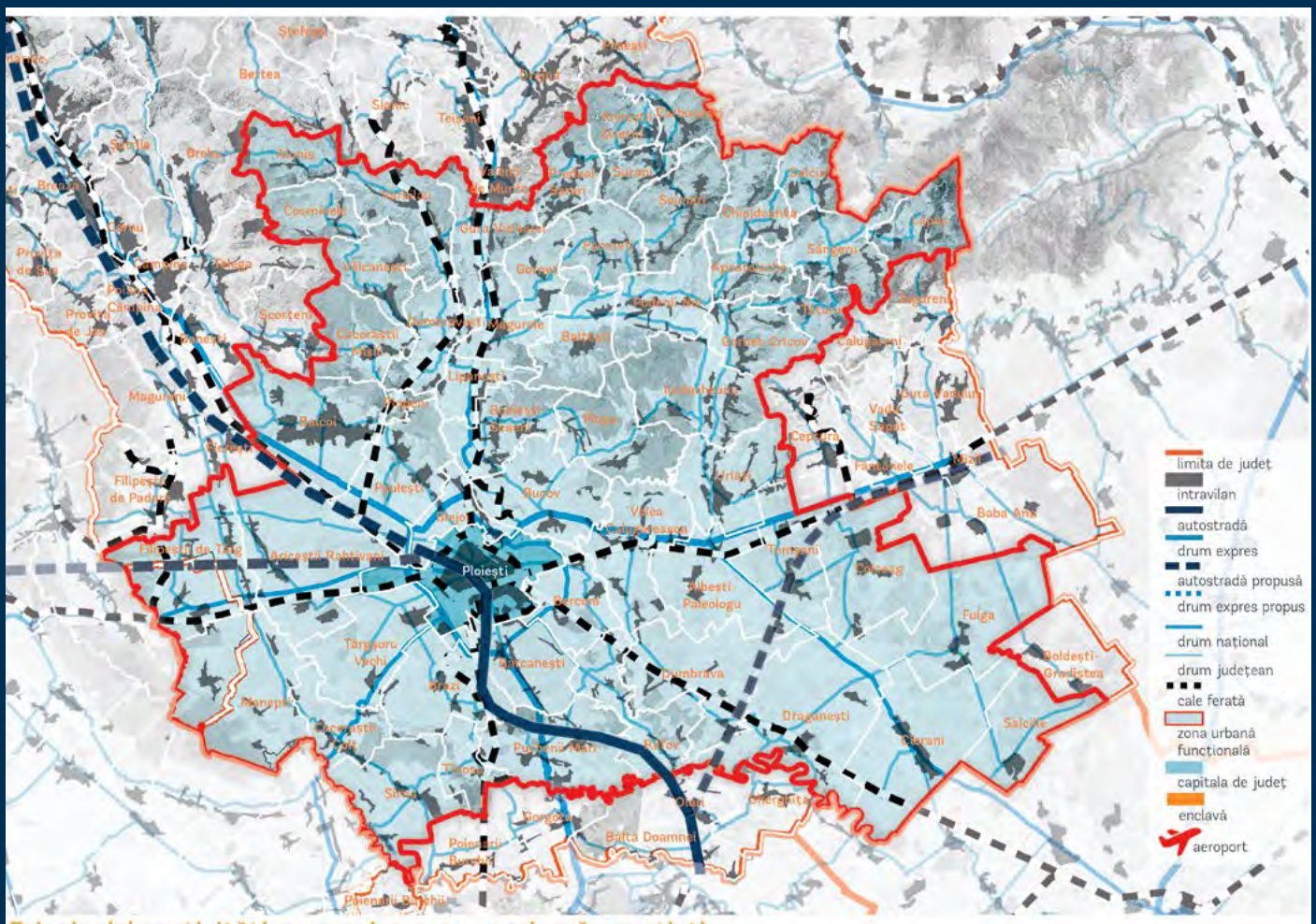
Principalele activități economice care angajează migranți

- automotive
- transport
- administrație publică
- comerț
- construcții

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
506,213	140,843	27.8 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
7,594	67,477	6.8 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
433	59	7,041
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
94	0.04	575

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 36.5%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 39.6% / rural 60.4%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 44.6% șomeri 3.2% studenți 4.9% pensionați 34.6% fără ocupație 12.7%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 22.2% între 35-64 - 55.3% peste 65 ani - 22.5%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 18.2% secundar superior 33.9% secundar 17.5% primar 30.3%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 22.5% tehnicieni 8.5% muncitori calificați 62.3% muncitori necalificați 6.7%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 56.2% între 1991-2000 - 17.6% între 2001-2011 - 26.2%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- transport
- administrație publică
- construcții
- echipament sportiv

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
506,213	213,284

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
32.3 %	68,786

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
433	4.3%

Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
7,041	0.04

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 12.2%
Ponderea nevetiștilor după gen (%, ZUF)	masculin 61.9% / feminin 38.1%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 - 40.0% / 35-44 - 34.4% / peste 45 - 25.6%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%, ZUF)	înv. terțiar 21.4% / superior secundar 38.8% / secundar 24.7% / primar 15.0%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 17.0% / tehnicieni 7.2% / muncitori calificați 65.6% / muncitori necalificați 10.2%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Fluxuri migraționale către Ploiești ZUF între 2001 și 2011

FLUXURI MIGRAȚIONALE CĂTRE ZUF ÎNTRE 2001 ȘI 2011





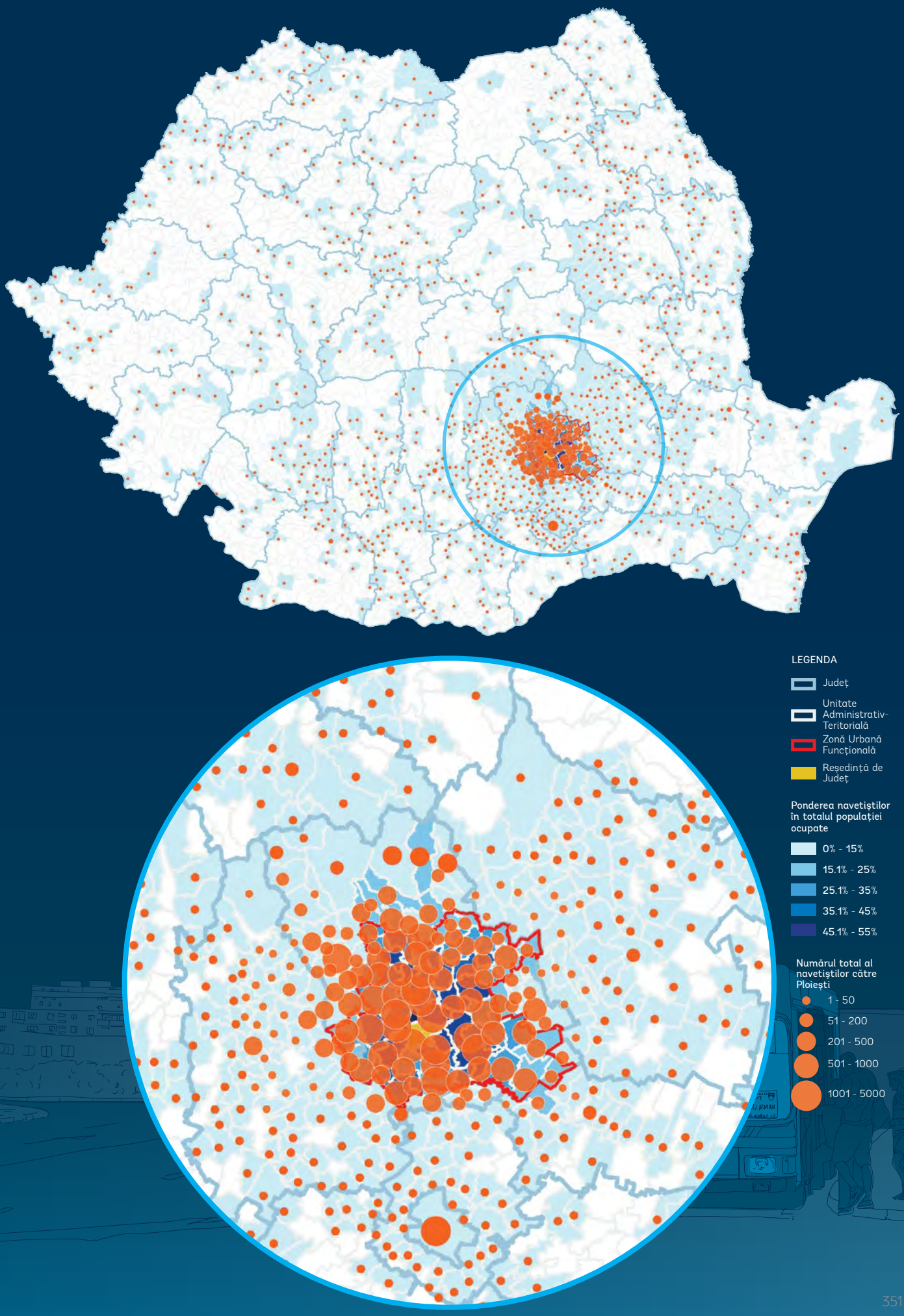
LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

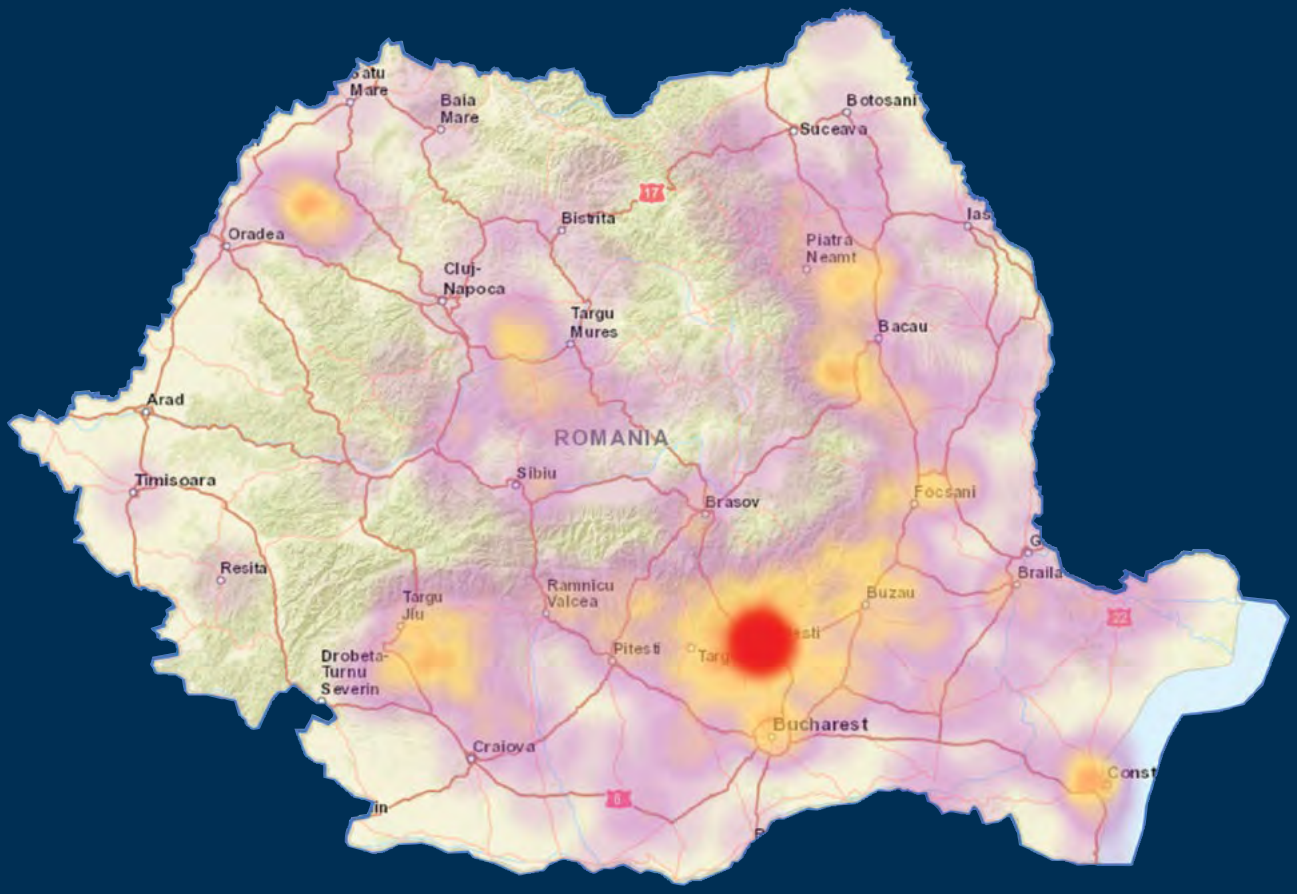
Numărul total al migranților către Ploiești

- 1 - 100
- 101 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 3469

Fluxuri de navetism către Ploiești ZUF, în 2011



Zona de captare a studenților a Universității de Petrol și Gaze, Ploiești, în 2015



ZONA DE CAPTARE A STUDENȚILOR ÎN ANUL 2015

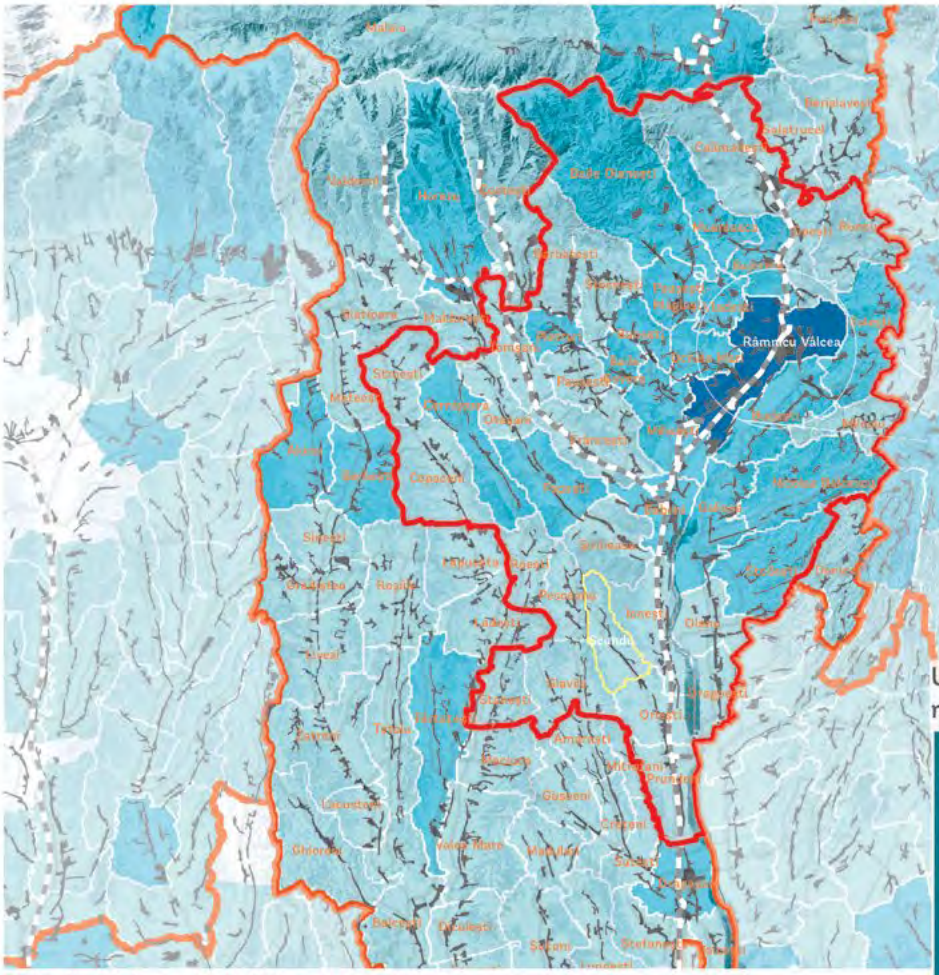
PLOIEȘTI

Râmnicu Vâlcea, VL

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011

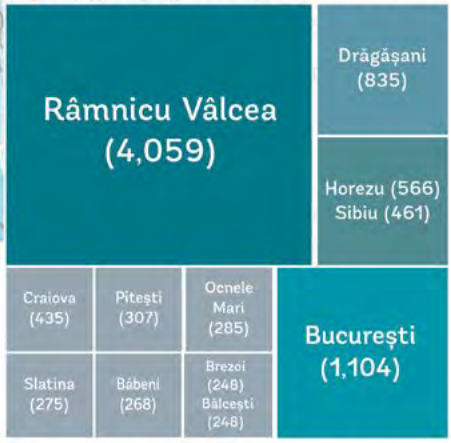


limita de județ
intravilan
autostradă
drum expres
drum național
drum județean
cale ferată
zona urbană funcțională
enclavă

Locuințe noi construite în perioada 1990-2015

1 - 250
251 - 1000
1001 - 5000
5001 - 68435

UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



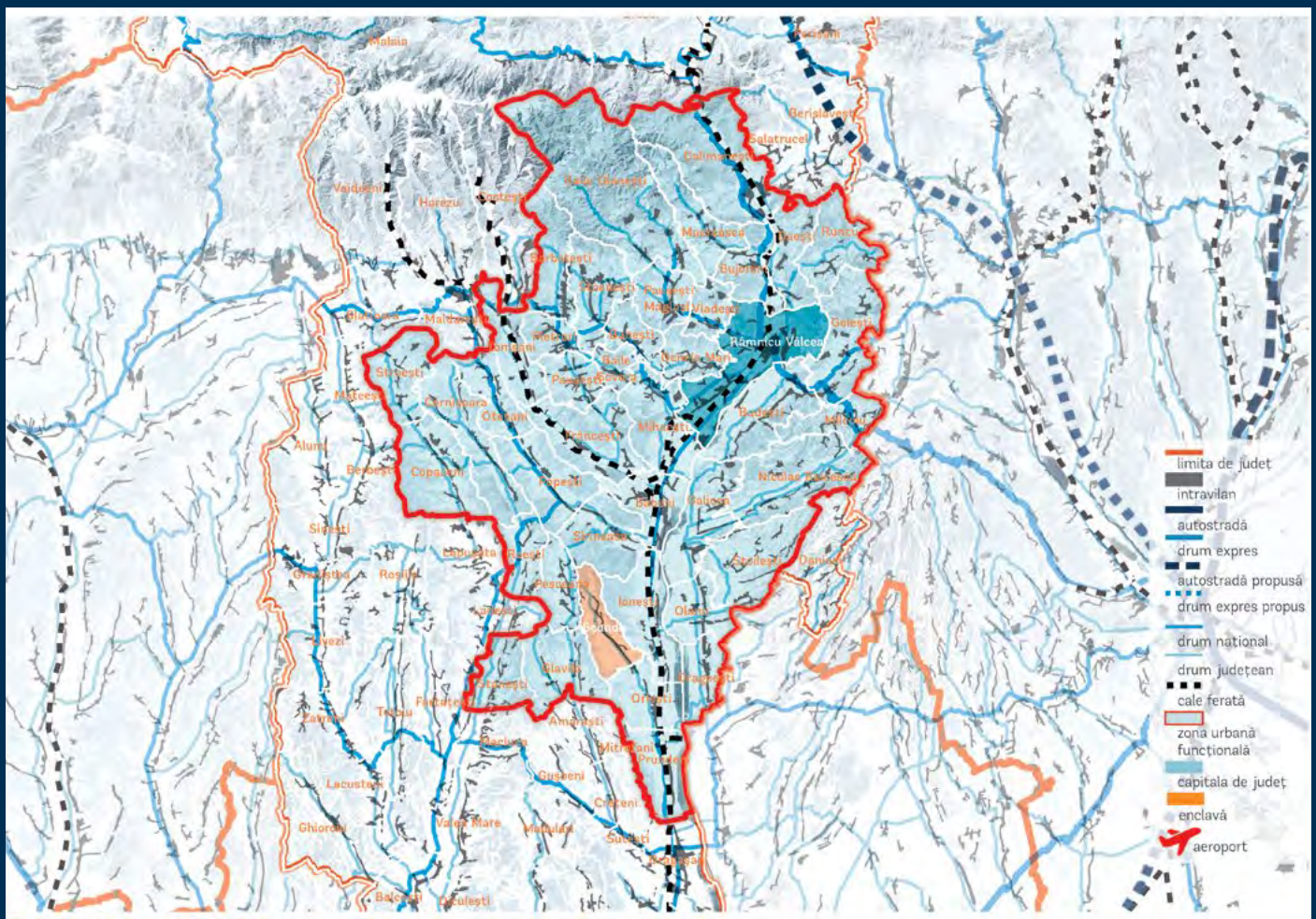
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- chimie
- transport
- comerț
- procesarea alimentelor

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
233,497	83,553	35.8 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
841	240,535	6.4 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
362	13	1,803
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
95	-0.06	424

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 33.2%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 42.9% / rural 57.1%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 48.9% șomeri 3.3% studenți 4.7% pensionați 33.2% fără ocupație 10.1%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 23.3% între 35-64 - 59.4% peste 65 ani - 17.3%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 19.8% secundar superior 39.3% secundar 14.9% primar 25.9%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.1% tehnicieni 10.1% muncitori calificați 50.7% muncitori necalificați 16.1%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 53.1% între 1991-2000 - 21.6% între 2001-2011 - 25.3%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- chimie
- transport
- comerț
- procesarea alimentelor

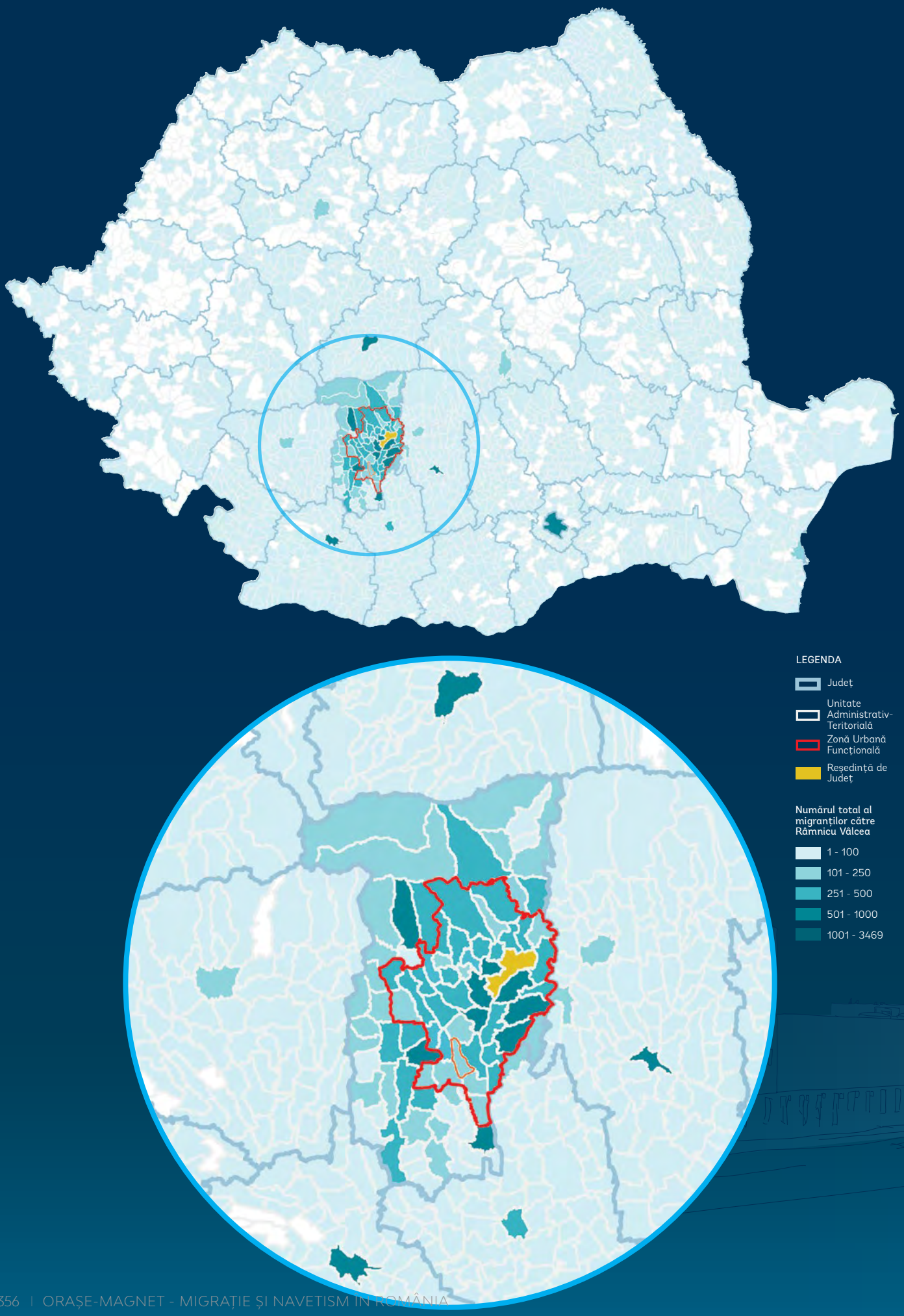
Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
233,497	106,795
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
22.7 %	24,268
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
362	5.4%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
1,803	-0.06

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 10.3%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 63.0% / feminin 37.0%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 49.3% / 35-44 - 35.1% / peste 45 - 25.6%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 20.6% / superior secundar 45.6% / secundar 21.8% / primar 11.9%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 16.0% / tehnicieni 8.0% / muncitori calificați 63.6% / muncitori necalificați 12.4%

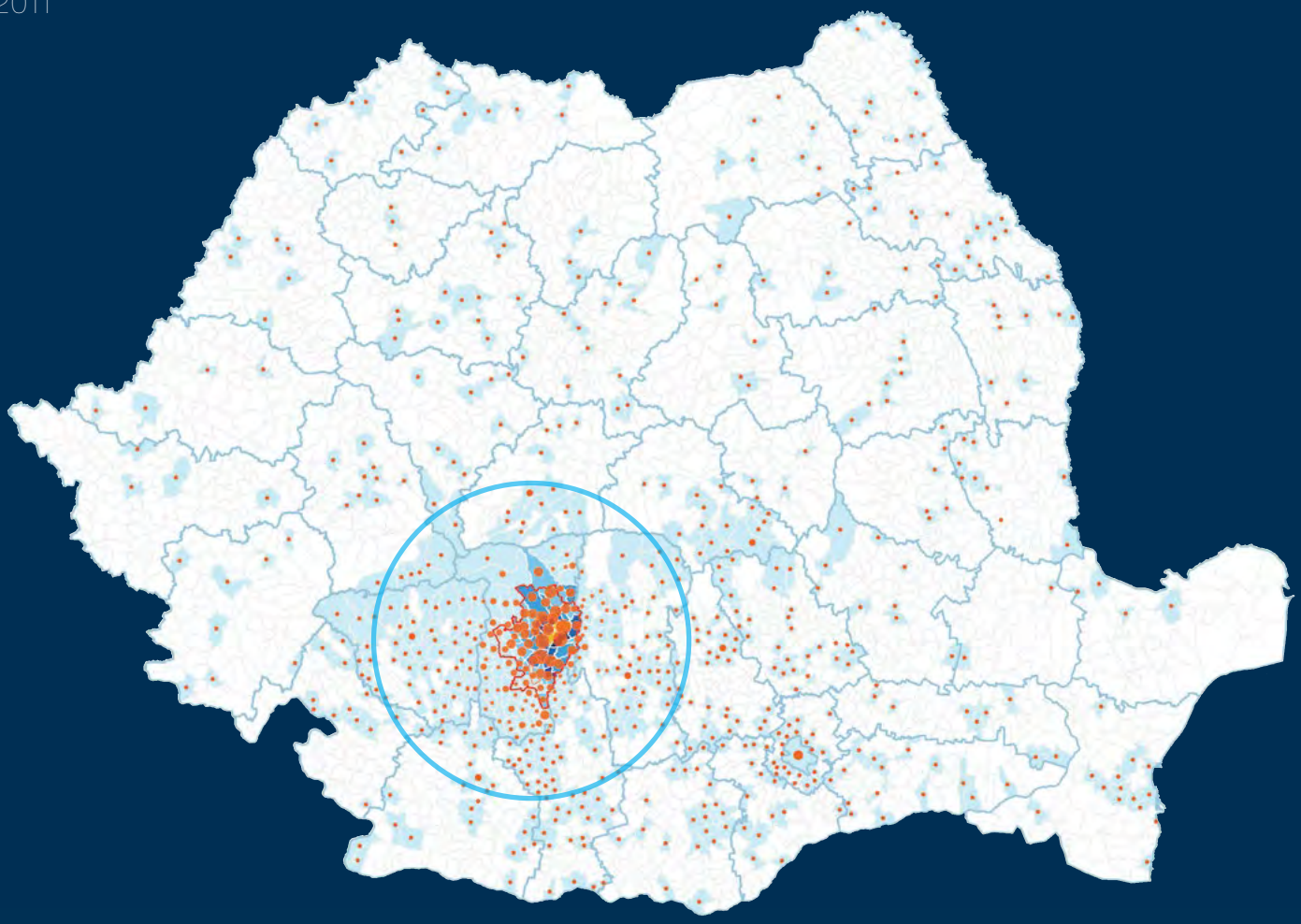
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

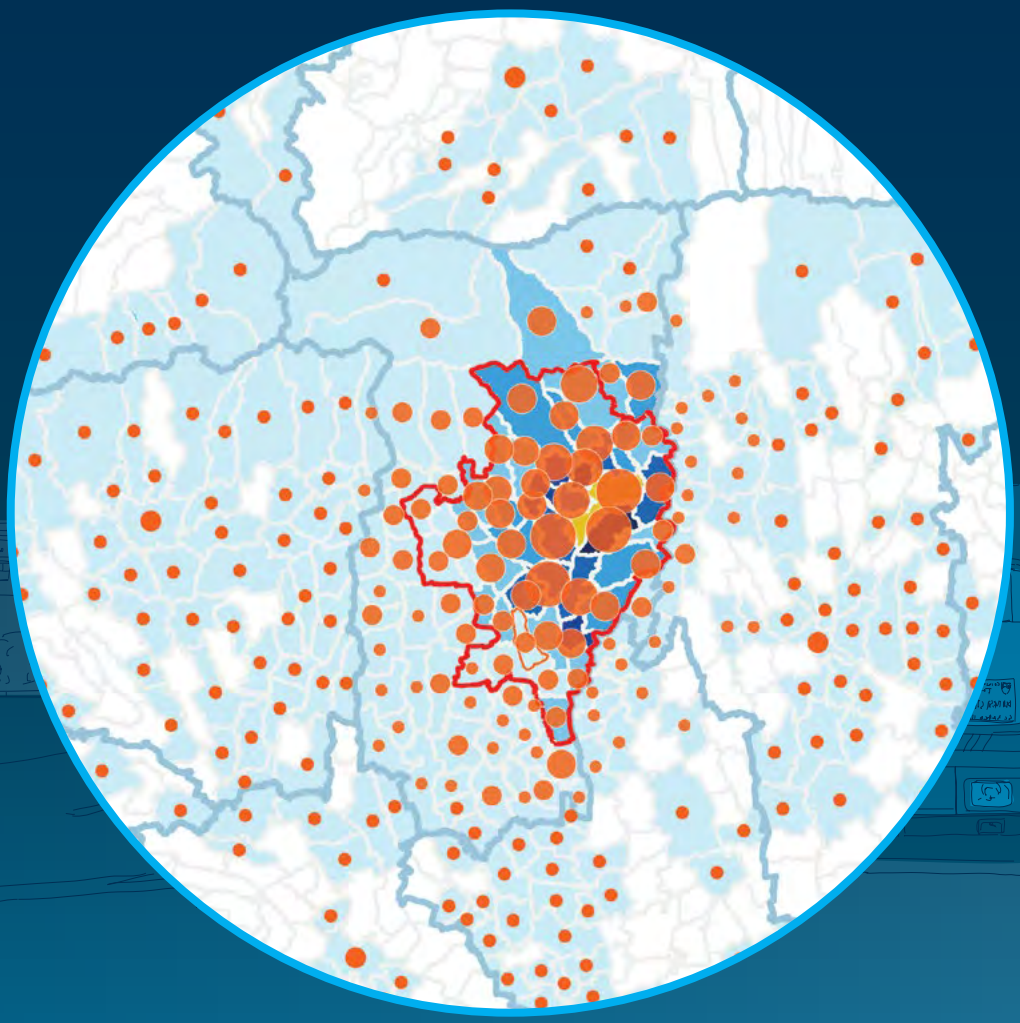
- Râmnicu Vâlcea (2,128)
- Budești (1,200)
- Mihăești (1,062)
- Băbeni (1,003)
- Bujoreni (841)
- Vlădești (702)
- Galicea (654)
- Călimănești (643)
- Păușești-Măglași (631)
- Ocnele Mari (560)

Fluxuri migraționale către Râmnicu Vâlcea ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Râmnicu Vâlcea ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

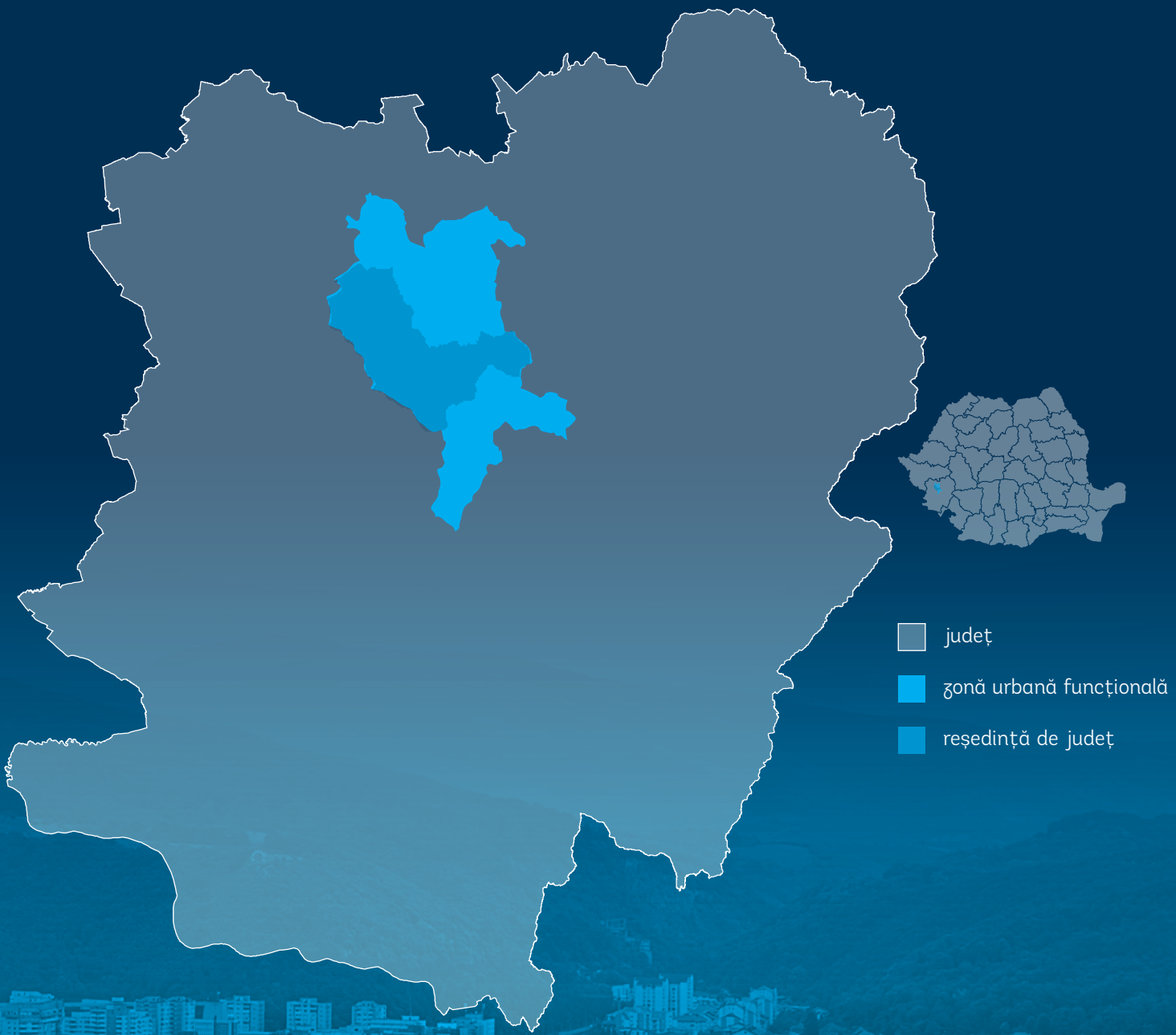
- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

Numărul total al navetiștilor către Râmnicu Vâlcea

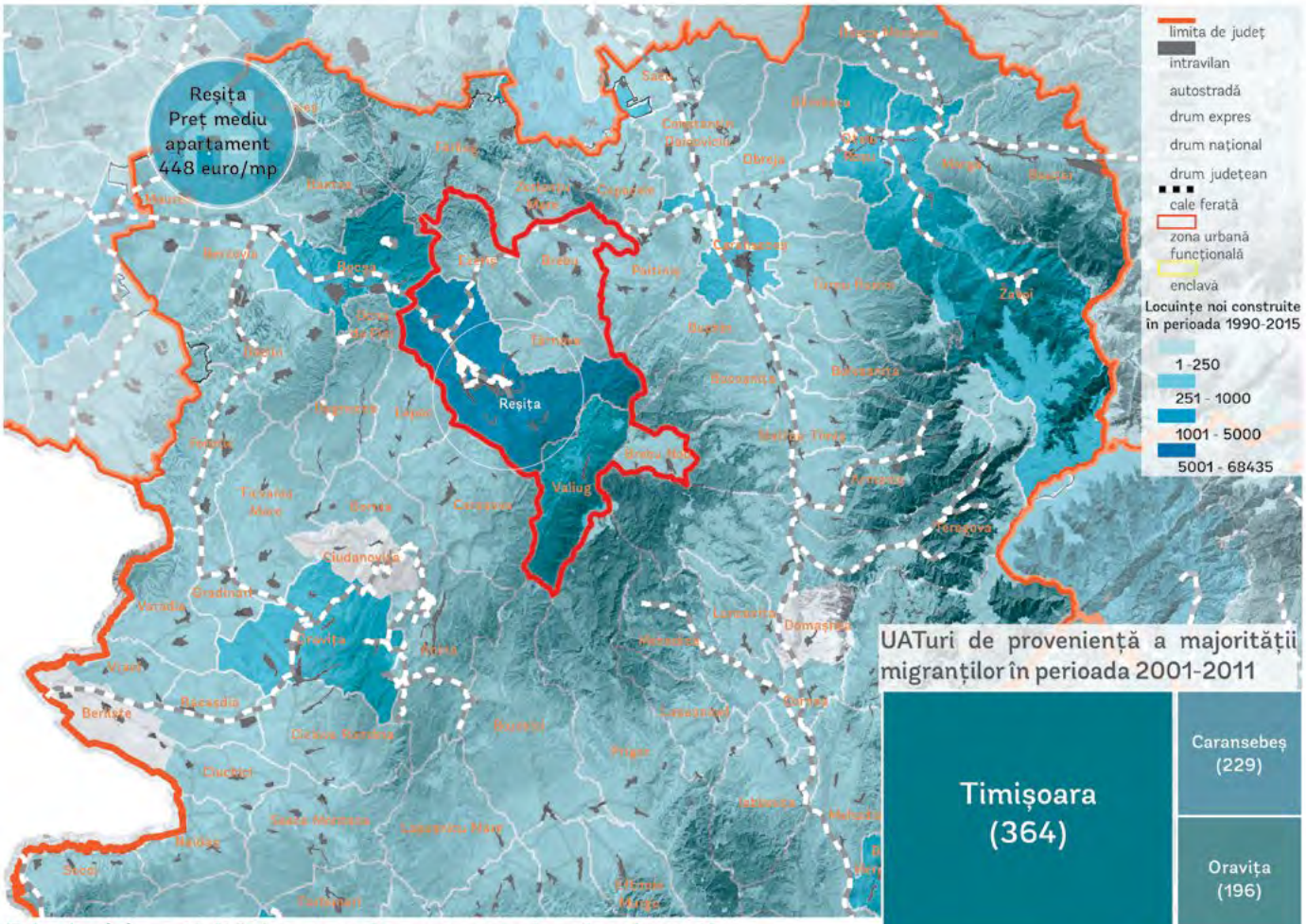
- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

Reșița, CS

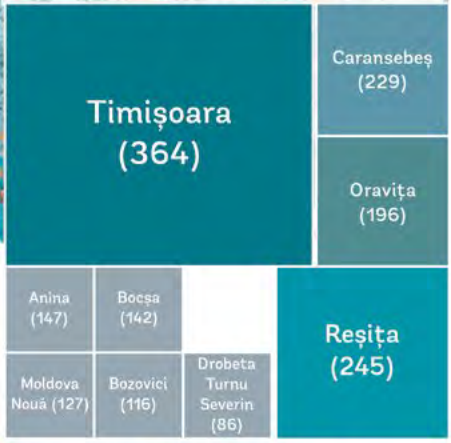
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



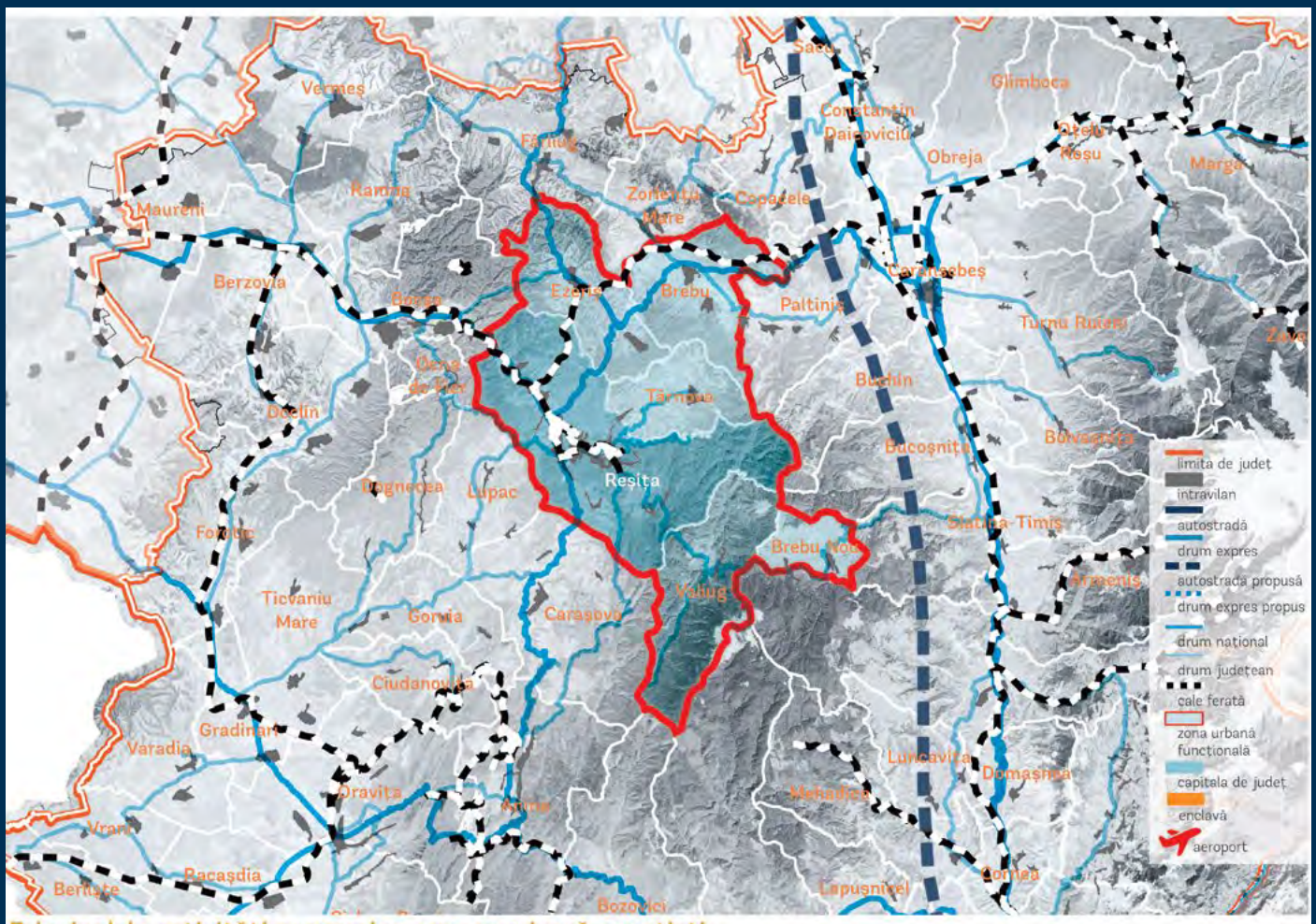
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- utilaje și mașini
- resurse umane
- comerț
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
81,091	32,749	40.4 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
1,635	30,133	7.3 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
367	21	558
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
87	-0.36	167

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 63.1%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 36.8% / rural 63.2%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 41.4% șomeri 3.2% studenți 3.2% pensionați 42.3% fără ocupație 9.9%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 14.9% între 35-64 - 61.9% peste 65 ani - 23.1%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 18.7% secundar superior 33.6% secundar 17.3% primar 30.4%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.5% tehnicieni 11.3% muncitori calificați 58.6% muncitori necalificați 6.6%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 76.0% între 1991-2000 - 11.4% între 2001-2011 - 12.6%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



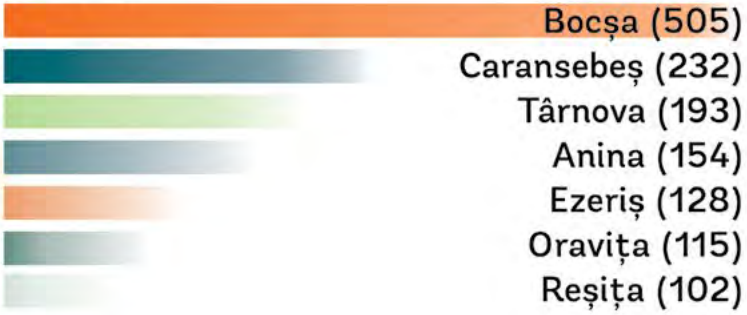
Principalele activități economice care angajează navetiști

- administrație publică
- construcții
- resurse umane
- comerț
- construcția de utilaje

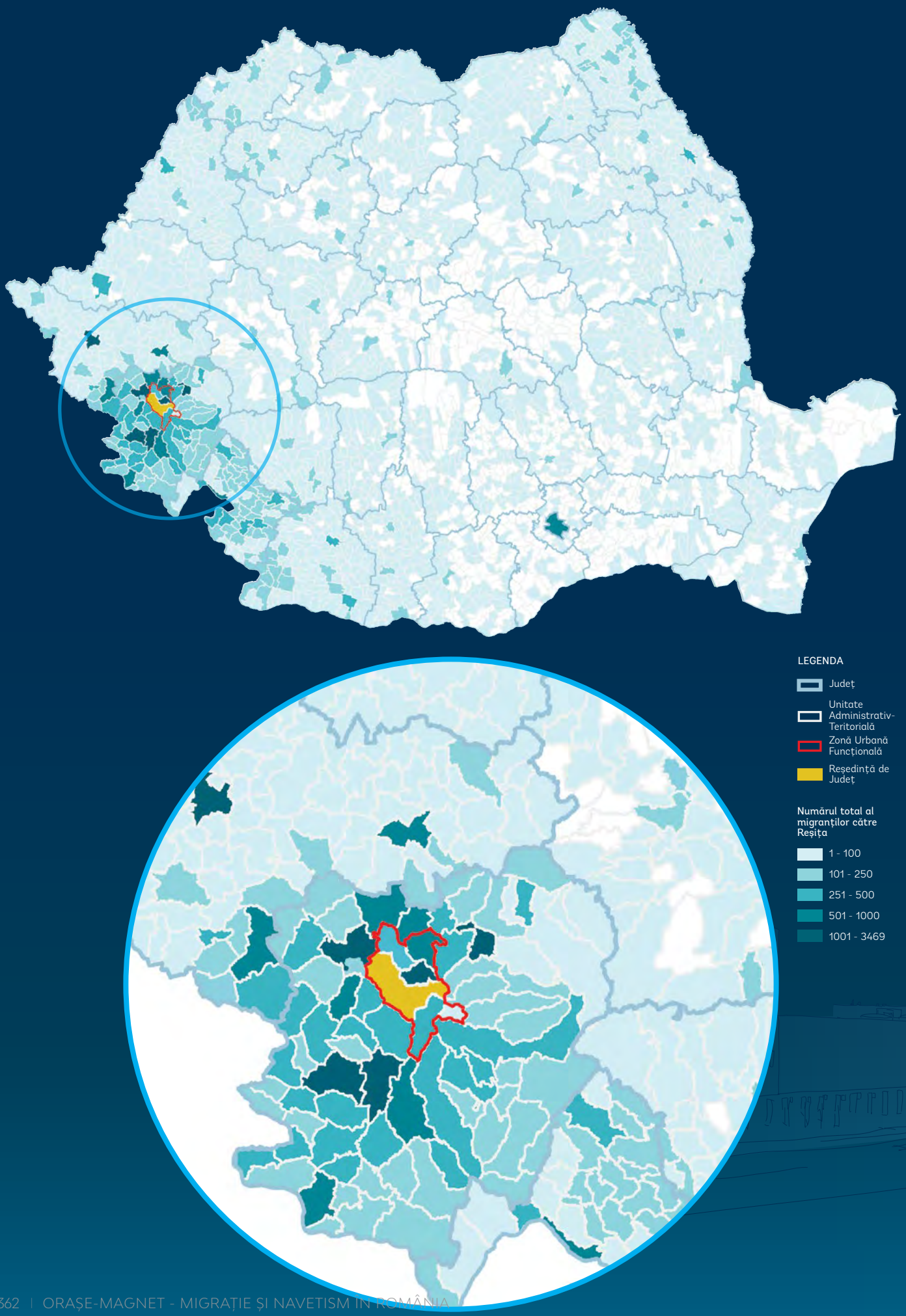
Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
81,091	33,375
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
10.2 %	3,399
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
367	2.0%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
558	-0.36

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 17.9%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 65.1 % / feminin 34.9%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 44.7 % / 35-44 - 27.5% / peste 45 - 27.8%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 28.0% / superior secundar 38.8% / secundar 16.3% / primar 16.7%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 20.0% / tehnicieni 9.5% / muncitori calificați 58.4% / muncitori necalificați 12.2%

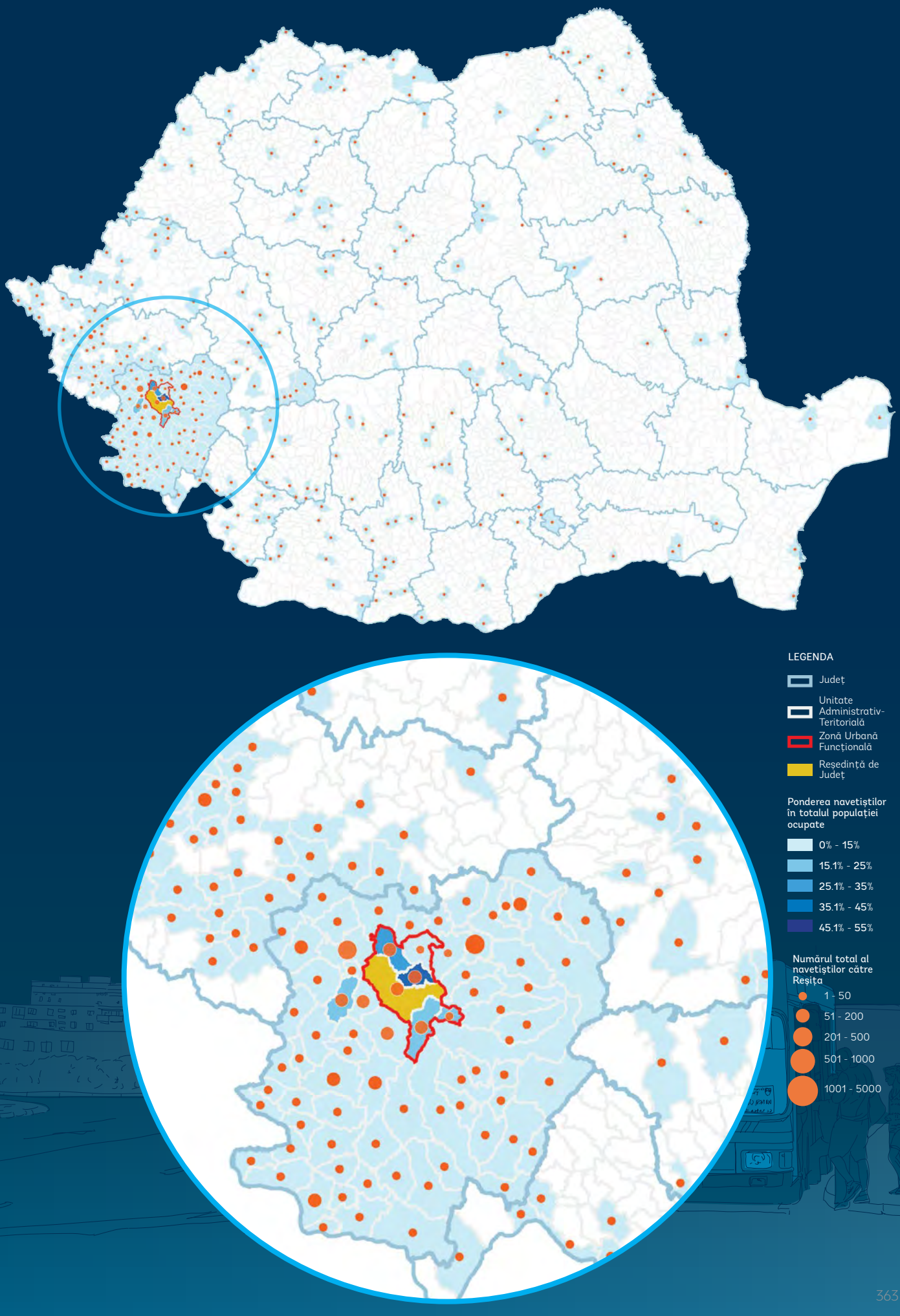
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



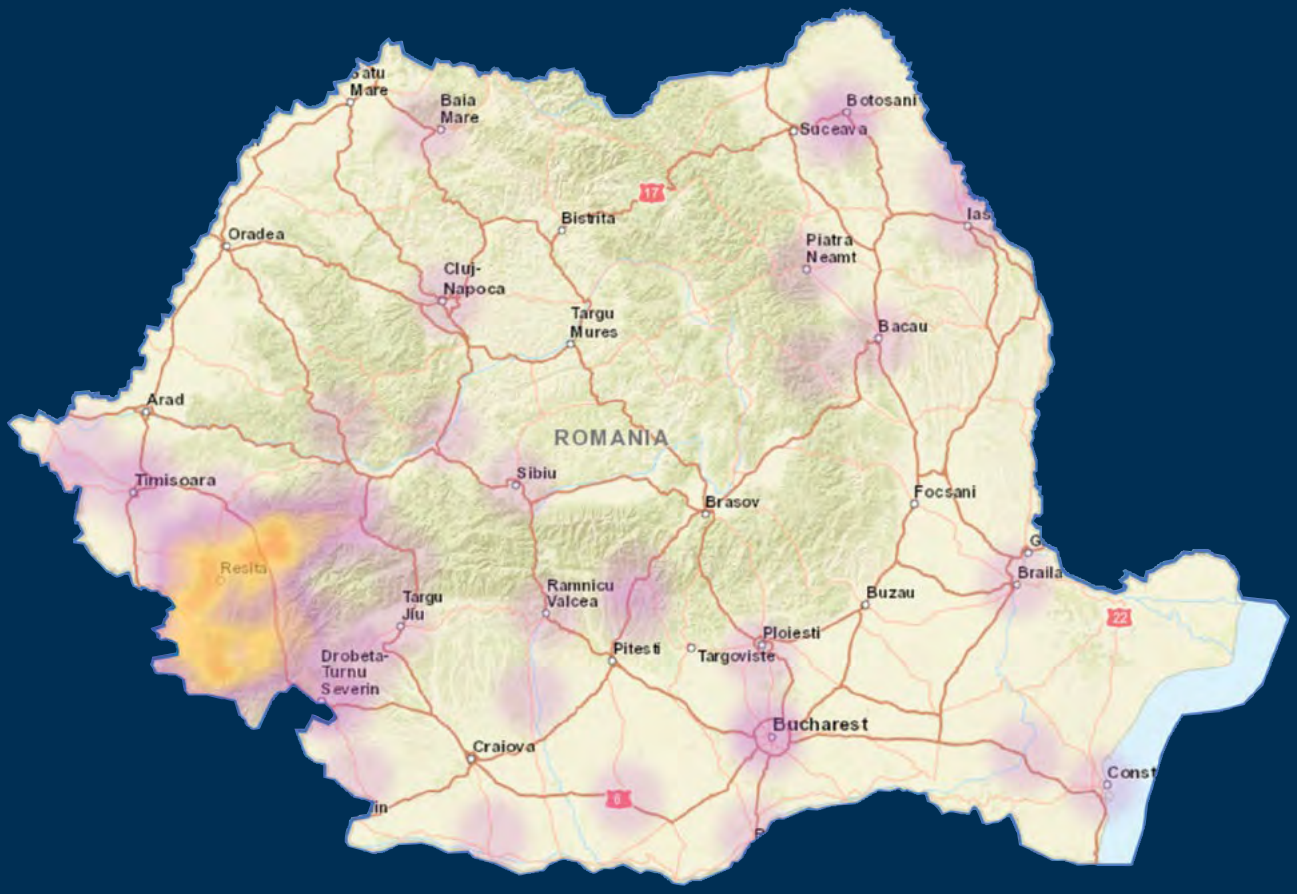
Fluxuri migraționale către Reșița ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Reșița ZUF, în 2011



Zona de captare a studenților a Universității „Eftimie Murgu”, Reșița, în 2015



ZONA DE CAPTARE A STUDENȚILOR ÎN ANUL 2015

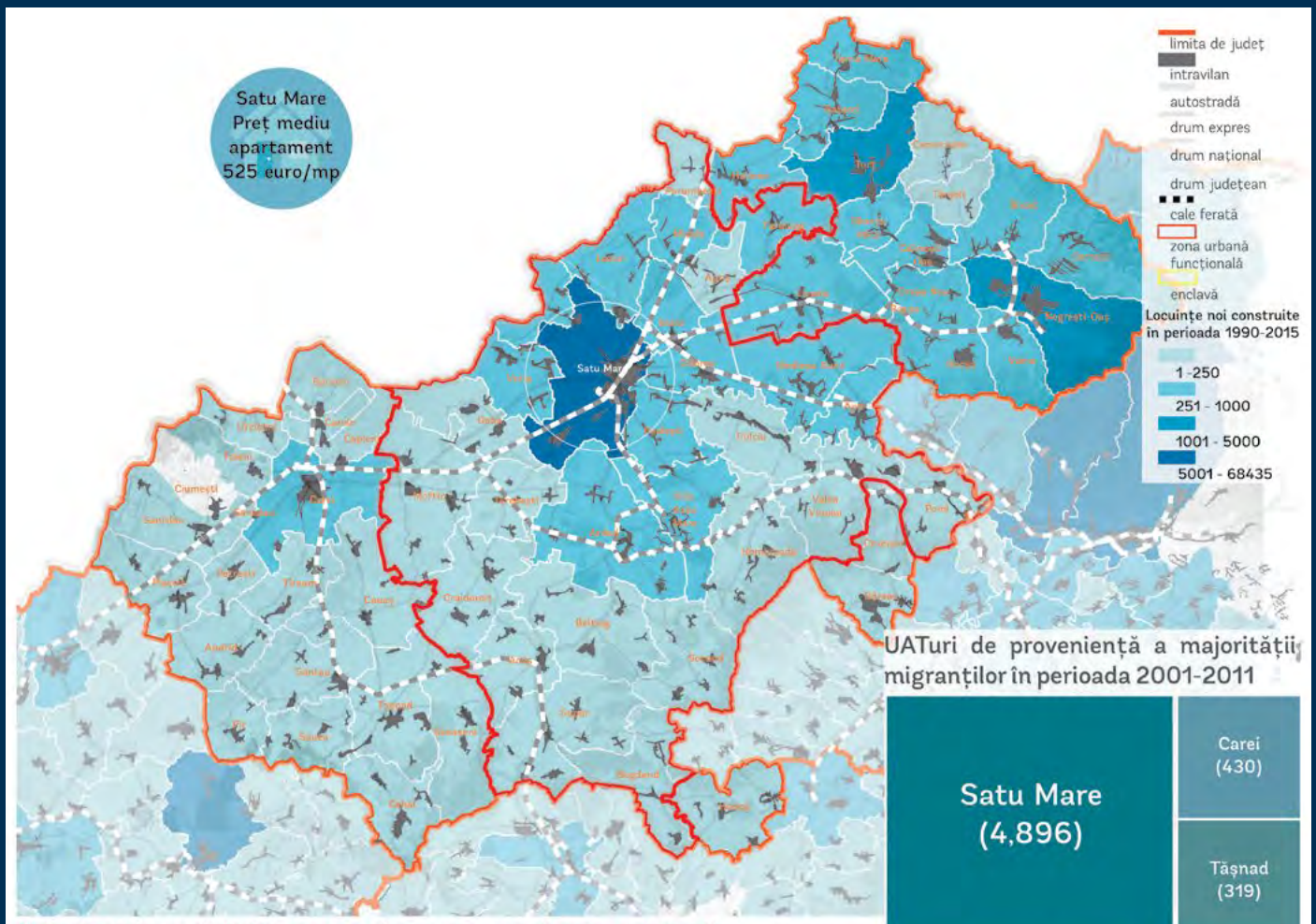
REȘIȚA

Satu Mare, SM

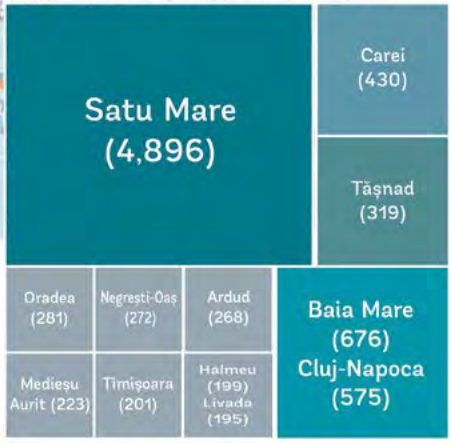
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



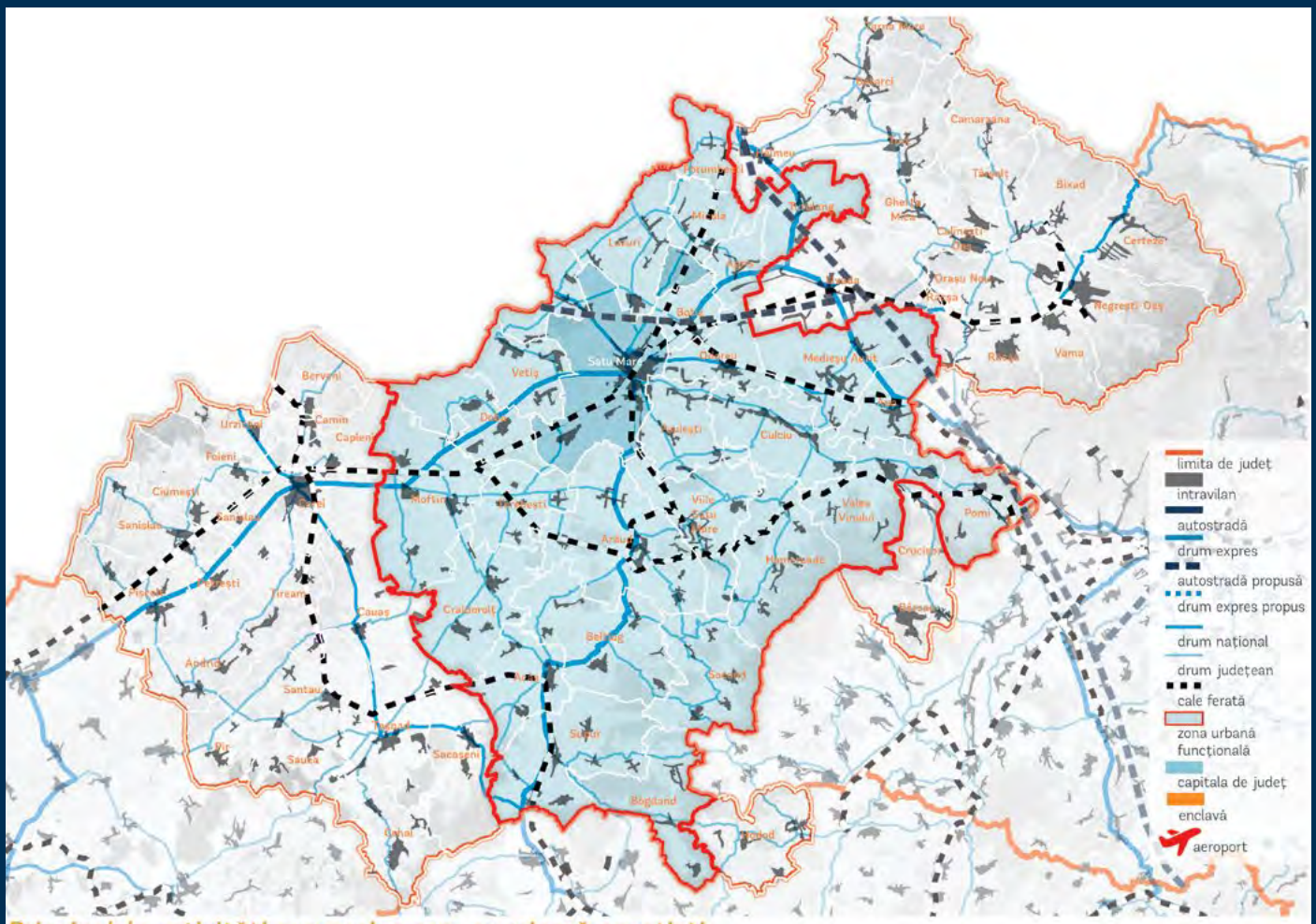
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- construcții
- transport
- automotive
- procesarea alimentelor

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
195,584	65,418	33.4 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
1,291	60,152	5.8 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
355	20	2,088
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
94	-0.24	11

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 29.1%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 42.1% / rural 57.9%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 44.3% șomeri 2.7% studenți 4.4% pensionați 36.5% fără ocupație 12.1%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 22.8% între 35-64 - 58.3% peste 65 ani - 18.9%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 16.5% secundar superior 34.5% secundar 16.1% primar 32.9%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.6% tehnicieni 9.2% muncitori calificați 59.8% muncitori necalificați 7.5%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 58.1% între 1991-2000 - 17.9% între 2001-2011 - 24.0%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- construcții
- transport
- automotive
- procesarea alimentelor

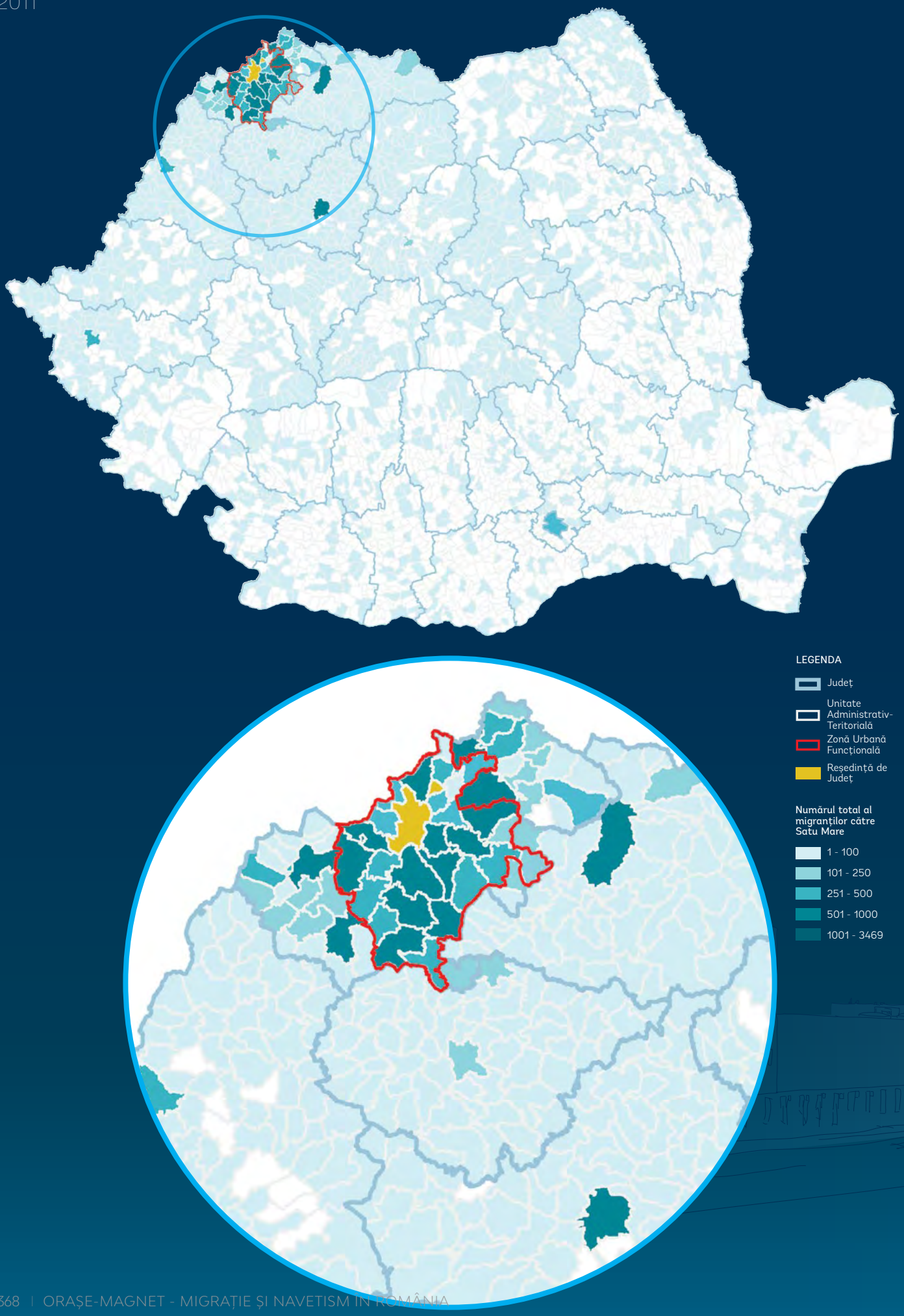
Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
195,584	77,998
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
20.5%	16,006
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
355	3.7%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
2,088	-0.24

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 9.1%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 59.6 % / feminin 40.4%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 48.3 % / 35-44 - 30.5% / peste 45 - 21.2%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 18.6% / superior secundar 42.8% / secundar 19.8% / primar 18.6%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 15.2% / tehnicieni 6.1% / muncitori calificați 69.1% / muncitori necalificați 9.7%

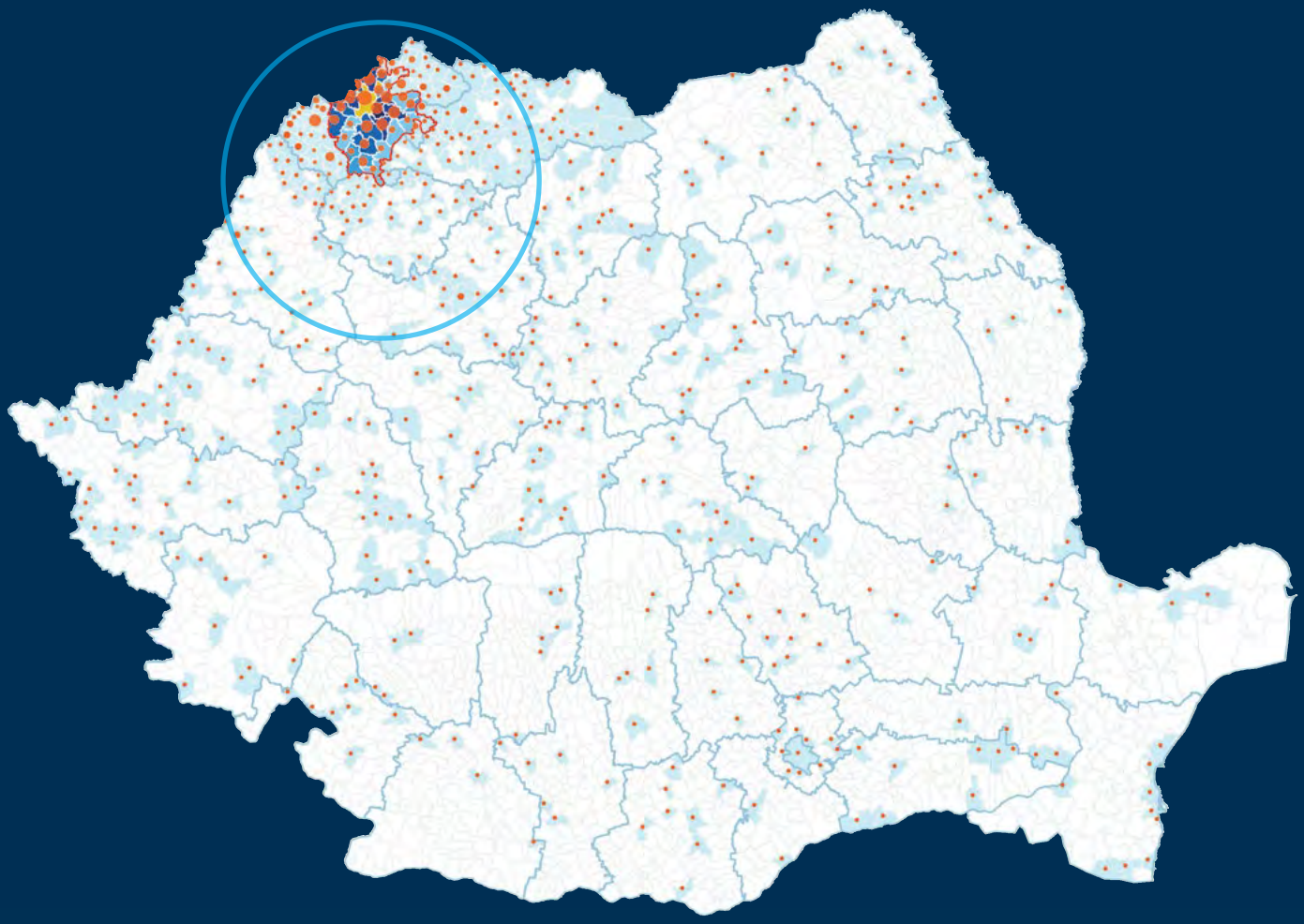
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

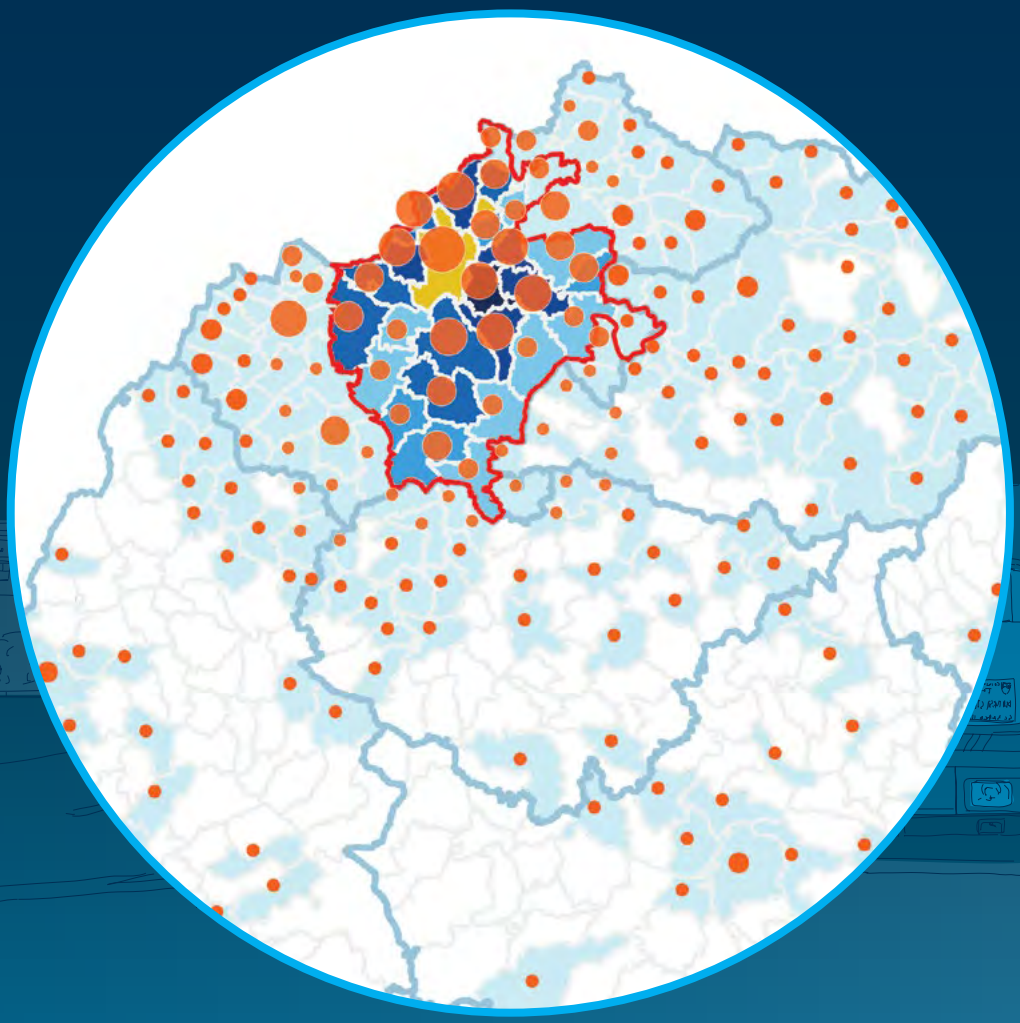
Satu Mare (1,533)
Lazuri (981)
Păulești (925)
Ardud (834)
Odoreu (832)
Carei (803)
Vetiș (797)
Dorolț (618),
Culciu (589)
Viile Satu Mare (524)

Fluxuri migraționale către Satu Mare ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Satu Mare ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

Numărul total al navetiștilor către Satu Mare

- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

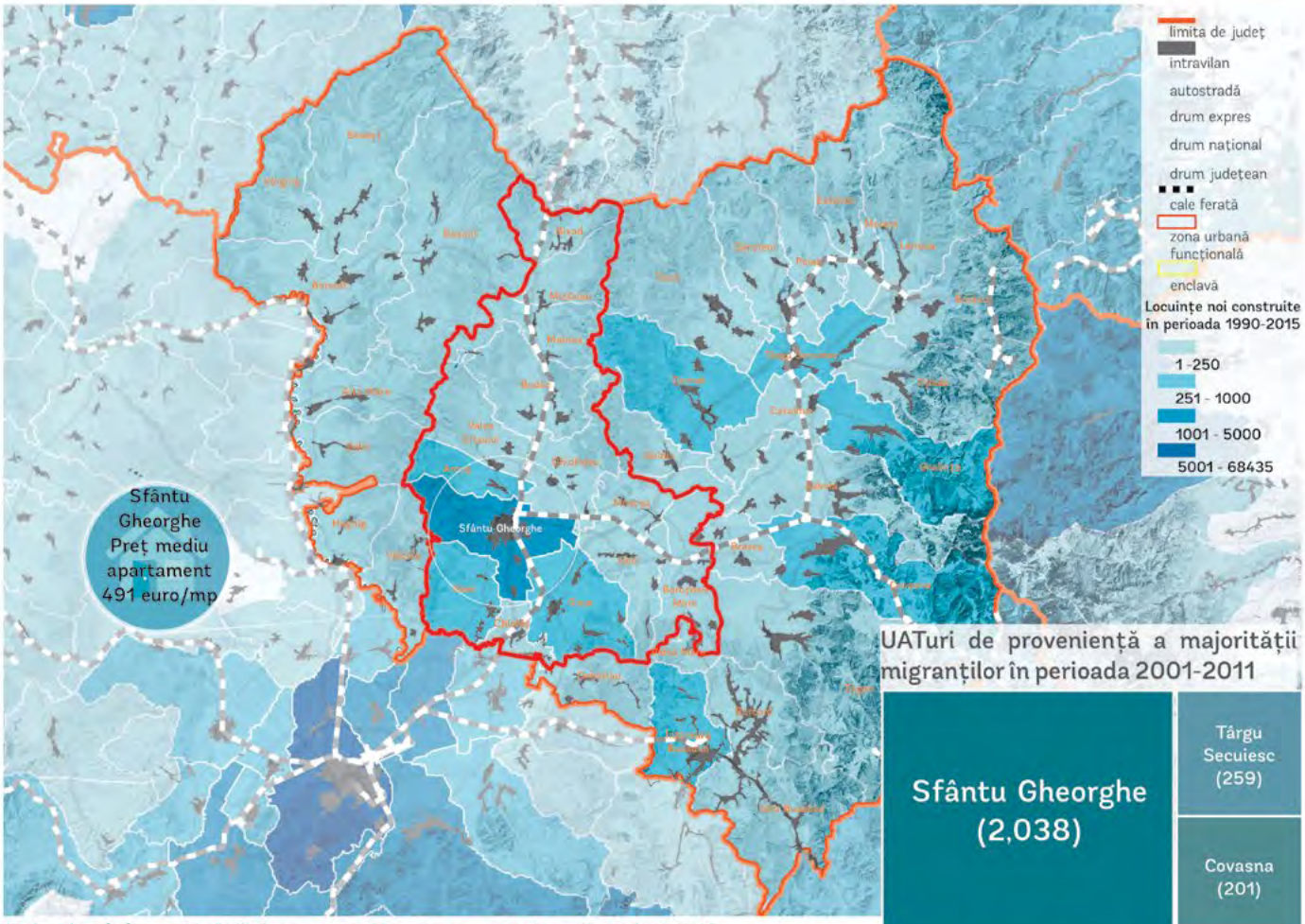
SATU MARE

Sfântu Gheorghe, CV

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



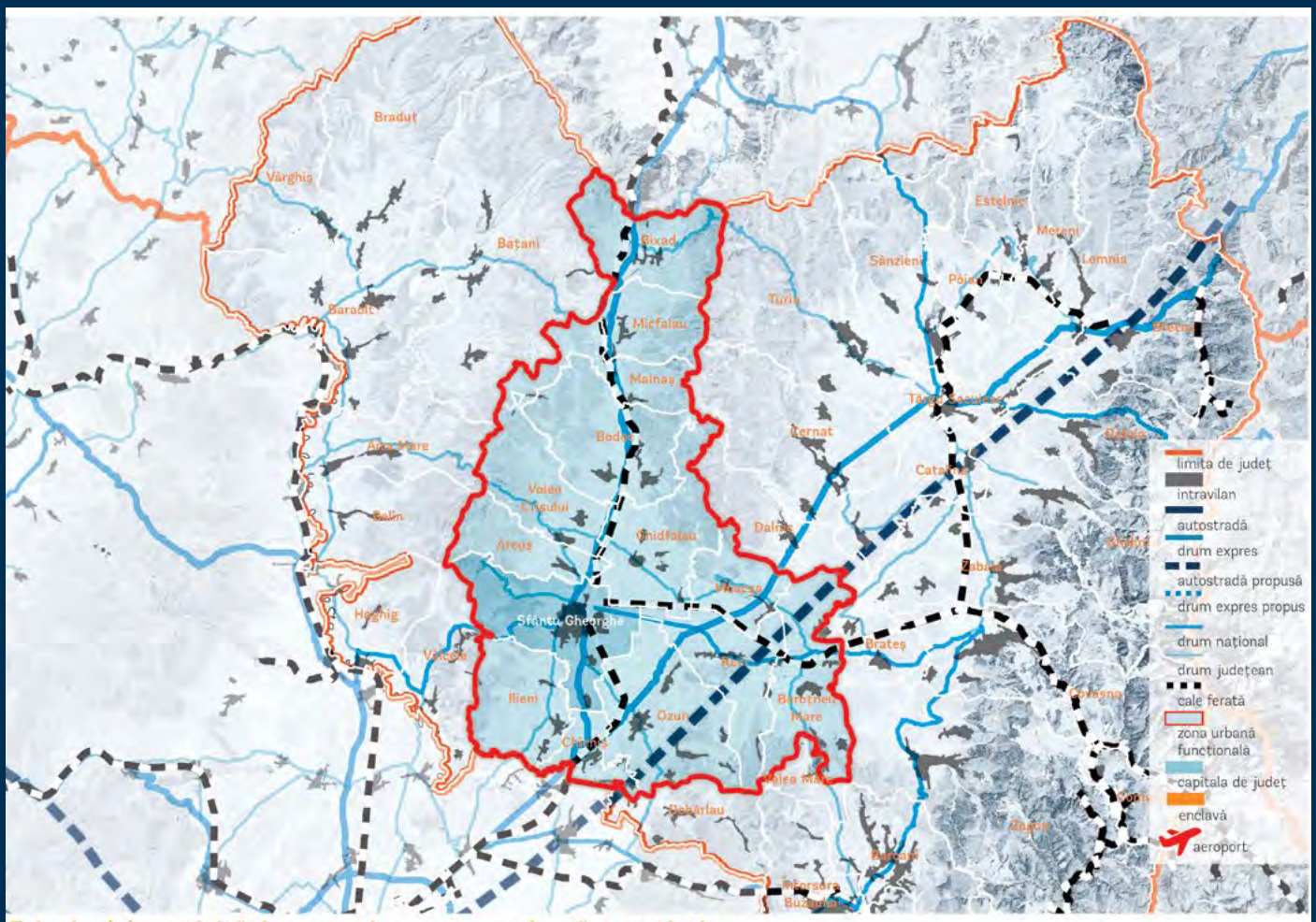
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- transport
- administrație publică
- comerț
- educație

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
84,341	31,809	37.7 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
386	18,196	5.5 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
348	12	670
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
91	0.86	497

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 48.5%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 46.5% / rural 53.5%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 49.3% șomeri 2.9% studenți 4.0% pensionați 32.5% fără ocupație 11.3%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 20.5% între 35-64 - 59.4% peste 65 ani - 20.1%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 18.2% secundar superior 33.4% secundar 18.2% primar 30.2%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 22.4% tehnicieni 9.8% muncitori calificați 58.6% muncitori necalificați 9.3%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 62.5% între 1991-2000 - 14.9% între 2001-2011 - 22.6%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- transport
- educație
- comerț
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	84,341
Populația ocupată (ZUF)	36,307
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	17.3%
Navetiști (ZUF)	6,281
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	348
Rata șomajului (% ZUF)	5.0%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	670
Indexul de vitaliate culturală	0.86

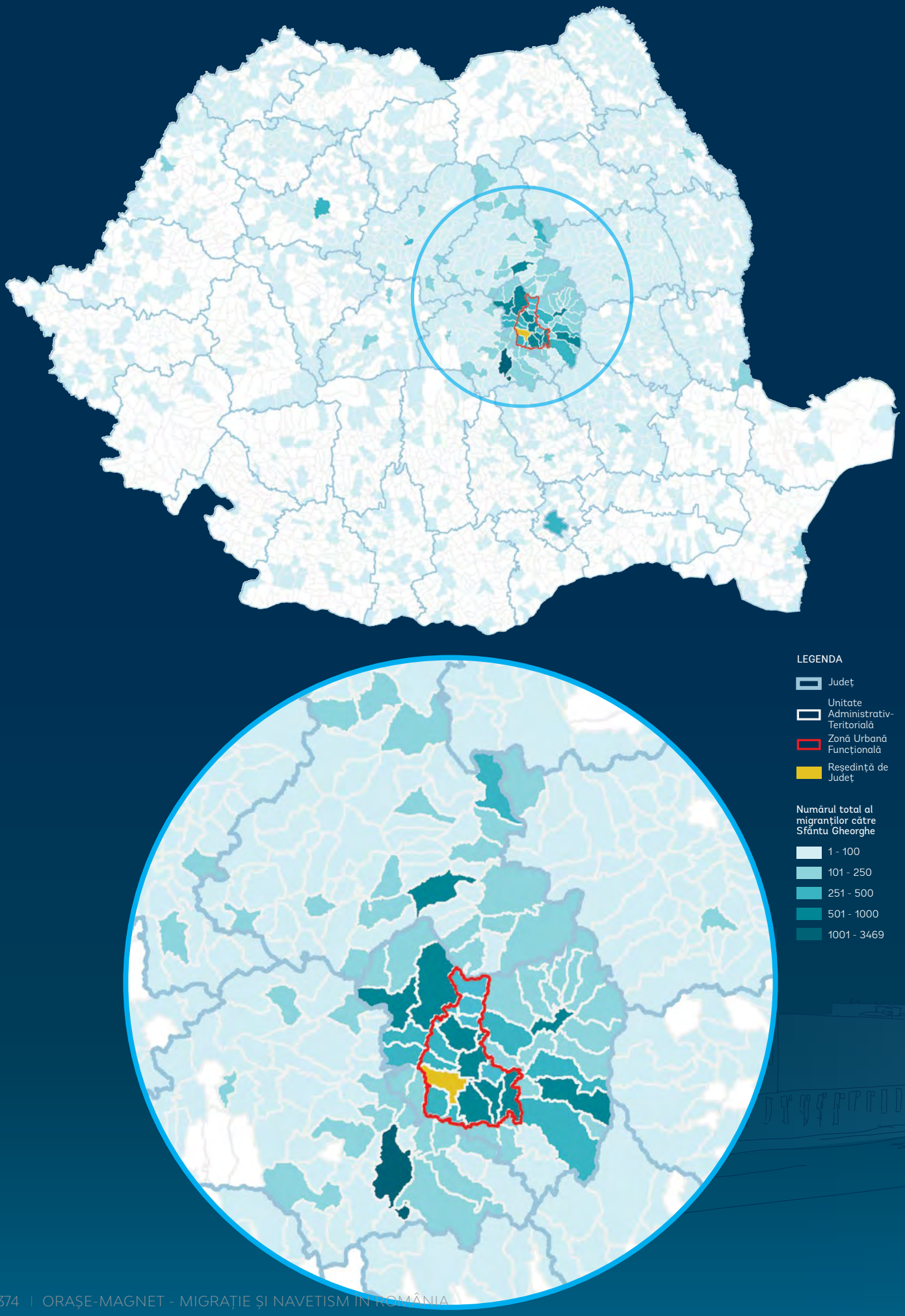
Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 14.5%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 58.7 % / feminin 41.3%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 48.4 %/ 35-44 - 27.1% / peste 45 - 24.4%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 24.4% / superior secundar 38.7% / secundar 20.3% / primar 16.4 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 19.9% / tehnicieni 8.2% / muncitori calificați 59.8% / muncitori necalificați 12.1%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

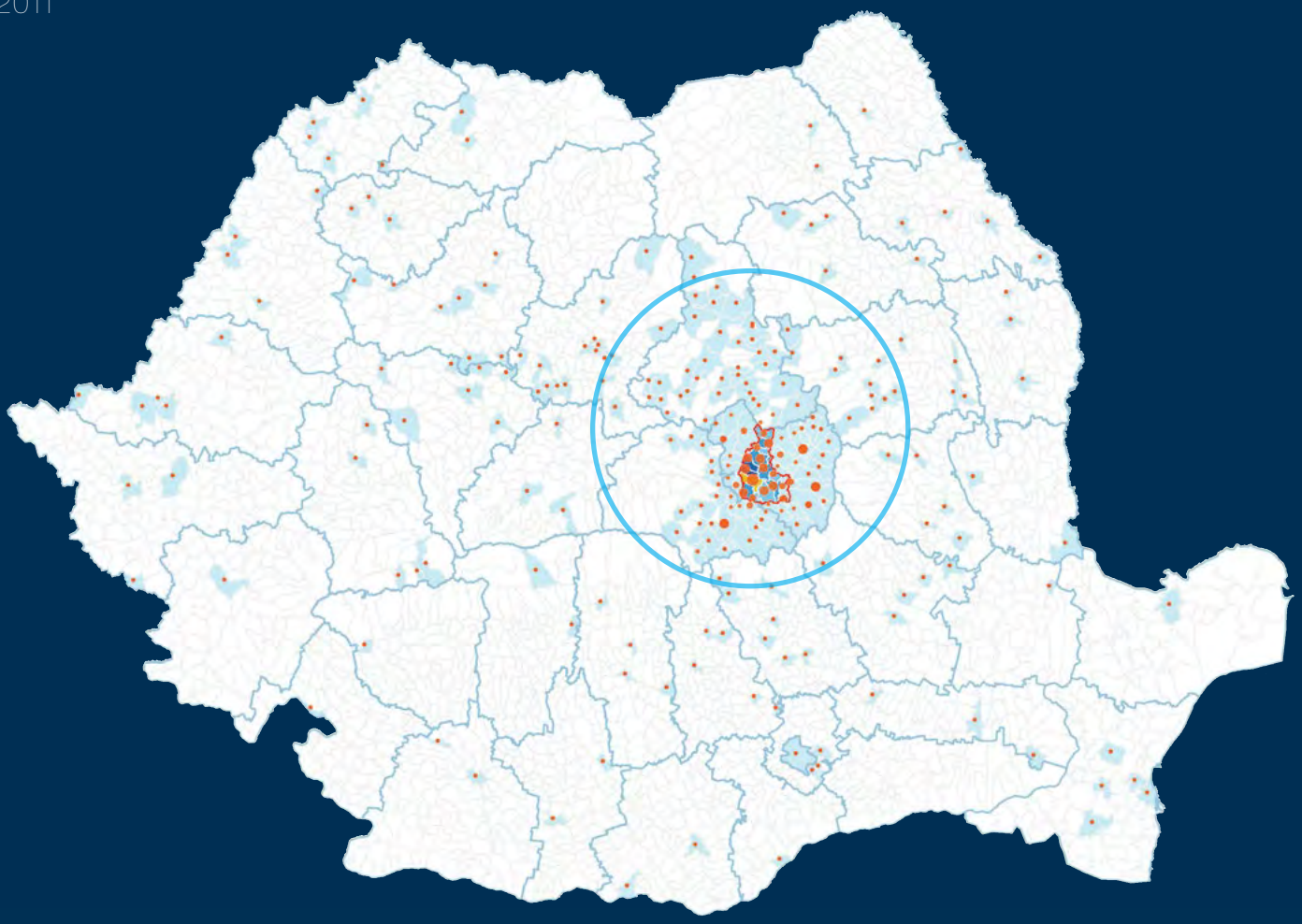


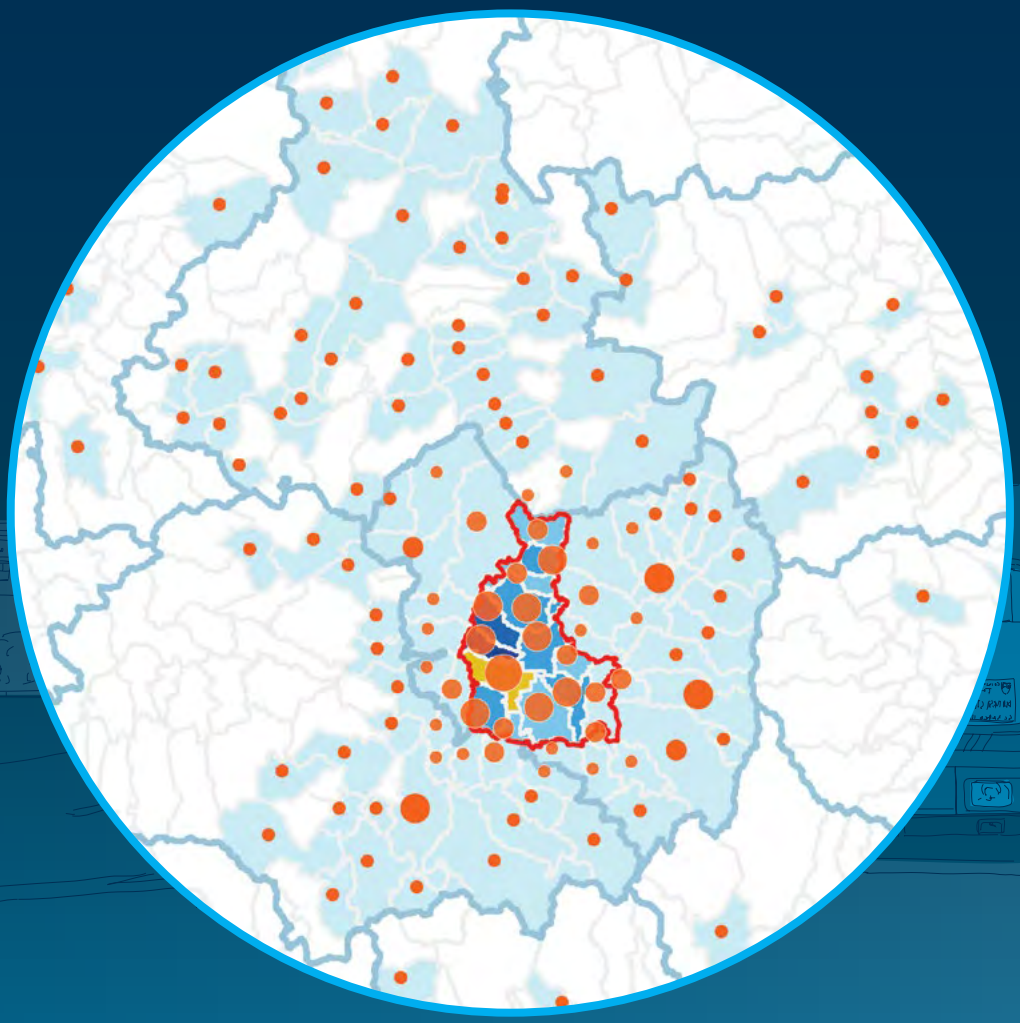
Fluxuri migraționale către Sfântu Gheorghe ZUF între 2001 și 2011

FLUXURI MIGRAȚIONALE CĂTRE ZUF ÎNTRE 2001 ȘI 2011



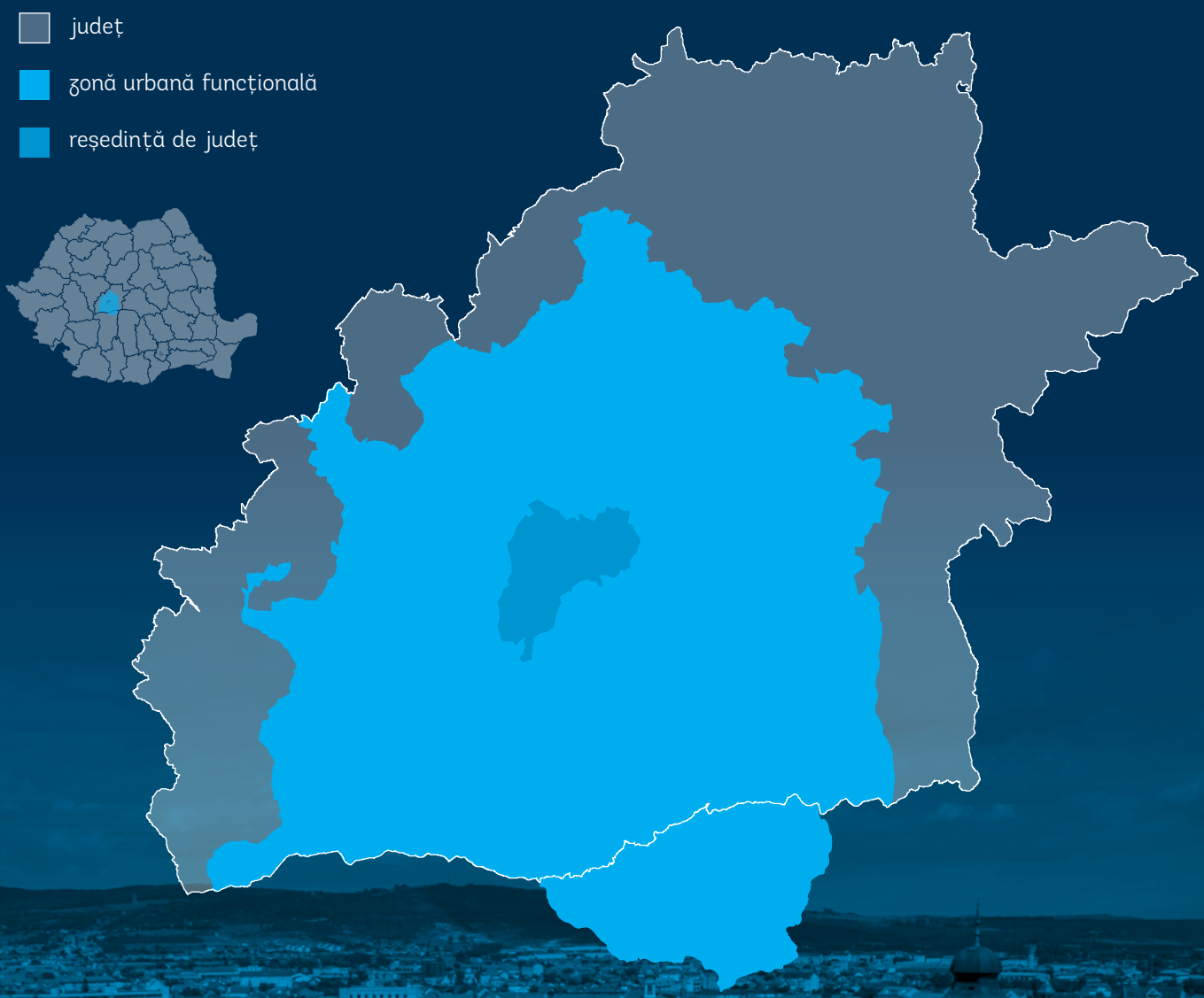
Fluxuri de navetism către Sfântu Gheorghe ZUF, în 2011



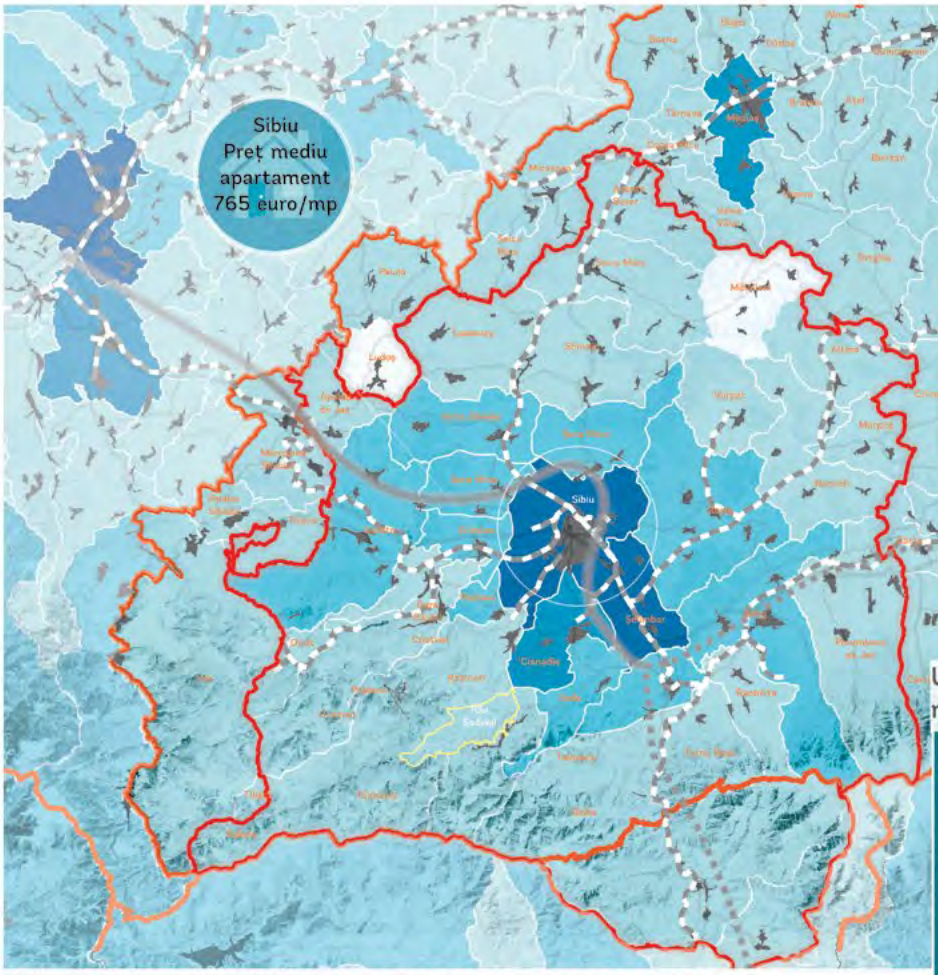


Sibiu, SB

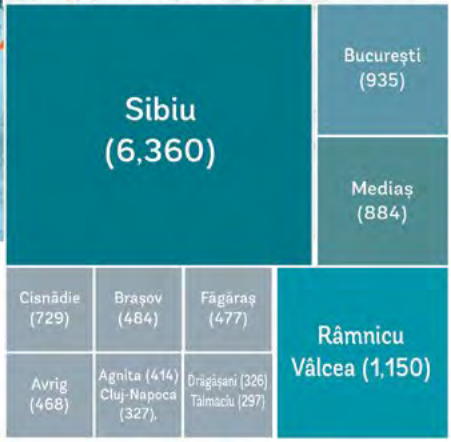
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



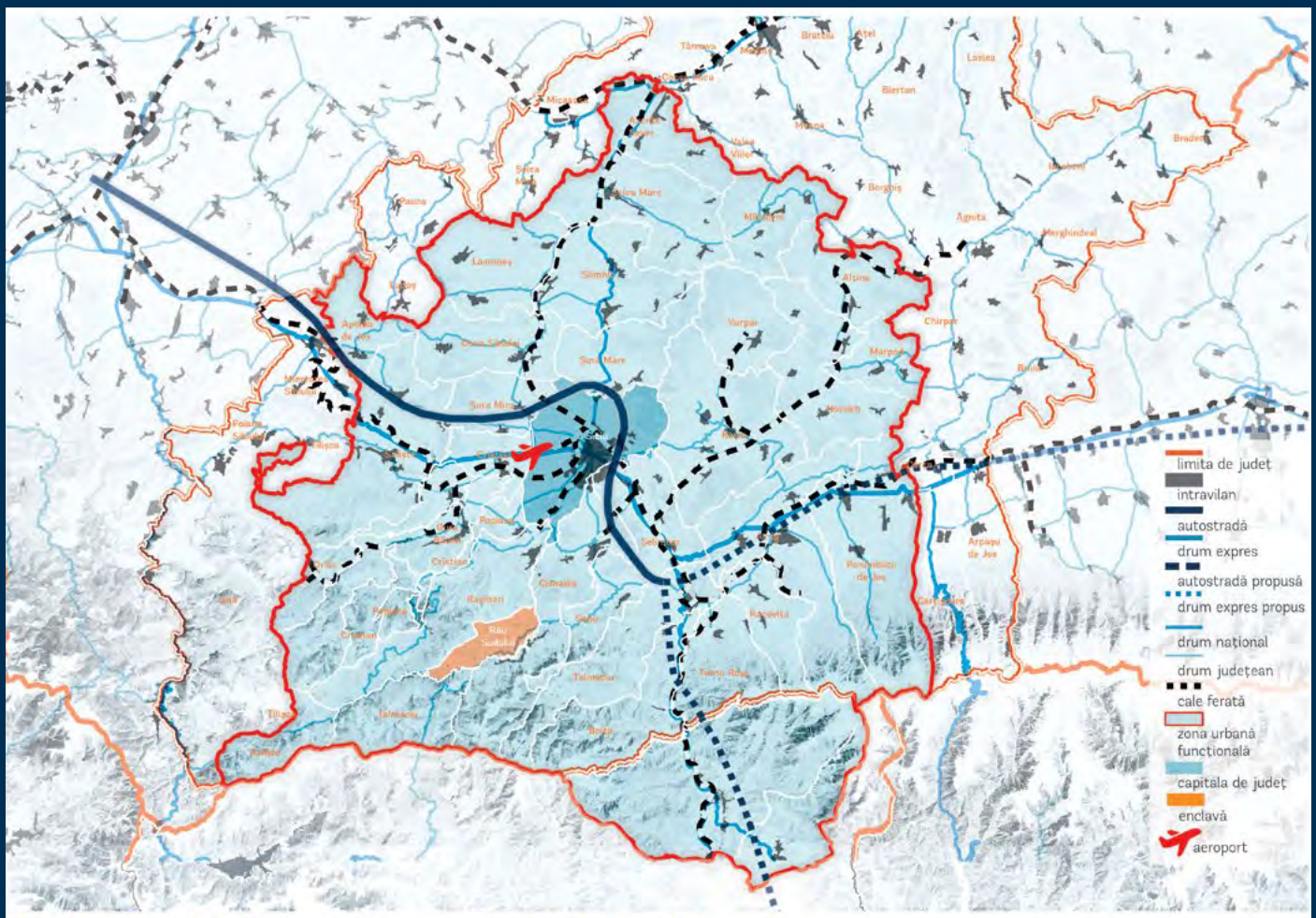
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- construcții
- încălțăminte
- transport
- automotive

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
270,764	106,891	39.6 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
16,448	365,894	4.8 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
475	34	3,677
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
104	0.88	328

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 54.5%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 47.7% / rural 52.3%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 45.1% șomeri 2.3% studenți 7.1% pensionați 37.0% fără ocupație 8.6%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 25.3% între 35-64 - 54.2% peste 65 ani - 20.5%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 19.9% secundar superior 33.7% secundar 19.8% primar 26.6%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 25.1% tehnicieni 10.3% muncitori calificați 56.2% muncitori necalificați 8.3%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 58.5% între 1991-2000 - 14.3% între 2001-2011 - 27.1%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



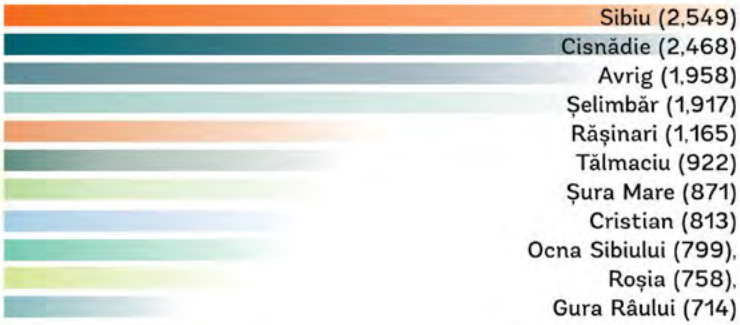
Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- construcții
- încălțăminte
- transport
- automotive

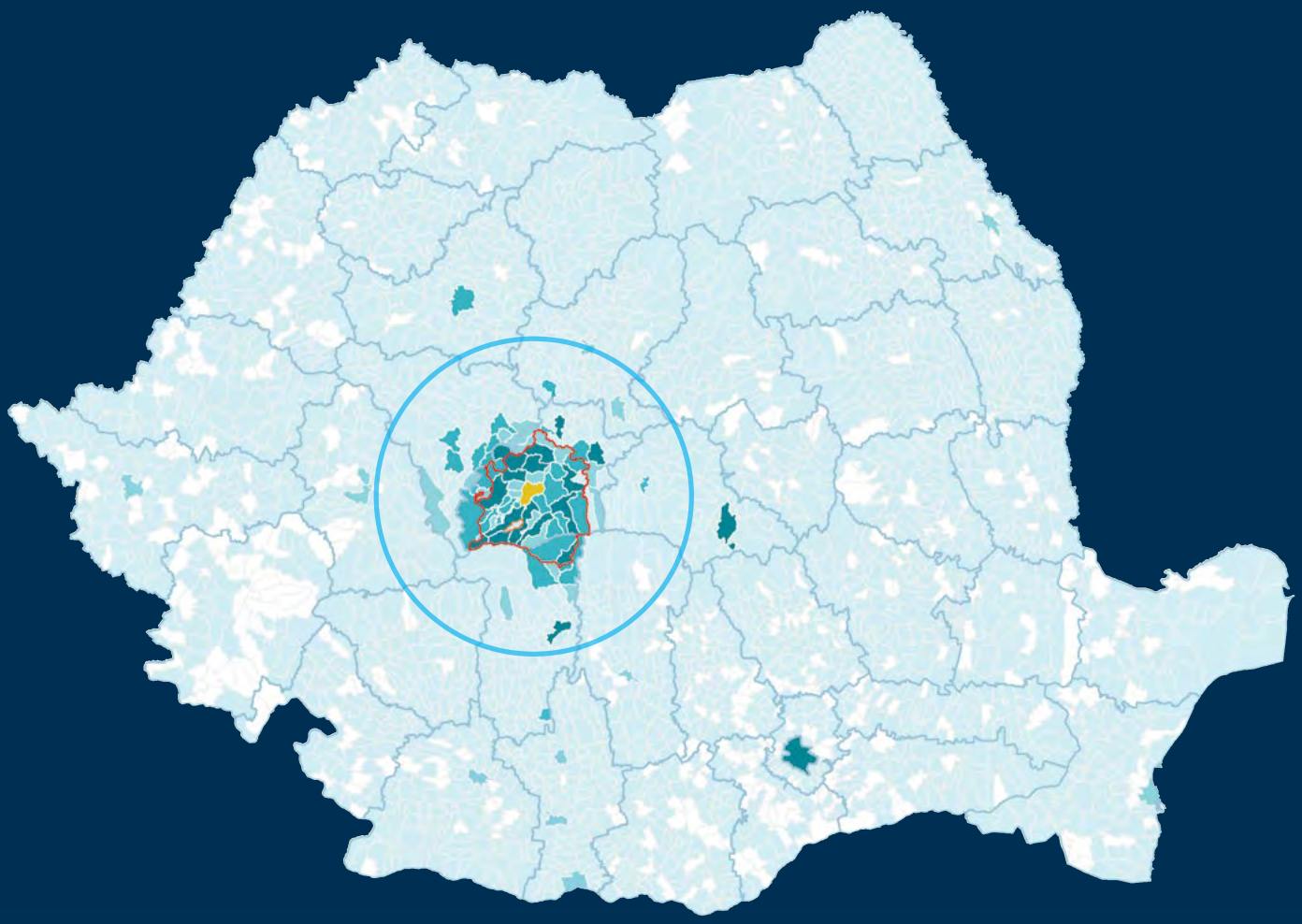
Populația stabilă (ZUF)	270,064
Populația ocupată (ZUF)	124,109
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	24.7%
Navetiști (ZUF)	30,664
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	475
Rata șomajului (% ZUF)	3.4%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	3,677
Indexul de vitaliate culturală	0.88

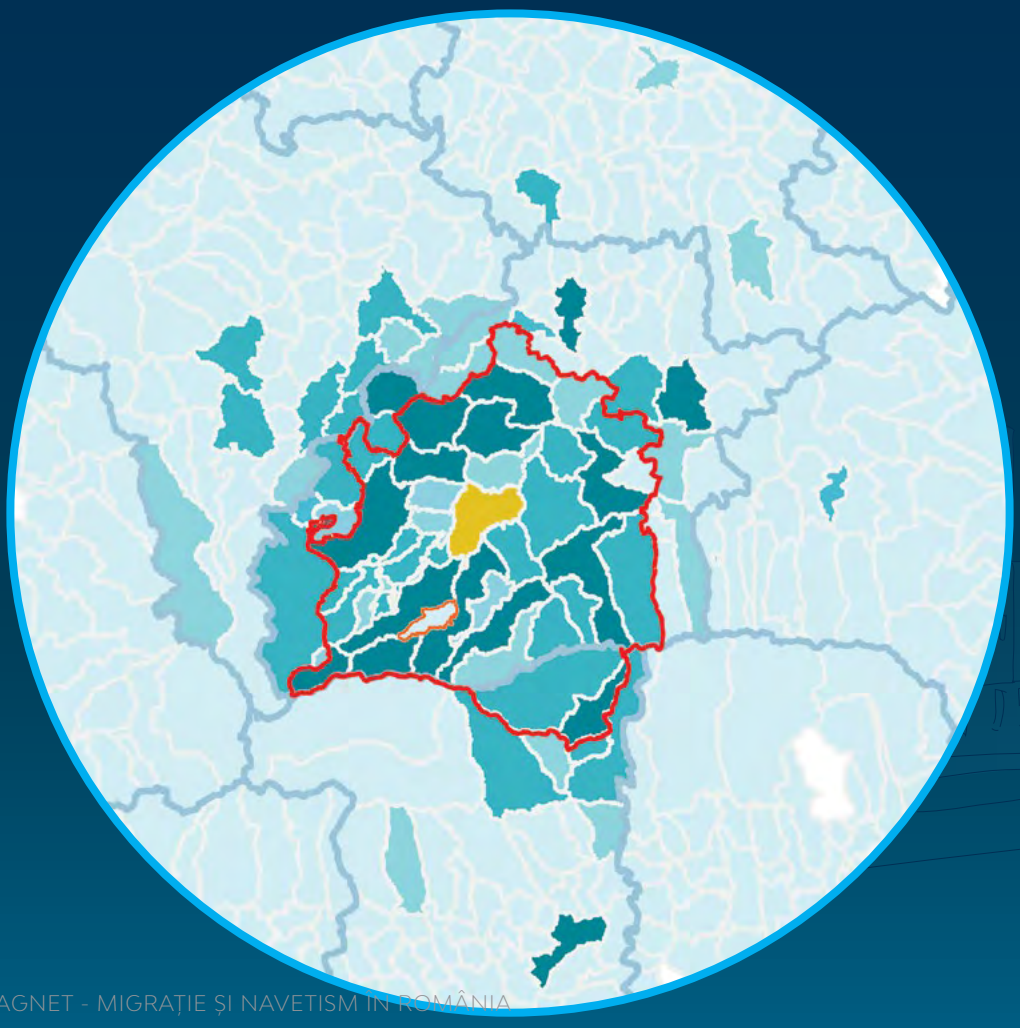
Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 21.5%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 59.4% / feminin 40.6%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 50.3% / 35-44 - 27.6% / peste 45 - 22.1%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 23.5% / superior secundar 35.4%/ secundar 22.1% / primar 18.8%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 18.1% / tehnicieni 7.0% / muncitori calificați 59.8% / muncitori necalificați 15.2%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Fluxuri migraționale către Sibiu ZUF între 2001 și 2011





LEGENDA

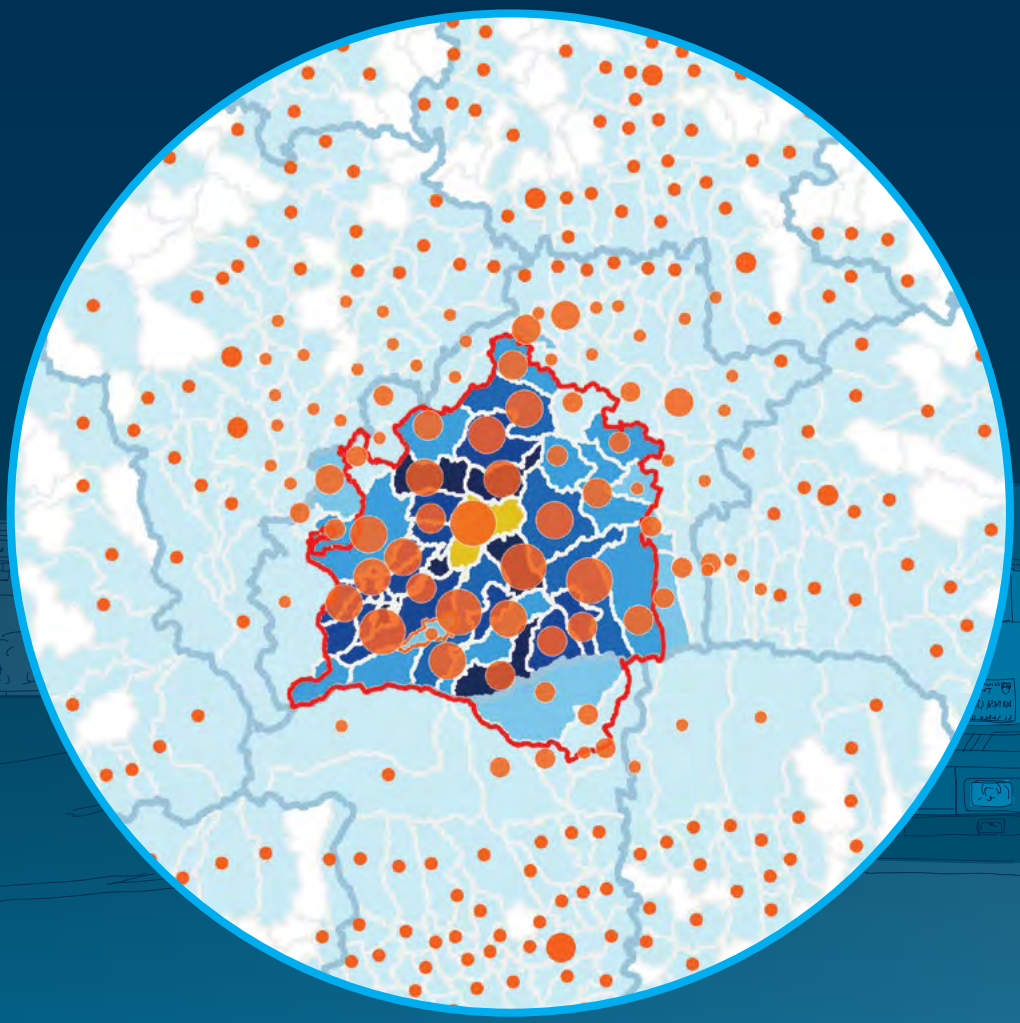
- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Numărul total al migranților către Sibiu

- 1 - 100
- 101 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 3469

Fluxuri de navetism către Sibiu ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

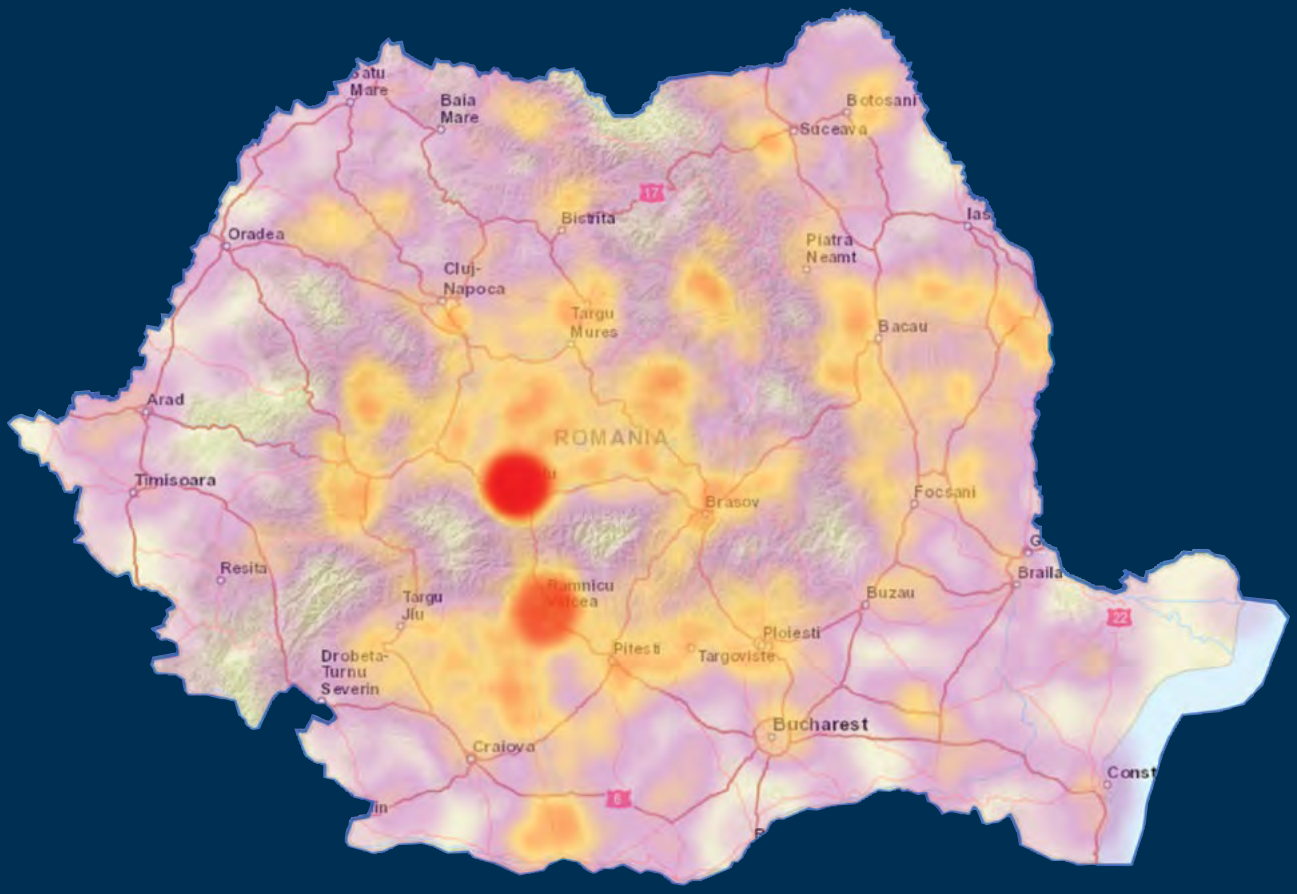
Numărul total al navetiștilor către Sibiu

- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

SIBIU

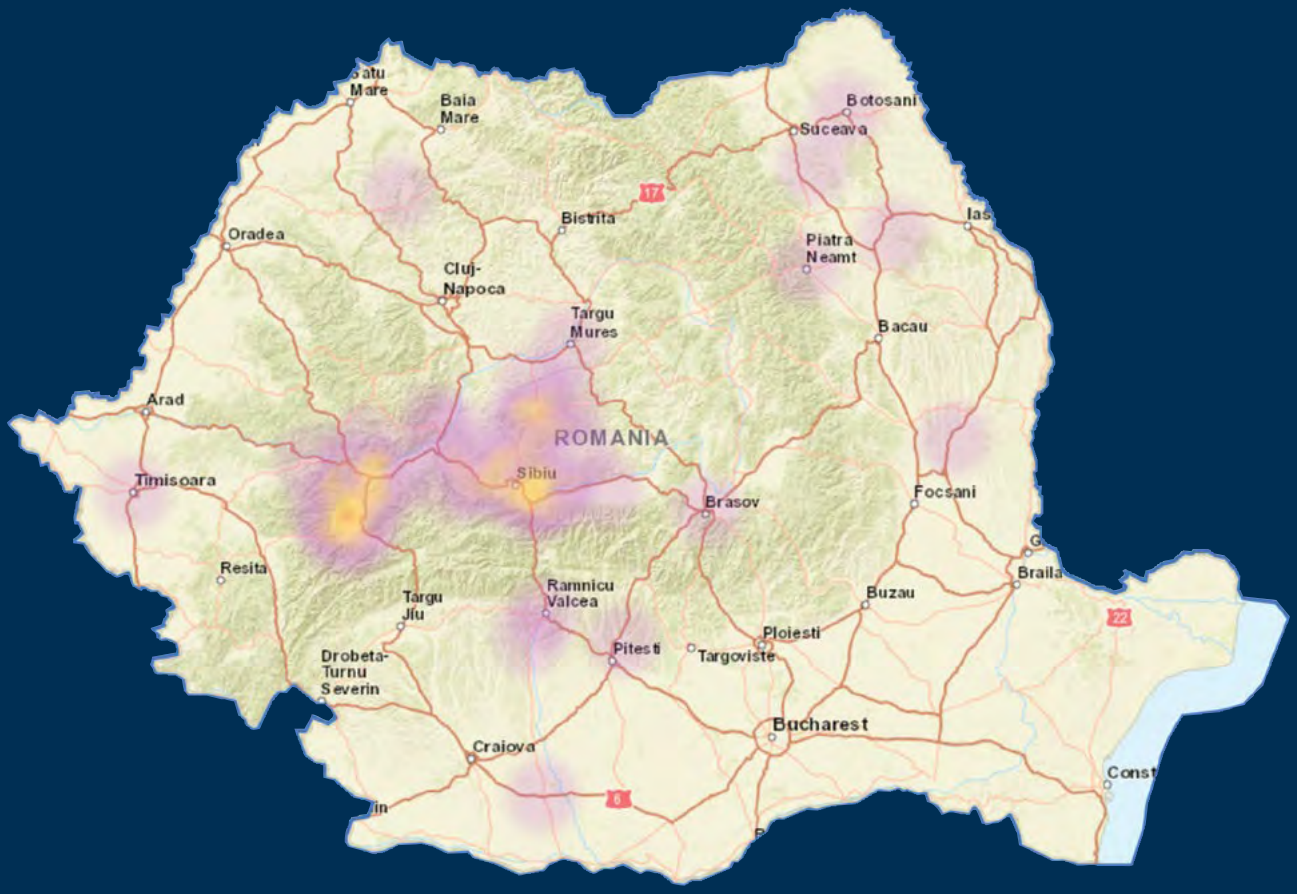
Zona de captare a studenților a Universității „Lucian Blaga”, Sibiu, în 2015



Zona de captare a studenților a Academiei Forțelor Terestre „Nicolae Bălcescu”, Sibiu, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Alma Mater”, Sibiu, în 2015

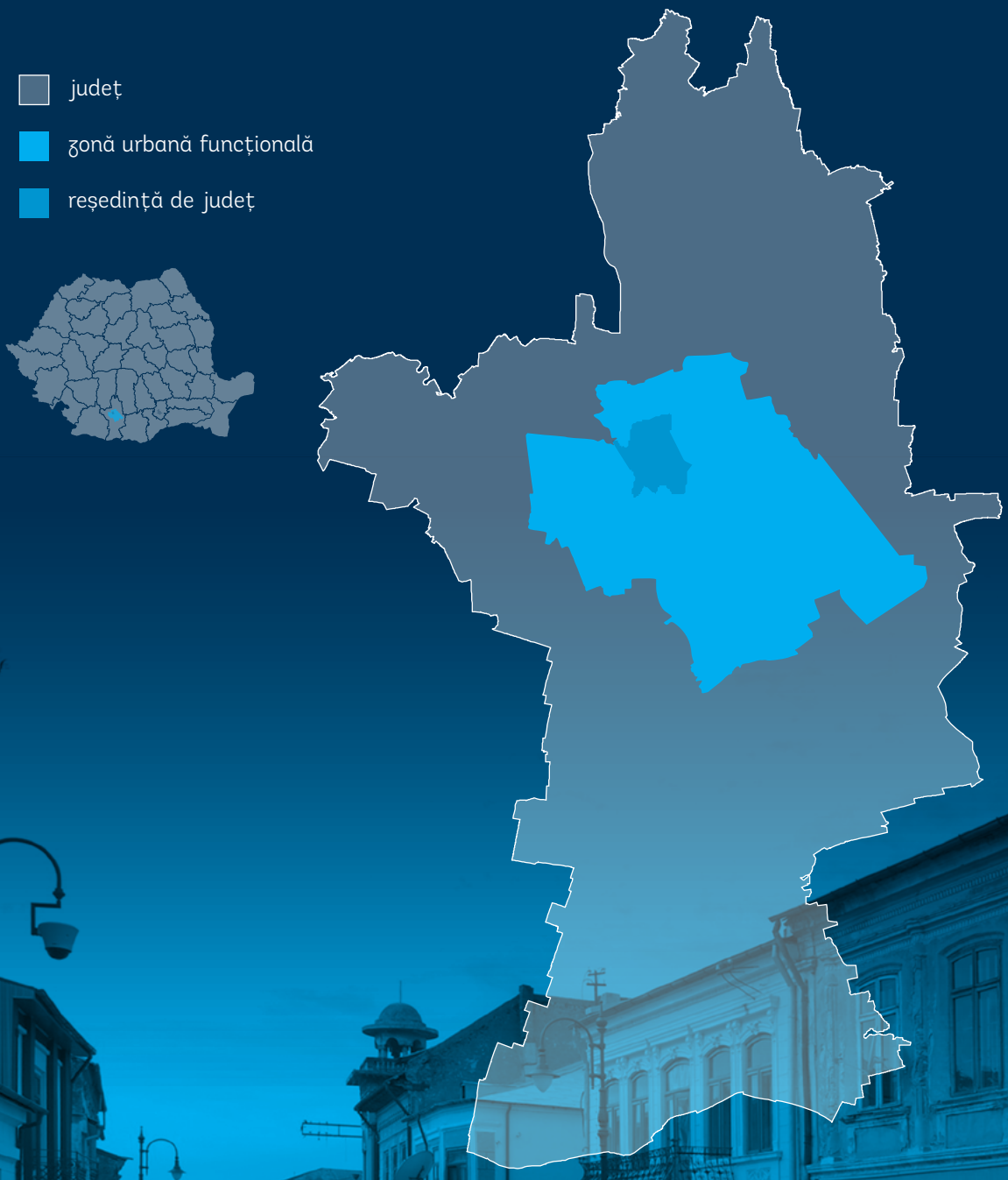


Zona de captare a studenților a Universității „Româno-Germane”, Sibiu, în 2015

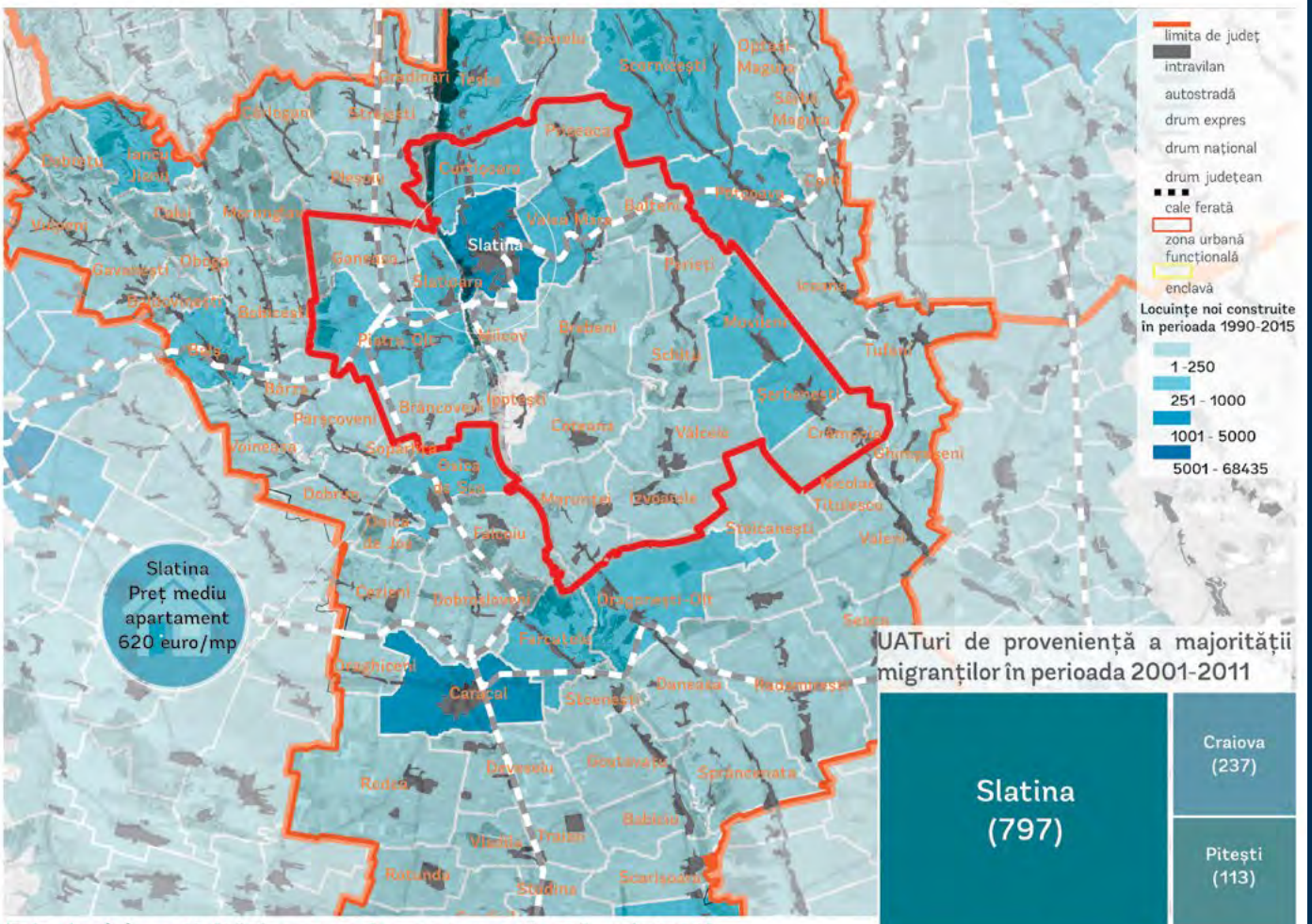


Slatina, OT

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



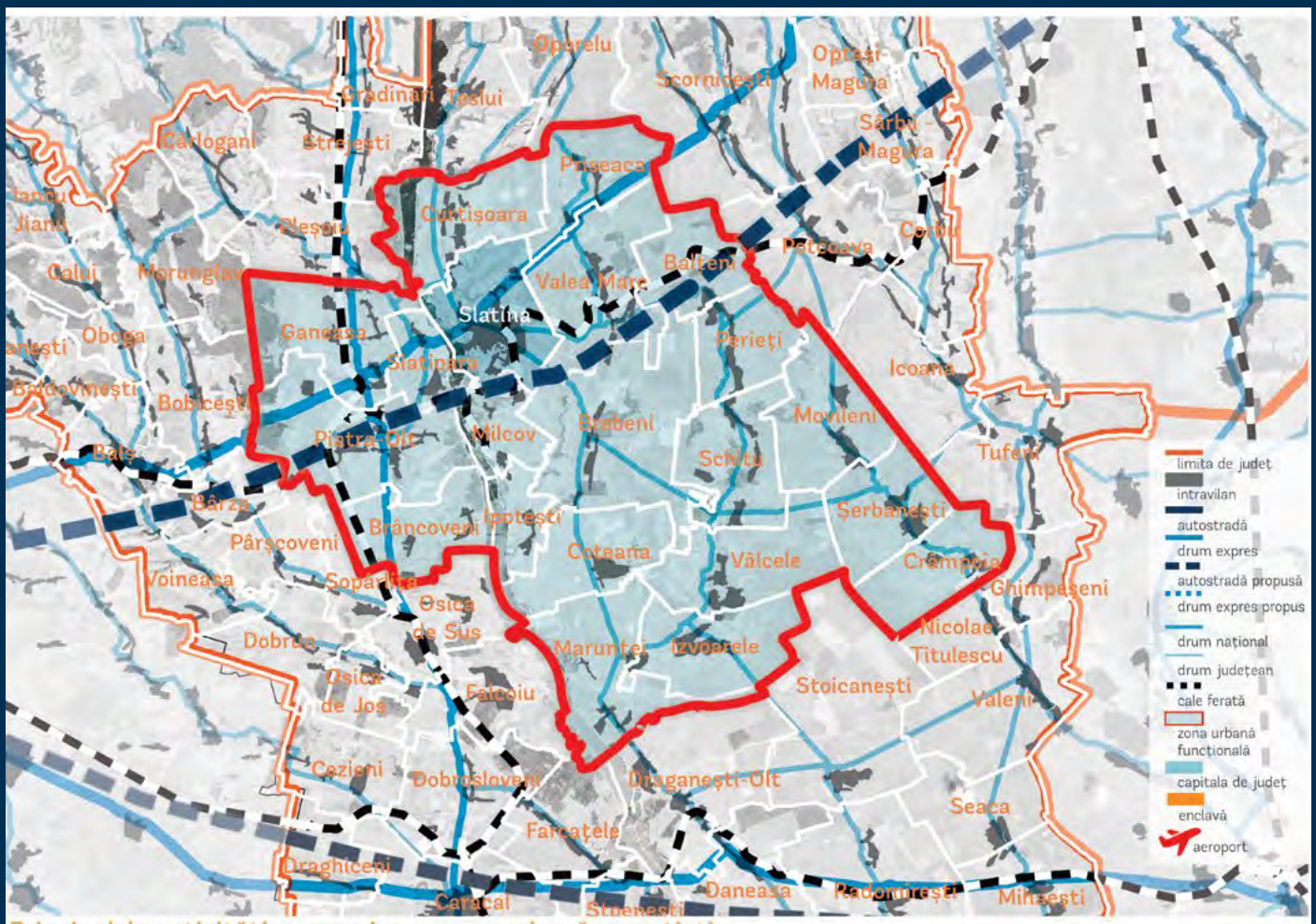
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- comerț
- procesarea deșeurilor și a maselor plastice
- metalurgie
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
132,789	10,814	8.1%
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
522	29,567	3.9 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
386	19	1,996
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
94	-0.32	505

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 33.6%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 51.5% / rural 48.5%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 58.6% șomeri 2.4% studenți 4.5% pensionați 23.4% fără ocupație 11.1%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 29.4% între 35-64 - 59.7% peste 65 ani - 10.8%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 21.2% secundar superior 37.0% secundar 17.2% primar 24.6%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 22.5% tehnicieni 9.7% muncitori calificați 60.6% muncitori necalificați 7.2%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 50.0% între 1991-2000 - 20.8% între 2001-2011 - 29.2%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- comerț
- materiale plastice
- metalurgie
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
132,789	63,374

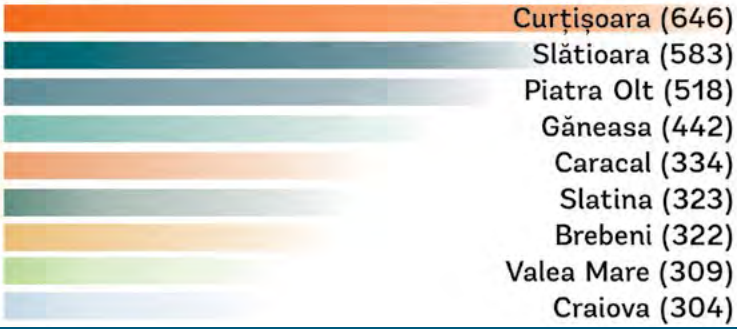
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
16.6%	10,529

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
386	8.3%

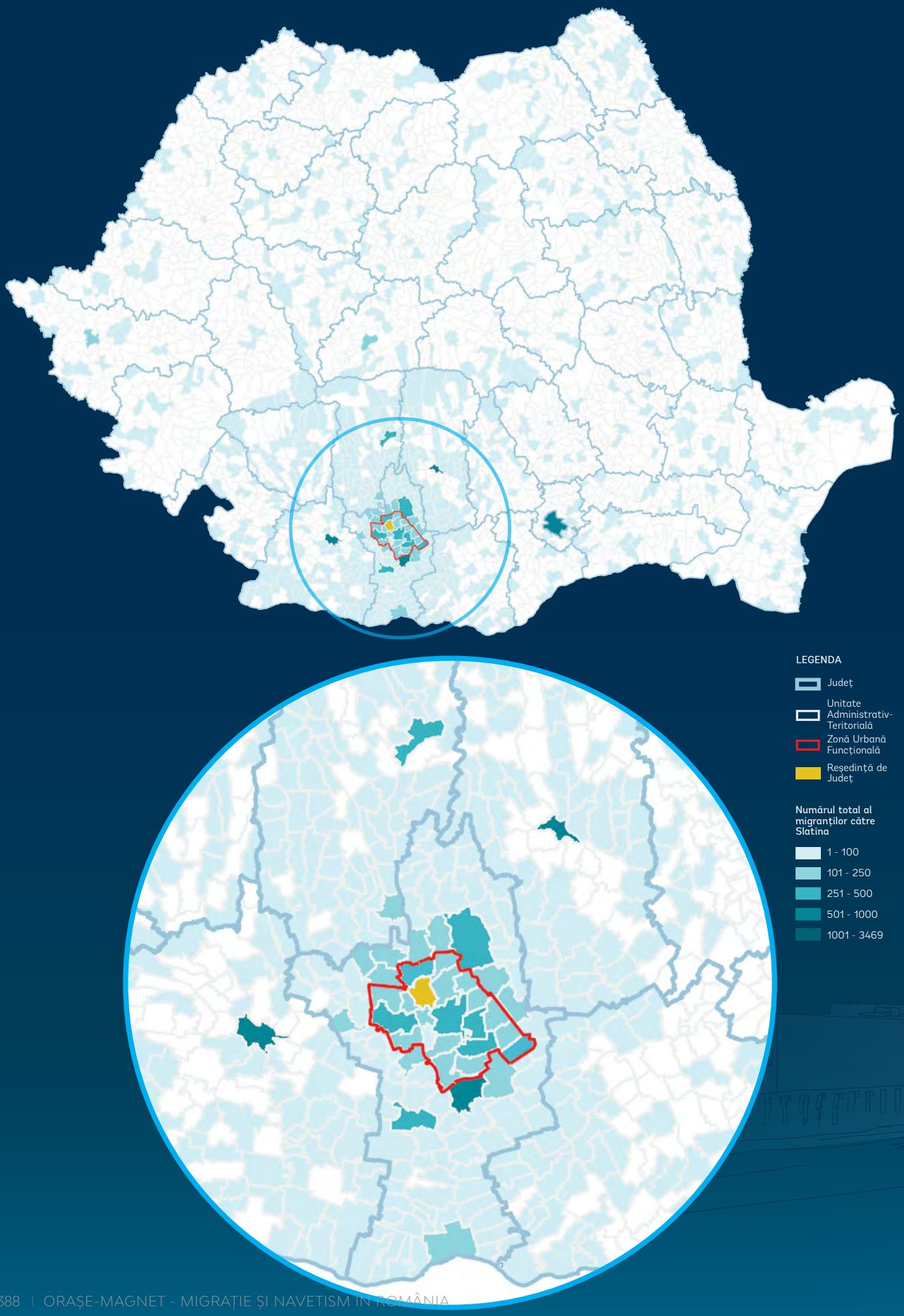
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
2,595	-0.32

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 12.3%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 67.8% / feminin 32.2%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 39.8% / 35-44 - 35.3% / peste 45 - 25.0%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 18.1% / superior secundar 41.5% / secundar 25.9% / primar 14.4%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 14.7% / tehnicieni 6.4%/ muncitori calificați 65.8 % / muncitori necalificați 13.0%

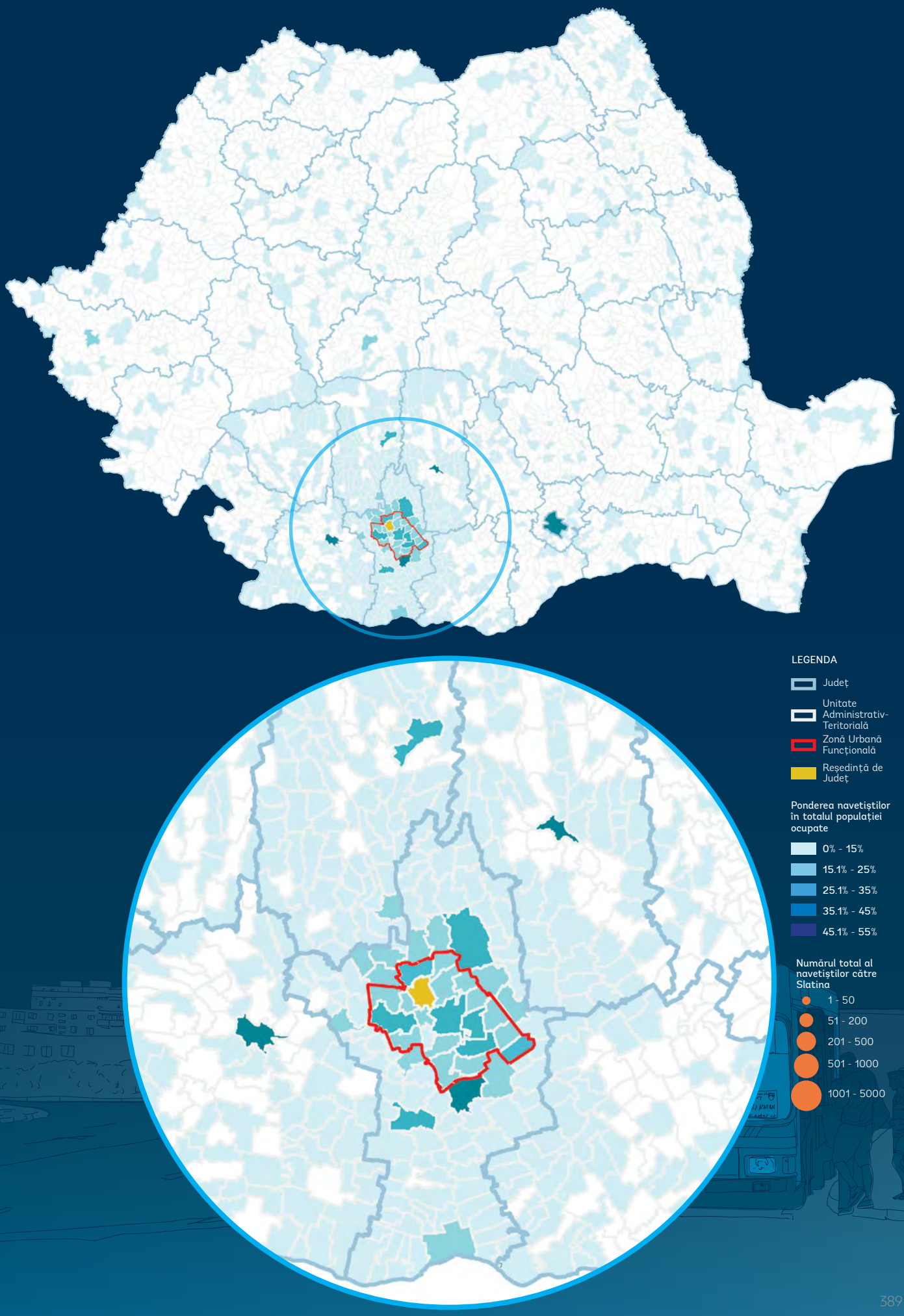
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Fluxuri migraționale către Slatina ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Slatina ZUF, în 2011



Slobozia, IL

Zona urbană funcțională



județ

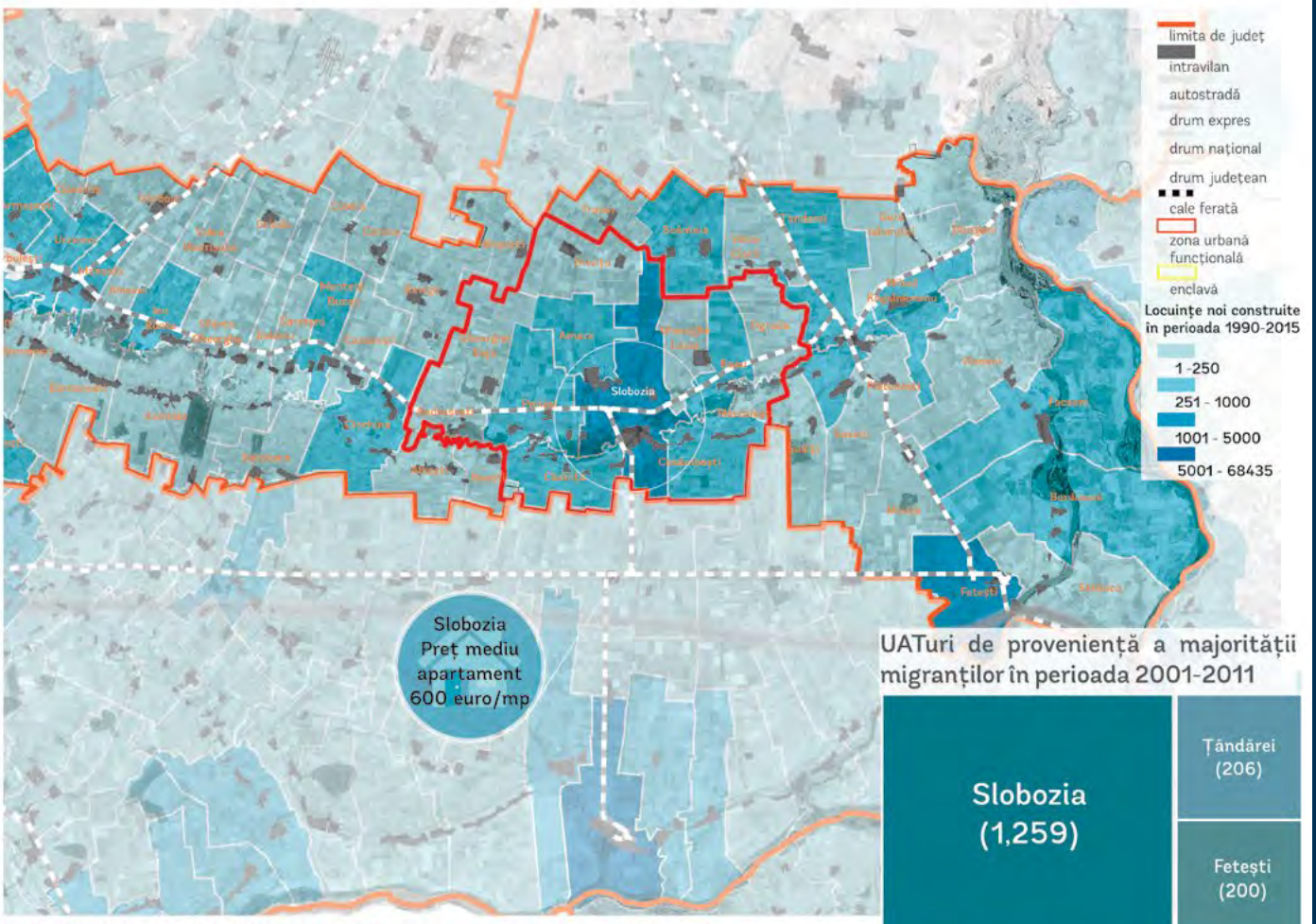
zonă urbană funcțională

reședință de județ





O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



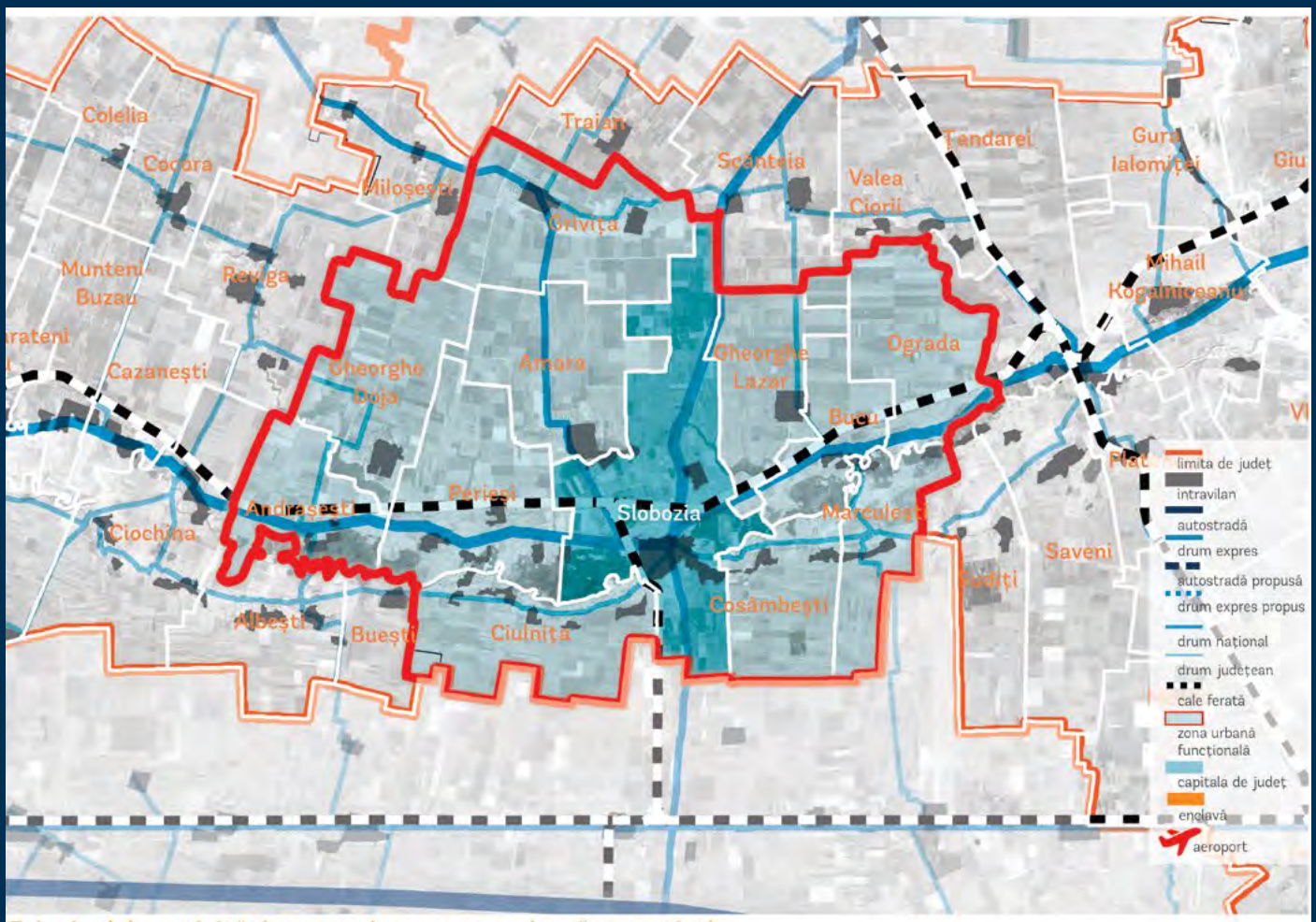
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- administrație publică
- agricultură
- construcții
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
80.570	30.187	37.5 %
Număr de studenți (ZUF)	Număr de turiști (ZUF)	Rata șomajului (% ZUF)
179	30.291	5.1 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Număr de unități comerciale moderne	Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)
352	12	946
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	Indexul de vitaliate culturală	Distanța către granița de vest (km)
89	-0.20	724

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 46.0%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 39.1% / rural 60.9%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 48.5% șomeri 2.6% studenți 3.0% pensionați 31.2% fără ocupație 14.7%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 19.6% între 35-64 - 64.6% peste 65 ani - 15.8%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 17.1% secundar superior 31.4% secundar 18.7% primar 32.8%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 22.1% tehnicieni 1.9% muncitori calificați 56.9% muncitori necalificați 9.1%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 58.6% între 1991-2000 - 20.2% între 2001-2011 - 21.2%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- administrație publică
- agricultură
- construcții
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
80,570	33,539

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
18.8 %	6,311

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
352	6.9%

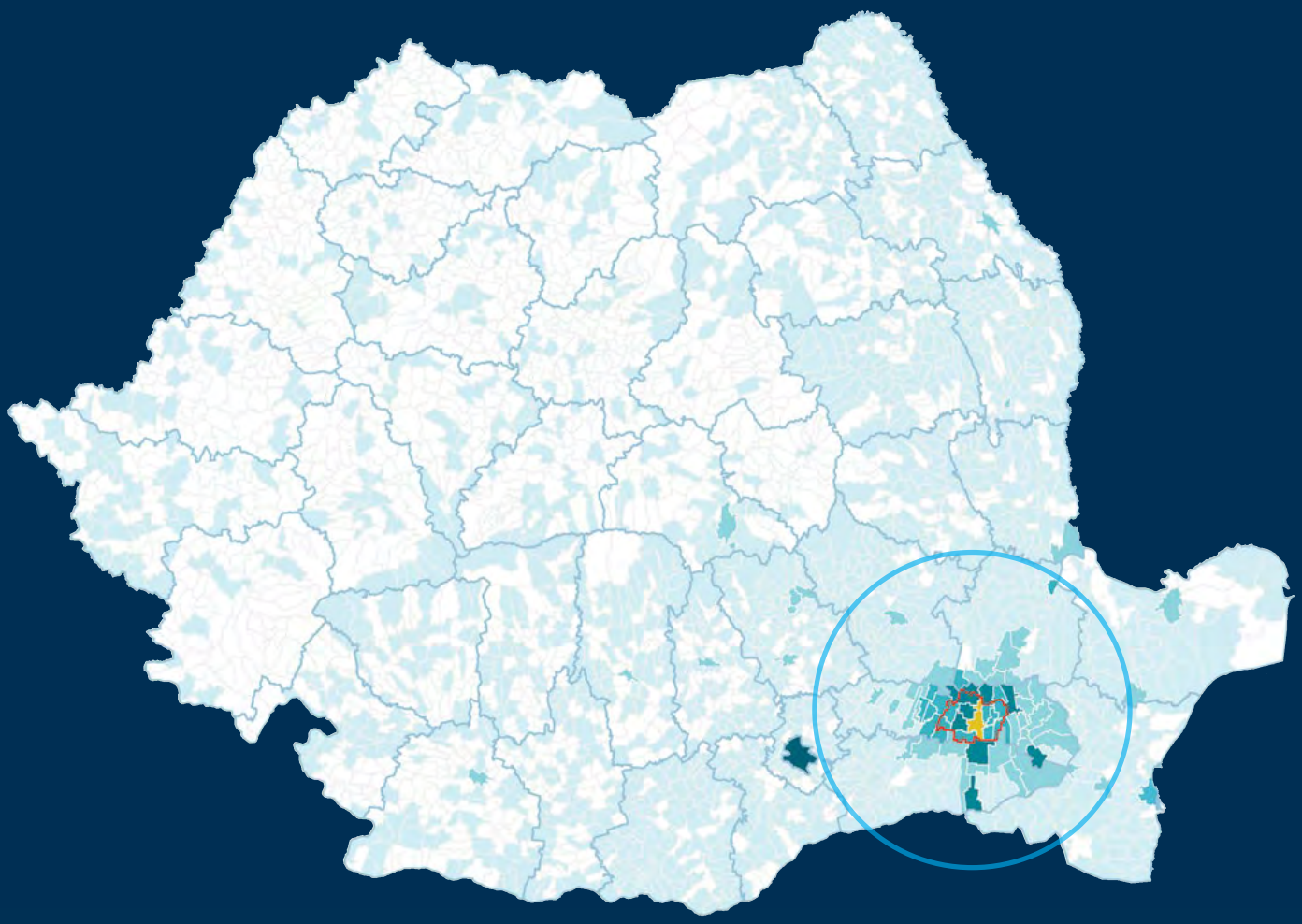
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
946	-0.20

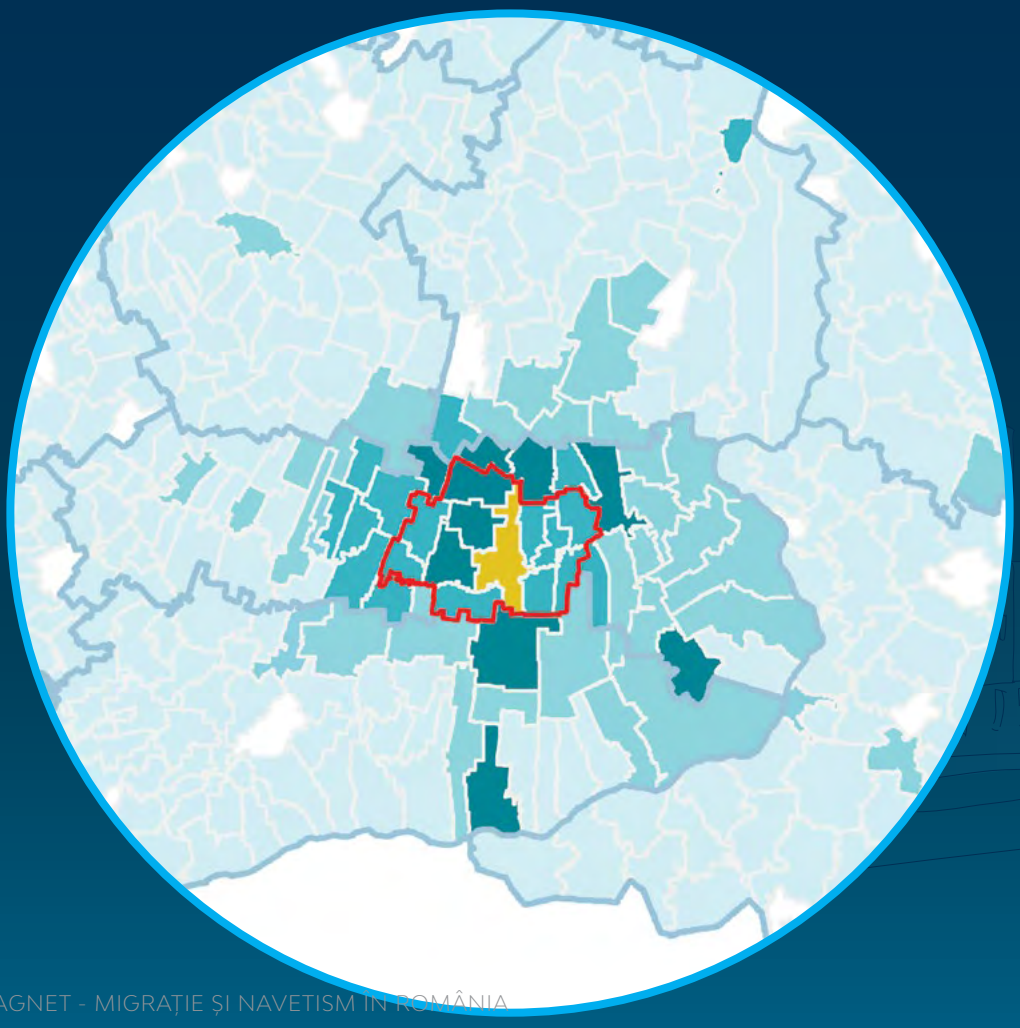
Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 14.4 %
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 70.6% / feminin 29.4%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 39.3%/ 35-44 - 34.1% / peste 45 - 276.6%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 20.3%/ superior secundar 36.7% / secundar 25.4% / primar 17.4%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 15.9% / tehnicieni 9.3%/ muncitori calificați 60.9% / muncitori necalificați 13.9%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

- Amara (1,088)
- Slobozia (541)
- Țăndărei (382)
- Perieți (364)
- Bucu (262)
- Cosâmbești (242)
- Ciulnița (223)
- Fetești (219)

Fluxuri migraționale către Slobozia ZUF între 2001 și 2011





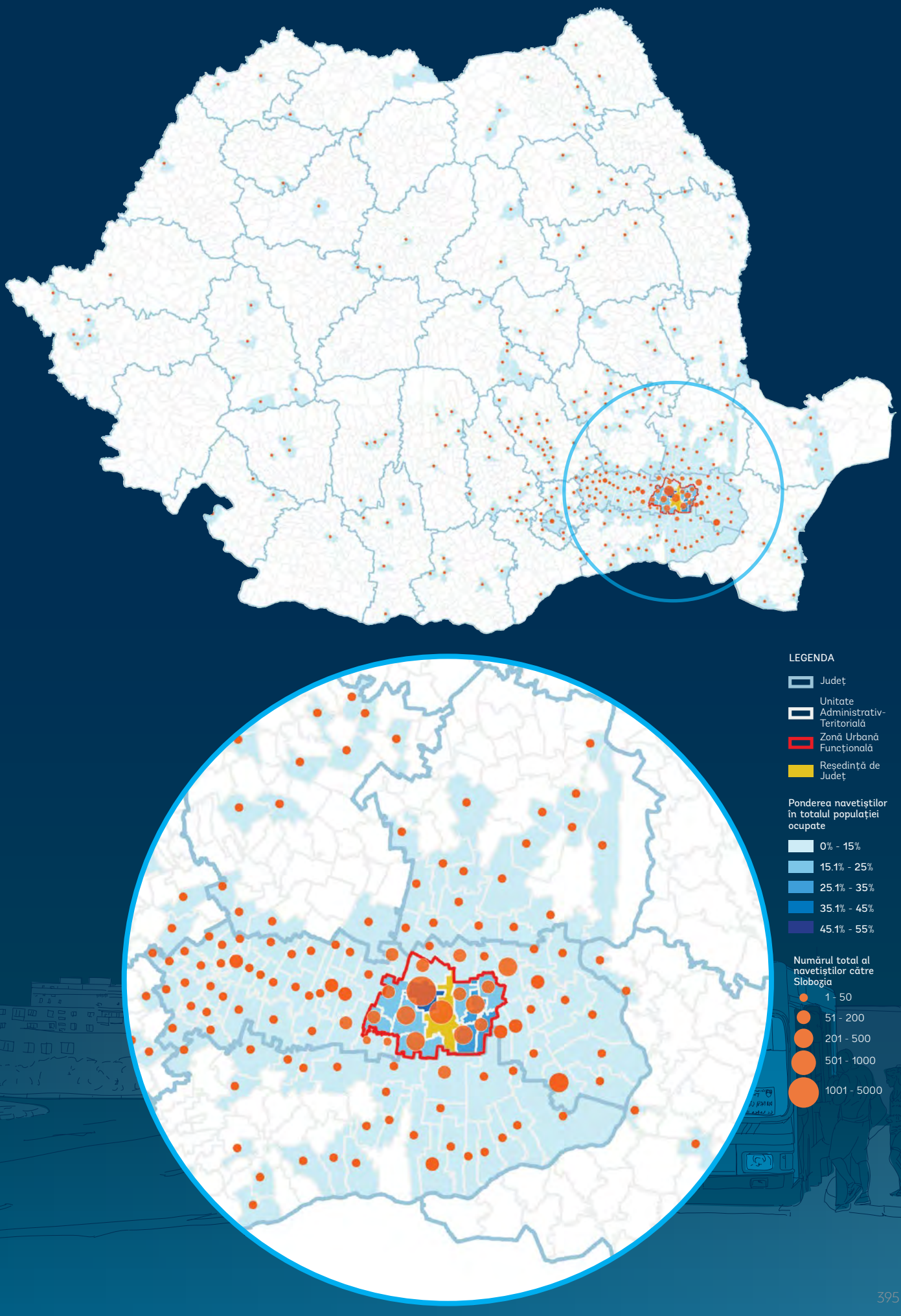
LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Numărul total al migranților către Slobozia

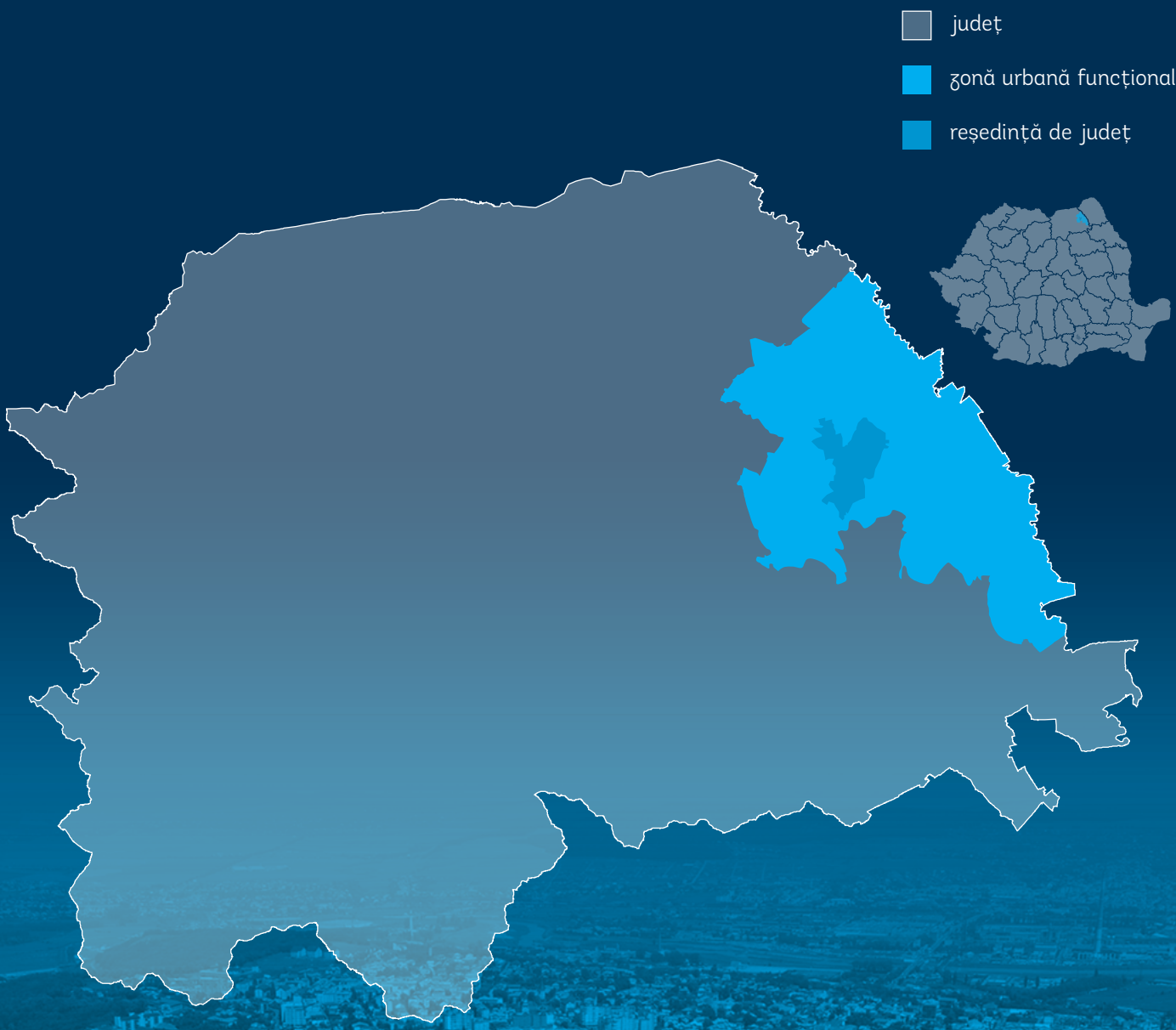
- 1 - 100
- 101 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 3469

Fluxuri de navetism către Slobozia ZUF, în 2011

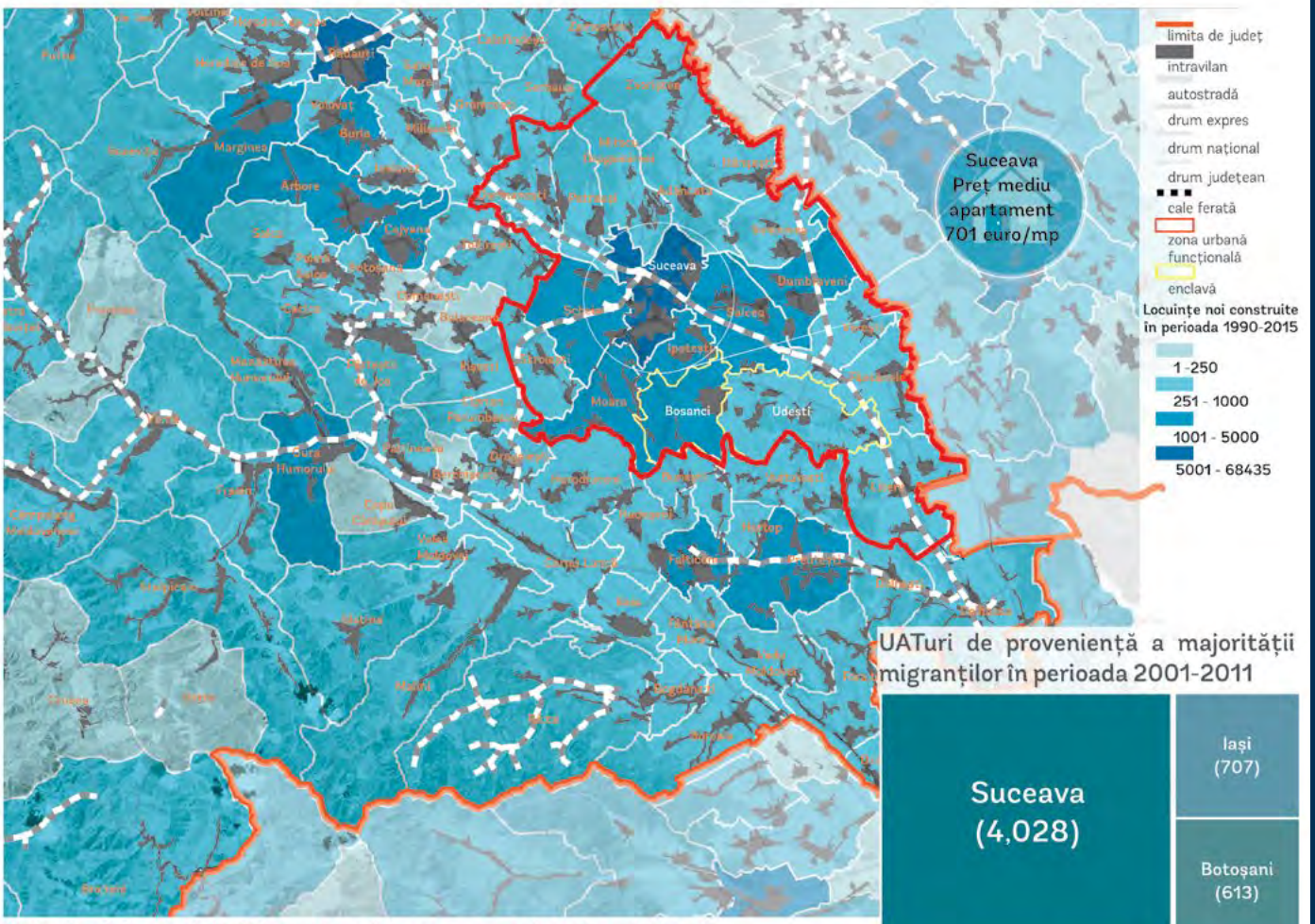


Suceava, SV

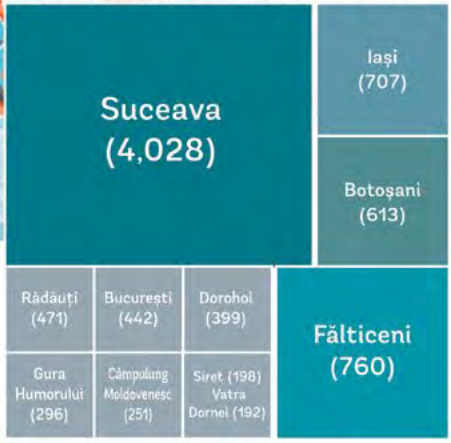
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



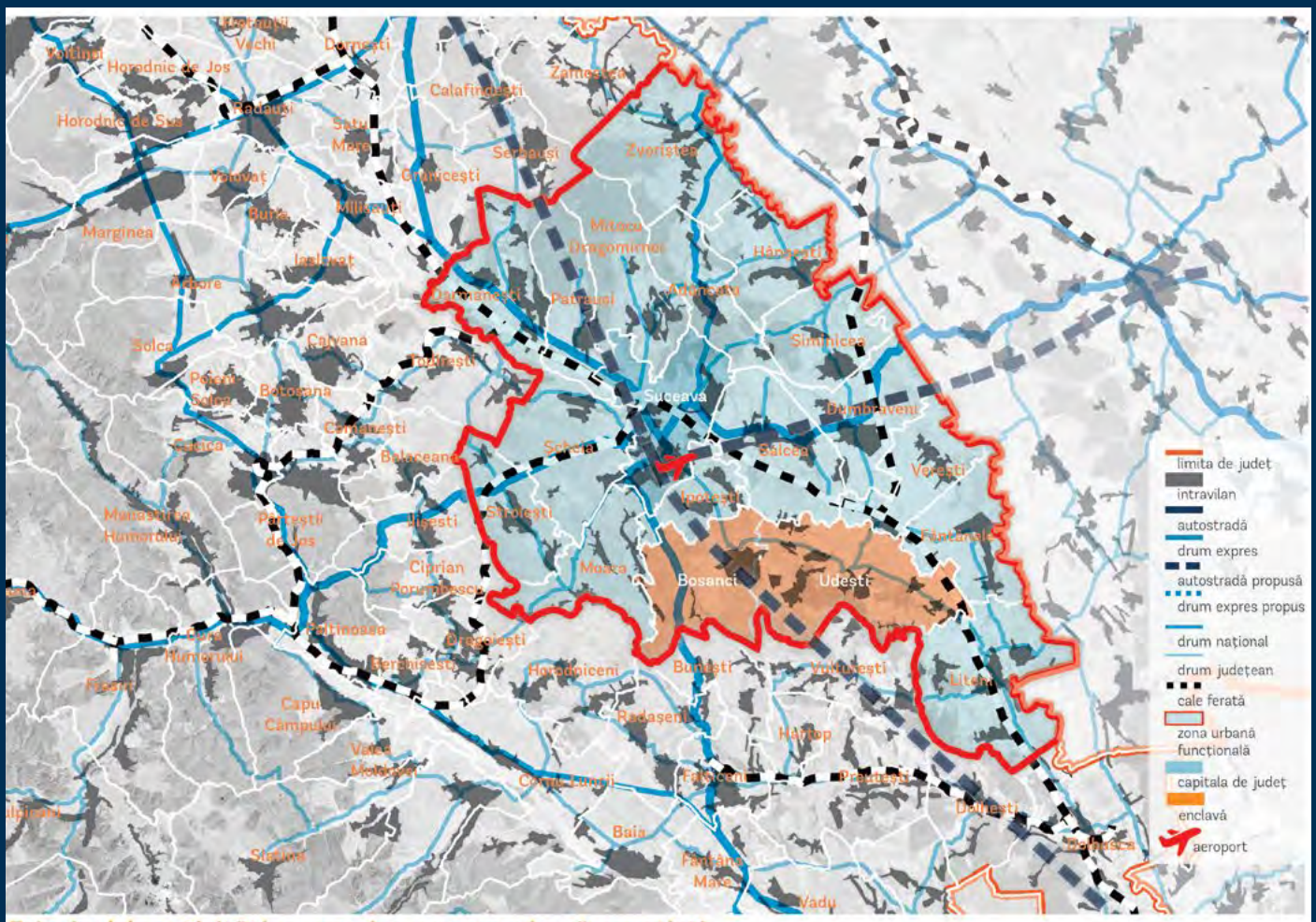
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- transport
- agricultură
- construcții
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
182,955	62,001	33.9 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
8,899	113,089	6.8 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
341	30	1,402
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
95	0,16	464

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 33.9%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 45.1% / rural 54.9%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 47.4% șomeri 3.4% studenți 6.6% pensionați 34.0% fără ocupație 8.5%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 24.5% între 35-64 - 58.2% peste 65 ani - 17.3%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 22.0% secundar superior 33.8% secundar 21.1% primar 23.1%%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 25.9% tehnicieni 11.9% muncitori calificați 55.3% muncitori necalificați 6.9%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 57.9% între 1991-2000 - 15.6% între 2001-2011 - 26.4%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



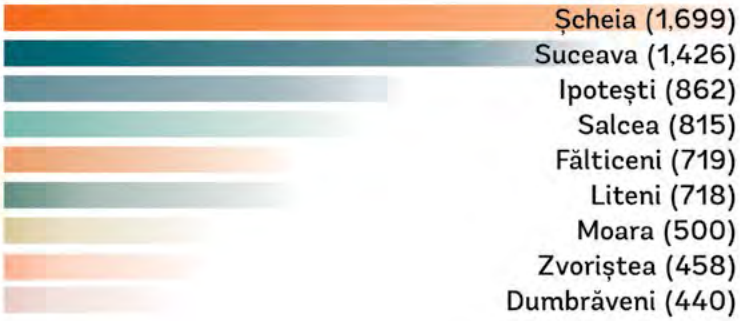
Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- transport
- educație
- construcții
- administrație publică

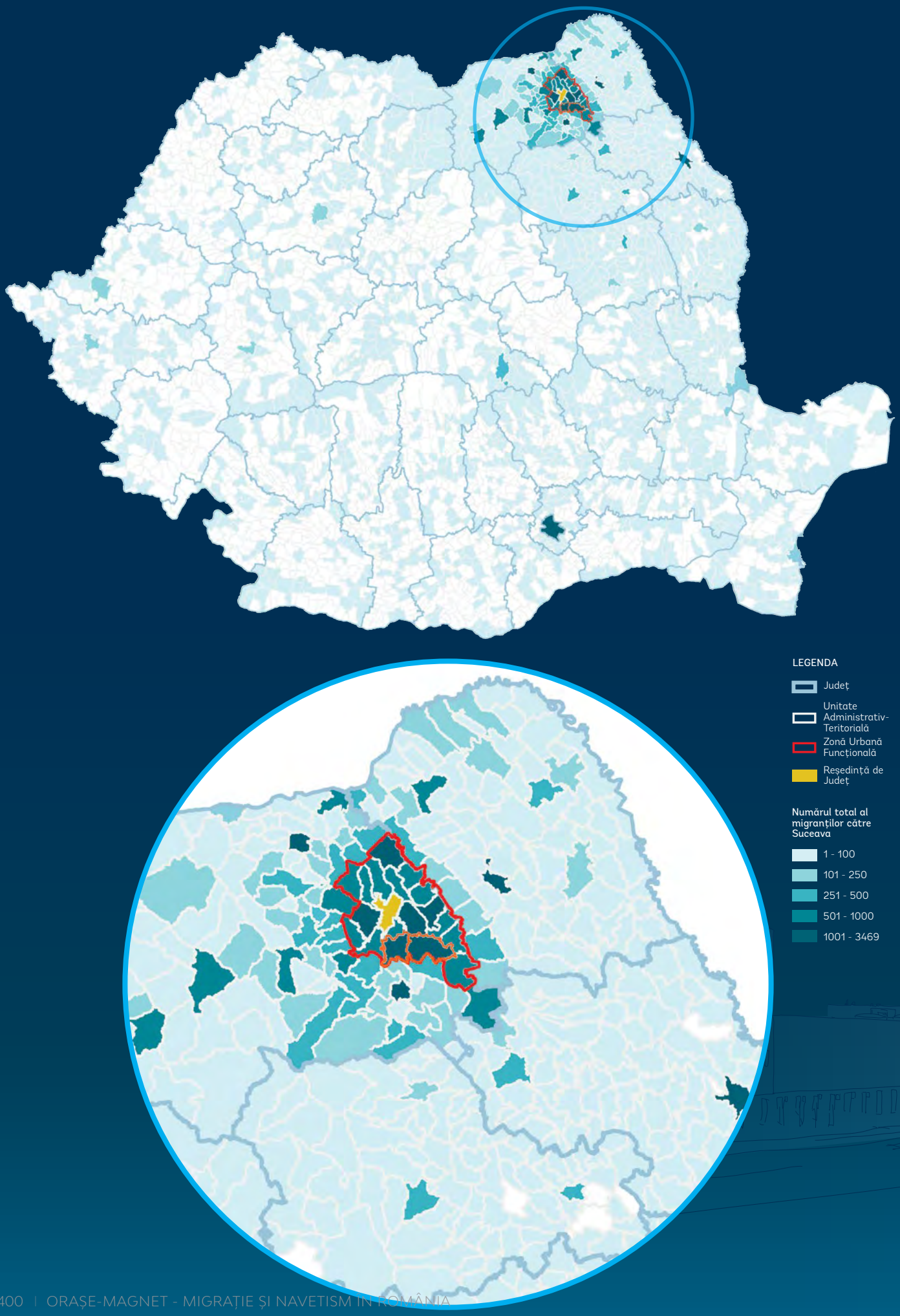
Populația stabilă (ZUF)	182,955
Populația ocupată (ZUF)	85,310
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	20.9 %
Navetiști (ZUF)	17,799
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	341
Rata șomajului (% ZUF)	6.2%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	1,402
Indexul de vitaliate culturală	0.16

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 13.3%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 64.4% / feminin 36.6 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 42.0% / 35-44 - 38.8% / peste 45 - 24.2%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 26.5%/ superior secundar 32.5% / secundar 24.6% / primar 16.3%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 19.7% / tehnicieni 10.4%/ muncitori calificați 58.2% / muncitori necalificați 11.7%

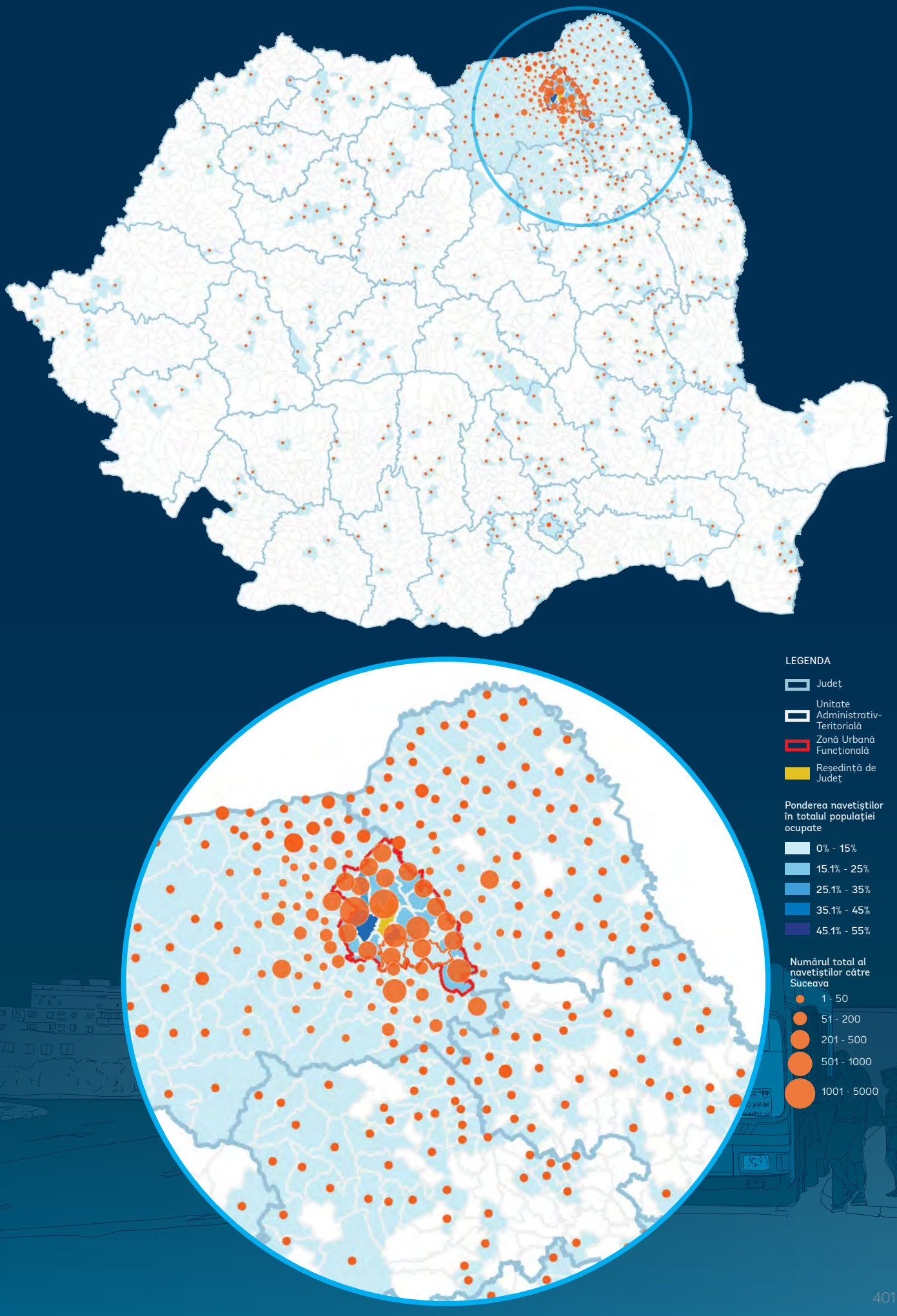
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



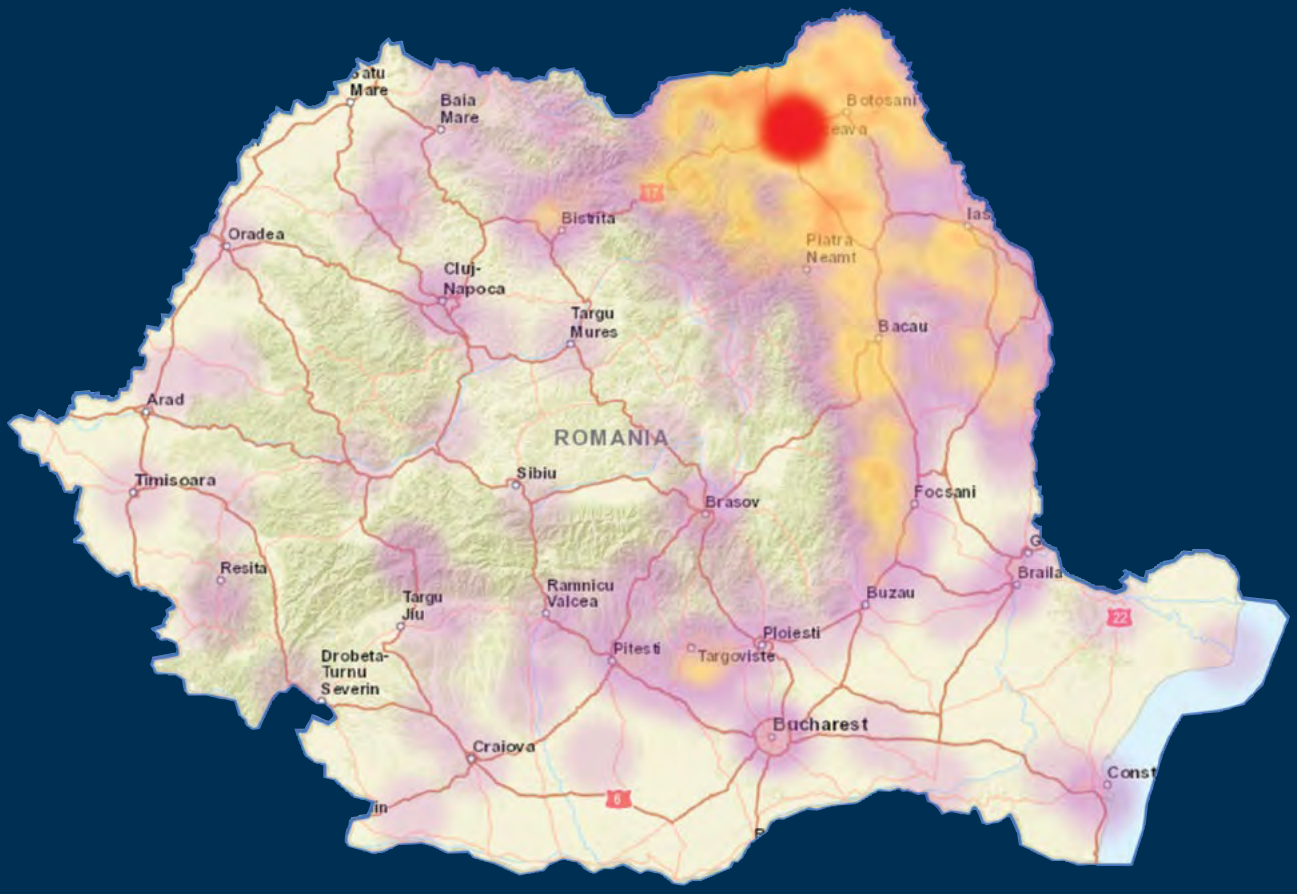
Fluxuri migraționale către Suceava ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Suceava ZUF, în 2011



Zona de captare a studenților a Universității „Ștefan cel Mare”, Suceava, în 2015

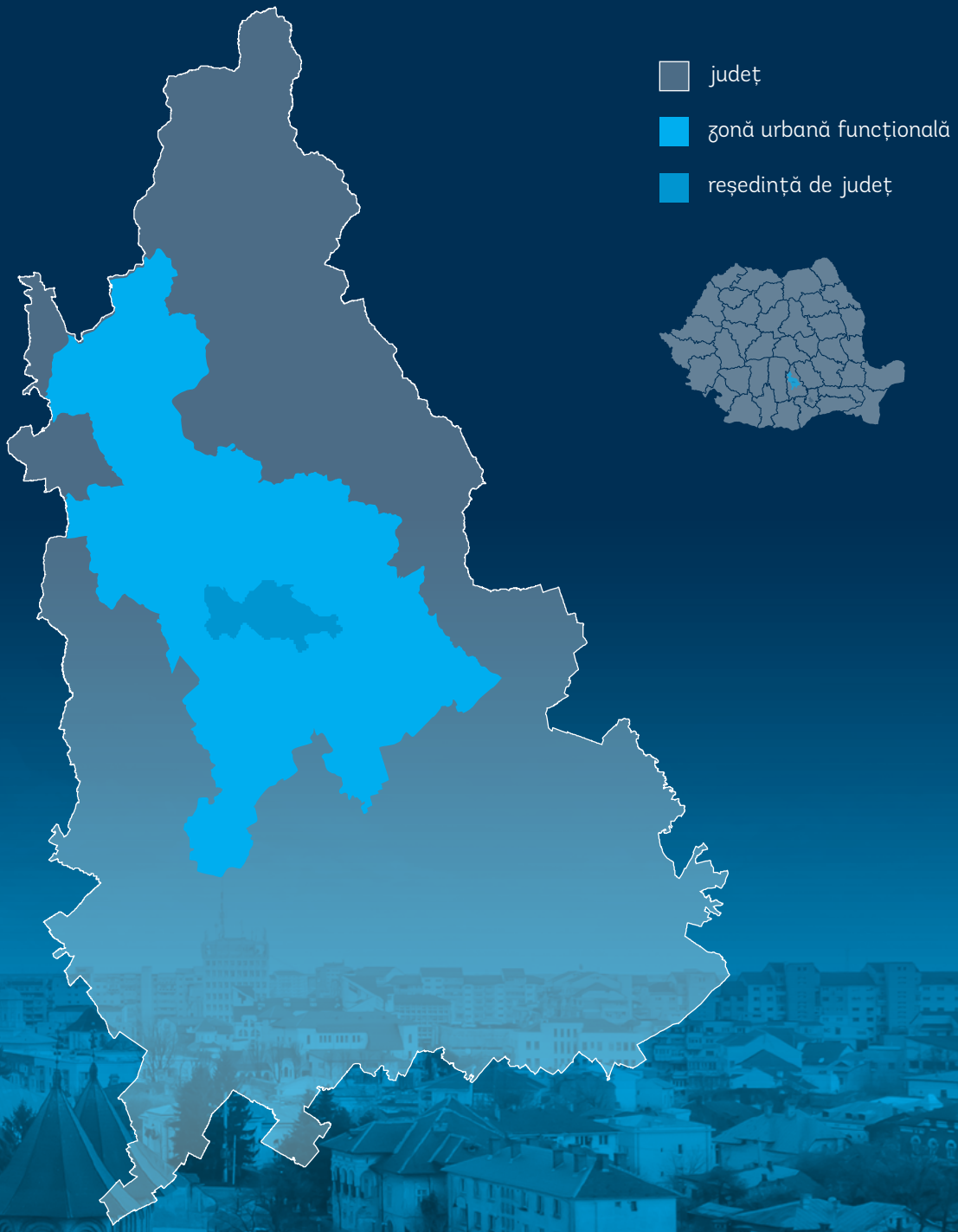


ZONA DE CAPTARE A STUDENȚILOR ÎN ANUL 2015

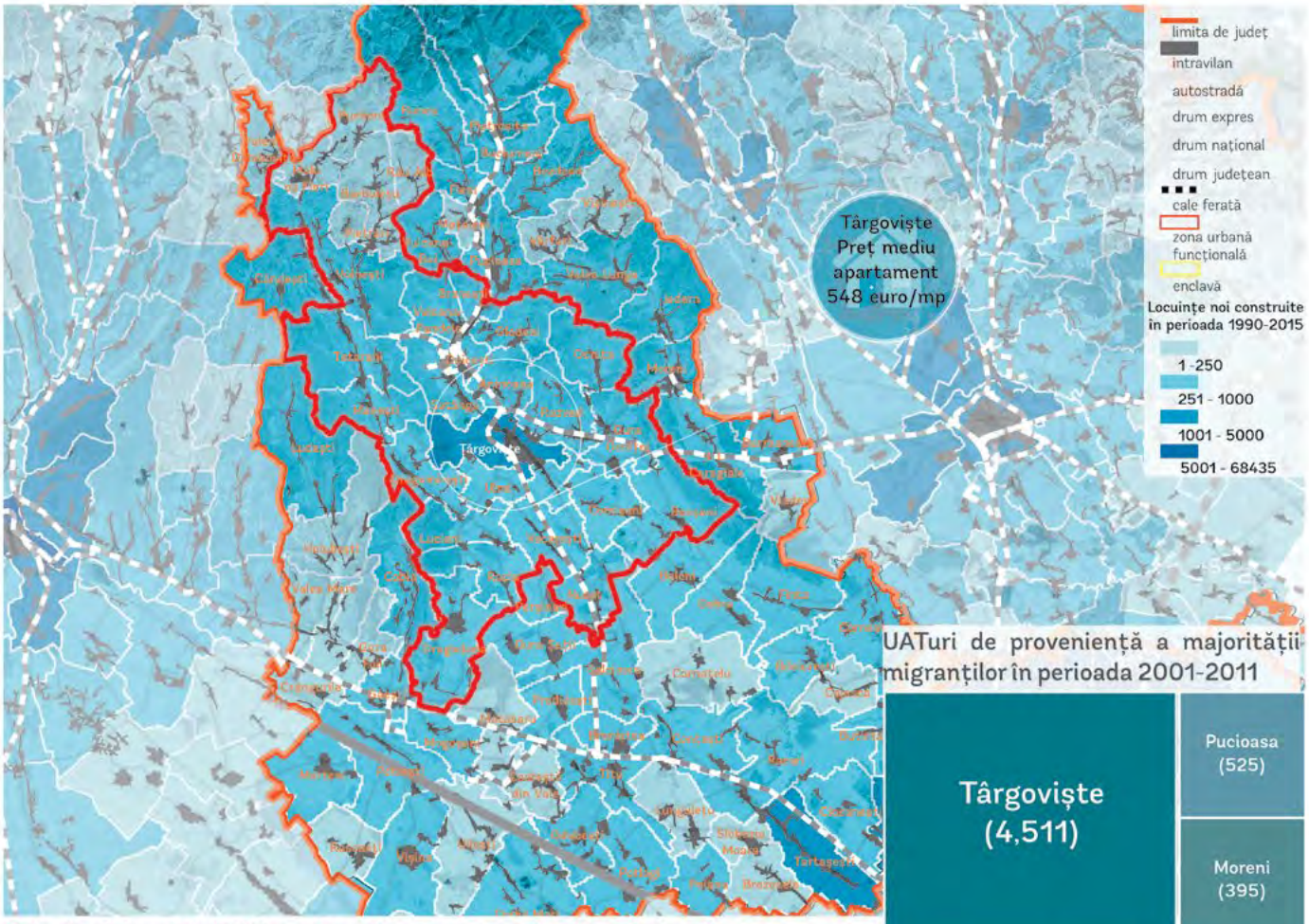
SUCEAVA

Târgoviște, DB

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



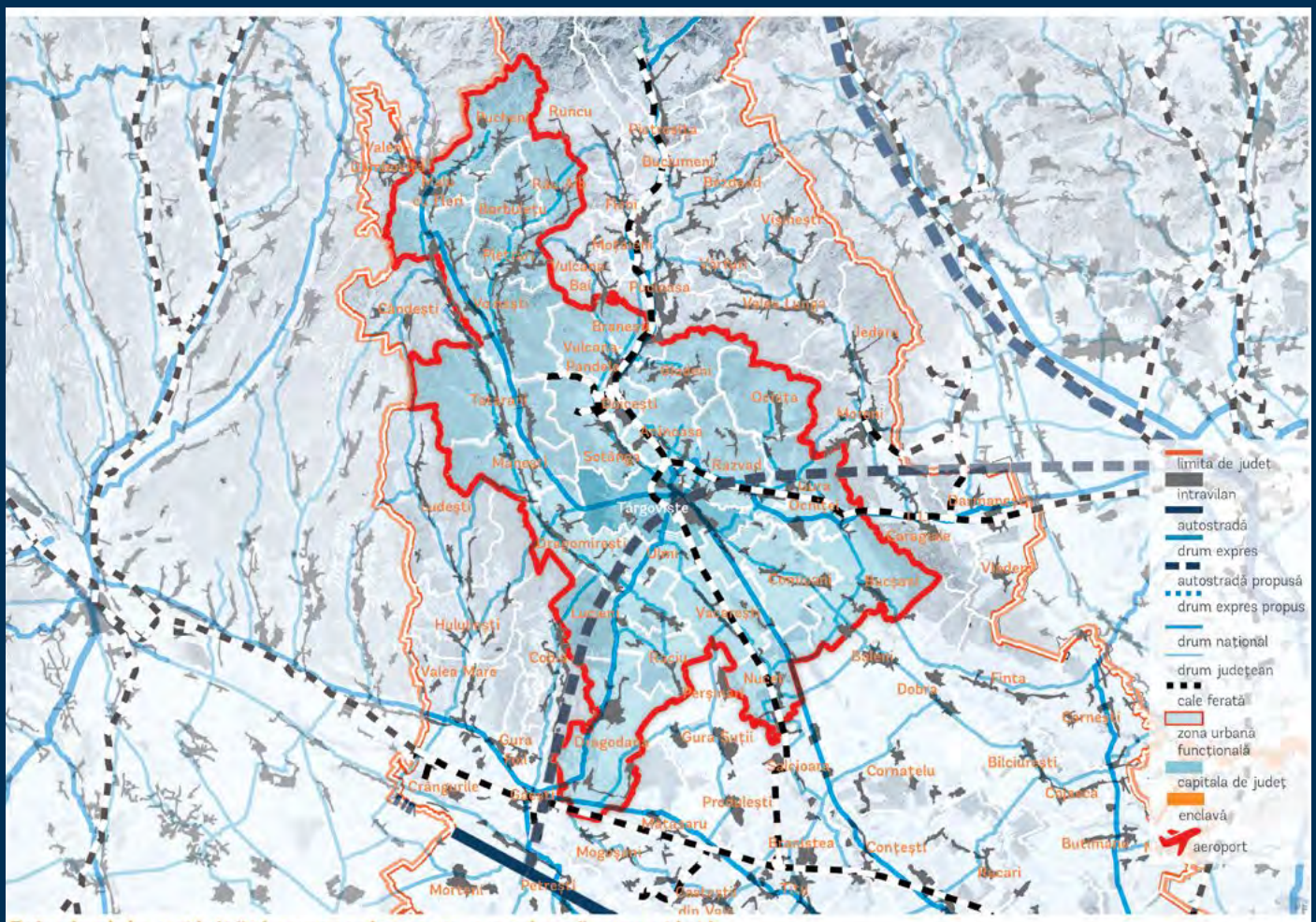
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- administrație publică
- transport
- construcții
- metalurgie

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
210,410	68,247	32.4 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
5,080	36,940	7.3 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
389	24	1,199
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
95	0.47	561

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 33.8 %
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 38.0% / rural 62.0%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 49.3% șomeri 3.9% studenți 5.2% pensionați 31.1% fără ocupație 10.5%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 23.6% între 35-64 - 58.5% peste 65 ani - 17.9%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 20.8% secundar superior 37.4% secundar 13.3% primar 13.3%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 23.8% tehnicieni 9.7% muncitori calificați 53.9% muncitori necalificați 12.7%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 54.4% între 1991-2000 - 18.6% între 2001-2011 - 27.0%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- administrație publică
- transport
- construcții
- metalurgie

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
210,410	99,872

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
28.9 %	28,890

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
389	6.8%

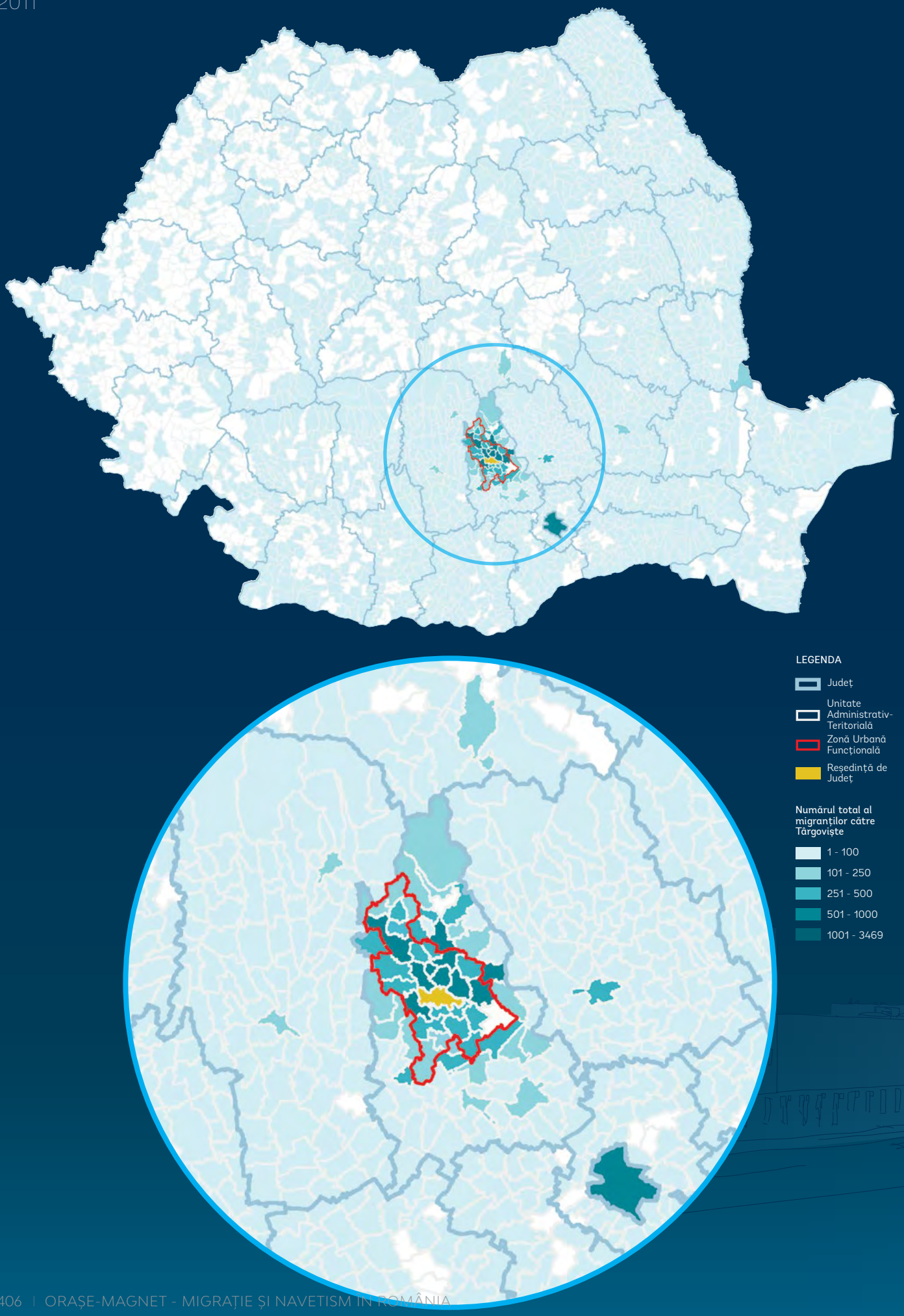
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
1,199	0.47

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 6.6%
Ponderea nevetiștilor după gen (%, ZUF)	masculin 61.6% / feminin 38.4%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 - 40.5% / 35-44 - 33.0% / peste 45 - 26.6%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%, ZUF)	înv. terțiar 22.7% / superior secundar 45.6% / secundar 18.4% / primar 13.3%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 17.5% / tehnicieni 8.2%/ muncitori calificați 63.0% / muncitori necalificați 11.3%

UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

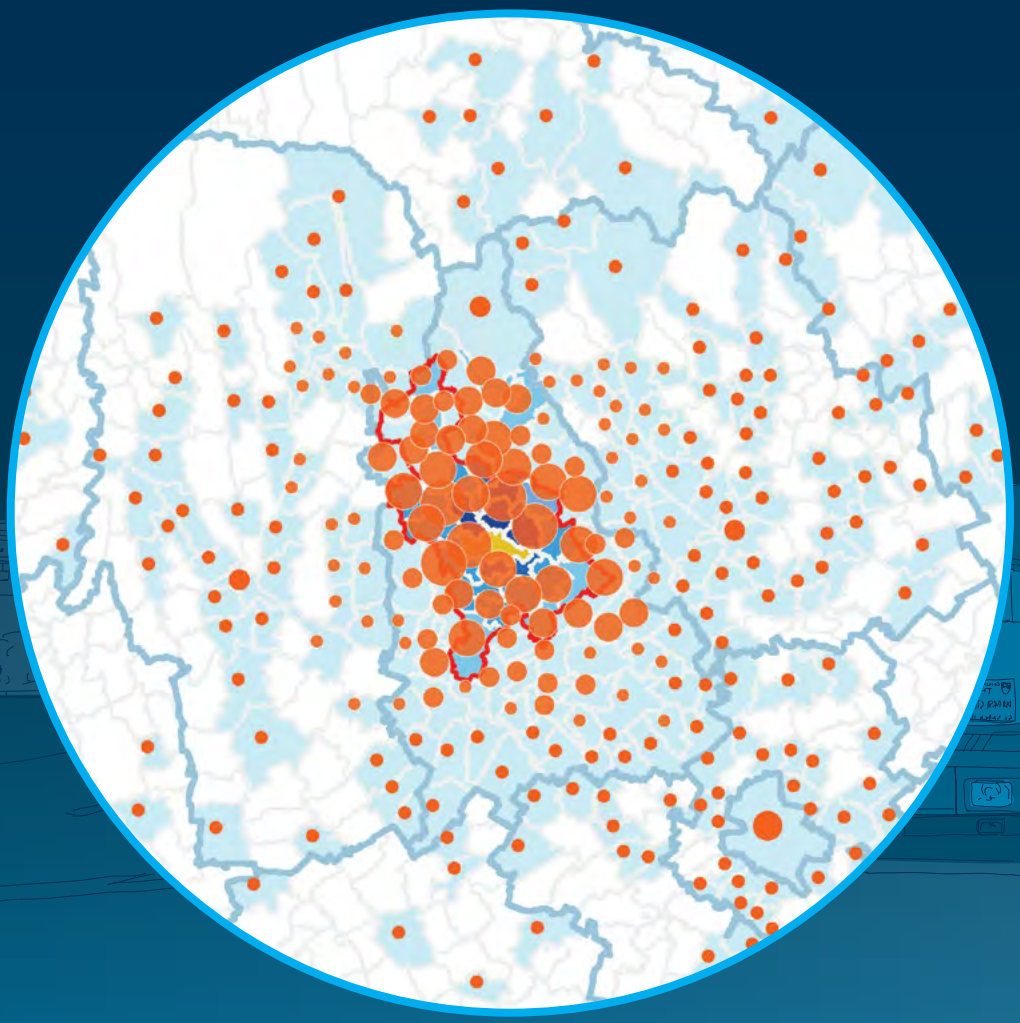
- Târgoviște (1,815)
- Răzvad (1,668)
- Aninoasa (1,371)
- Șotânga (1,296)
- Dragomirești (1,284)
- Glodeni (981)
- Gura Ocniței (877)
- Ulmi (868)

Fluxuri migraționale către Târgoviște ZUF între 2001 și 2011

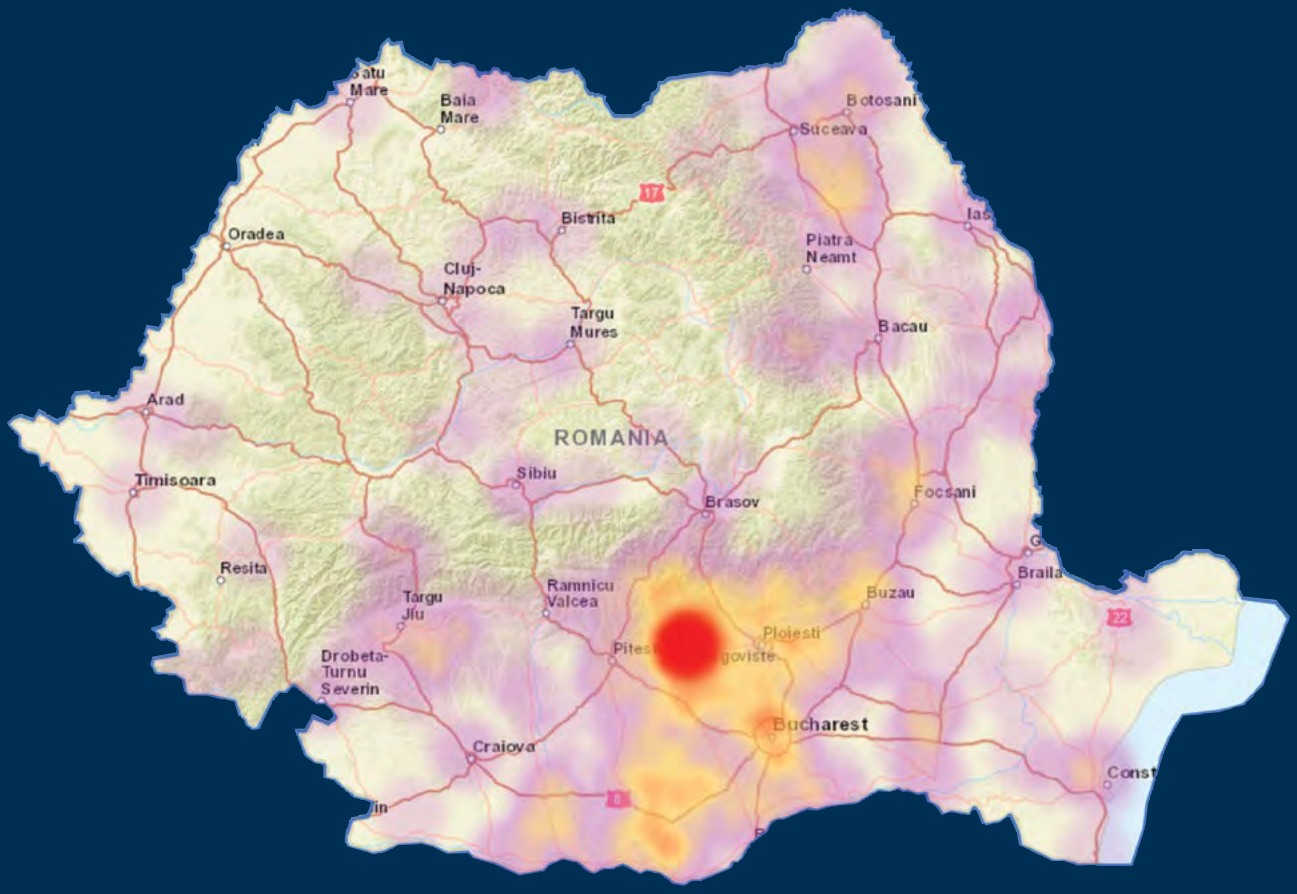


Fluxuri de navetism către Târgoviște ZUF, în 2011





Zona de captare a studenților a Universității „Valahia”, Târgoviște, în 2015



ZONA DE CAPTARE A STUDENȚILOR ÎN ANUL 2015

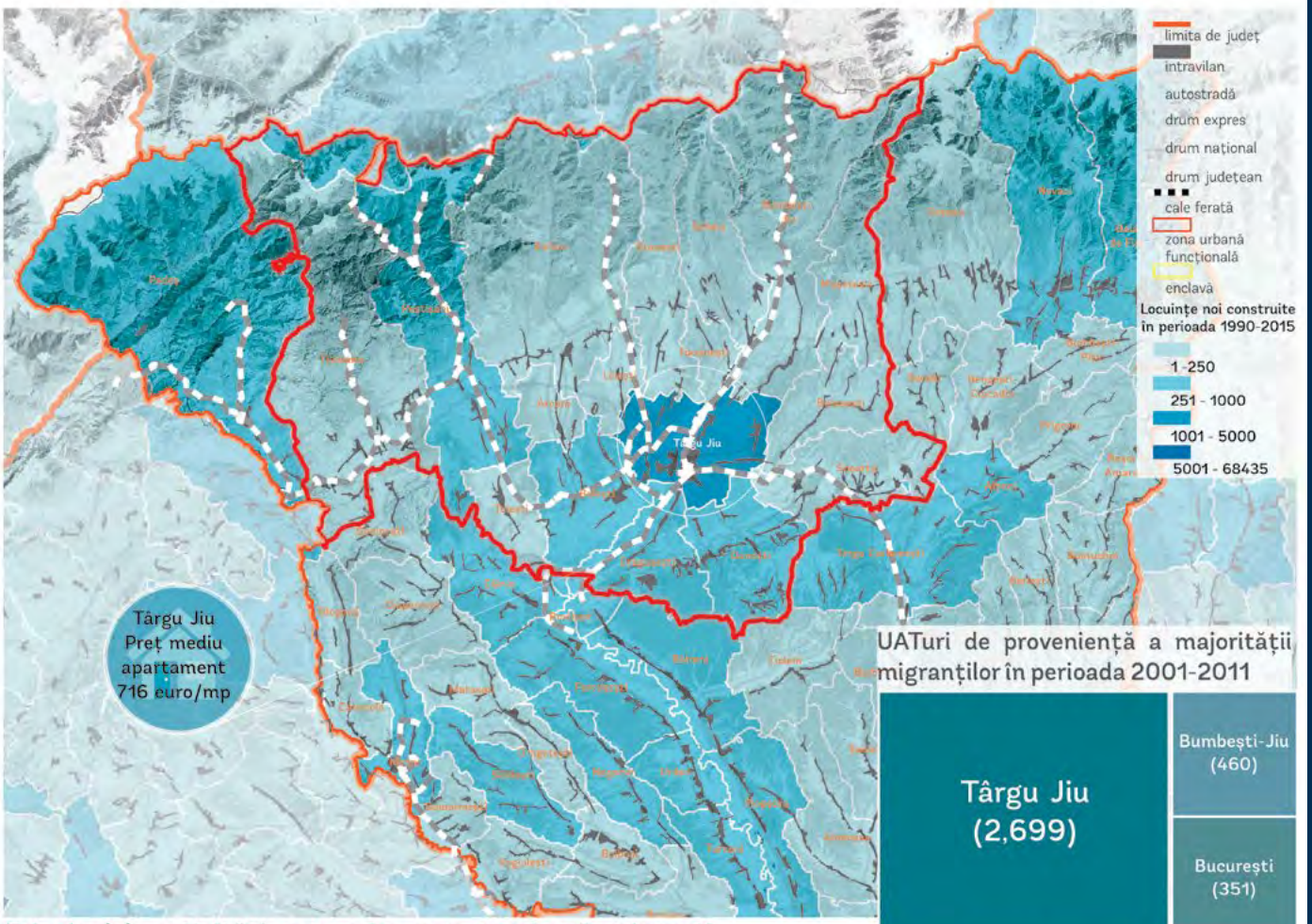
TÂRGOVIȘTE

Târgu Jiu, GJ

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



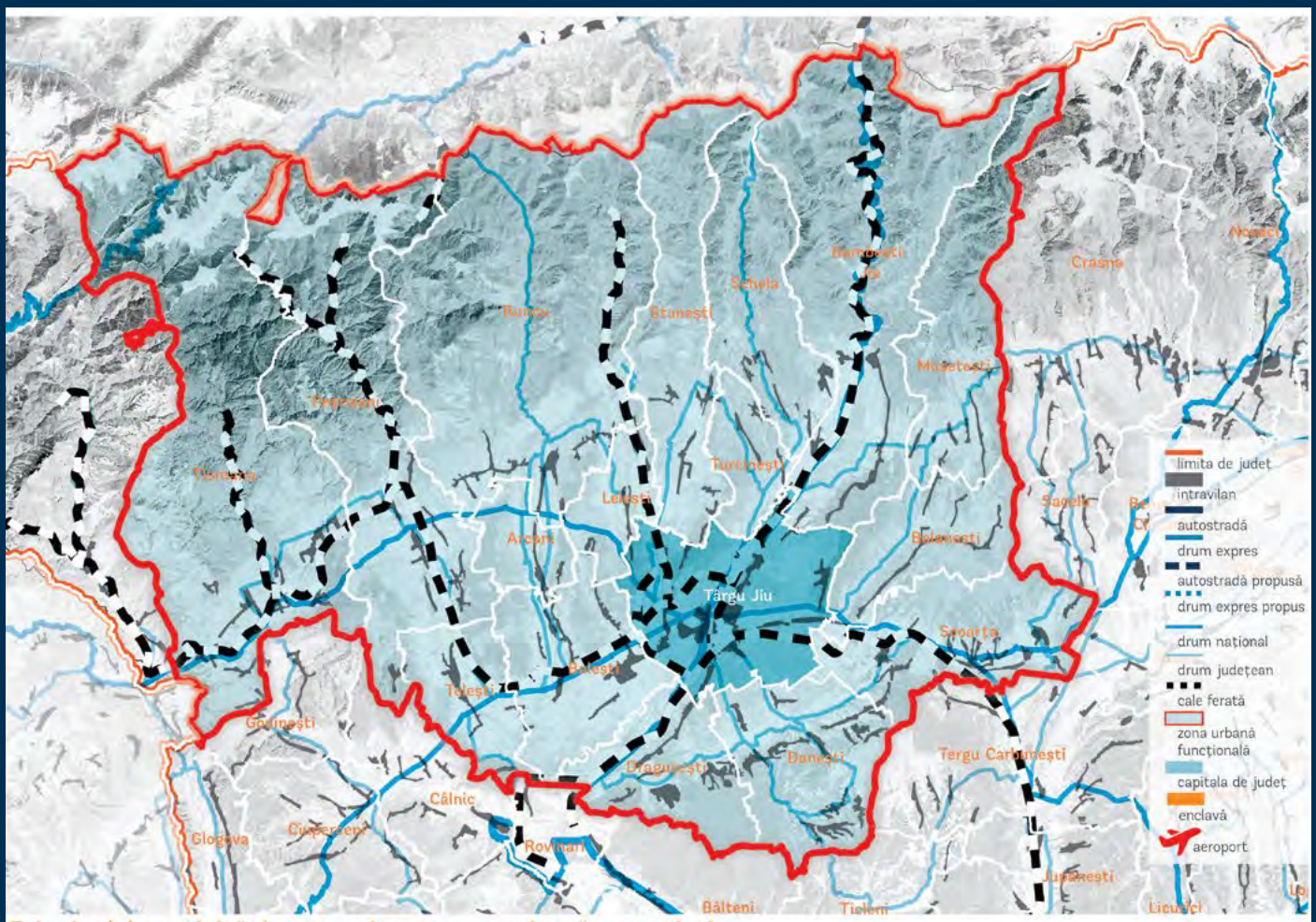
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- transport
- administrație publică
- construcții
- securitate și pază

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
144,618	144,618	35.6 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
3,474	41,128	7.0 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro - ZUF)**
420	16	1,305
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
96	-0.32	354

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 31.8%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 43.1% / rural 56.9%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 53.0% șomeri 4.0% studenți 4.2% pensionați 28.2% fără ocupație 10.5%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 21.6% între 35-64 - 63.0% peste 65 ani - 15.3%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 23.5% secundar superior 41.3% secundar 15.1% primar 20.1%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 26.6% tehnicieni 8.7% muncitori calificați 57.4% muncitori necalificați 7.2%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 57.4% între 1991-2000 - 19.1% între 2001-2011 - 23.5%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- transport
- securitate și pază
- construcții
- administrație publică

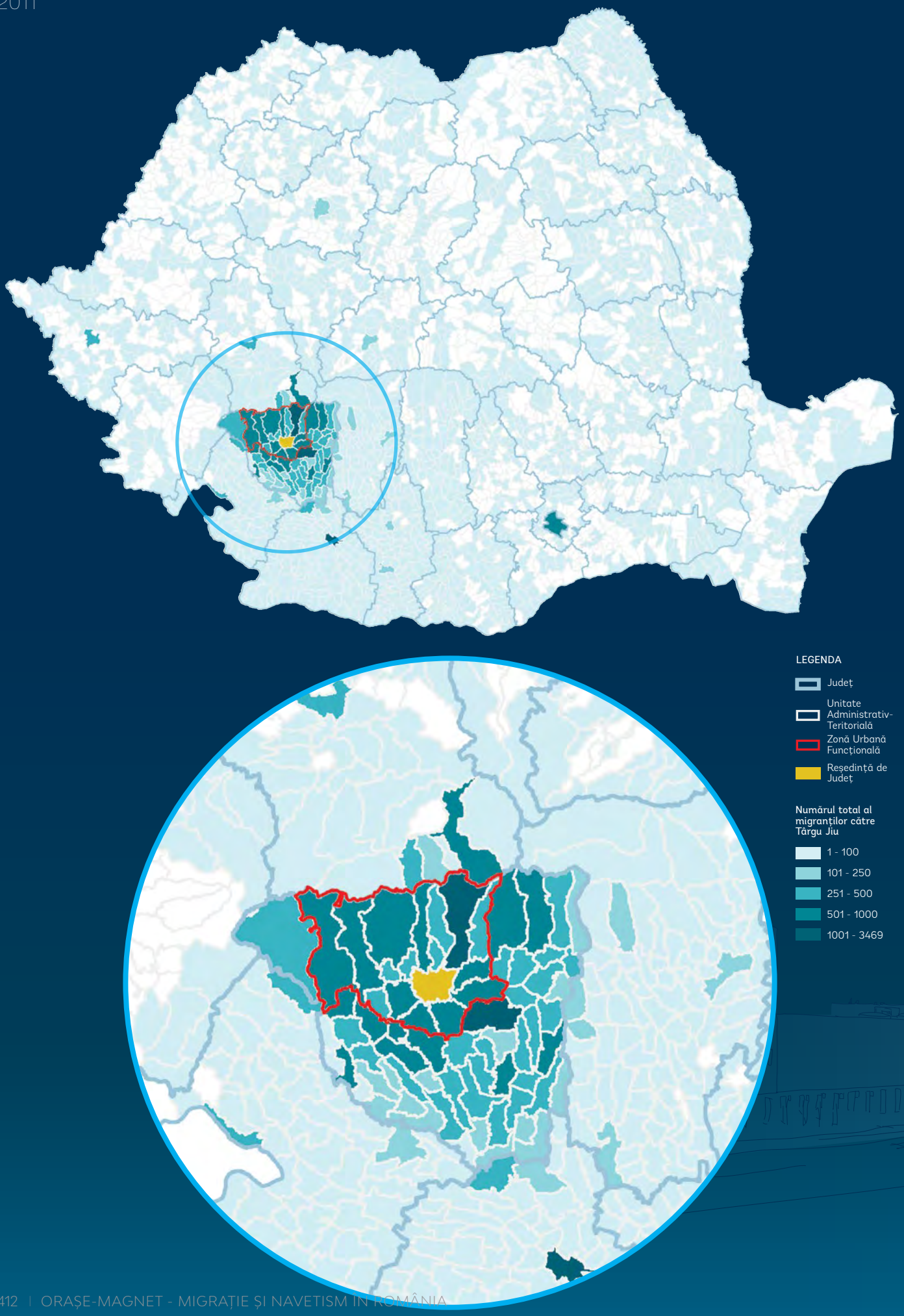
Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
144,618	67,396
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
20.4 %	13,774
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
420	6.6%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
1.305	-0.32

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 20.4%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 64.3 % / feminin 35.7%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 41.6% / 35-44 - 32.6%/ peste 45 - 25.8%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 23.8% / superior secundar 48.8% / secundar 48.8% / primar 7.9%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 17.4% / tehnicieni 7.4% / muncitori calificați 63.7% / muncitori necalificați 11.6%

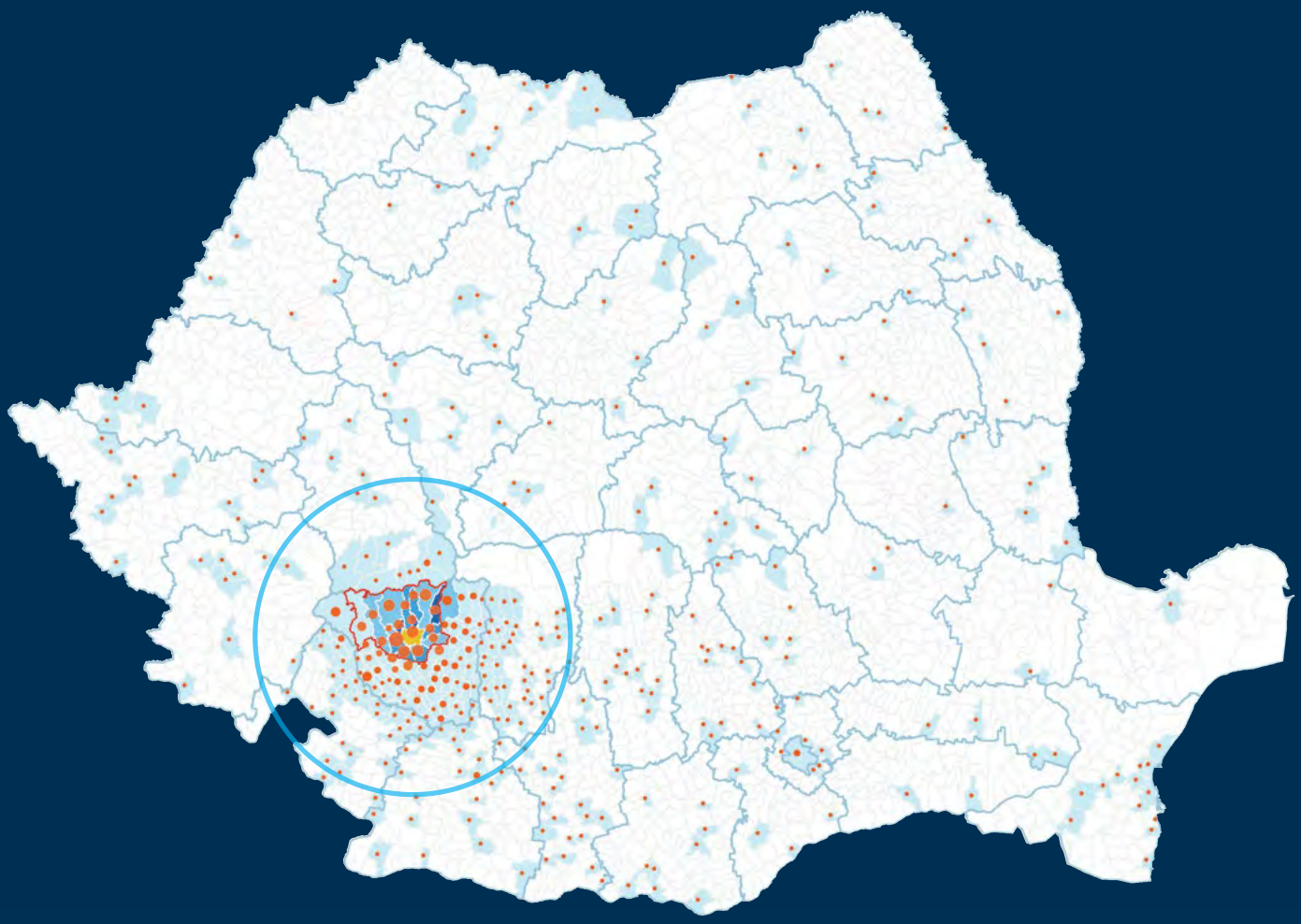
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

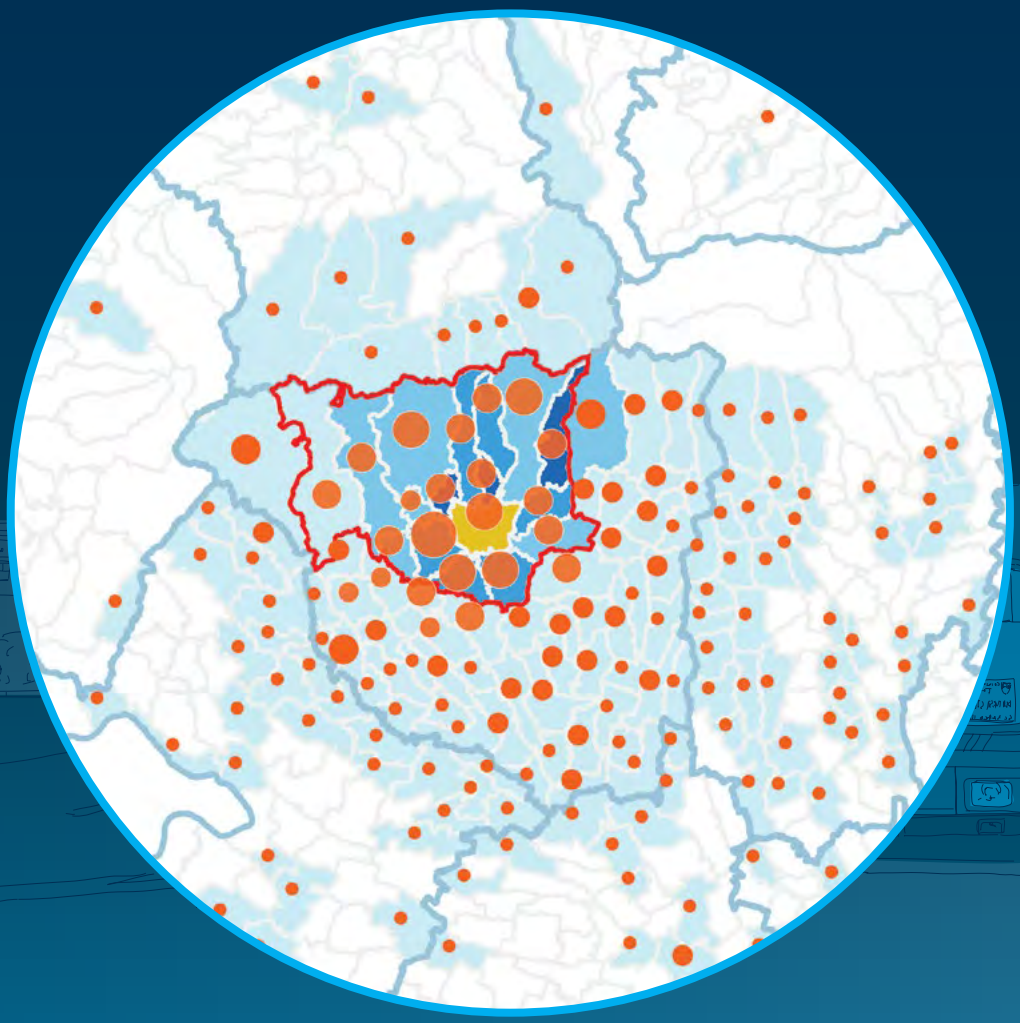
- Bălești (1,063)
- Târgu Jiu (863)
- Bumbești-Jiu (641)
- Runcu (619)
- Dănești (517)
- Drăgutești (504)

Fluxuri migraționale către Târgu Jiu ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Târgu Jiu ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

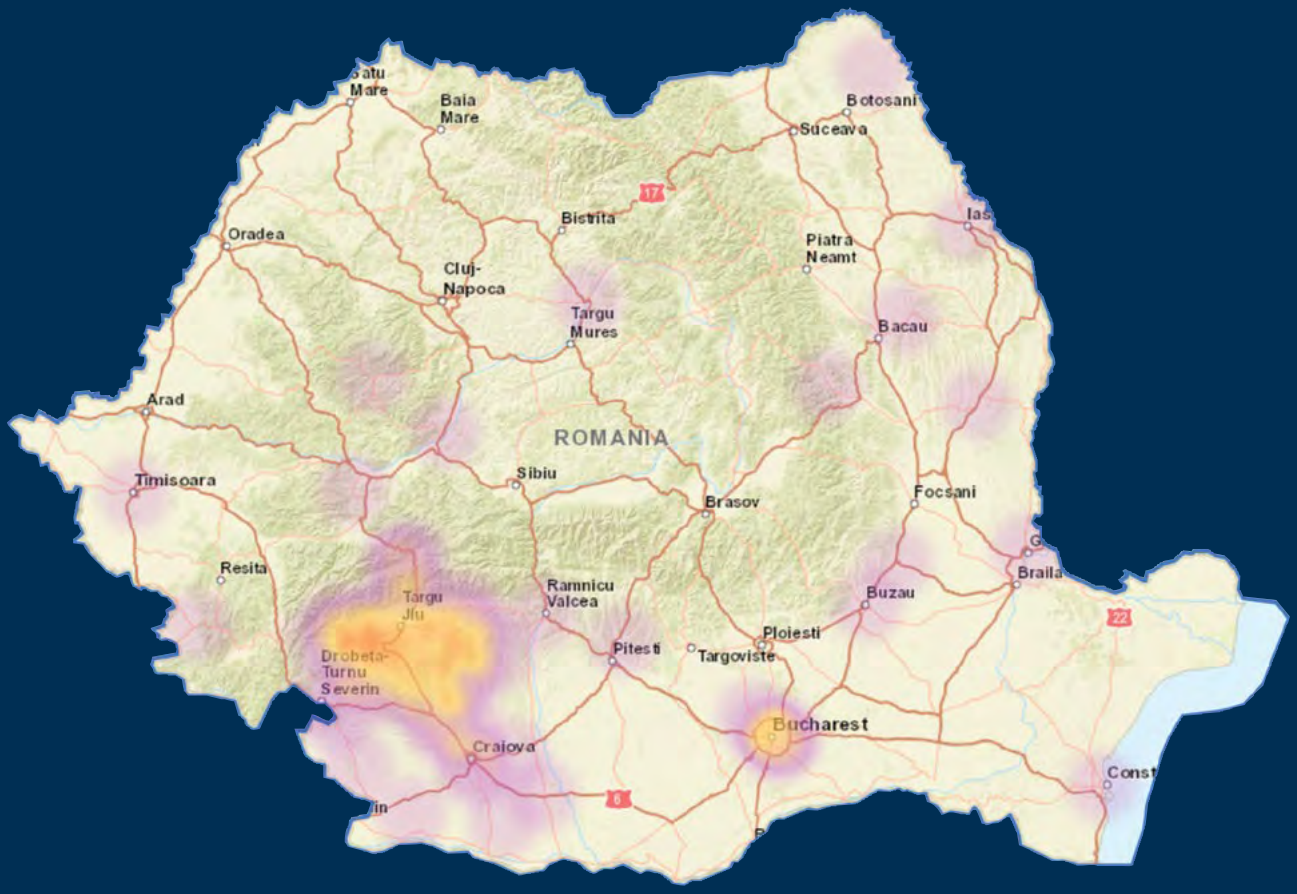
Numărul total al navetiștilor către Târgu Jiu

- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

TÂRGU JIU

Zona de captare a studenților a Universității „Constantin Brâncuși”, Târgu Jiu, în 2015



ZONA DE CAPTARE A STUDENȚILOR ÎN ANUL 2015

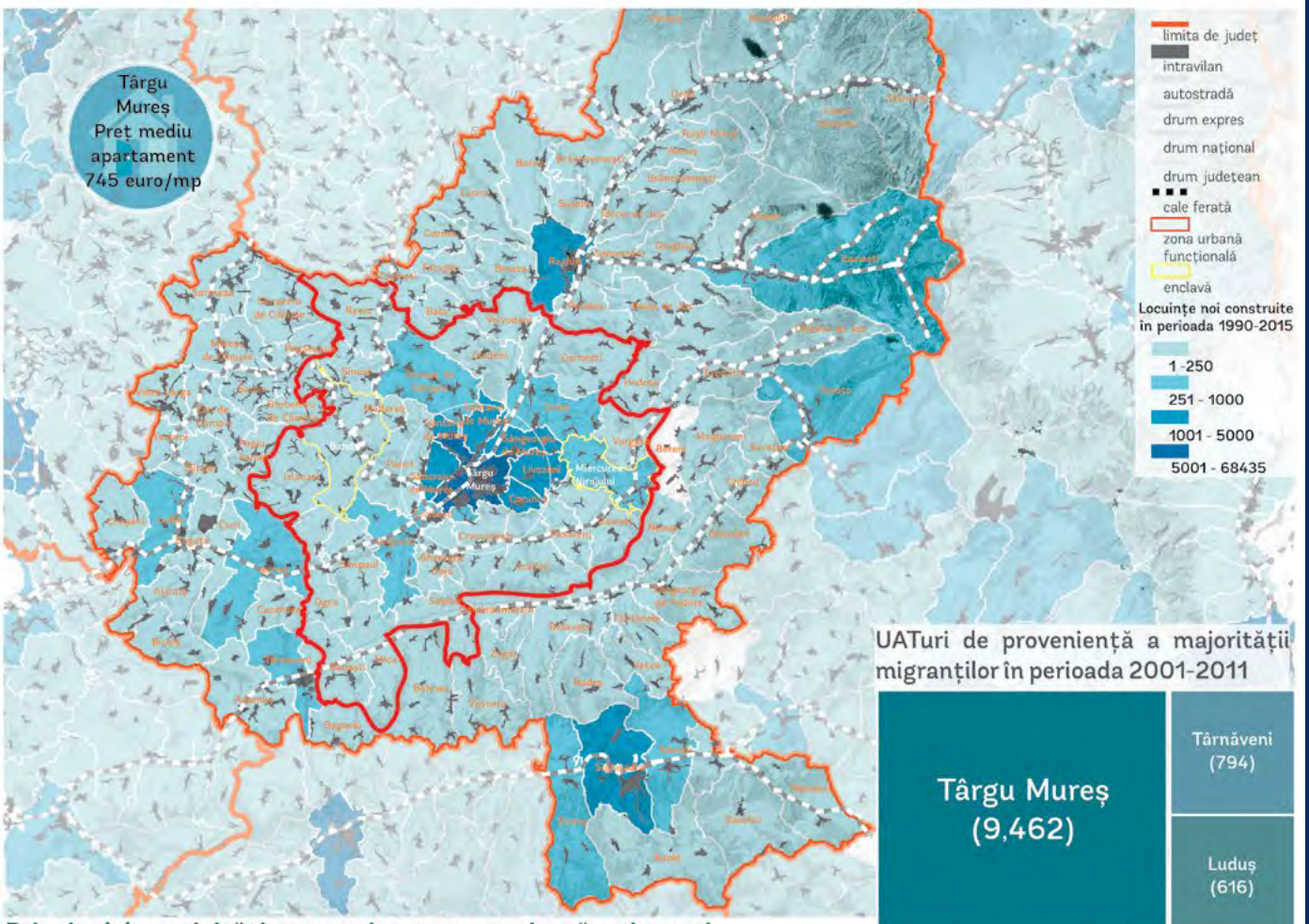
TÂRGU JIU

Târgu Mureș, MS

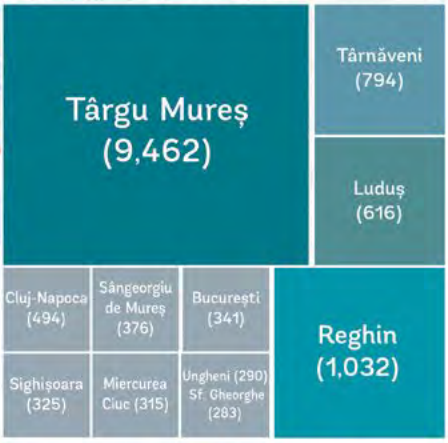
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



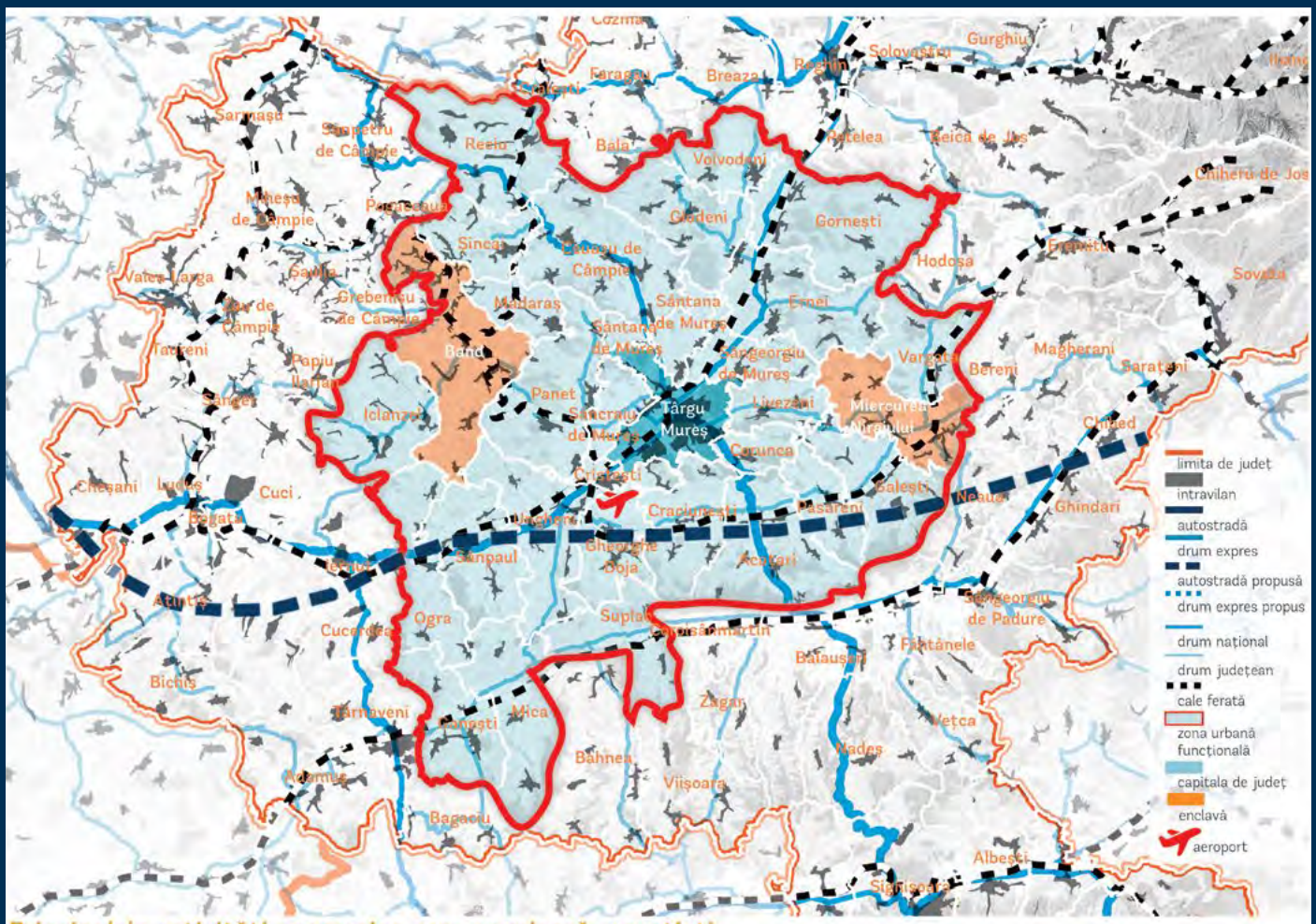
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- sănătate
- administrație publică
- comerț
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
251,523	83,571	33.2 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
11,563	259,213	5.1 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
410	36	4,631
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
98	0.36	268

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 28.7%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 51.9% / rural 48.1%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 44.9% șomeri 2.4% studenți 7.7% pensionați 34.4% fără ocupație 10.6%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 27.2% între 35-64 - 51.6% peste 65 ani - 21.2%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 19.7% secundar superior 34.6% secundar 18.2% primar 27.5%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 26.3% tehnicieni 10.4% muncitori calificați 58.0% muncitori necalificați 5.3%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 50.5% între 1991-2000 - 17.9% între 2001-2011 - 31.6%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- comerț
- sănătate
- administrație publică
- construcții
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
251,523	110,199

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
27.2 %	29,949

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
410	4.7%

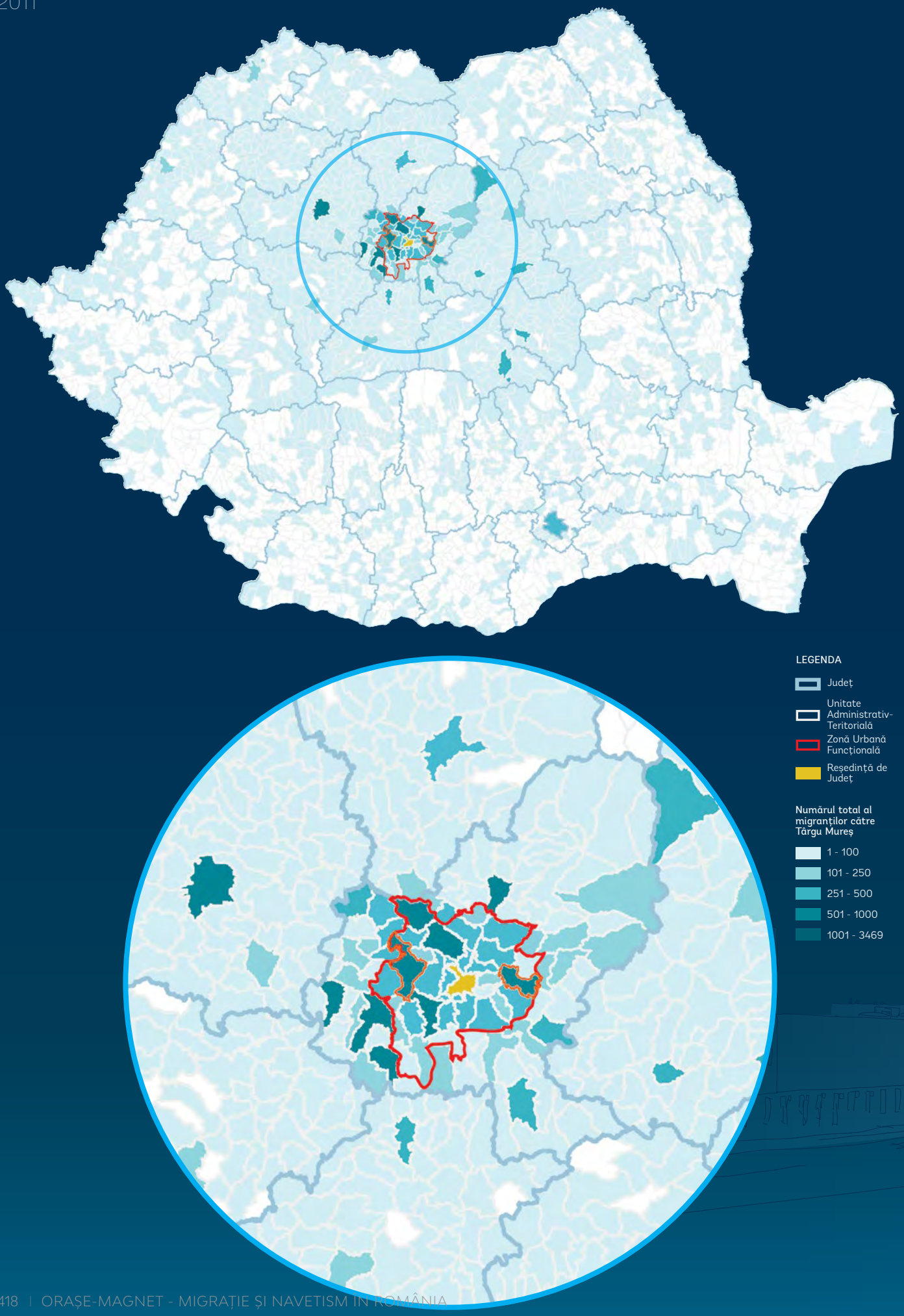
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
4,631	0.36

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 8.6%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 59.9%/ feminin 40.1 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 44.2% / 35-44 - 30.3% / peste 45 - 25.5%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 25.6% / superior secundar 38.1% / secundar 23.5 % / primar 12.6 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 20.2% / tehnicieni 9.6% / muncitori calificați 61.1% / muncitori necalificați 9.0%

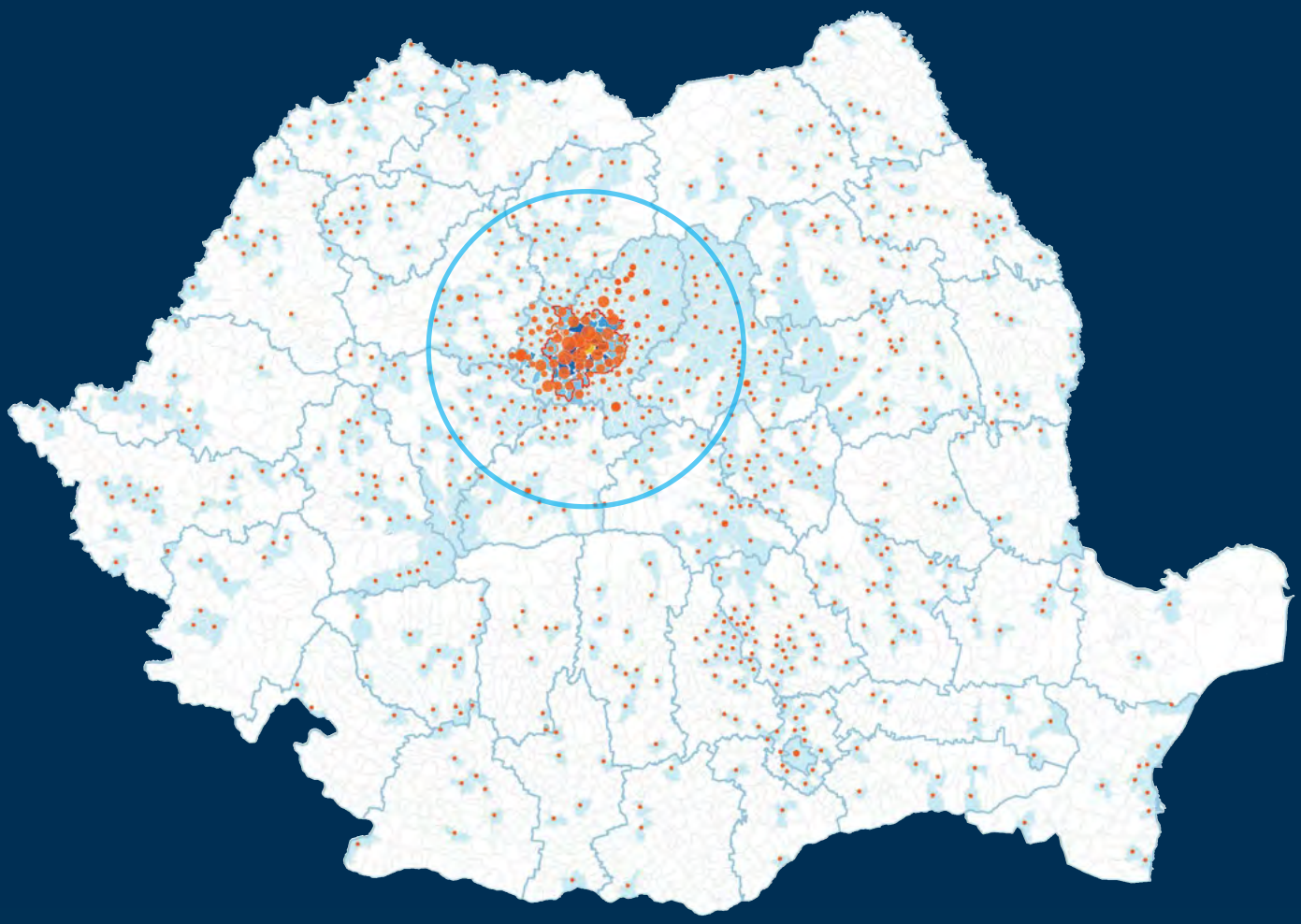
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

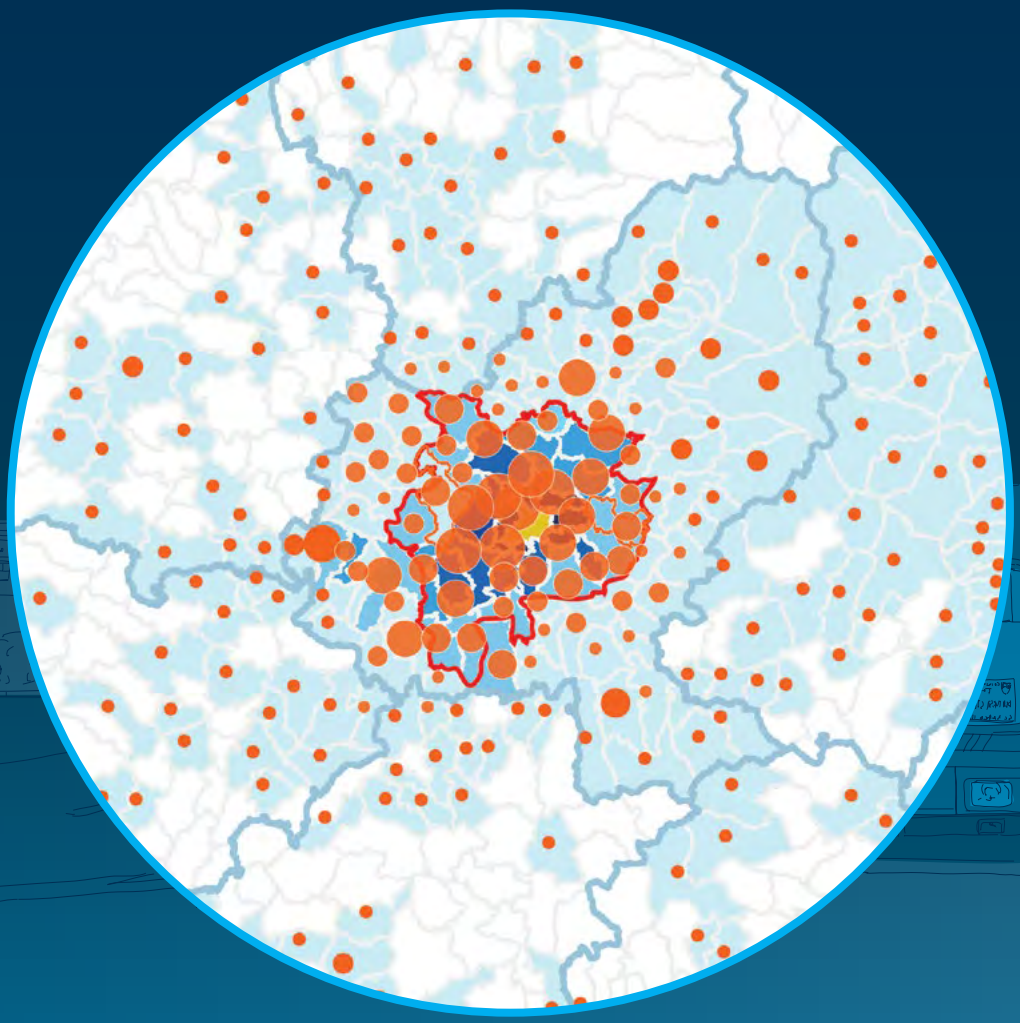
Târgu Mureș (2,832)
Sângeorgiu de Mureș (2,274)
Sâncraiu de Mureș (1,827)
Cristești (1,484)
Sântana de Mureș (1,423)
Ungheni (1,172)

Fluxuri migraționale către Târgu Mureș ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Târgu Mureș ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

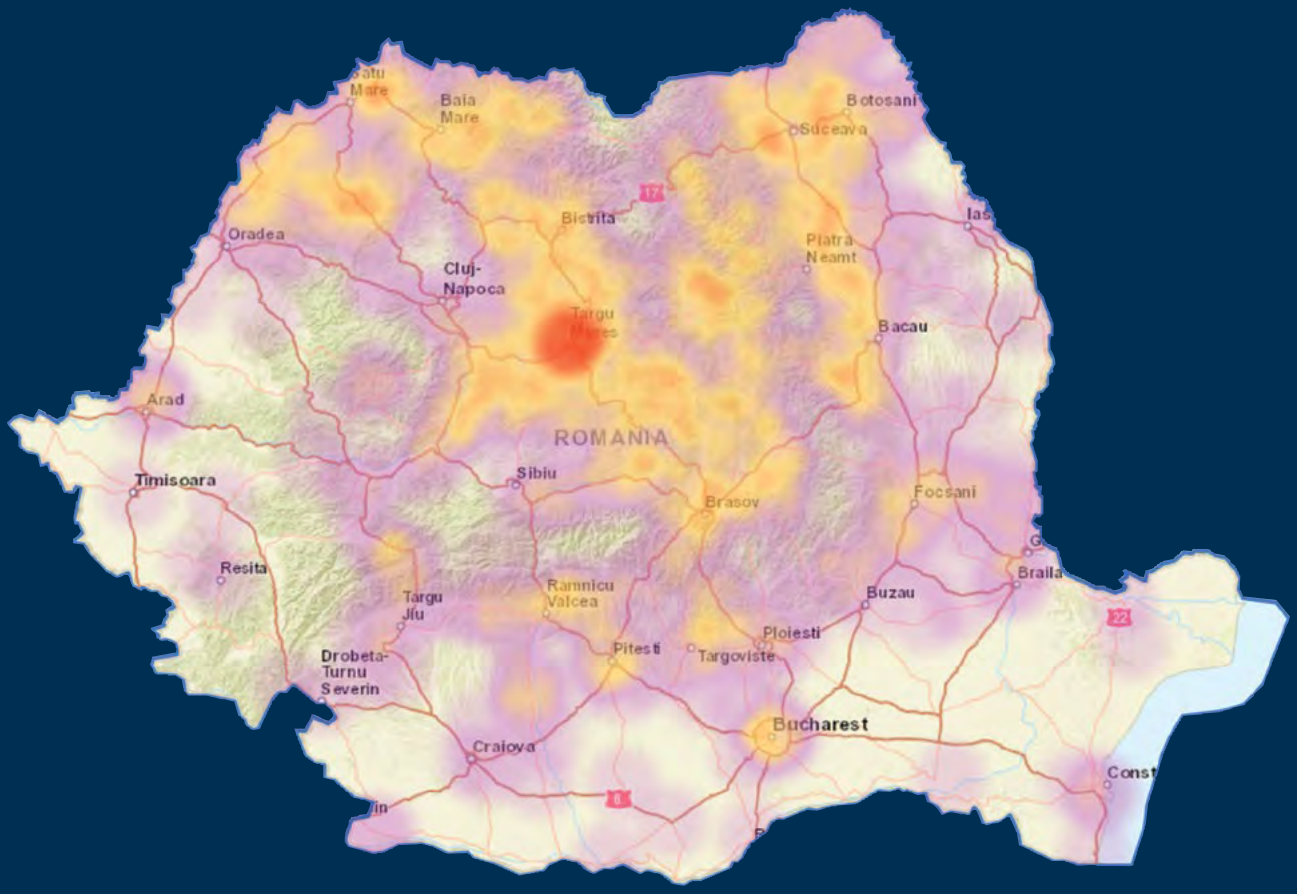
Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

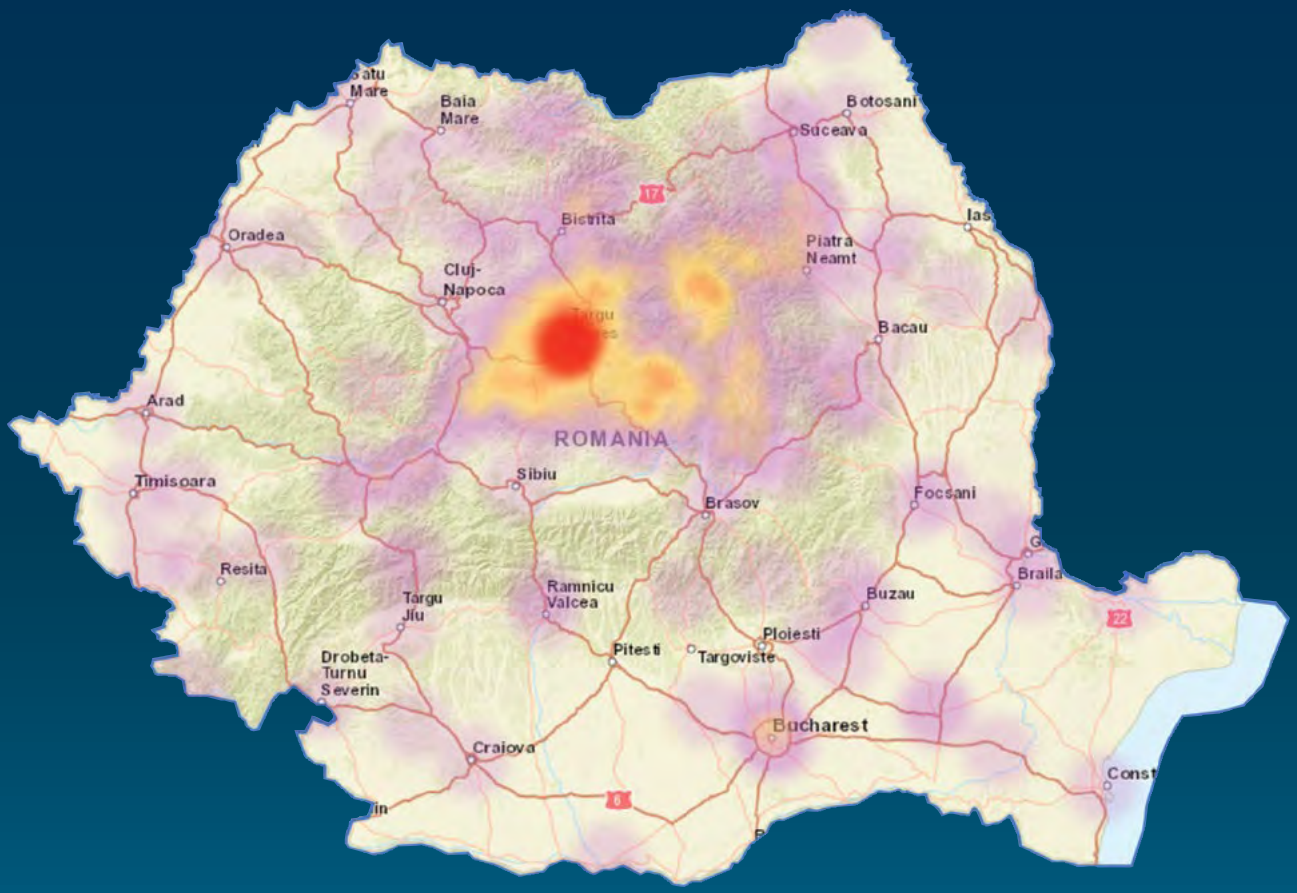
Numărul total al navetiștilor către Târgu Mureș

- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

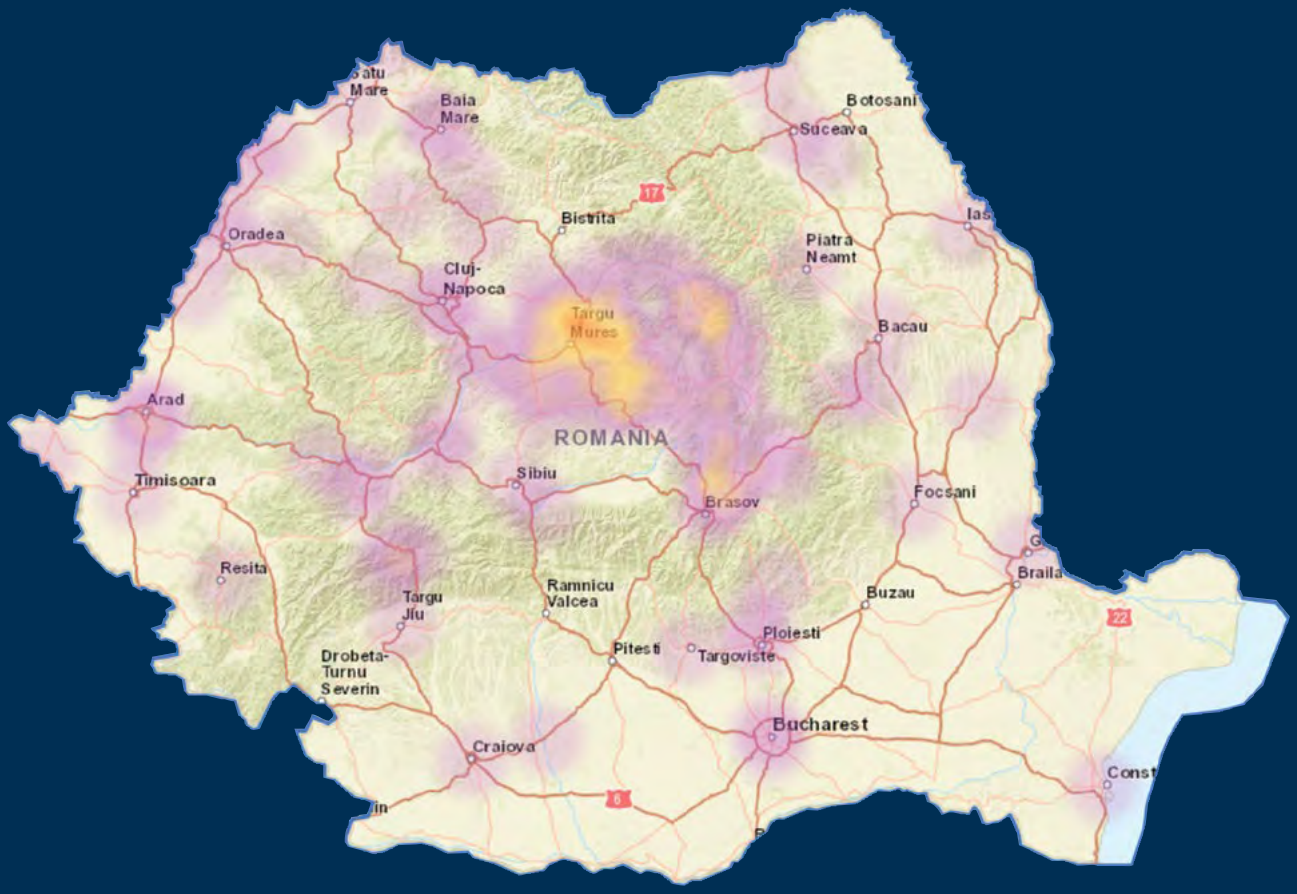
Zona de captare a studenților a Universității de Medicină şi Farmacie, Târgu Mureș, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Petru Maior”, Târgu Mureș, în 2015

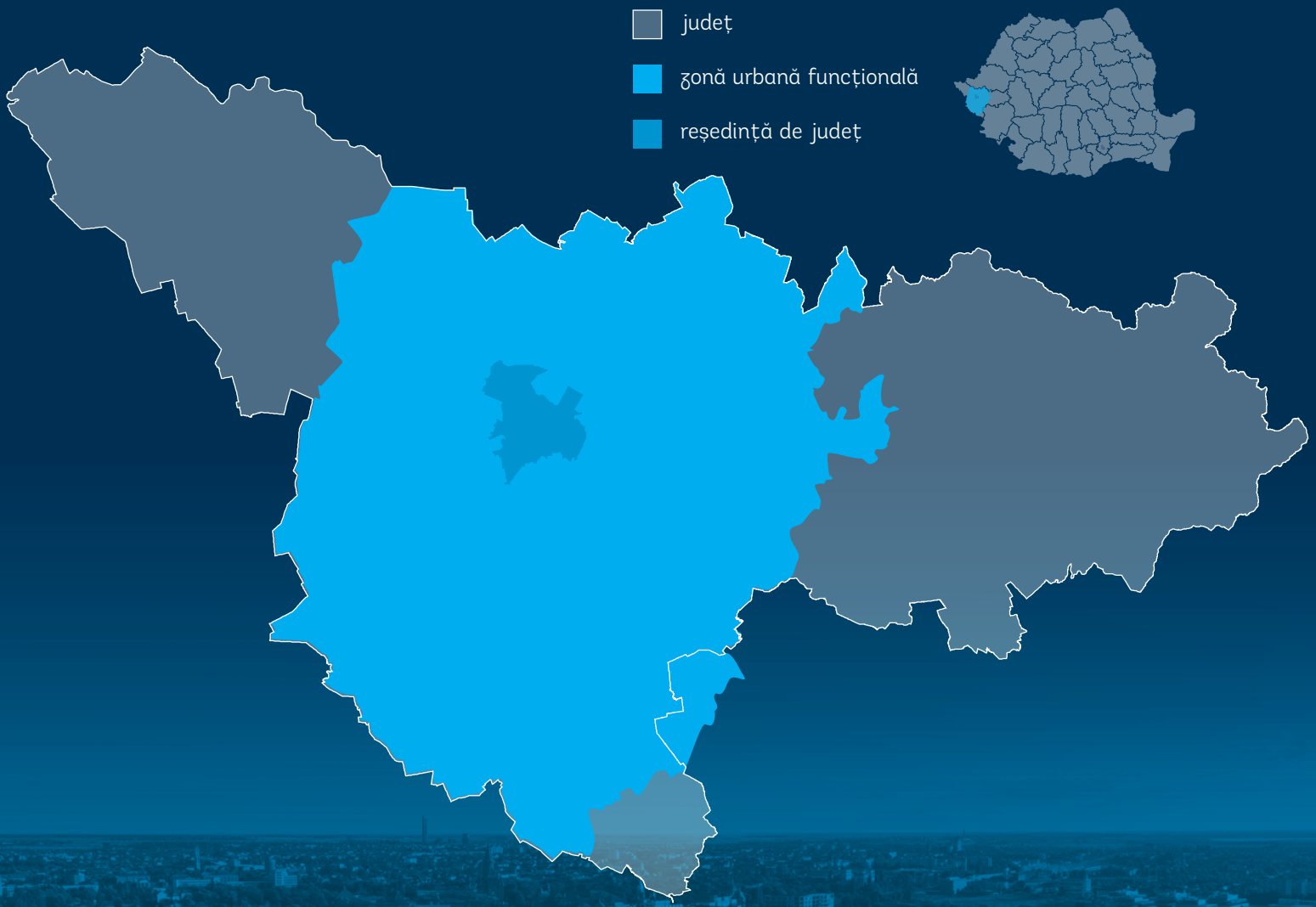


Zona de captare a studenților a Universității de Arte Târgu Mureș, în 2015



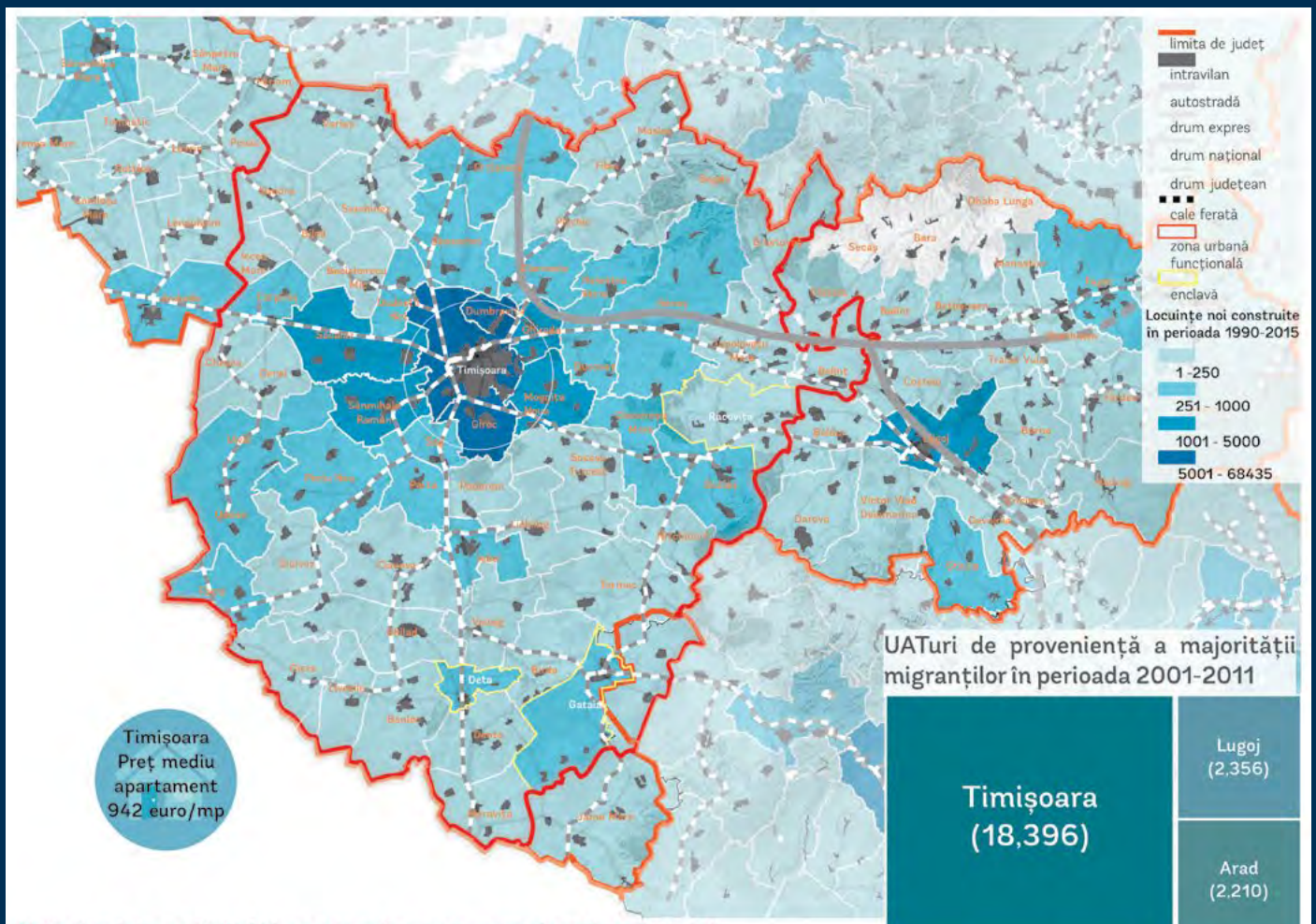
Timișoara, TM

Zona urbană funcțională

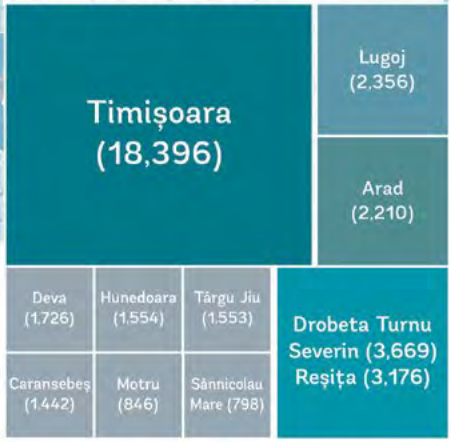




O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



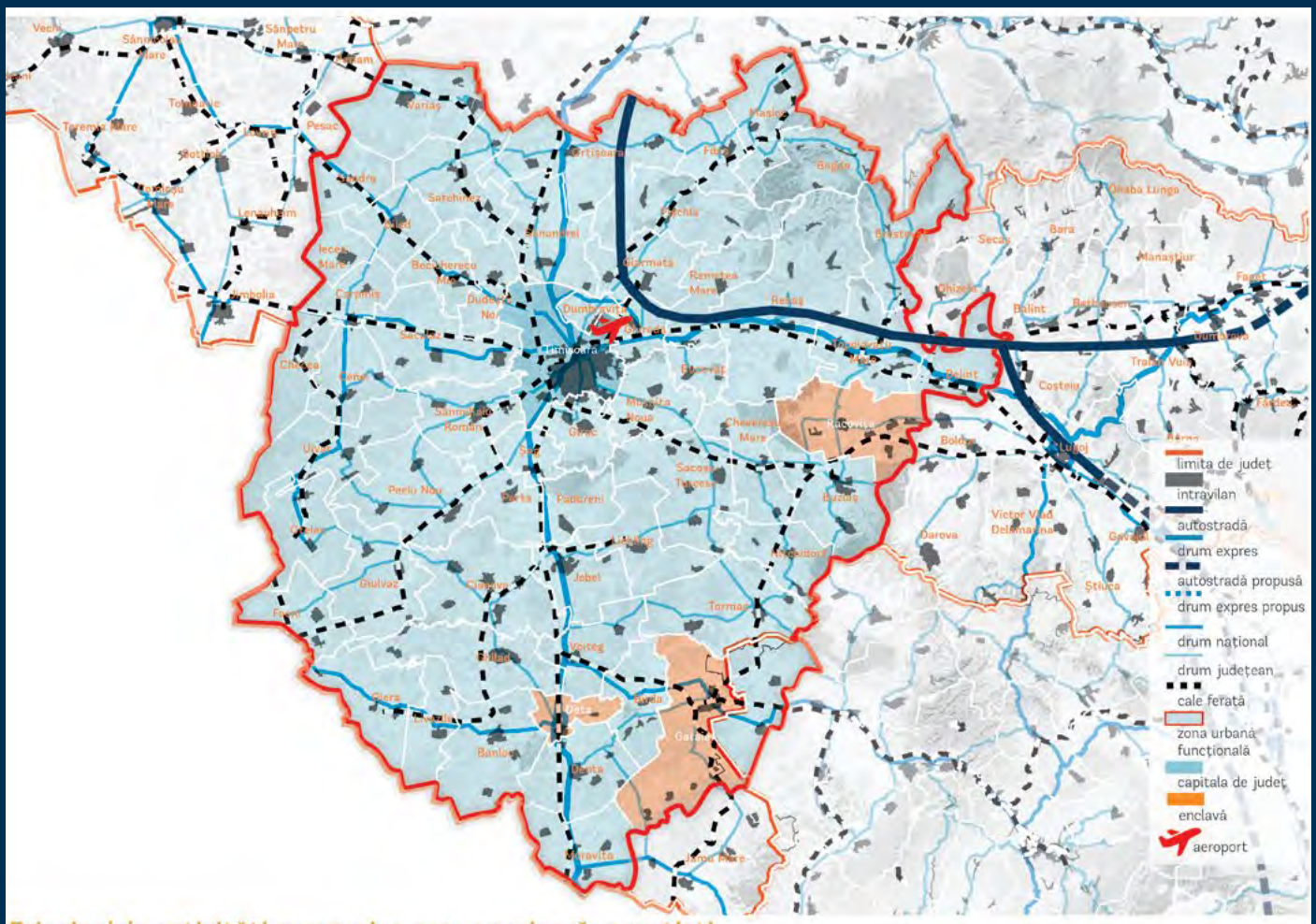
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- transport
- automotive
- comerț
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
508,037	234,847	46.2 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
39,898	314,522	4.8 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
487	67	9,004
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
100	0.84	71

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 68.1%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 55.5% / rural 44.5%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 45.9% șomeri 2.3% studenți 14.0% pensionați 27.2% fără ocupație 10.6%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 34.7% între 35-64 - 48.5% peste 65 ani - 16.8%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 24.2% secundar superior 32.7% secundar 13.7% primar 29.4%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 28.3% tehnicieni 9.1% muncitori calificați 55.2% muncitori necalificați 7.4%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 46.1% între 1991-2000 - 18.2% între 2001-2011 - 35.7%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



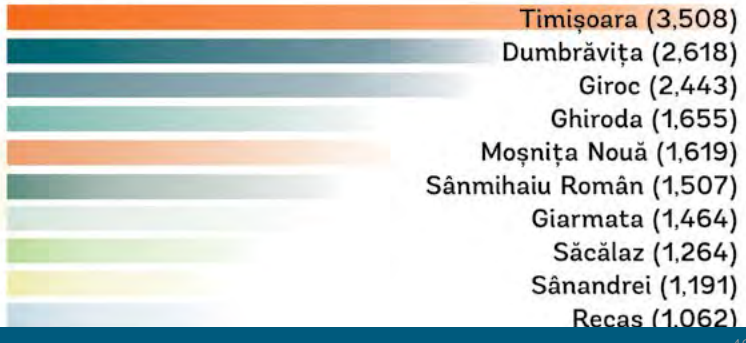
Principalele activități economice care angajează navetiști

- echipament sportiv
- administrație publică
- agricultură
- comerț
- construcții

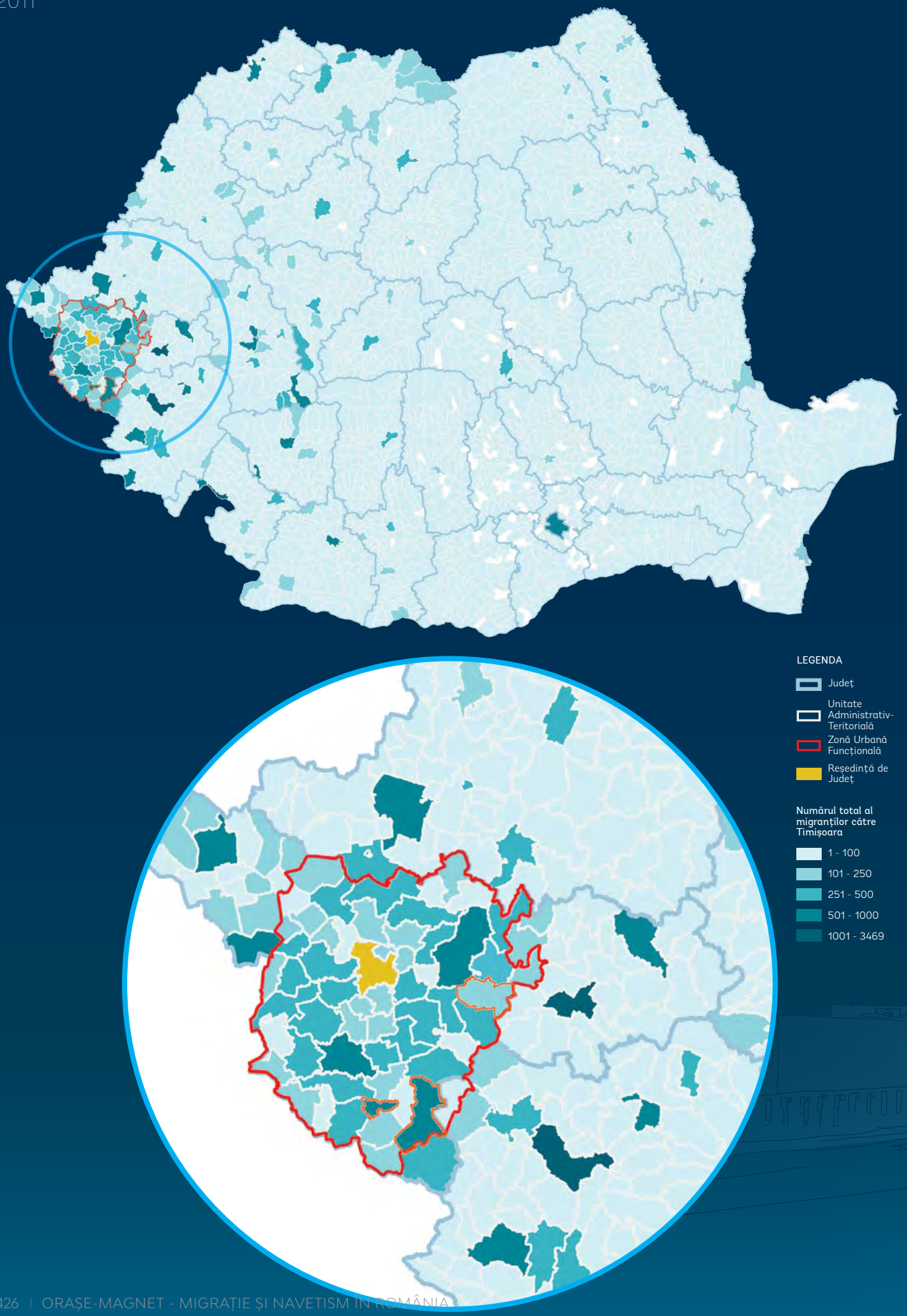
Populația stabilă (ZUF)	**Populația ocupată (ZUF)**
508,037	236,703
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	**Navetiști (ZUF)**
22.0%	52,014
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Rata șomajului (% ZUF)**
487	1.2%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	**Indexul de vitaliate culturală**
9,004	0.84

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 24.6%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 60.7% / feminin 39.3%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 49.4 % / 35-44 - 27.7% / peste 45 - 22.9%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 29.3%/ superior secundar 33.4% / secundar 17.3% / primar 19.9%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 20.6% / tehnicieni 9.0% / muncitori calificați 56.7% / muncitori necalificați 13.8%

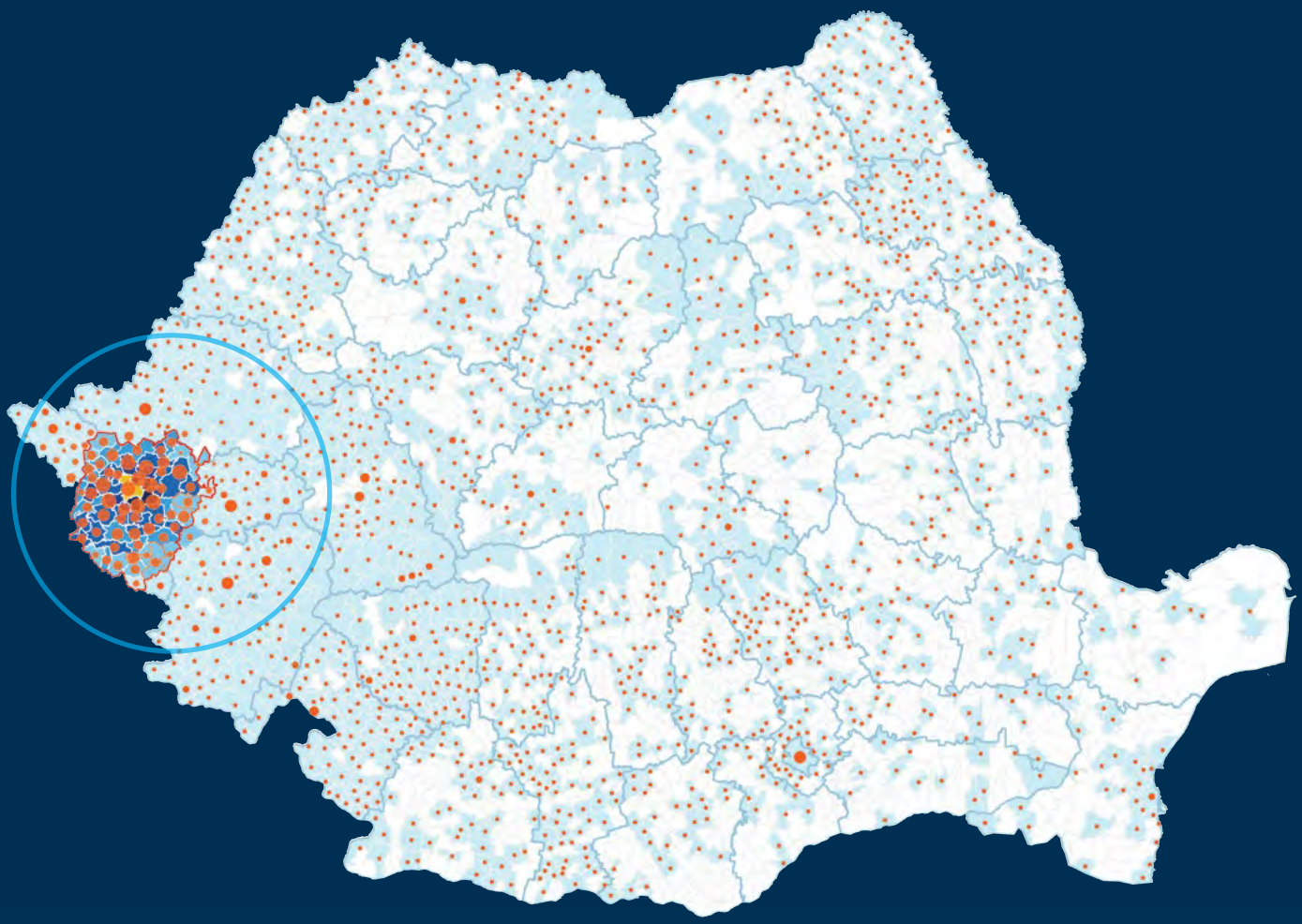
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

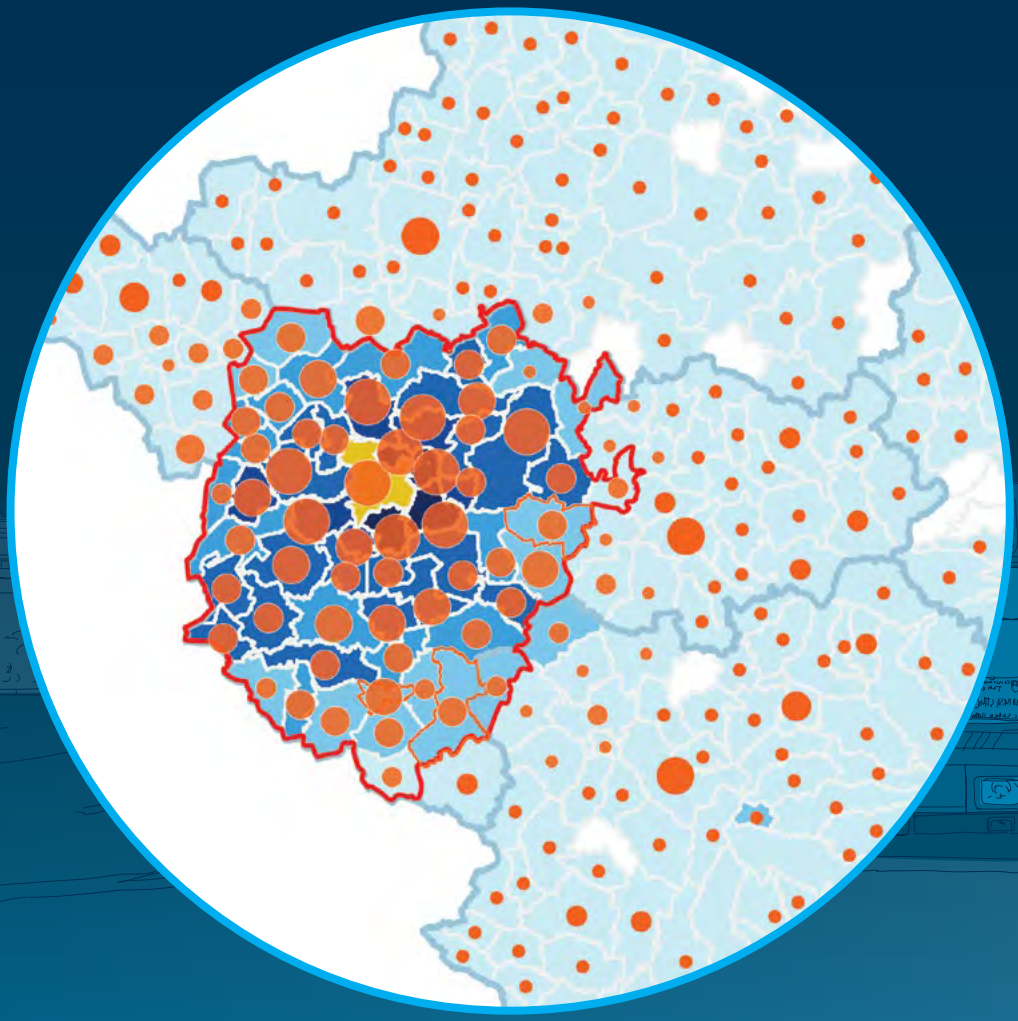


Fluxuri migraționale către Timișoara ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Timișoara ZUF, în 2011





LEGENDA

- Județ
- Unitate Administrativ-Teritorială
- Zonă Urbană Funcțională
- Reședință de Județ

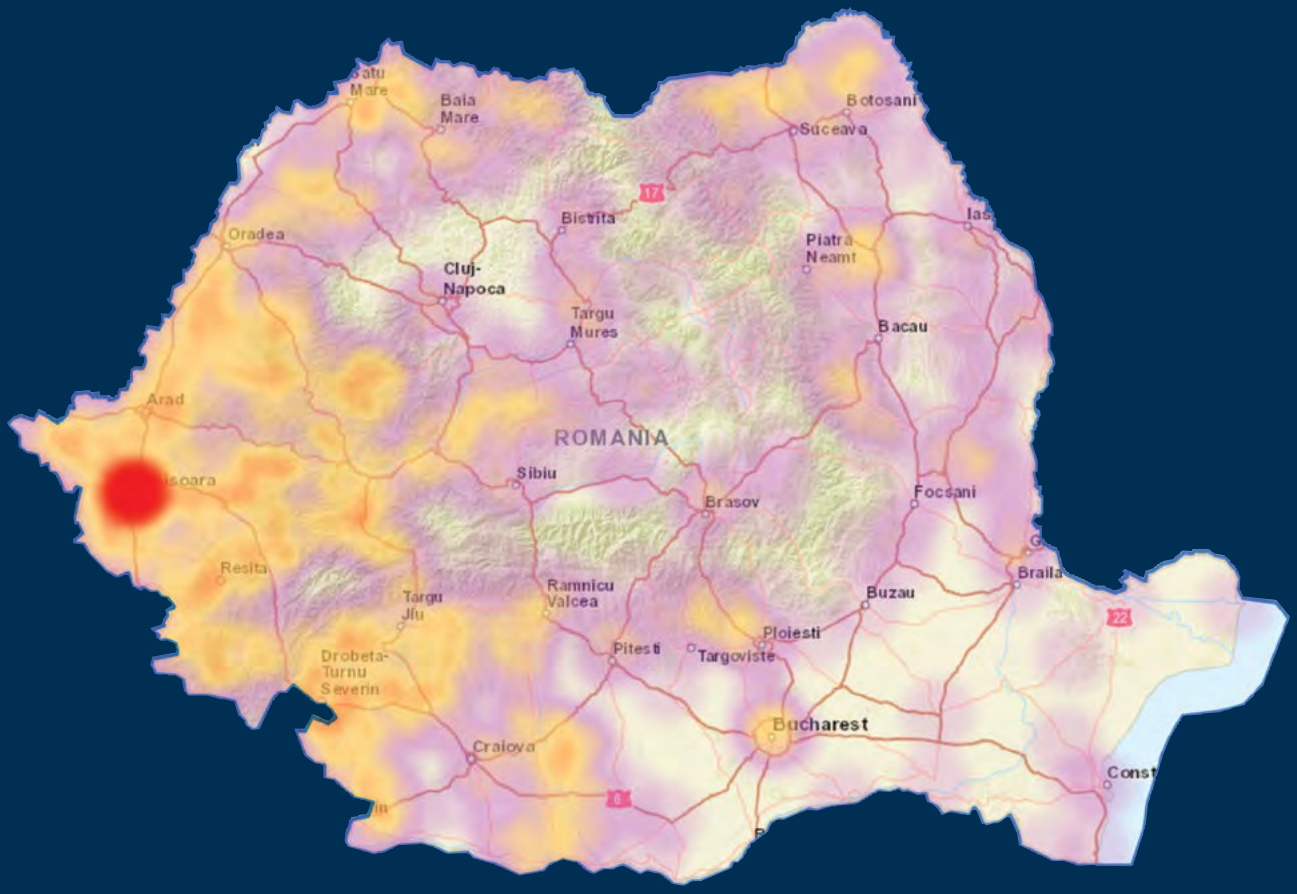
Ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate

- 0% - 15%
- 15.1% - 25%
- 25.1% - 35%
- 35.1% - 45%
- 45.1% - 55%

Numărul total al navetiștilor către Timișoara

- 1 - 50
- 51 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000

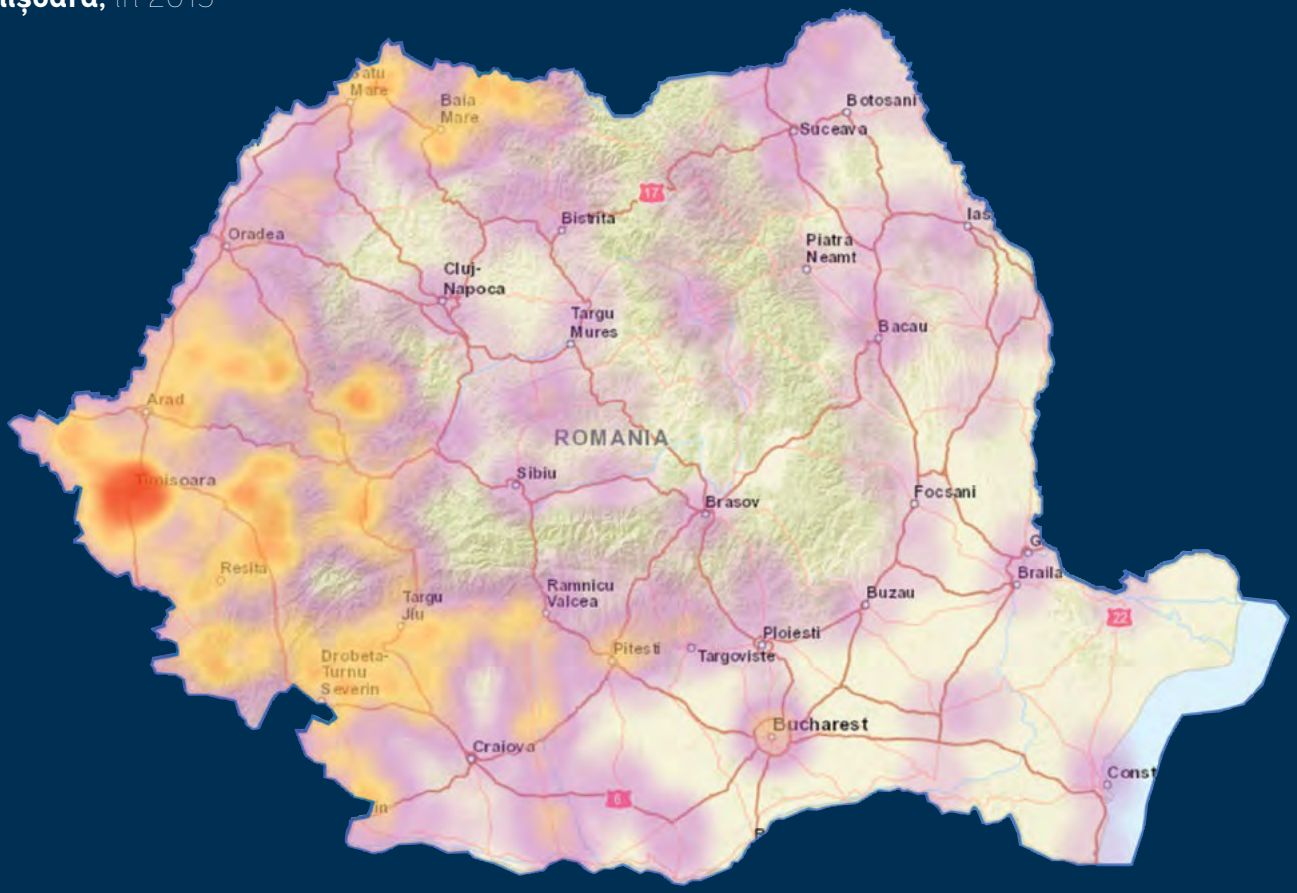
Zona de captare a studenților a Universității de Vest, Timișoara, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității Politehnice, Timișoara, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității de Medicină și Farmacie „Victor Babeș”, Timișoara, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității de Științe Agricole și Medicină Veterinară a Banatului, Timișoara, în 2015



Zona de captare a studenților a Universității „Tibiscus”, Timișoara, în 2015

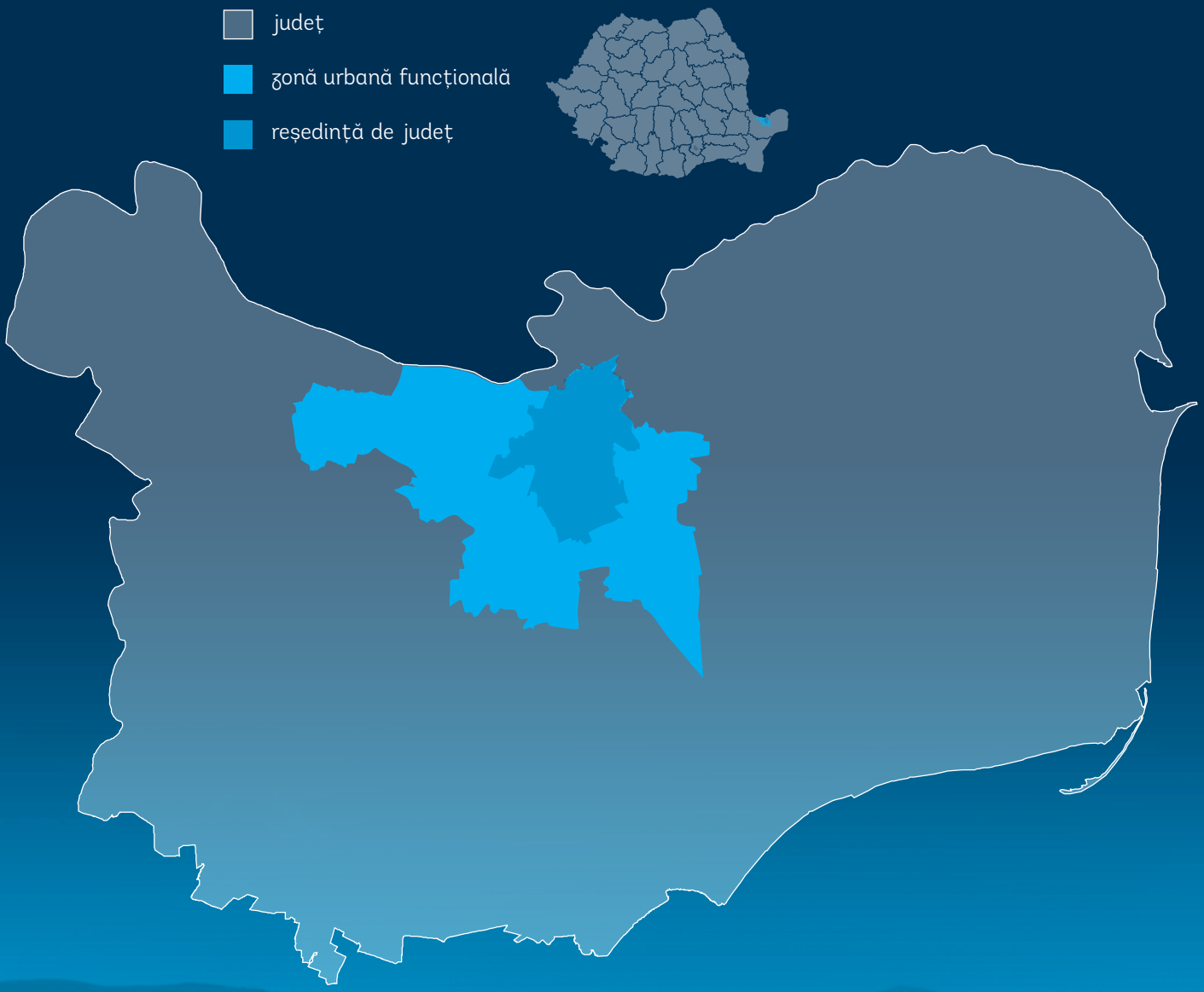


Zona de captare a studenților a Universității „Ioan Slavici”, Timișoara, în 2015

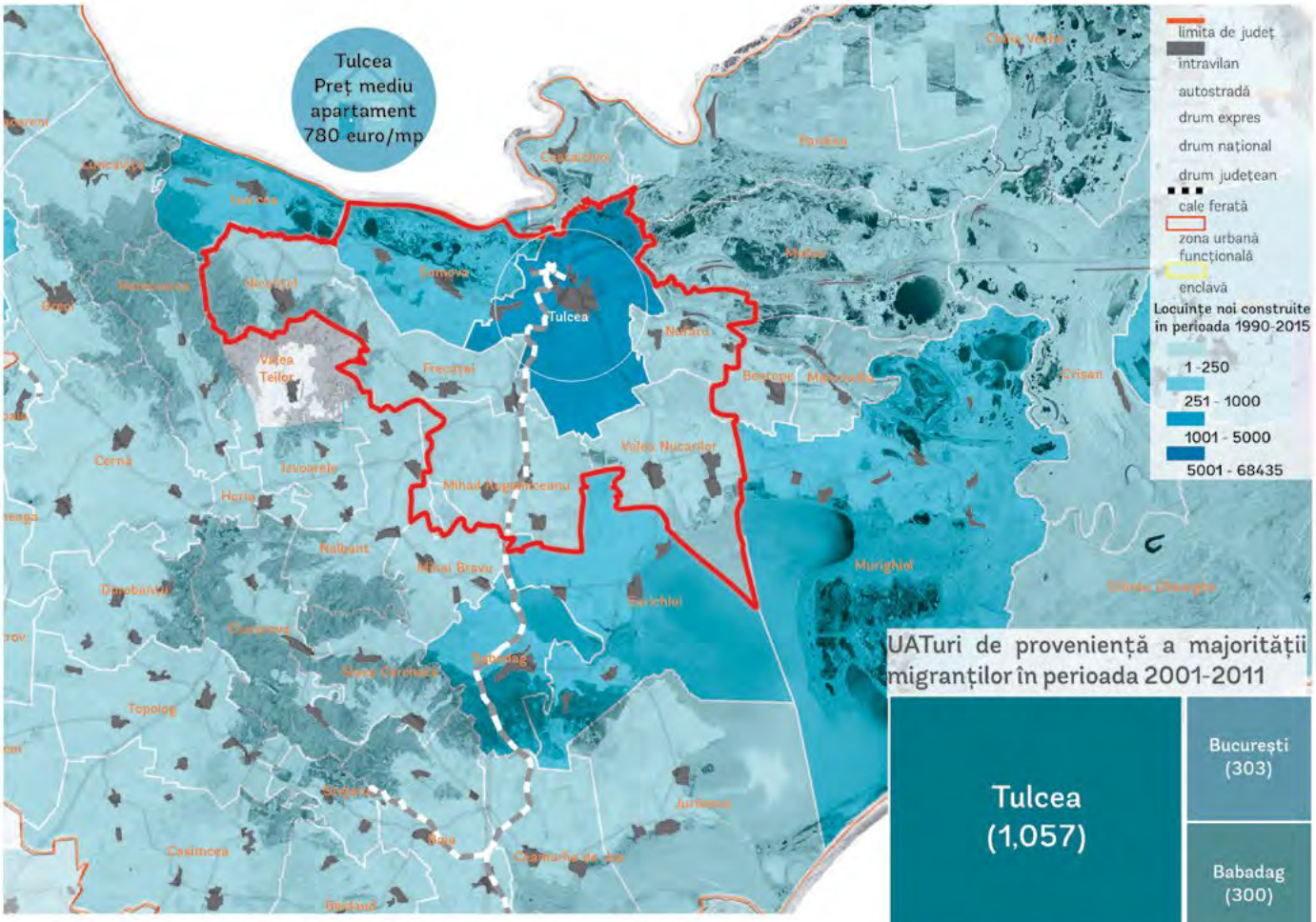


Tulcea, TL

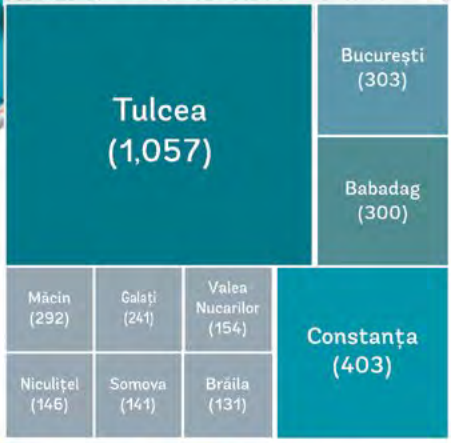
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



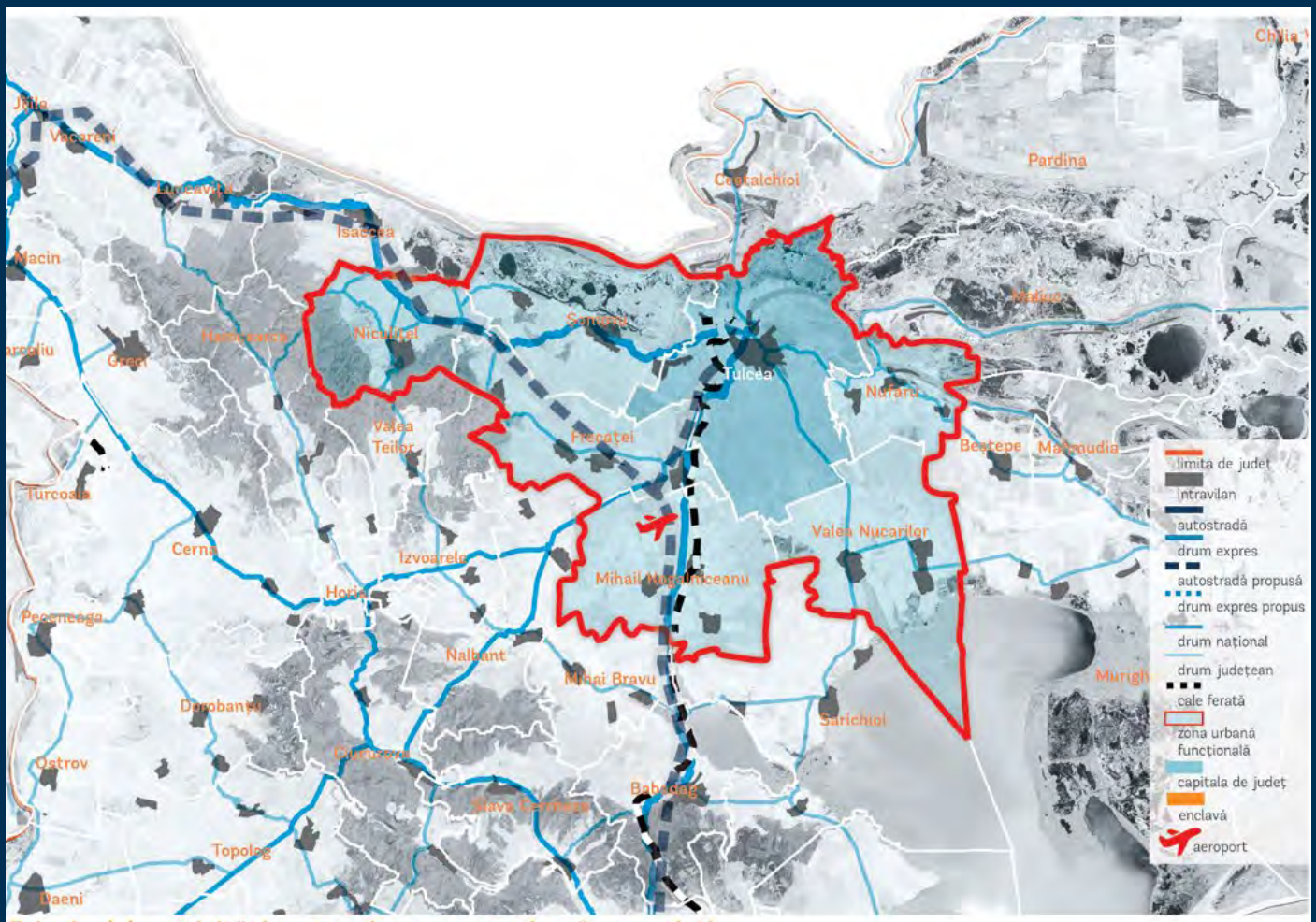
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcția de nave
- comerț
- administrație publică
- construcții
- transport

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
94,092	37,088	39.4 %
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
0	48,460	5.8 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
373	10	1,092
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
83	-0.25	836

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 32.8%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 30.9% / rural 69.1%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 52.3% șomeri 3.2% studenți 3.1% pensionați 28.7% fără ocupație 12.8%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 18.4% între 35-64 - 64.5% peste 65 ani - 17.1%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 15.8% secundar superior 33.8% secundar 16.7% primar 33.7%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 18.1% tehnicieni 9.7% muncitori calificați 65.9% muncitori necalificați 6.3%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 66.8% între 1991-2000 - 13.6% între 2001-2011 - 19.6%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- transport
- administrație publică
- comerț
- metalurgie

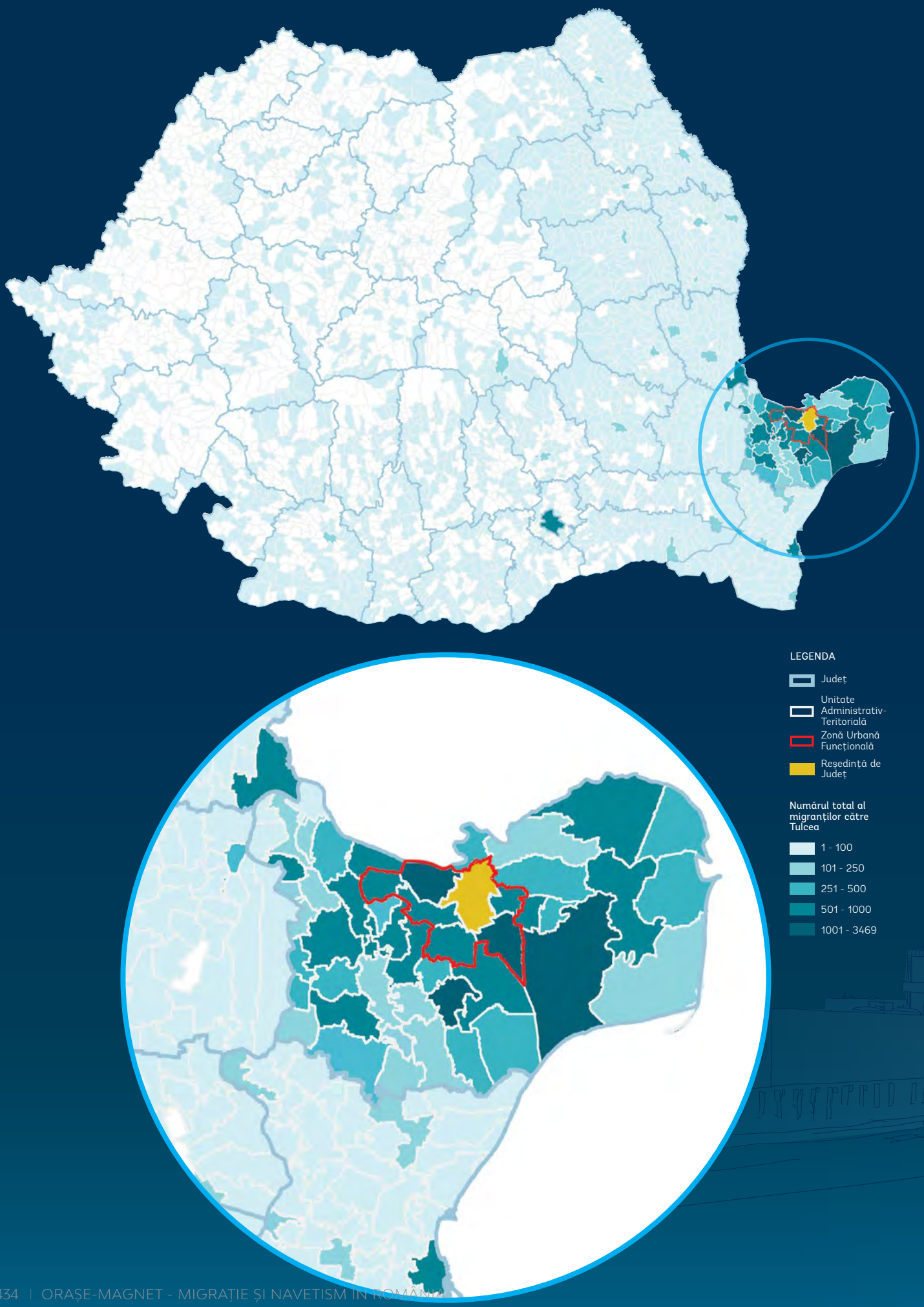
Populația stabilă (ZUF)	339,408
Populația ocupată (ZUF)	151,776
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	11.7%
Navetiști (ZUF)	17,786
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	425
Rata șomajului (% ZUF)	9.4%
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	4,196
Indexul de vitaliate culturală	-0.25

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 17.2%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 75.9 % / feminin 24.1 %
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 38.3 % / 35-44 - 34.9% / peste 45 - 26.7%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 17.5% / superior secundar 31.3%/ secundar 27.9% / primar 23.0 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 13.5%/ tehnicieni 7.1% / muncitori calificați 68.2% / muncitori necalificați 11.2%

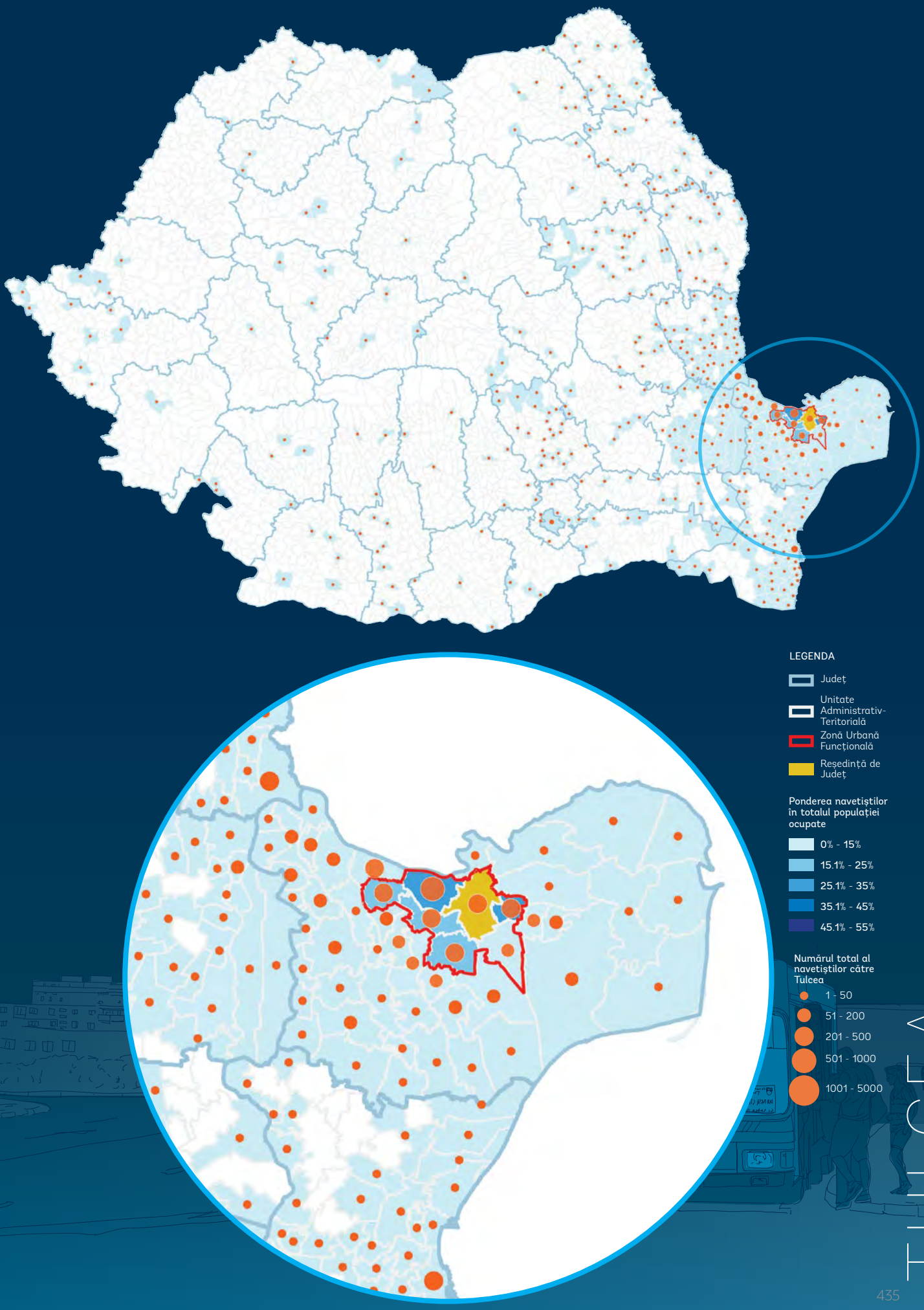
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Fluxuri migraționale către Tulcea ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Tulcea ZUF, în 2011



FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

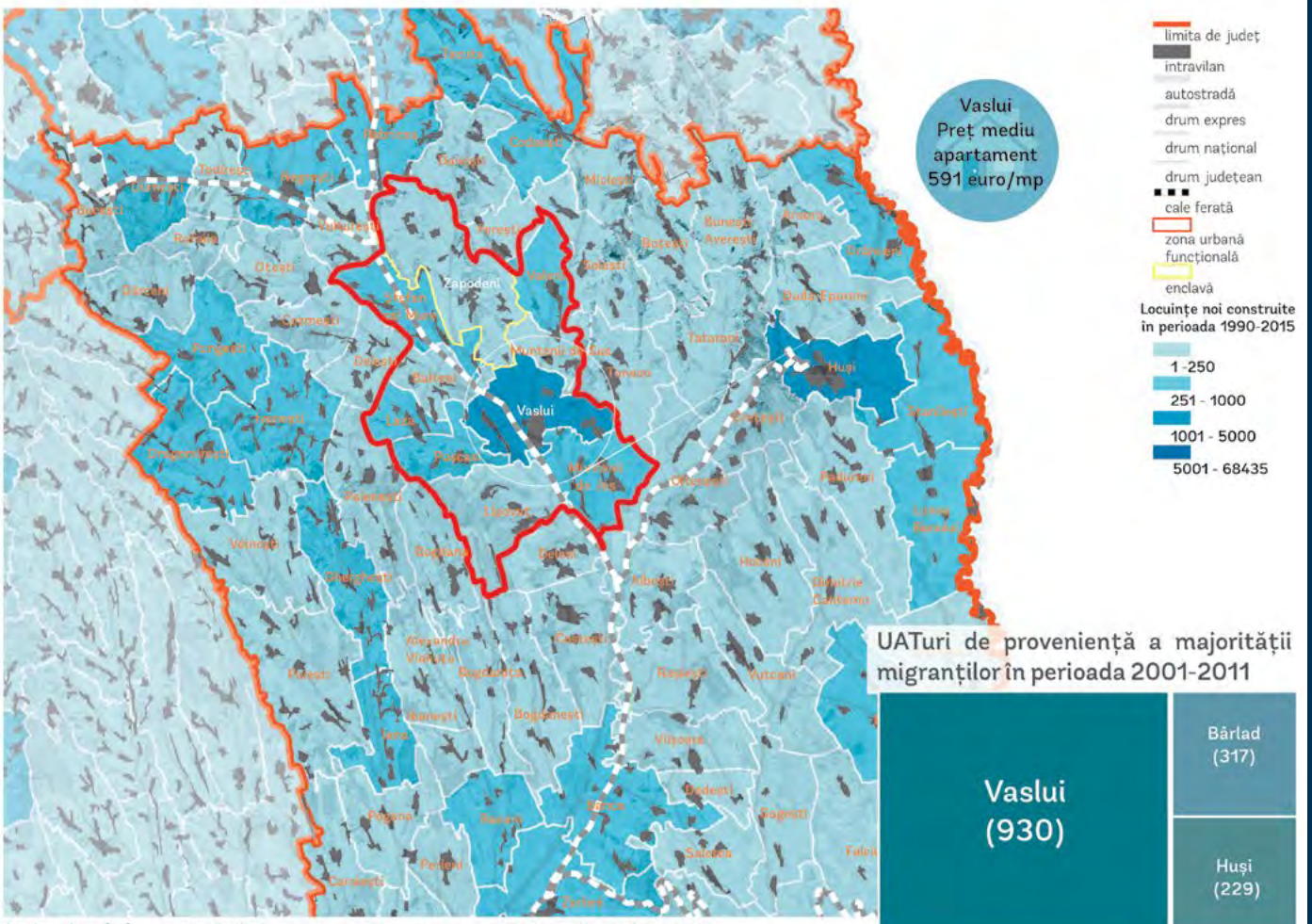
TULCEA

Vaslui, VS

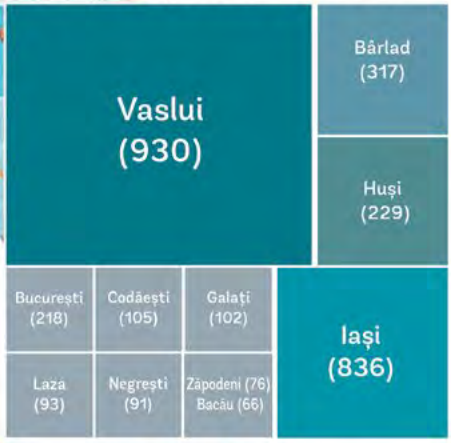
Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



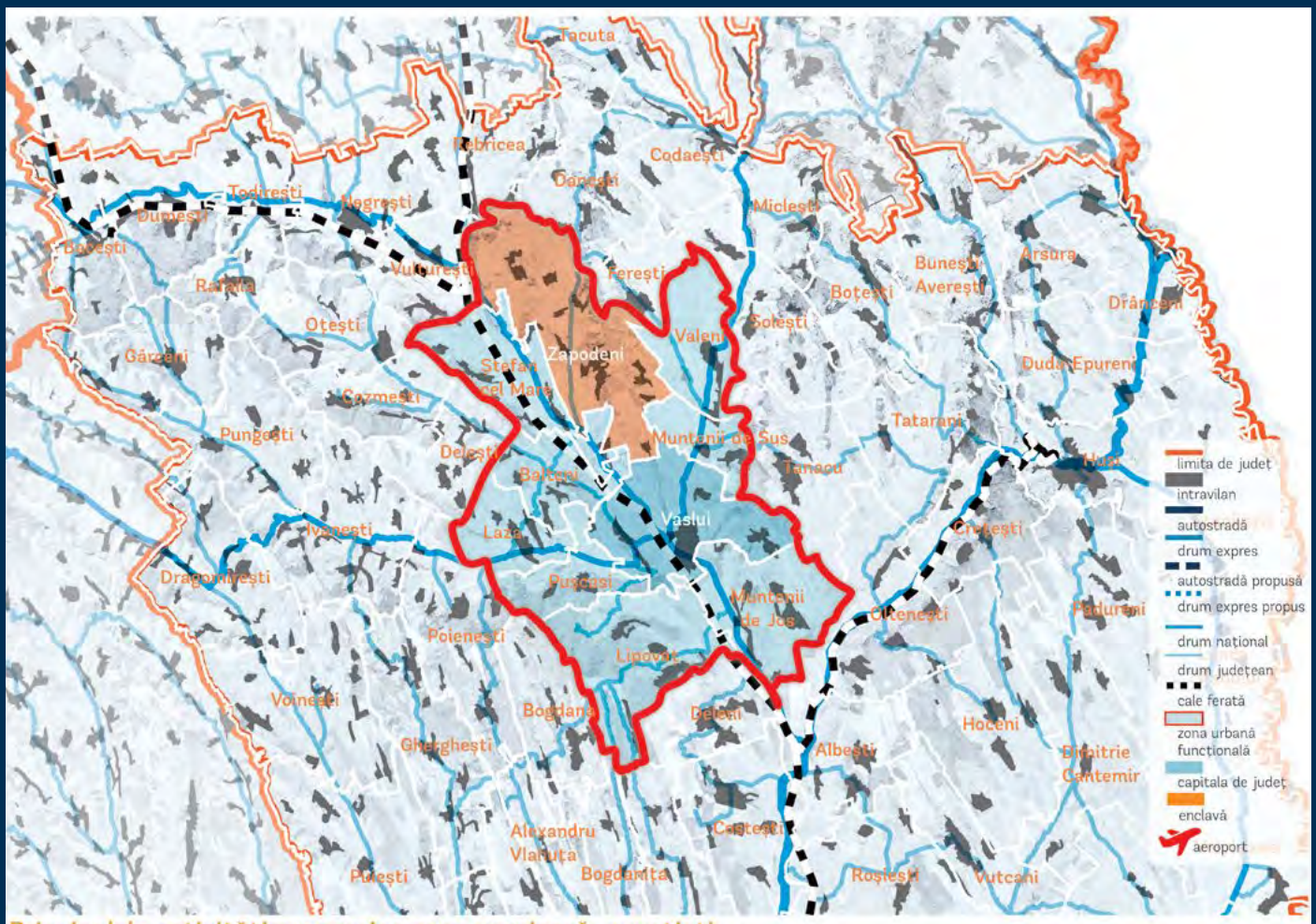
Principalele activități economice care angajează migranți

- construcții
- comerț
- administrație publică
- echipament sportiv
- procesarea alimentelor

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
80,861	29,834	36,9 %
Număr de studenți (ZUF)	Număr de turiști (ZUF)	Rata șomajului (% ZUF)
0	21,556	7.7 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Număr de unități comerciale moderne	Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)
364	12	533
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	Indexul de vitaliate culturală	Distanța către granița de vest (km)
89	-0.39	600

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 30.8%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 34.8% / rural 65.2%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 50.9% șomeri 4.3% studenți 2.9% pensionați 31.5% fără ocupație 10.4%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 18.0% între 35-64 - 68.3% peste 65 ani - 13.6%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 17.0% secundar superior 34.0% secundar 22.2% primar 26.8%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 21.5% tehnicieni 9.4% muncitori calificați 63.8% muncitori necalificați 5.4%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 66.0% între 1991-2000 - 14.9% între 2001-2011 - 19.1%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- echipament sportiv
- procesarea alimentelor
- administrație publică
- comerț

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
80,861	39,929

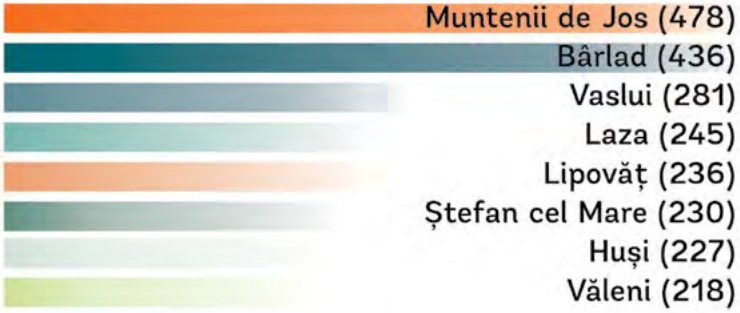
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
12.9%	5,161

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
364	11.6%

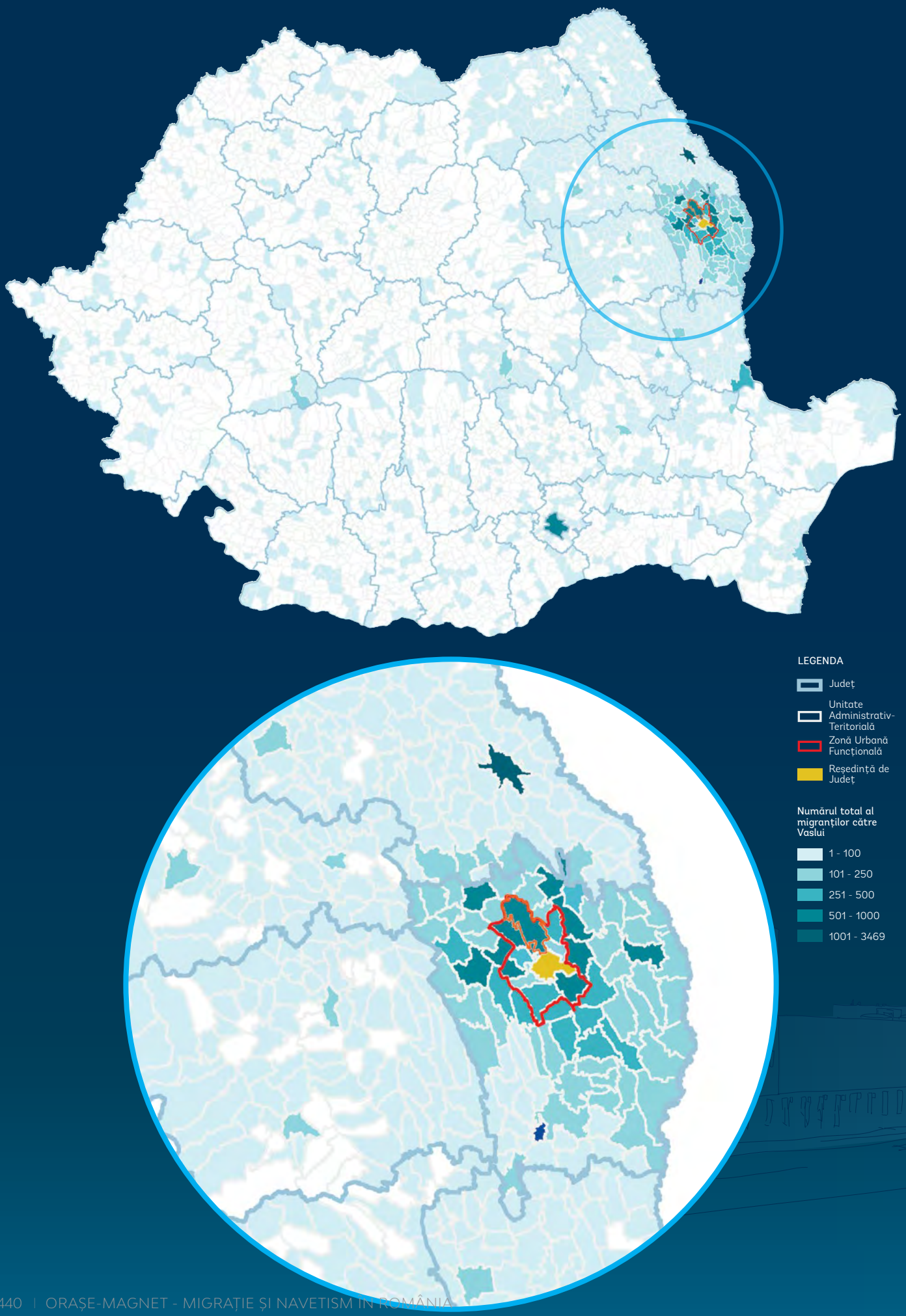
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
533	-0.39

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 13.9%
Ponderea nevetiștilor după gen (%. ZUF)	masculin 56.2 % / feminin 43.8%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%. ZUF)	sub 35 - 40.3% / 35-44 - 34.2% / peste 45 - 25.5%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%. ZUF)	înv. terțiar 21.5% / superior secundar 34.0% / secundar 24.0% / primar 20.3 %
Ponderea navetiștilor după ocupație (%. ZUF)	manageri și profesioniști 20.1% / tehnicieni 6.6% / muncitori calificați 63.2% / muncitori necalificați 10.1%

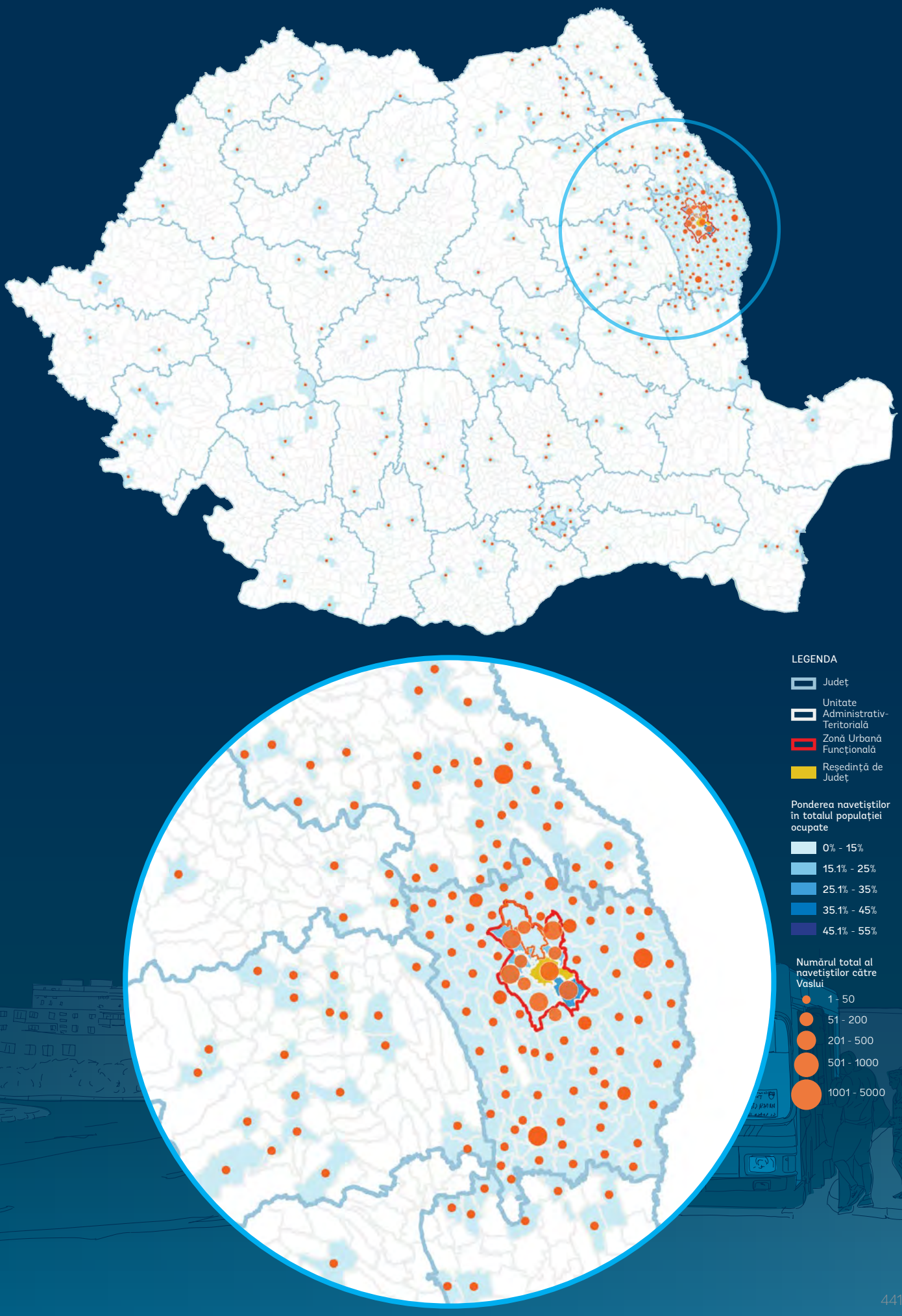
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Fluxuri migraționale către Vaslui ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Vaslui ZUF, în 2011

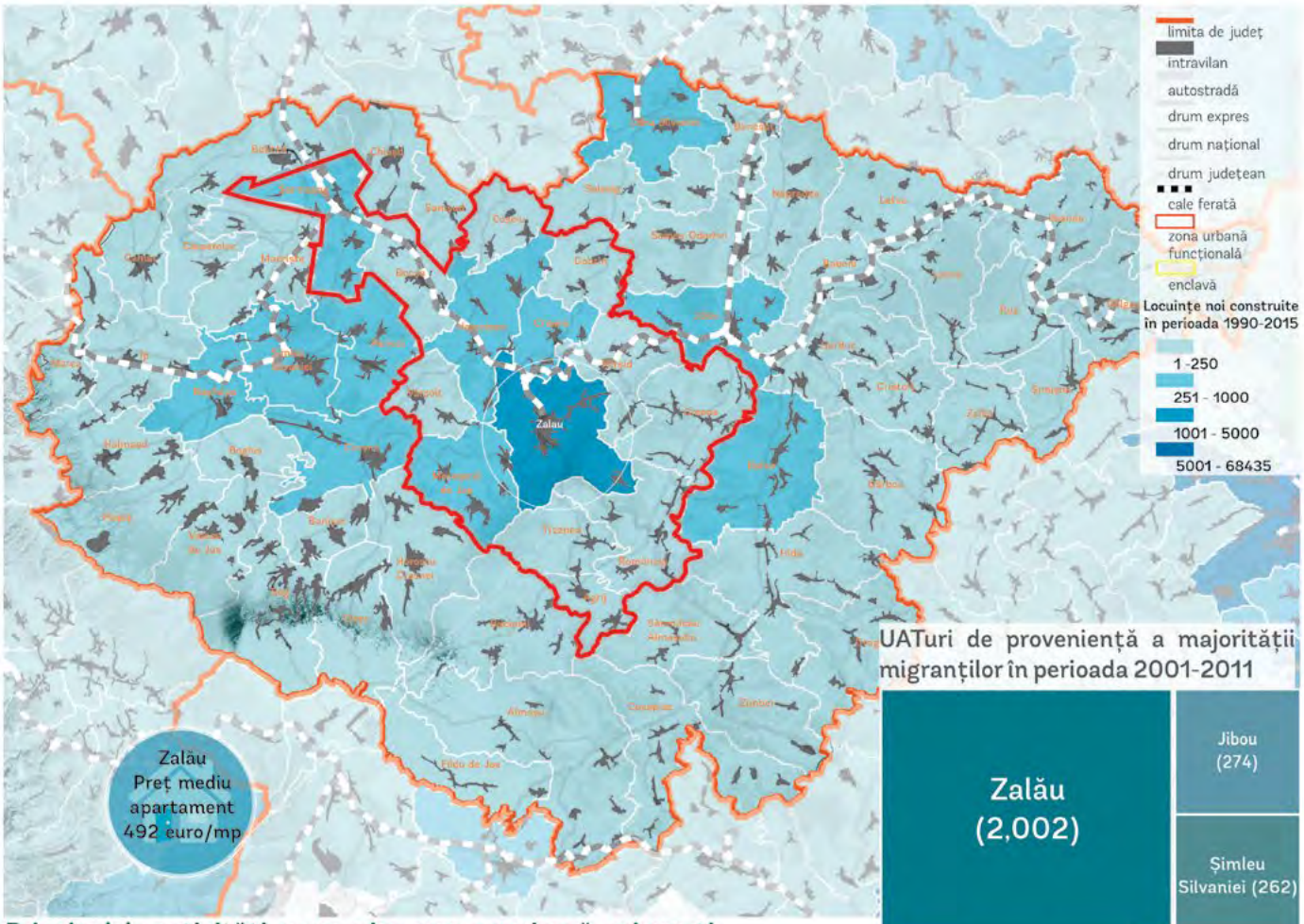


Zalău, SJ

Zona urbană funcțională



O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



UATuri de proveniență a majorității migranților în perioada 2001-2011



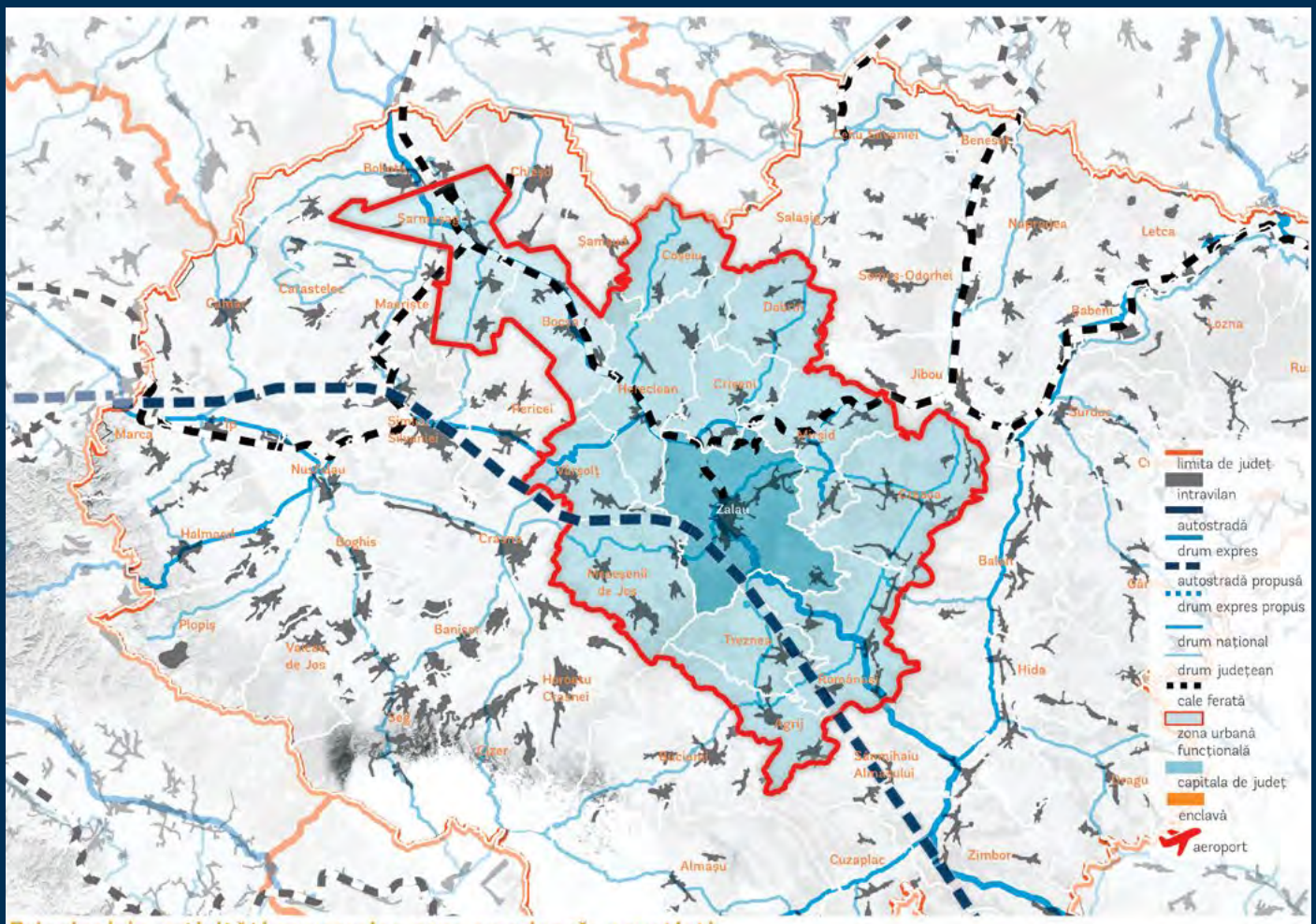
Principalele activități economice care angajează migranți

- comerț
- construcții
- procesarea deșeurilor și a maselor plastice
- transport
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Migranți (ZUF)	Procentul de migranți în totalul populației stabile (% ZUF)
90,073	37,877	42.1%
Număr de studenți (ZUF)	**Număr de turiști (ZUF)**	**Rata șomajului (% ZUF)**
396	23,985	6.7 %
Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	**Număr de unități comerciale moderne**	**Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)**
354	9	936
Indexul de Dezvoltare Umană Locală (IDUL)	**Indexul de vitaliate culturală**	**Distanța către granița de vest (km)**
98	-0.44	90

Ponderea migranților din afara județului (%, ZUF)	migranți pe distanțe lungi 34.0%
Ponderea migranților după reședința anterioară (%, ZUF)	urban 42.3% / rural 57.7%
Ponderea migranților după statutul economic actual (%, ZUF)	angajați 56.6% șomeri 4.1% studenți 3.4% pensionați 26.6% fără ocupație 9.4%
Ponderea migranților după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 ani - 21.8% între 35-64 - 67.0% peste 65 ani - 11.2%
Ponderea migranților după nivelul de instruire (%, ZUF)	învățământ terțiar 23.3% secundar superior 37.5% secundar 18.2% primar 20.9%
Ponderea migranților după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 24.7% tehnicieni 10.0% muncitori calificați 58.8% muncitori necalificați 6.5%
Ponderea migranților după perioada de migrare (%, ZUF)	înainte de 1990 - 57.3% între 1991-2000 - 19.7% între 2001-2011 - 23.0%

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011



Principalele activități economice care angajează navetiști

- construcții
- transport
- materiale plastice
- comerț
- administrație publică

Populația stabilă (ZUF)	Populația ocupată (ZUF)
90,073	41,931

Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (ZUF)	Navetiști (ZUF)
17.9%	7,502

Salariul mediu net lunar (Euro, nivel județean)	Rata șomajului (% ZUF)
354	5.5%

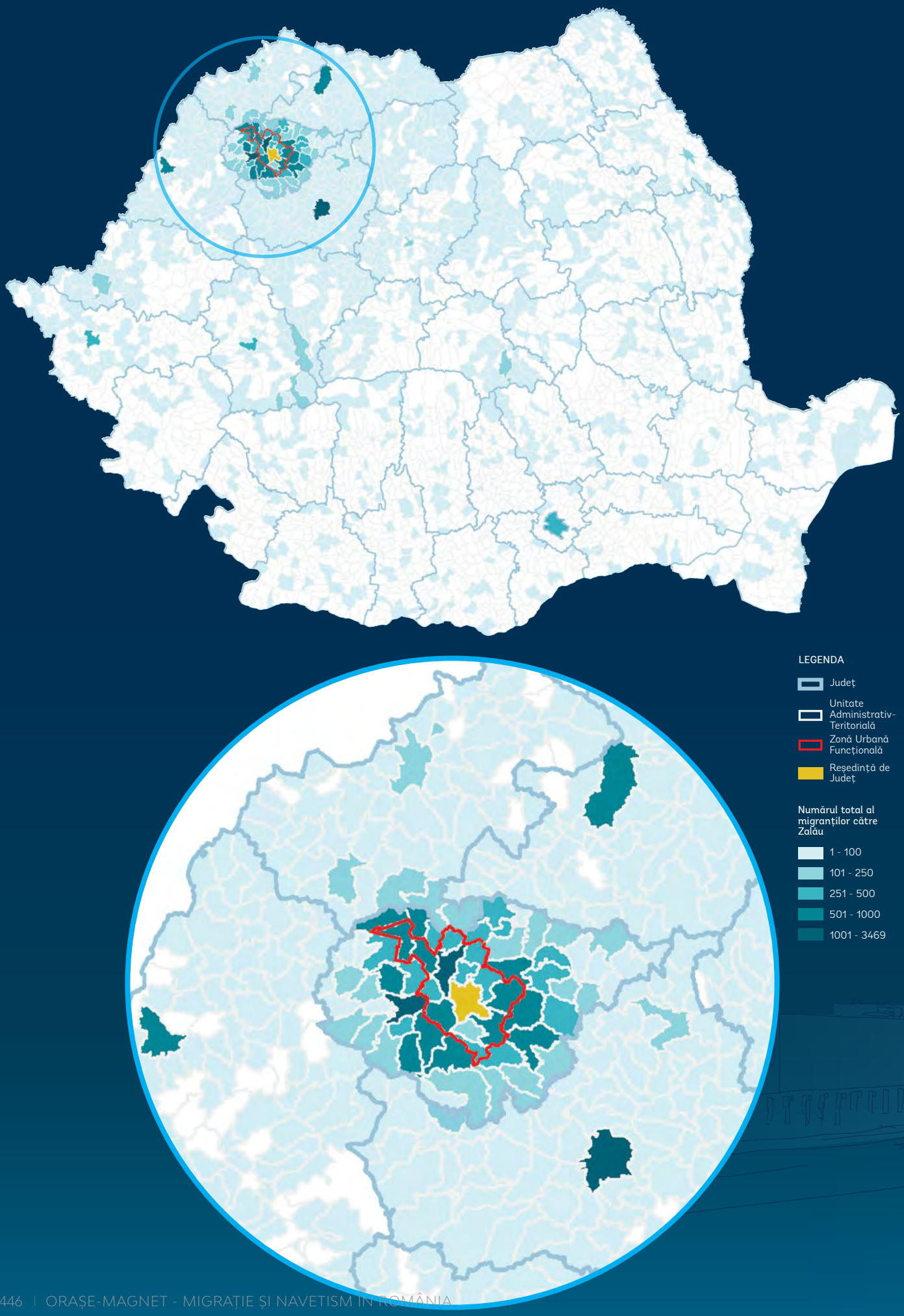
Venituri totale private /cifra de afaceri companii (mil. Euro – ZUF)	Indexul de vitaliate culturală
936	-0.44

Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi	în afara limitelor județului 8.9%
Ponderea nevetiștilor după gen (%, ZUF)	masculin 65.1 % / feminin 34.9%
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă (%, ZUF)	sub 35 - 43.0 % / 35-44 - 31.6% / peste 45 - 25.4%
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire (%, ZUF)	înv. terțiar 22.8% / superior secundar 41.3% / secundar 24.3% / primar 11.6%
Ponderea navetiștilor după ocupație (%, ZUF)	manageri și profesioniști 18.1% / tehnicieni 6.5% / muncitori calificați 66.1% / muncitori necalificați 9.3%

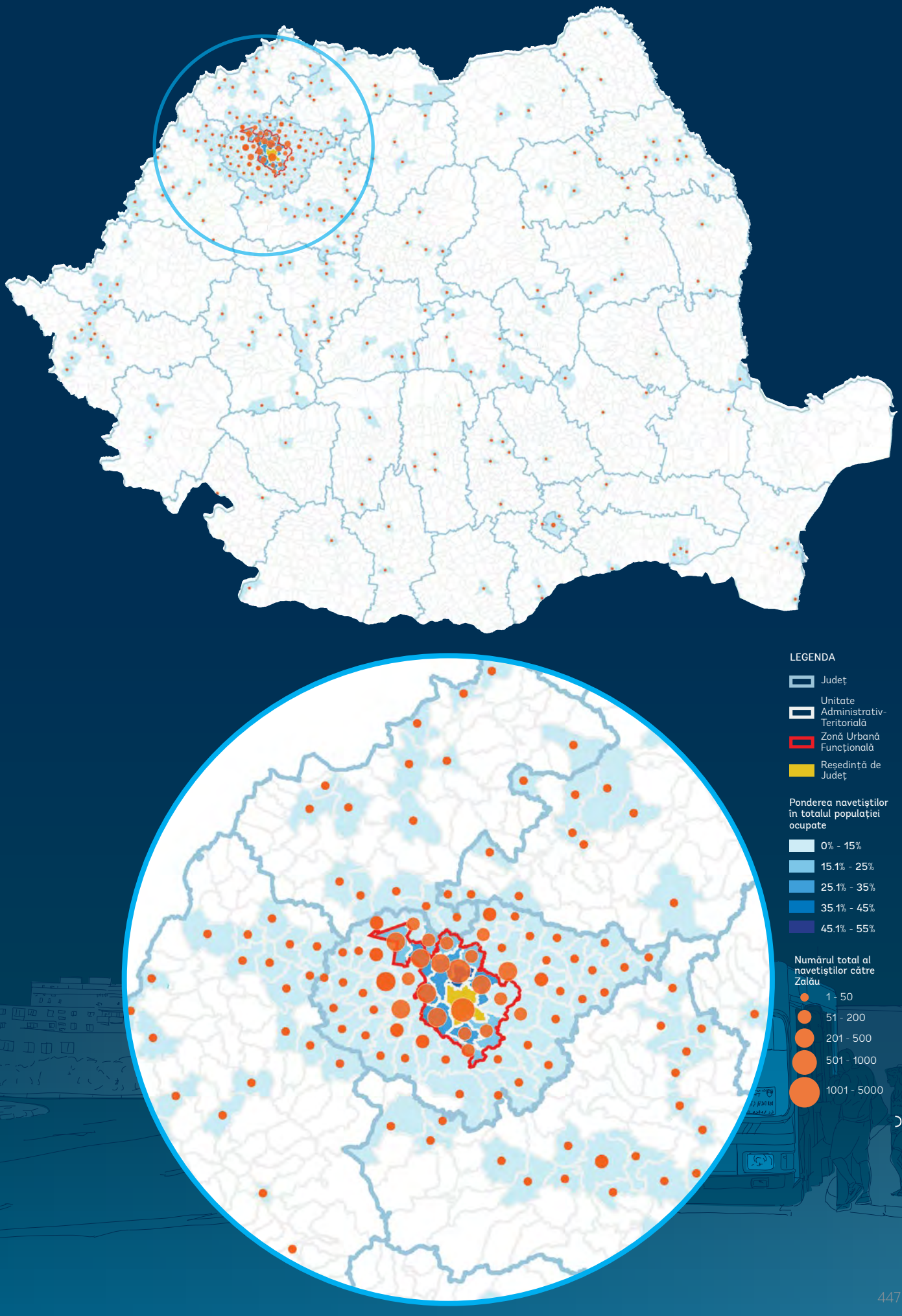
UAT uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011

Zalău (803)
Crișeni (516)
Hereclean (450)
Bocșa (394)
Șărmășag (388)
Meseșenii de Jos (384)
Jibou (347)
Crasna (316)
Șimleu Silvaniei (311)

Fluxuri migraționale către Zalău ZUF între 2001 și 2011



Fluxuri de navetism către Zalău ZUF, în 2011



FLUXURI DE NAVETISM CĂTRE ZUF ÎN 2011

ZALĂU

SURSA DATELOR

INSTITUTUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ

O analiză a dinamicilor migraționale pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011

Indicator	Sursa datelor	Year
Populație stabilă (ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Veniturile firmelor (mil. Euro – ZUF)	Bază de date Borg Design (Listafirme)	2015
Număr de studenți (ZUF) (vedeți hărțile cu zona de captare a studenților pe universități)	INS. Baza de date Tempo Online	2015
Număr de turiști (ZUF)	INS. Baza de date Tempo Online	2015
Distanța până la granița de vest (km)	Analiză GIS	2015
Salariul mediu lunar (Euro, la nivel de județ)	INS. Baza de date Tempo Online	2016
Rata șomajului (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Număr de unități moderne de retail	Revista Piața	2015
Indicele de vitalitate culturală	NICRT	2010
Indicele Dezvoltării Umane Locale (IDUL)	Banca Mondială și Prof. Dumitru Sandu	2011
Migranți (ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Ponderea migranților în populația stabilă (% ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Localitățile de unde au venit majoritatea migranților în perioada 2001-2011	Calcule proprii bazate pe INS - RPL 2011	2011
Ponderea migranților veniți din afara județului (% ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Sectoarele principale în care lucrează migranții	Calcule proprii bazate pe INS - RPL 2011	2011
Ponderea migranților după reședința anterioară – urban/rural (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Ponderea migranților după statutul economic actual (angajați / șomeri / studenți / pensionați / fără ocupație) (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Ponderea migranților după grupe de vârstă – sub 35 de ani, între 35-64, peste 65 ani (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Ponderea migranților după nivelul de instruire – învățământ terțiar, secundar superior, secundar și primar (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Ponderea migranților după ocupație – manageri și profesioniști, tehnicieni, muncitori calificați, muncitori necalificați (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Ponderea migranților după perioada de migrare (înainte 1990 / între 1991-2000 / între 2001-2011) (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Fluxuri migraționale către ZUF între 2001 și 2011 (hărți)	INS. RPL 2011	2011
Zona de captare a studenților (hărți)	https://www.rei.gov.ro	2015

O analiză a dinamicilor de navetism pentru București și reședințele de județ, la nivel de ZUF, în 2011

Indicator	Data source	Year
Populație stabilă (ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Veniturile firmelor (mil. Euro – ZUF)	Borg Design (Listafirme) Database	2015
Populația ocupată (ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Navetiști (ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Numărul navetiștilor în totalul populației ocupate (% ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Salariul mediu lunar (Euro, la nivel județean)	NIS. TEMPO Online Database	2016
Rata șomajului (%, ZUF)	NIS. TEMPO Online Database	2016
Localitățile de unde provin majoritatea navetiștilor	Calcule proprii bazate pe INS - RPL 2011	2011
Ponderea navetiștilor pe distanțe lungi (în afara limitelor județului)	INS. RPL 2011	2011
Principalele activități economice care angajează navetiști	Calcule proprii bazate pe INS - RPL 2011	2011
Ponderea navetiștilor după gen – masculin / feminin (%, FUA)	INS. RPL 2011	2011
Ponderea navetiștilor după grupa de vârstă - sub 35 ani, între 35-44, peste 45 ani (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Ponderea navetiștilor după nivelul de instruire – înv. terțiar, superior secundar, secundar și primar (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Ponderea navetiștilor după ocupație – manageri și profesioniști, tehnicieni, muncitori calificați, muncitori necalificați (%, ZUF)	INS. RPL 2011	2011
Fluxuri de navetism către ZUF în 2011 (hărți)	INS. RPL 2011	2011



ANEXA 2

Metodologia indicelui magnetismului

Analiza are drept obiectiv cele 40 de zone urbane funcționale ale reședințelor de județ analizate în raport, iar variabila dependentă (adică măsura gradului de succes al acestor 40 de ZUF) este reprezentată de numărul migranților pe care aceste zone au reușit să îi atragă în perioada 1990-2011, perioada de tranziție la o economie de piață. În ceea ce privește variabilele independente (adică factorii care este posibil să fi determinat un număr mai mare de migranți), au fost testați mai mulți factori: populația stabilă totală din ZUF, ponderea populației cu vârsta între 0 și 29 de ani, ponderea populației cu vârsta între 0 și 39 de ani, numărul de studenți, PIB-ul pe cap de locuitor al județului, salariul mediu net, veniturile firmelor din ZUF pe cap de locuitor, indicele dezvoltării umane locale, ponderea persoanelor care lucrează în sectoare cu valoare adăugată mare, cheltuielile de investiții pe cap de locuitor, ponderea șomerilor, ponderea studenților raportată la totalul populației, ponderea persoanelor cu studii terțiare, bugetul public total al ZUF, numărul de turiști din ZUF, indicele vitalității culturale din centrul urban al ZUF, prețurile medii ale locuințelor din centrul urban al ZUF, noile locuințe, cheltuielile de capital pe cap de locuitor în centrele urbane ale ZUF (o măsură a eficienței administrației locale), ponderea populației active din fiecare ZUF, autorizațiile de construcție emise în ZUF, numărul total de angajați din ZUF. În plus, dat fiind faptul că accesul la piețe poate avea atât un efect pozitiv (stimularea creșterii economice și a activității sectorului privat), cât și unul negativ (pierderea populației și a resurselor în favoarea locurilor mai dezvoltate), au fost testați și câțiva indicatori geografici: distanța față de granița de vest și distanța față de București

Pentru a evita problemele legate de multicoliniaritate și a reduce numărul factorilor relevanți, s-a utilizat analiza componentelor principale (ACP). Metodologia ACP grupează variabilele independente în mai multe componente sau factori, pe baza intensității corelației (de exemplu, veniturile firmelor pot fi probabil corelate cu PIB-ul). Componentele care sunt independente unele de celelalte pot fi utilizate ca regresori. Analiza se realizează în mai multe etape, în fiecare dintre etape excluzându-se variabilele care nu indică nicio corelație clară. Numărul componentelor finale este stabilit în funcție de dispersie. Prima componentă va avea cea mai mare dispersie posibilă. Componentele individuale în sine au o natură omogenă, dar sunt eterogene între ele.

Metodologia ACP se bazează pe standardizarea datelor, care permite calcularea indicilor, și poate fi interpretată în mod similar cu coeficienții standardizați din regresiile liniare. În cazul fiecărei componente, se poate calcula un punctaj pentru fiecare unitate statistică analizată. În acest scop se pot folosi mai multe metode. În cazul de față s-a utilizat abordarea bazată pe regresie.

După parcurgerea tuturor etapelor metodologiei, în cadrul analizei au rămas următoarele variabile::

1. populația stabilă totală;
2. numărul de studenți;
3. salariul lunar mediu (euro);
4. veniturile firmelor pe cap de locuitor;
5. investițiile pe cap de locuitor;
6. distanța față de București.

Primele patru variabile alcătuiesc prima componentă, iar ultimele două variabile – pe cea de a doua. Punctajul celor două componente s-a calculat pe baza următoarelor ecuații:

1	*C1 = 0,908*lpop + 0,778*lstud + 0,779*lcif.af+ 0,831*lsal + 0,046*linvest + 0,19*ldistBuc*
2	*C2 = - 0,065*lpop + 0,198*lstud - 0,133*lcif.af - 0,194*lsal + 0,754*linvest + 0,704*ldistBuc*

Pentru testarea impactului acestor componente asupra migrației interne, s-a realizat o regresie liniară. Prima etapă a constat în testarea liniarității relației dintre regresor și regresant. După realizarea regresiei, aceasta a fost validată prin proceduri de post-estimare. Ambele componente s-au dovedit a fi semnificative, prima dintre ele având cea mai importantă influență. S-au folosit rezultatele regresiei și ecuațiile ACP pentru aflarea ponderilor individuale ale tuturor variabilelor independente.

Potrivit acestei analize, evoluția migrației din perioada 1991-2011 este descrisă de următoarea formulă standardizată:

*Migrația 1991-2011 = 0,847*C1 + 0,193*C2*

Asta înseamnă că o creștere cu o unitate a C1 determină o creștere cu 0,847 a „Migrației 1991-2011". Influența fiecăreia dintre variabilele independente poate fi evaluată folosind următoarea formulă:

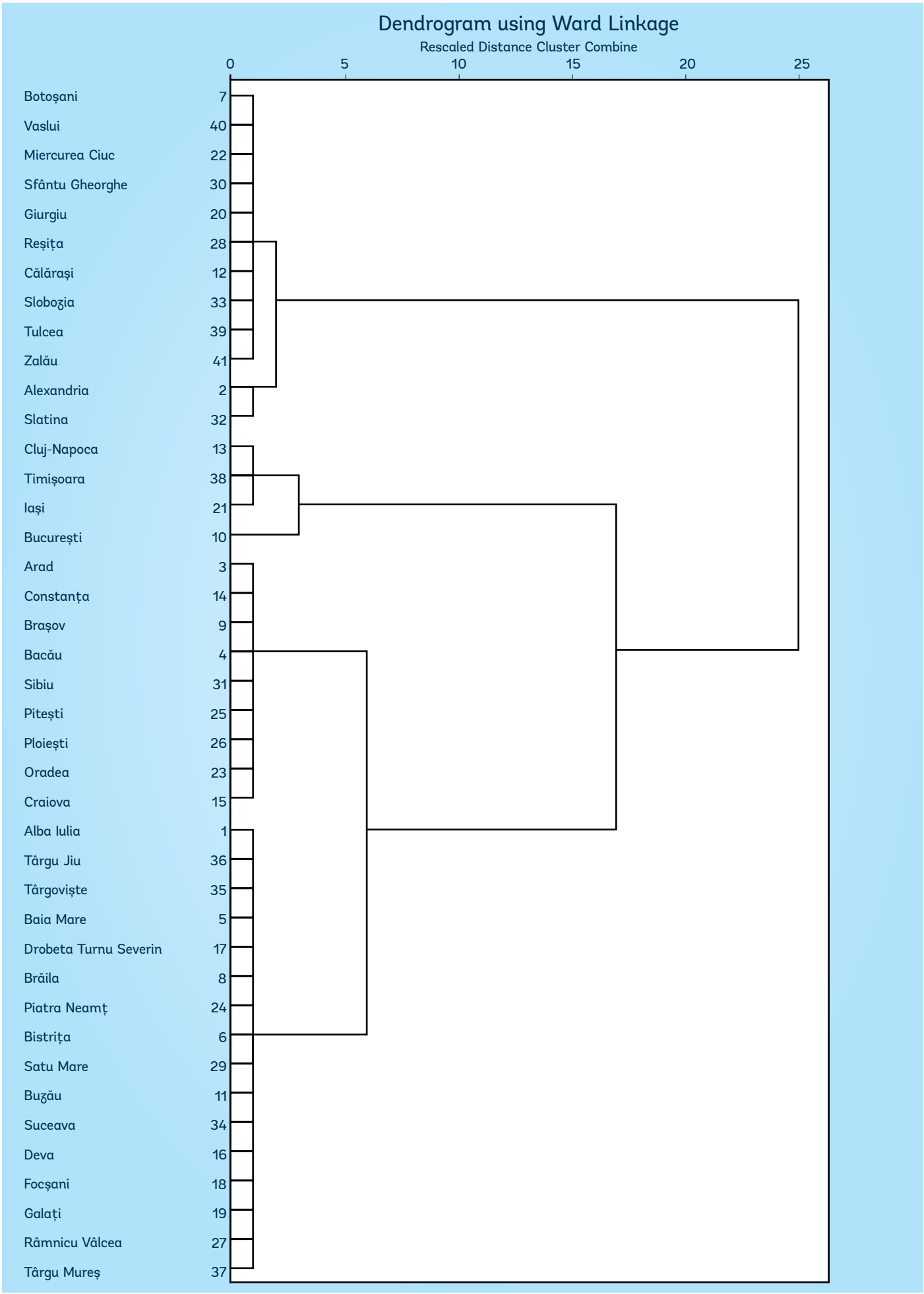
Migrația 1991-2011 = 0,847(0,908*lpop + 0,778*lstud + 0,779*lcif.af + 0,831*lsal + 0,046*linvest + 0,19*ldistBuc) + 0,193*(- 0,065*lpop + 0,198*lstud - 0,133*ltcif.af - 0,194*lsal + 0,754*linvest + 0,704*ldistBuc)*

Ponderea fiecăreia dintre variabilele independente este prezentată în tabelul următor:

Efectul total absolut		%
lpop	0.756531	23.38179
lstud	0.69718	21.54746
lcif.af	0.634144	19.59923
lsal	0.666415	20.59661
linvest	0.184484	5.701771
ldistBuc	0.296802	9.173137

Figura de mai jos include o dendogramă care prezintă modalitatea în care pot fi grupate statistic cele 41 de ZUF analizate aici. Rezultatul final indică grupuri foarte asemănătoare cu grupurile/categoriile prezentate în acest raport.

Figura A2.1. Gruparea celor 41 de ZUF prin metodologia dendogramei



ANEXA 3

Matricea de corelație statistică

Pentru ca unele dintre argumentele prezentate în prezentul raport să fie mai solide, s-a realizat o amplă matrice de corelație pentru toate cele aproximativ 3 300 de localități din România, pentru a testa o serie de ipoteze. Analiza de corelație permite evaluarea interacțiunilor dintre mai multe variabile. Probabilitatea corelației este analizată pentru cele trei niveluri standard: 99%, 95% și 90% [cu nivelurile de probabilitate (Sig.) de 1%, 5% și 10%].

Semnul coeficientului indică direcția relației. Un semn pozitiv indică o relație direct proporțională – creșterea uneia dintre variabile ar fi însoțită de o creștere similară a celeilalte variabile. Un coeficient de corelație negativ indică o relație invers proporțională – creșterea uneia dintre variabile este însoțită de o scădere a celorlalte variabile.

O altă caracteristică este intensitatea relației, care poate fi după cum urmează

- [0 – 0,3) – relație de intensitate redusă;
- [0,3 – 0,7) – relație de intensitate medie;
- [0,7 – 1) – relație de intensitate mare.

Variabilele utilizate, direcția relației dintre variabile și intensitatea relației sunt incluse în matricea de mai jos.

Tabelul A3.1. Matricea corelației dintre migrație și navetă

		% populației de 0-29 ani din populația totală	% populației de 0-39 ani din populația totală	% populației de 40+ ani din populația totală	Indicele dezvoltării umane locale 2011	Rata migrației externe	Navetă – numărul persoanelor care lucrează în altă localitate	Numărul persoanelor angajate	Rata migrației interne
% populației de 0-29 ani din populația totală	Corelația Pearson	1	.970**		.259**	.498**	0.010	0.013	-0.030
	Sig. (2-tailed)		0.000		0.000	0.000	0.613	0.483	0.123
	N	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738
% populației de 0-39 ani din populația totală	Corelația Pearson	.970**	1	-1.000**	.413**	.533**	.050**	.048*	0.013
	Sig. (2-tailed)	0.000		0.000	0.000	0.000	0.009	0.013	0.507
	N	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738
% populației de 40+ ani din populația totală	Corelația Pearson	-.970**	-1.000**	1	-.413**	-.533**	-.050**	-.048*	-0.013
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000		0.000	0.000	0.009	0.013	0.507
	N	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738
Indicele dezvoltării umane locale 2011	Corelația Pearson	.259**	.413**	-.413**	1	.288**	.253**	.222**	.132**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000
	N	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738
Rata migrației externe	Corelația Pearson	.498**	.533**	-.533**	.288**	1	.047*	.049**	.068**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000	0.000		0.014	0.010	0.000
	N	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738
Navetă – numărul persoanelor care lucrează în altă localitate	Corelația Pearson	0.010	.050**	-.050**	.253**	.047*	1	.990**	.094**
	Sig. (2-tailed)	0.613	0.009	0.009	0.000	0.014		0.000	0.000
	N	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738
Numărul persoanelor angajate	Corelația Pearson	0.013	.048*	-.048*	.222**	.049**	.990**	1	.076**
	Sig. (2-tailed)	0.483	0.013	0.013	0.000	0.010	0.000		0.000
	N	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738
Rata migrației interne	Corelația Pearson	-0.030	0.013	-0.013	.132**	.068**	.094**	.076**	1
	Sig. (2-tailed)	0.123	0.507	0.507	0.000	0.000	0.000	0.000	
	N	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738	2738

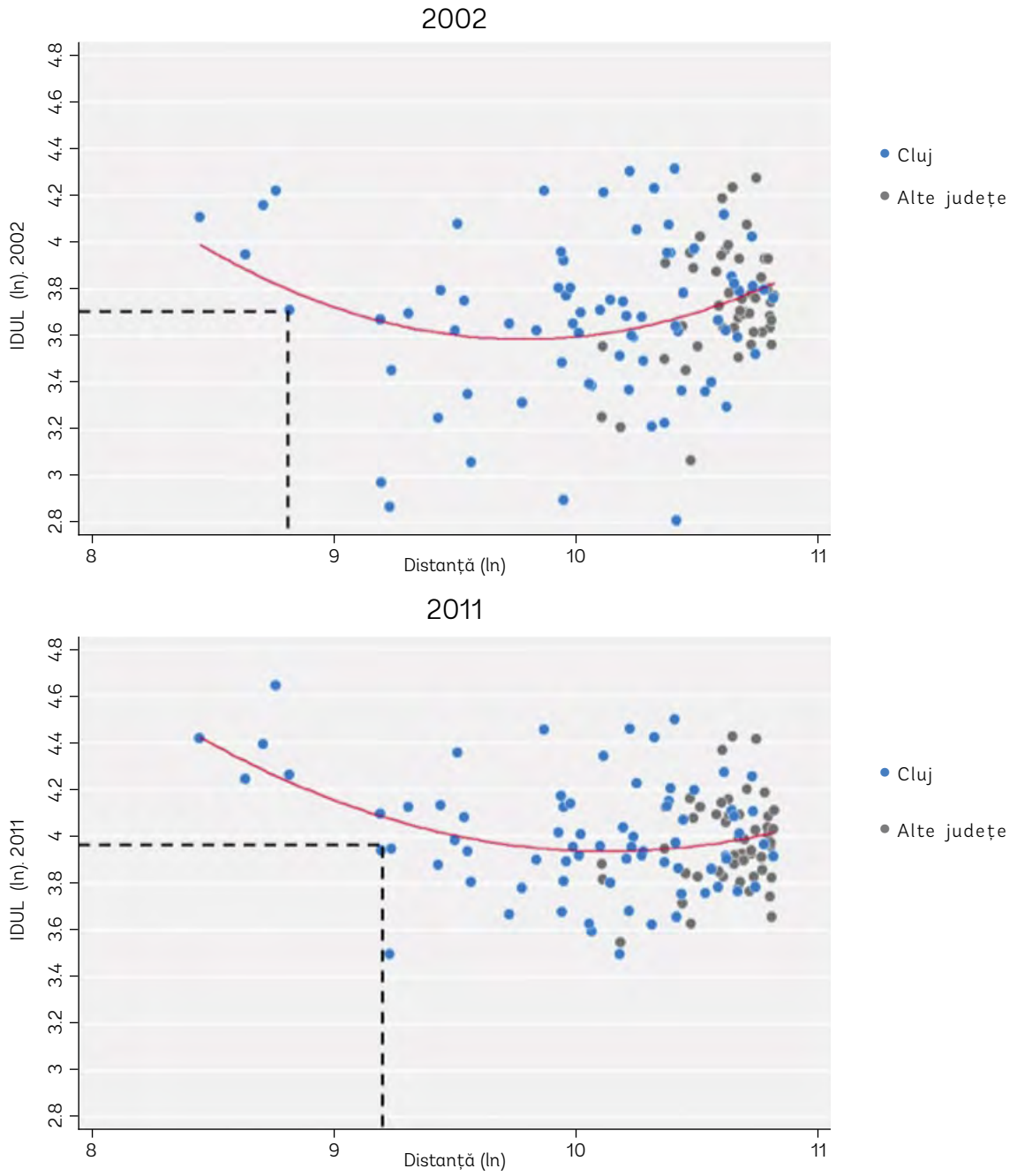
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

ANEXA 4

Cât de departe se propagă efectele pozitive ale orașelor

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Cluj-Napoca (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011



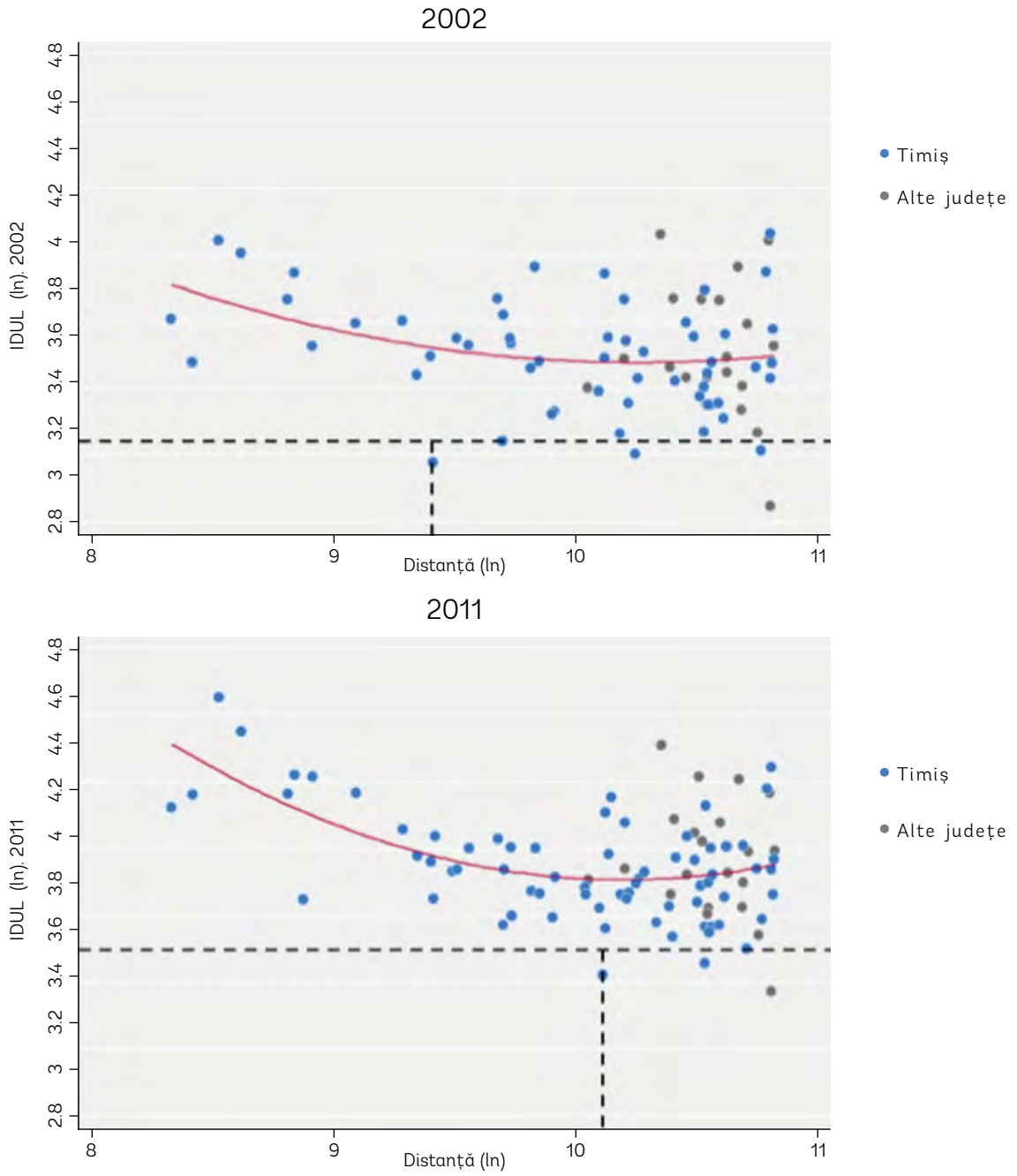
2002	IDUL, Cluj-Napoca	83.8
	Distanța până la punctul de înjumătățire	6.6 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	49.9 (60%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	52.0 (62%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	47.6 (57%)
2011	IDUL, Cluj-Napoca	106.3
	Distanța până la punctul de înjumătățire	9.9 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	64.5 (61%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	71.4 (67%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	62.2 (59%)

- Cluj-Napoca este cel mai populat oraș secundar din România, iar indicele său de dezvoltare umană locală este cel mai mare printre cele 12 reședințe de județ analizate.
- Însă IDUL scade destul de repede în afara orașului Cluj-Napoca.
- IDUL începe să scadă până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat în Cluj-Napoca de la o distanță de 10 km față de oraș (6,6 km în 2002 și 9,9 km în 2011).

Notă:

1. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
2. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș.

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Timișoara (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011



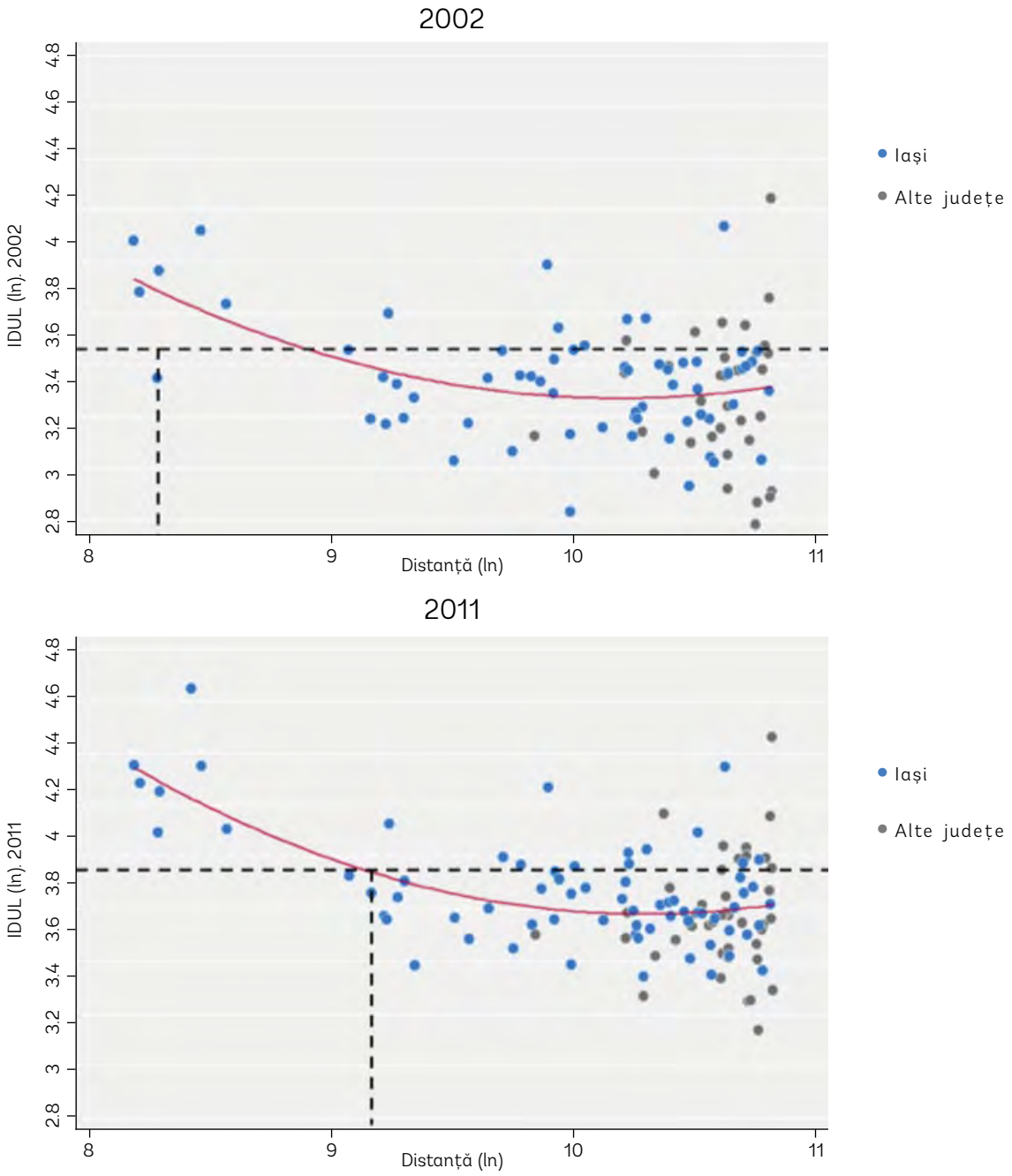
2002	IDUL, Timișoara	76.4
	Distanța până la punctul de înjumătățire	12.1 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	48.7 (64%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	54.4 (71%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	52.2 (68%)
2011	IDUL, Timișoara	100.3
	Distanța până la punctul de înjumătățire	24.3 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	57.4 (57%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	63.2 (63%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	64.0 (64%)

- Timișoara a înregistrat o creștere a IDUL cu 31,2% în perioada 2002-2011 (cu 3,1% anual), a doua ca magnitudine după Oradea, Bihor.
- În ansamblu, doar un număr mic de zone au înregistrat un indice mai mic decât jumătate din IDUL al Timișoarei atât în 2002, cât și în 2011.
- Distanța față de Timișoara la care au început să apară aceste zone s-a mărit cu timpul (de la 12,1 km în 2002 la 24,3 km în 2011).

Notă:

3. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
4. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș.

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Iași (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011



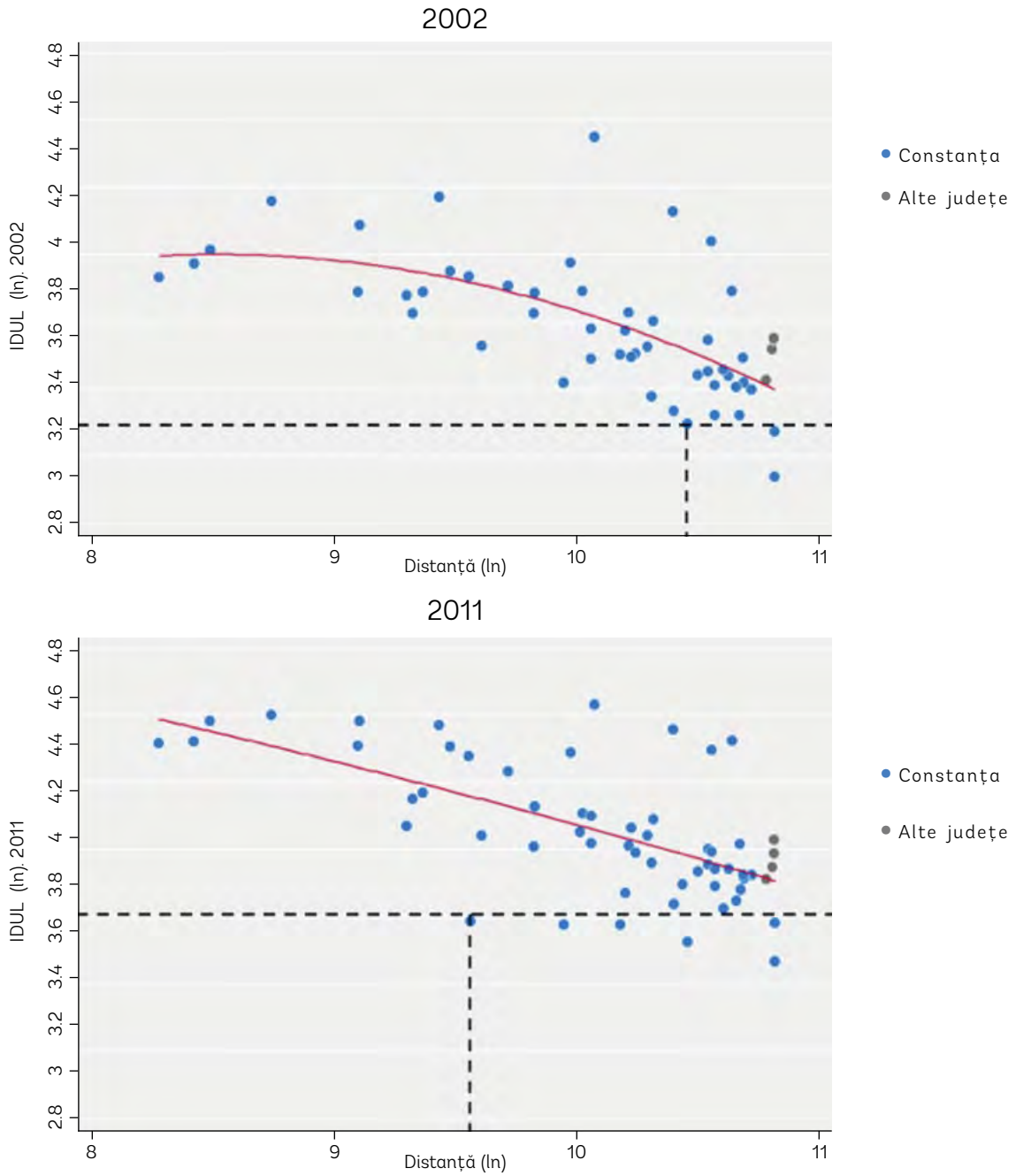
2002	IDUL, Iași	77.1
	Distanța până la punctul de înjumătățire	4.0 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	50.2 (65%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	46.6 (61%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	53.4 (69%)
2011	IDUL, Iași	98.6
	Distanța până la punctul de înjumătățire	10.0 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	63.2 (64%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	60.3 (61%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	66.5 (67%)

- În ciuda dezavantajului dat de poziționarea sa, Iașiul s-a clasat pe locul 5 în clasamentul IDUL în 2011.
- Însă acest IDUL nu rămâne ridicat prea mult; zonele cu IDUL scăzut încep să apară la 10 km de oraș atât în 2001, cât și în 2011, iar în majoritatea zonelor se găsesc sub jumătatea liniei IDUL.

Notă:

5. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
6. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș.

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Constanța (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011

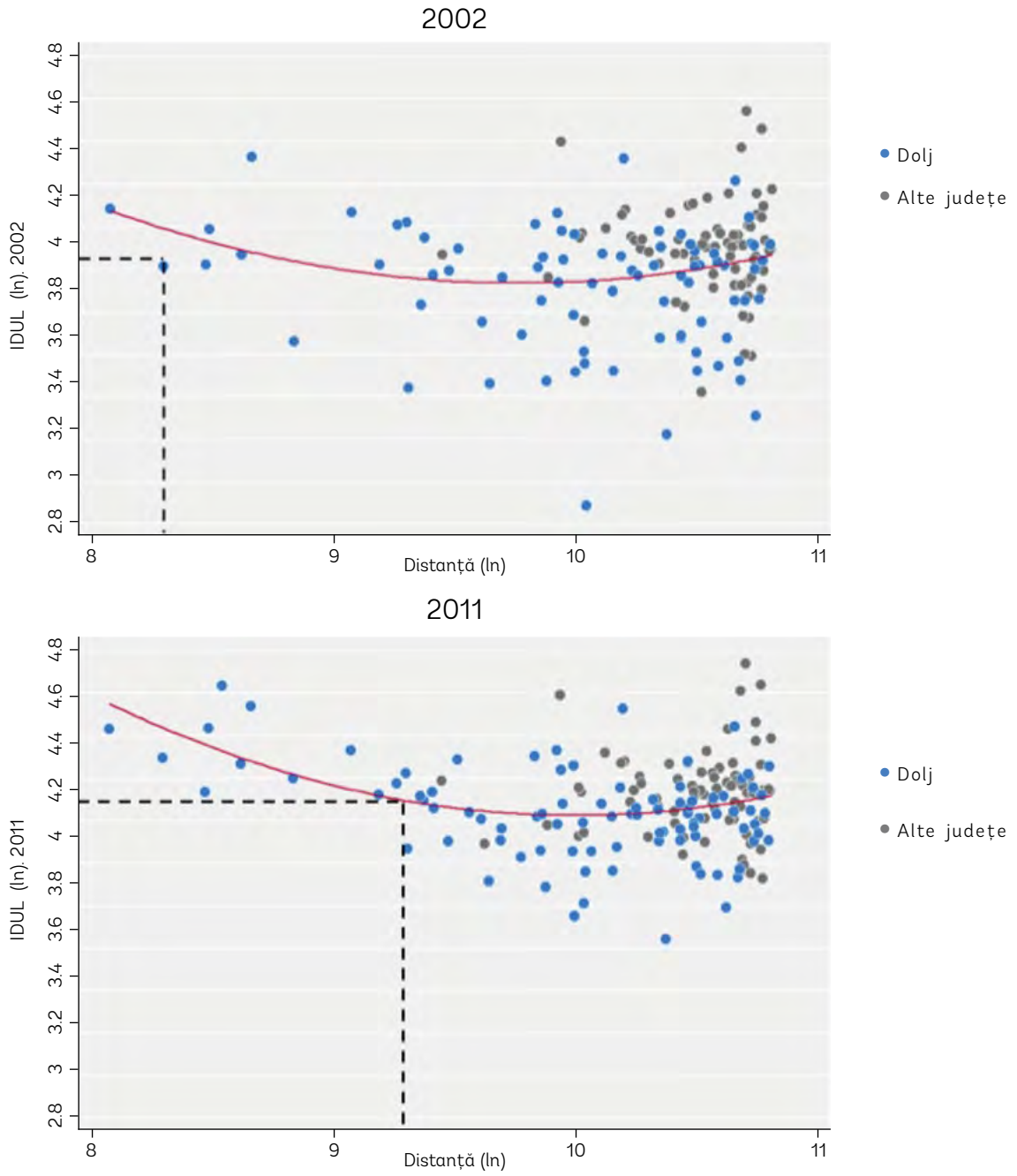


2002	IDUL, Constanța	67.9
	Distanța până la punctul de înjumătățire	34.5 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	46.4 (68%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	44.6 (66%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	51.5 (76%)
2011	IDUL, Constanța	91.2
	Distanța până la punctul de înjumătățire	14.5 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	59.0 (65%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	57.6 (63%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	62.7 (69%)

- Indicele de dezvoltare umană locală al Constanței în 2011 este încă sub valoarea mediană a indicelui pentru cele 12 reședințe de județ analizate.
- Cu toate acestea, orașul a înregistrat o creștere semnificativă între 2002 și 2011 (34,3% în total, 3,3% anual).
- Este interesant faptul că IDUL scade mai repede odată cu trecerea timpului. În 2002, doar 3 comune au înregistrat un indice mai mic decât jumătate din media polului urban, primele aflându-se la peste 30 km de oraș.
- În schimb, în 2011, 6 comune aflate la 14,5 km din oraș au înregistrat un indice mai mic decât jumătate din media

Notă:
7. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
8. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș.

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Craiova (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011

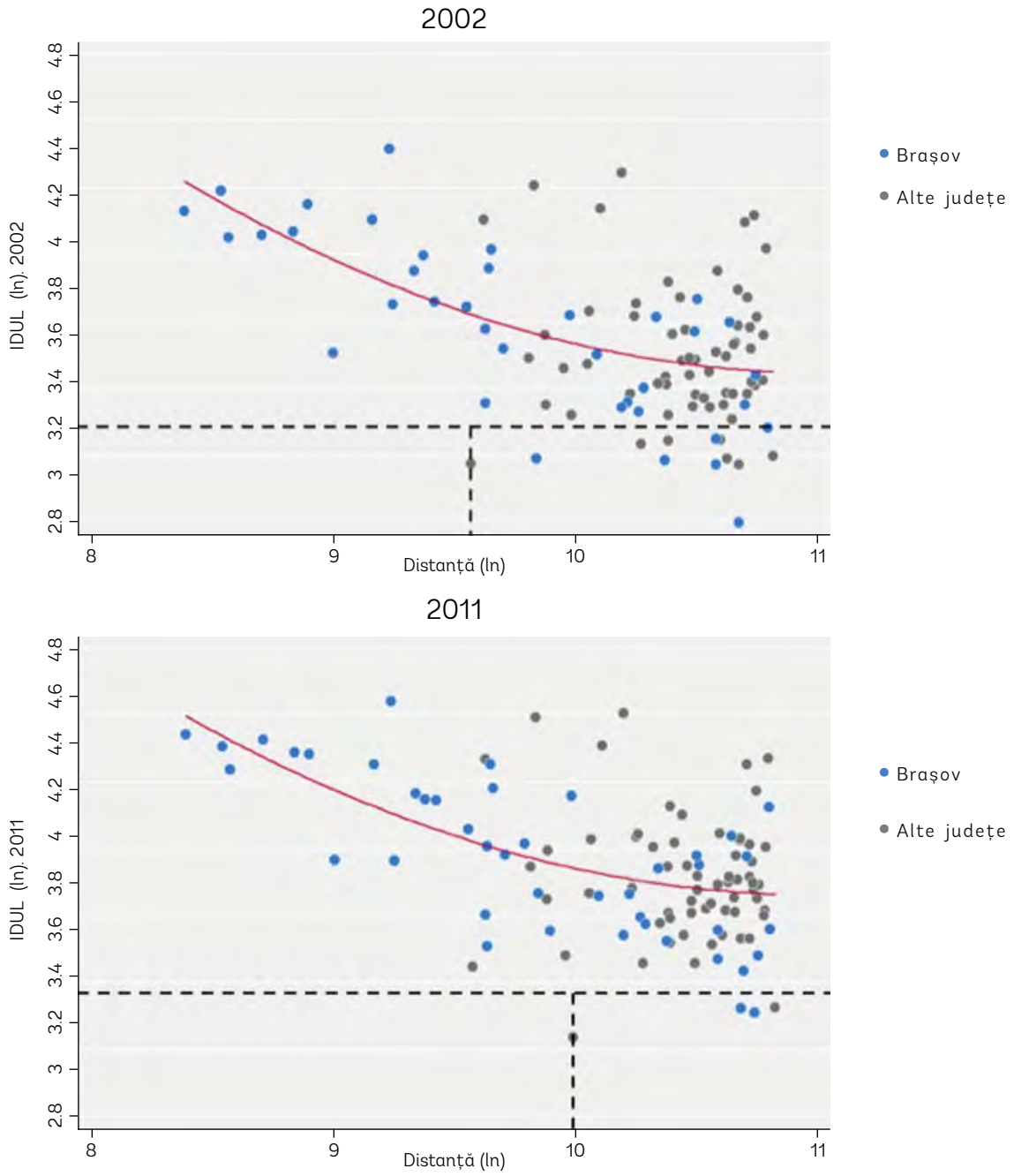


2002	IDUL, Craiova	76.0
	Distanța până la punctul de înjumătățire	4.0 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	44.6 (59%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	42.9 (56%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	45.1 (59%)
2011	IDUL, Craiova	98.4
	Distanța până la punctul de înjumătățire	10.9 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	56.8 (58%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	55.0 (56%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	58.1 (59%)

- Indicele de dezvoltare umană locală al Craiovei s-a situat în jurul valorii mediane a indicelui pentru cele 12 reședințe de județ atât în 2002, cât și în 2011.
- Însă IDUL scade foarte repede în afara orașului Craiova.
- În special la sud și la vest de Craiova se formează un mare cluster low-low (cluster cu schimbări reduse.

Notă:
9. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
10. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș.

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Brașov (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011



2002	IDUL, Brașov	79.3
	Distanța până la punctul de înjumătățire	14.5 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	40.6 (51%)
	AIDUL mediu pe o rază de 40 km	41.3 (52%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	39.6 (50%)
2011	IDUL, Brașov	100.9
	Distanța până la punctul de înjumătățire	22.0 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	56.3 (56%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	55.5 (55%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	50.2 (50%)

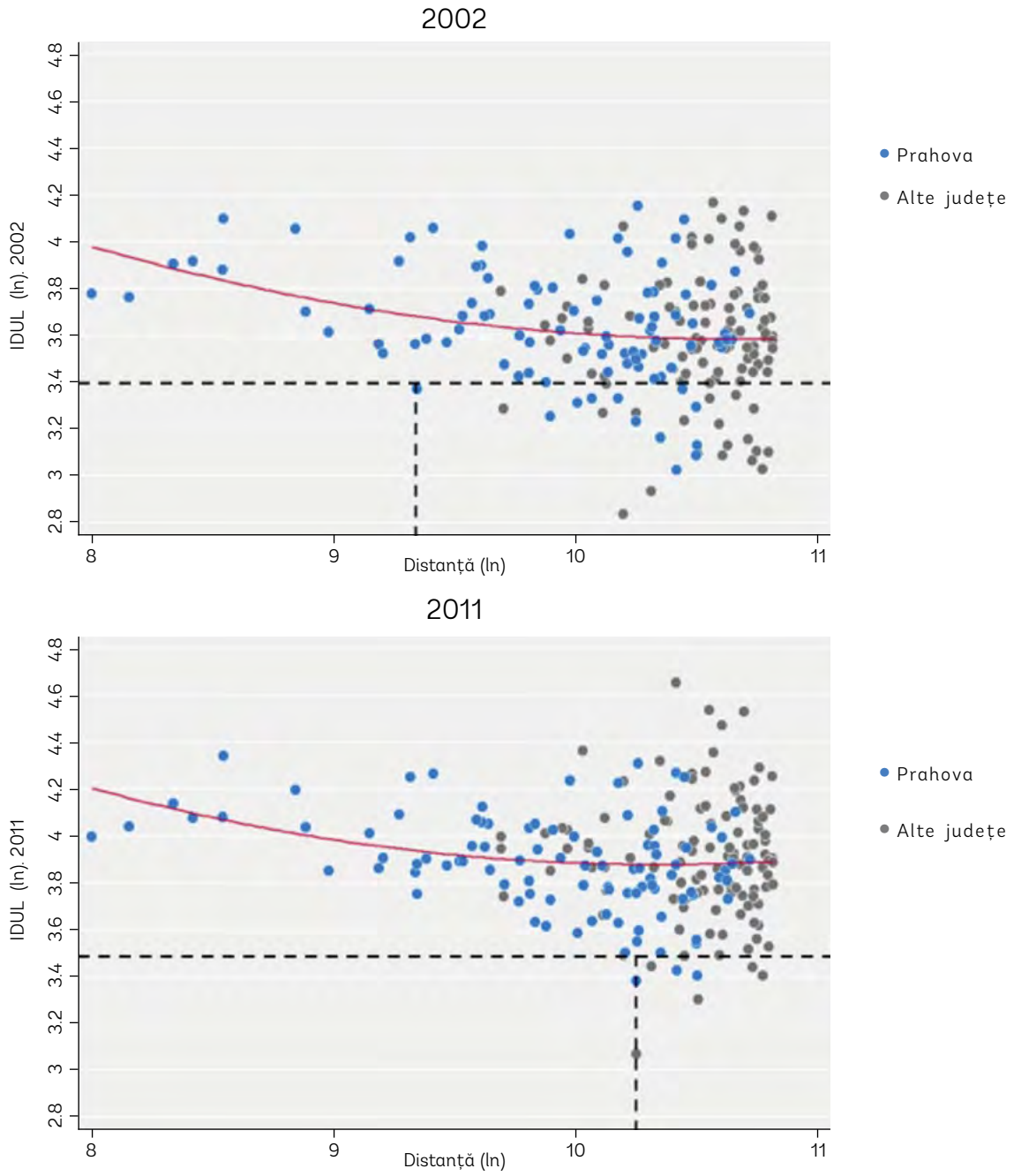
- Brașov a pierdut 11% din populație între 2002 și 2011, însă clusterul său cu schimbări pozitive accentuate în ceea ce privește populația (cluster High-High) s-a extins la fel de mult ca regiunea Bucureștiului.
- În ceea ce privește IDUL, zonele situate pe o rază de 50 km de Brașov dau dovadă de o îmbunătățire semnificativă.

Notă:

11. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
12. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș.

BRAȘOV

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Ploiești (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011



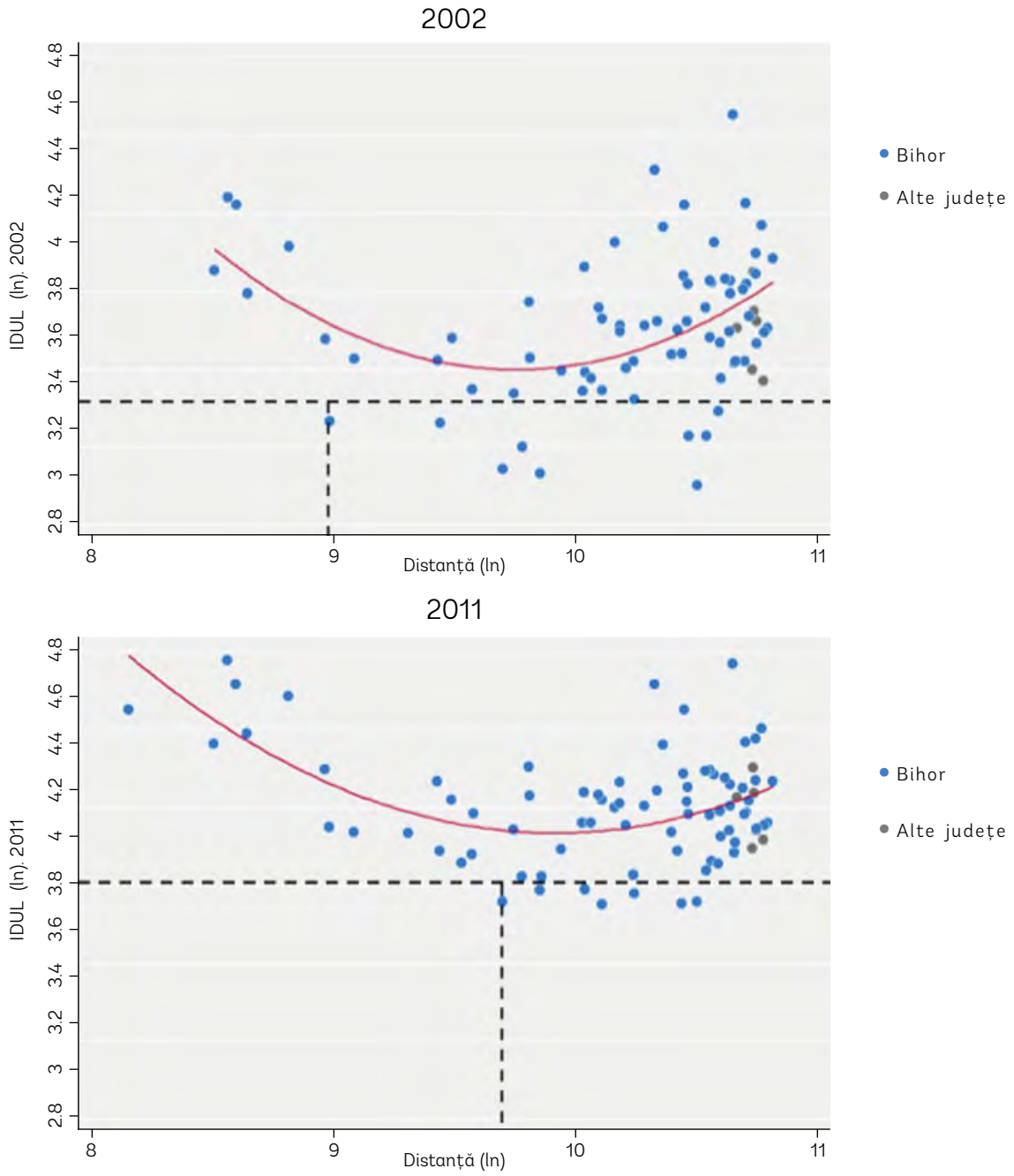
2002	IDUL, Ploiești	73.9
	Distanța până la punctul de înjumătățire	11.5 (km)
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	45.2 (61%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	46.0 (62%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	48.3 (65%)
2011	IDUL, Ploiești	94.0
	Distanța până la punctul de înjumătățire	30.0 (km)
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	57.8 (61%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	64.1 (68%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	64.1 (68%)

- Ploieștiul se află între București și Brașov, având deci un potențial mai mare decât restul regiunilor din țară.
- În 2011, toate zonele înconjurătoare de pe o rază de 30 km față de oraș prezentau un IDUL de peste jumătate din cel al Ploieștiului.

Notă:
13. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
14. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș.

PLOIEȘTI

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Oradea (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011

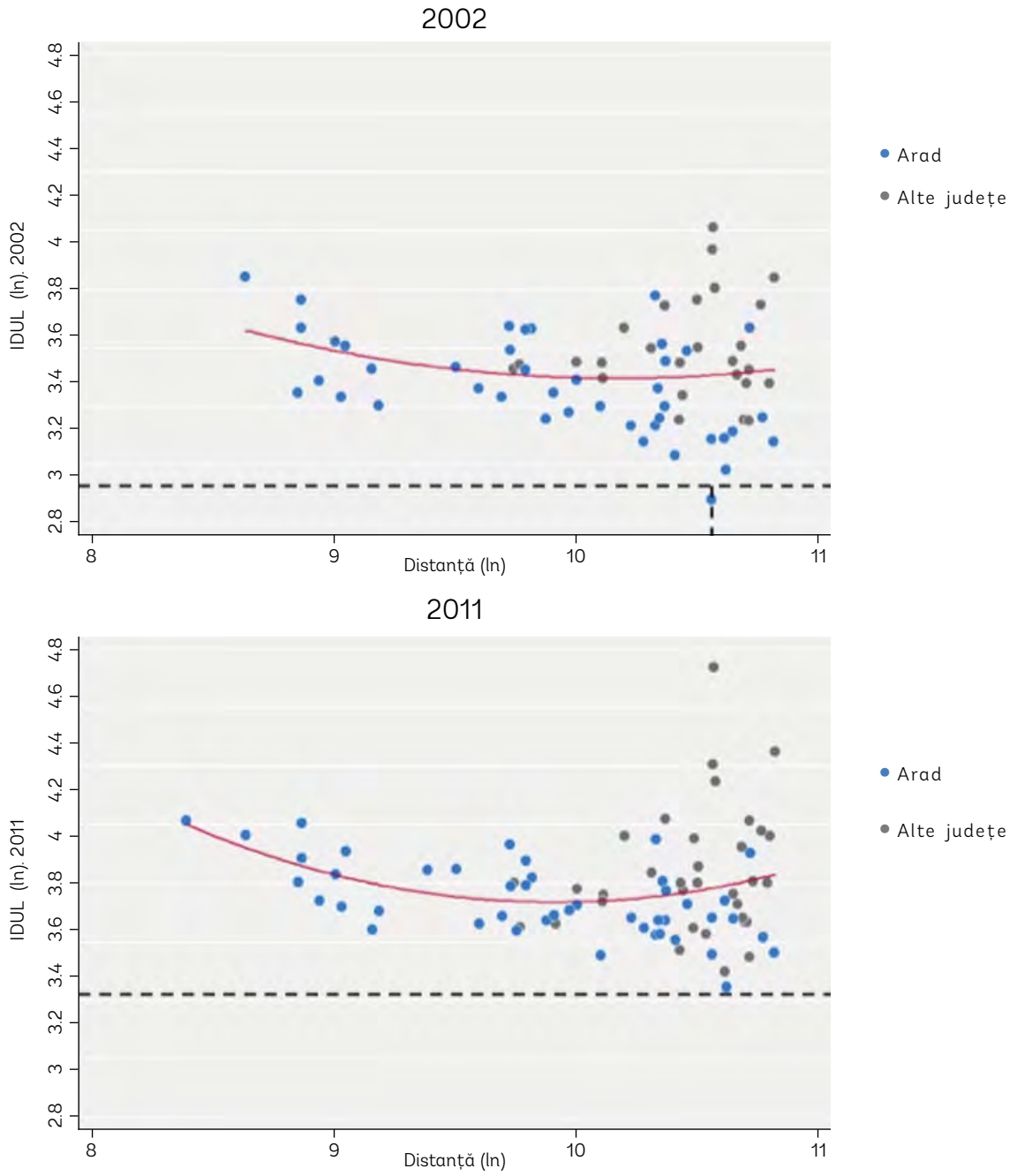


2002	IDUL, Oradea	68.9
	Distanța până la punctul de înjumătățire	8.1 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	40.6 (59%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	47.3 (69%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	45.3 (66%)
2011	IDUL, Oradea	90.9
	Distanța până la punctul de înjumătățire	16.3 km
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	53.5 (59%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	60.2 (66%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	57.7 (63%)

- Dintre cele 12 reședințe de județ analizate, Oradea a înregistrat una dintre cele mai mari creșteri ale IDUL în perioada 2002-2011 (32,1% în total, 3,1% anual).
- În 2011, indicii dezvoltării umane locale ai localităților care au înregistrat sub 50% din valoarea IDUL Oradea nu se abăteau cu mult față de jumătate din media polului urban.

Notă:
15. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
16. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș.

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Arad (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011



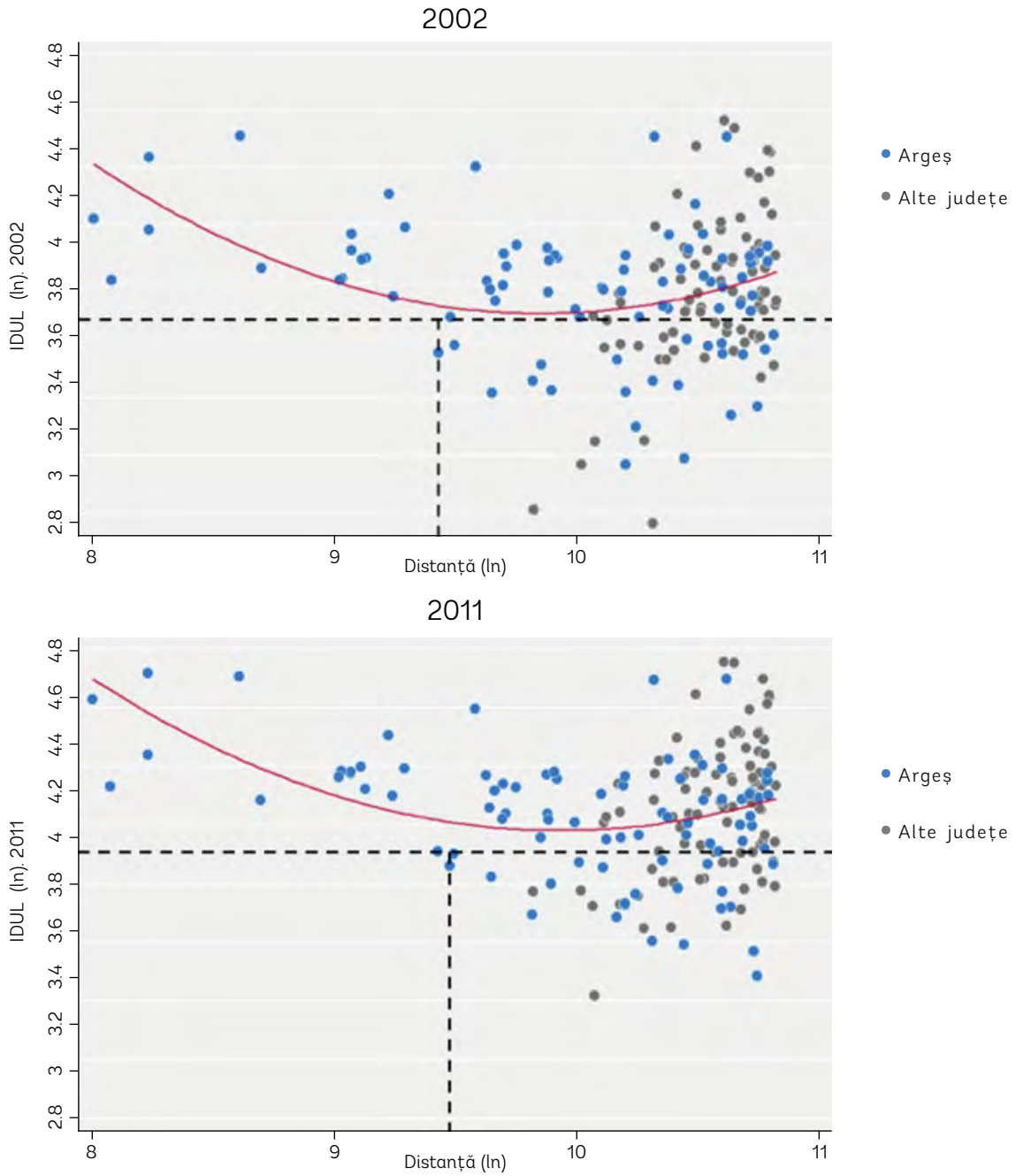
2002	IDUL, Arad	70.8
	Distanța până la punctul de înjumătățire	38.2 (km)
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	38.3 (54%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	41.6 (59%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	37.1 (52%)
2011	IDUL, Arad	90.8
	Distanța până la punctul de înjumătățire	-
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	51.9 (57%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	50.7 (56%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	48.7 (54%)

- Aradul nu este un oraș mare în sine, însă formează unul dintre cele mai mari clustere High-High din România în ceea ce privește atât populația, cât și valoarea IDUL.
- Aproape toate zonele situate pe o rază de 50 km de Arad (cu excepția uneia singure în 2002) pot avea un IDUL de peste jumătate din media polului urban.

Notă:

17. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
18. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș

Distribuția IDUL în funcție de distanța față de Pitești (pe o rază de 50 km), în 2002 și 2011



2002	IDUL, Pitești	79.5
	Distanța până la punctul de înjumătățire	12.1 (km)
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	35.5 (45%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	39.6 (50%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	42.0 (53%)
2011	IDUL, Pitești	98.5
	Distanța până la punctul de înjumătățire	13.4 (km)
	IDUL mediu pe o rază de 30 km	45.9 (47%)
	IDUL mediu pe o rază de 40 km	50.1 (51%)
	IDUL mediu pe o rază de 50 km	52.4 (53%)

- Piteștiul este relativ aproape de Ploiești și de București.
- Cu toate acestea, rata de creștere a IDUL între 2002 și 2011 aproape cea mai mică dintre cele 12 reședințe de județ (23,8% în total, 2,4% anual), după Sibiu.
- După cum se arată în graficele de mai sus, distribuția spațială a IDUL nu s-a îmbunătățit foarte mult în această perioadă.
- Indicii de dezvoltare umană locală ai zonelor înconjurătoare încep să scadă până la nivelul punctului de înjumătățire al IDUL Pitești de la aproximativ aceeași distanță în 2002 și în 2011.

Notă:

19. Valorile % din paranteze reprezintă ponderea din valoarea IDUL al orașului în anul respectiv.
20. Distanța până la punctul de înjumătățire este distanța față de oraș la care IDUL scade până la jumătate din valoarea indicelui înregistrat de oraș.

ANEXA 5

Piramida nevoilor unui oraș

Banca Mondială a acordat asistență tehnică directă orașului Alba Iulia din România și a ajutat municipalitatea să dezvolte o metodologie de stabilire a proiectelor prioritare care să ia în considerare nevoile cetățenilor, ale sectorului privat și ale turiștilor. În esență, orice proiect întreprins de o administrație locală ar trebui privit prin prisma acestui element, și anume capacitatea de răspuns a proiectului la nevoile cetățenilor, ale investitorilor și ale turiștilor. În acest scop a fost dezvoltată metodologia piramidei nevoilor unui oraș, concepută să ajute autoritățile locale să gândească moduri mai bune de satisfacere a nevoilor acestor trei categorii de părți interesate

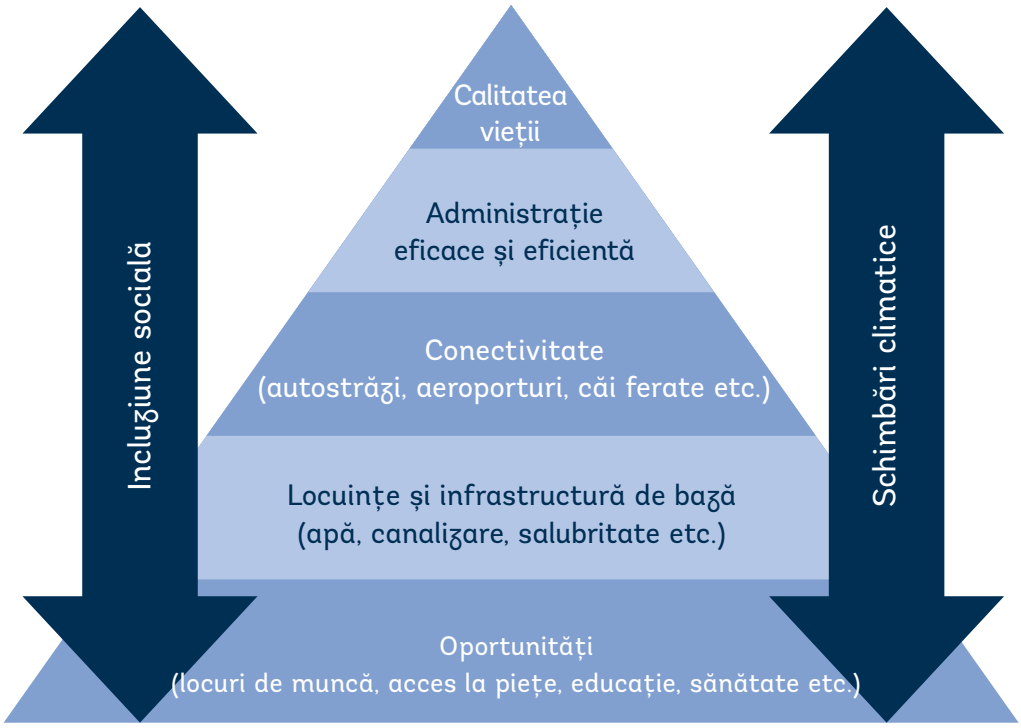
Piramida nevoilor unui oraș

La fel cum oamenii identifică aspectele care sunt cele mai importante pentru dezvoltarea lor personală, tot așa liderii orașelor definesc prioritățile care sunt esențiale pentru localitatea lor. Abraham Maslow a definit o piramidă a nevoilor care continuă să fie folosită în științele sociale de peste 70 de ani. Într-un mod similar, se poate defini piramida nevoilor unui oraș, care ajută la identificarea modalităților prin care autoritățile locale pot satisface într-o mai mare măsură nevoile persoanelor din orașul respectiv. De fapt, discutăm despre trei tipuri de piramide ale nevoilor: 1) piramida nevoilor cetățenilor; 2) piramida nevoilor sectorului privat; și 3) piramida nevoilor turiștilor. Aceste trei piramide vor fi discutate în detaliu mai jos.

Piramida nevoilor cetățenilor

Cetățenii unui oraș reprezintă, fără îndoială, grupul principal de constituenți ai acestuia. Cetățenii sunt cei care aleg primarul și consiliul local, iar autoritățile locale sunt direct responsabile în fața lor. Nevoile cetățenilor pot fi grupate în principal în următoarele cinci categorii: oportunități, locuințe și infrastructură de bază, conectivitate, administrație eficace și eficientă, calitatea vieții. Acestea vor fi discutate în detaliu mai jos.

Figura A5.1. Piramida nevoilor cetățenilor



Oportunități. Principalul punct de atracție al orașelor îl reprezintă oportunitățile pe care le oferă acestea. Oamenii se îndreaptă, de obicei, către orașe pentru că acestea le oferă locuri de muncă, educație, sănătate sau acces la piețe mai mari. De obicei, cu cât oferă mai multe oportunități, cu atât orașul va fi mai mare. Și viceversa, cu cât un oraș este mai mare, cu atât el tinde să atragă mai multe oportunități – într-un ciclu virtuos. Prin urmare, liderii locali trebuie să identifice modalități de a atrage și de a genera oportunități în orașul lor, pentru a-l face mai atractiv pentru oameni – atât pentru localnici, cât și pentru persoanele din afara orașului.

Locuințe și infrastructură de bază. Numeroasele cartiere mizere existente în lume sunt o mărturie a atracției magnetice a orașelor. Mulți oameni au ales să trăiască în condiții mizere pentru a putea avea acces la oportunitățile pe care le oferă un oraș. Liderii orașului sunt însă conștienți de faptul că o astfel de situație nu este nici de dorit, nici durabilă. Ca atare, una dintre funcțiile principale ale autorităților locale este aceea de a le asigura cetățenilor o infrastructură de bază și de le a permite piețelor imobiliare să funcționeze corespunzător.

Conectivitatea. Pentru ca un oraș să se dezvolte, el trebuie să fie bine conectat. Cele mai mari orașe din lume sunt foste orașe-port situate pe linia de coastă a principalelor continente. O conectivitate bună facilitează accesul oamenilor la mai multe oportunități din zonă (de exemplu, va fi mai ușor pentru ei să-și găsească un alt loc de muncă) și, totodată, accesul firmelor la o rezervă de forță de muncă mai mare și la piețe mai mari.

Administrație eficace și eficientă. Odată ce un oraș oferă oportunități, infrastructură de bază și conectivitate, oamenii vor aștepta și vor cere o bună administrație. Ei vor dori să poată ajunge fără greutate la locul de muncă, să aibă străzile curate, să poată obține licențe și avize cu ușurință etc. Acest lucru presupune îmbunătățirea continuă a funcționării administrațiilor locale, precum și canale deschise de comunicare cu populația generală și implicarea comunităților locale.

Calitatea vieții. Orașele din lumea dezvoltată asigură în mare măsură toate cele patru ingrediente descrise mai sus. Acest lucru înseamnă, în esență, că oamenii au o serie de opțiuni din care să aleagă. În scopul de a-i atrage și de a-i păstra pe oameni, orașele recurg tot mai mult la măsuri de îmbunătățire a calității vieții. Acest lucru înseamnă, printre altele, o viață culturală înfloritoare, oportunități de divertisment, locuri pentru întâlniri și petreceri, o zonă dinamică cu restaurante și baruri, acces la spații verzi și la corpuri de apă, clădiri frumoase, o bună planificare urbană și un design urban bine ales. Un studiu recent a arătat că frumusețea estetică este unul dintre lucrurile pe care oamenii le apreciază cel mai mult la un oraș[12].

În plus față de aceste componente de bază ale piramidei nevoilor unui oraș, există două aspecte transversale pe care

[12] Richard Florida, „Beautiful Places: The Role of Perceived Aesthetic Beauty in Community Satisfaction": http://www.creativeclass.com/rfcgdb/articles/Beautiful%20places.pdf

autoritățile locale ar trebui să le utilizeze ca filtru pentru toate proiectele pe care le propun: incluziunea socială și schimbările climatice.

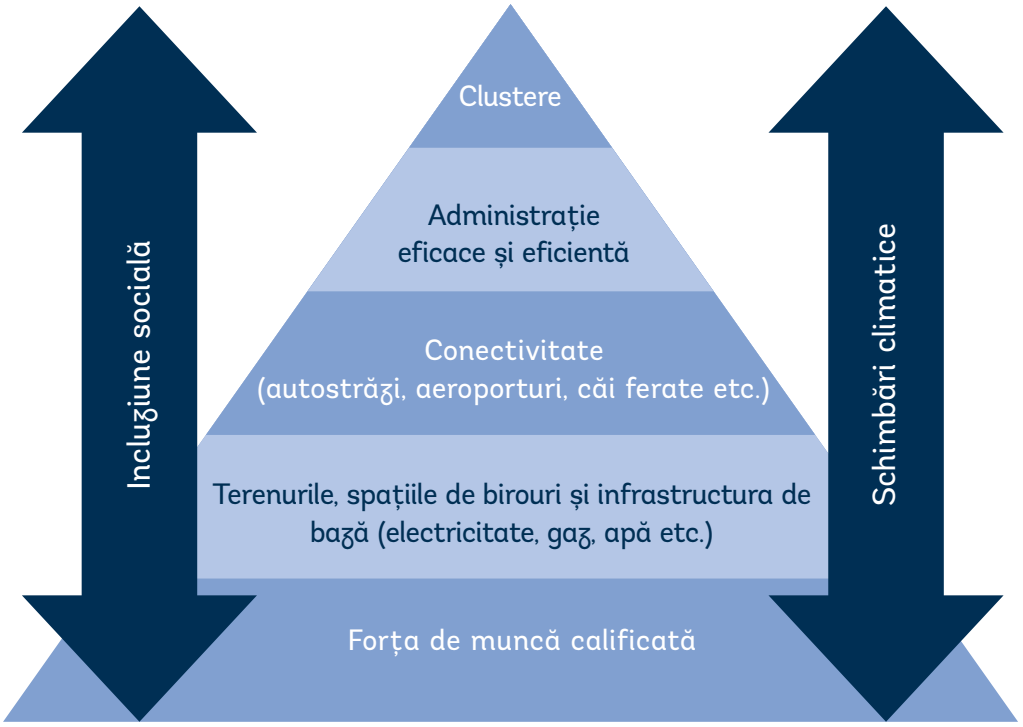
Incluziunea socială. Indiferent de cât de dezvoltat este, un oraș se va confrunta întotdeauna cu probleme de incluziune socială – adică va exista mereu o parte a populației locale care va fi mai puțin norocoasă decât restul sau care va fi discriminată direct sau indirect. Promovarea activă a incluziunii sociale nu numai că ajută la realizarea deziderateleor sociale, ci este și un instrument esențial pentru atingerea obiectivelor economice. De exemplu, un studiu al Băncii Mondiale arată că, în cazul în care populația romă estimată din România ar lucra la nivelul mediu de productivitate a țării, PIB-ul total s-ar mări cu 3%[13]. Prin urmare, ori de câte ori se elaborează un nou proiect, autoritățile locale ar trebui să se gândească în ce fel respectivul proiect ar putea contribui deopotrivă la rezolvarea problemelor de incluziune socială.

Schimbările climatice. Cu cât se dezvoltă mai mult, cu atât orașele poluează mai mult. Realitatea este că orașele generează aproximativ 70% din emisiile globale de gaze cu efect de seră. Dat fiind că reprezintă o cauză principală a problemei, orașele ar trebui să asigure și principala soluție la aceasta. Diferite inițiative, precum Convenția primarilor sau ICLEI (Administrațiile locale pentru durabilitate), au început să reunească lideri ai orașelor din întreaga lume în vederea inițierii unui efort comun în sensul soluționării problemei mondiale a schimbărilor climatice. Prin urmare, autoritățile locale ar trebui să își gândească proiectele prin prisma problemei schimbărilor climatice, evaluând dacă proiectele în cauză ajută la soluționarea acesteia sau, dimpotrivă, o agravează.

Piramida nevoilor sectorului privat

Sectorul privat reprezintă sursa de dinamism economic a unui oraș, iar o economie locală activă atrage oamenii ca un magnet. Adesea, în lipsa unui sector privat activ, orașele se degradează. De aceea, pentru autoritățile locale este important să identifice modalități de a satisface unele dintre principalele nevoi ale sectorului privat. Acestea pot fi grupate în următoarele categorii: forță de muncă calificată, terenuri și infrastructură de bază, conectivitate, administrație eficace și eficientă, clustere economice.

Figura A5.2. Piramida nevoilor sectorului privat



Forță de muncă calificată. Principala sursă a productivității unei companii o reprezintă oamenii săi. Oamenii sunt cei care concep și proiectează produse și servicii, ei sunt cei care produc în cele din urmă aceste produse și servicii și tot ei sunt cei care le lansează și le vând pe piață. Astfel, atunci când o companie decide unde să se localizeze sau când un antreprenor decide unde să-și înceapă o afacere, disponibilitatea forței de muncă calificate este unul dintre primele lucruri pe care le iau în considerare.

[13] Banca Mondială. 2014. *Diagnostics and Policy Advice for Supporting Roma Inclusion in Romania.*

Terenuri, spații de birouri și infrastructură de bază. Fiecare afacere necesită un loc în care să funcționeze. Unele companii pur și simplu închiriază sau achiziționează un spațiu de birouri existent, altele au nevoie de noi terenuri pe care să își amenajeze instalațiile. Prin urmare, este important ca autoritățile locale să cunoască bine disponibilitatea spațiilor de birouri (adică rata de neocupare) și a parcelelor de teren din zonele pe care le administrează (de exemplu, terenuri industriale dezafectate sau terenuri neexploatate). O lipsă a spațiilor de birouri și a terenurilor construibile poate împiedica dezvoltarea sectorului privat.

Conectivitate. Conectivitatea este extrem de importantă pentru sectorul privat. Companiile private au nevoie, pe de o parte, de un acces fără probleme la o rezervă suficient de mare de forță muncă calificată, iar pe de altă parte de un acces facil la piețele interne și externe. Accesul facil la o rezervă de forță de muncă calificată presupune o infrastructură locală și regională bine dezvoltată, pentru a permite unui număr mare de persoane din regiune să facă naveta spre oraș cu ușurință. Accesul facil la piețe poate necesita o rețea de autostrăzi bine dezvoltată, o infrastructură aeroportuară, feroviară și navală în bună stare, precum și disponibilitatea unei infrastructuri TIC (tehnologia informației și comunicațiilor) bine dezvoltate.

Administrație eficace și eficientă. Companiile private au nevoie ca atât politicile publice, cât și infrastructura publică să funcționeze corespunzător. Unele cer ca autorizațiile de construire să fie eliberate în timp util, altele pot avea nevoie de o conexiune rutieră la infrastructura majoră din zonă, iar altele pot necesita politici fiscale adecvate.

Clustere economice. Oricât de contraintuitiv ar părea, companiile private au nevoie de alte companii din același sector pentru a fi eficace. Există o literatură vastă pe această temă, pornind de la descrierea lui Alfred Marshall privind districtele industriale din Anglia secolului al 19-lea, care arată beneficiile colocației. Funcționarea mai multor companii similare în același spațiu înlesnește circularea ideilor, facilitează găsirea de forță de muncă calificată și crește productivitatea, aceasta fiind stimulată de concurența locală

În încercarea de a atrage companiile, autoritățile locale ar trebui să aibă în vedere și cele două aspecte transversale menționate în cazul piramidei nevoilor cetățenilor: incluziunea socială și schimbările climatice. Atragerea oricărei afaceri doar pentru că creează locuri de muncă la nivel local poate să nu fie cea mai bună strategie pe termen lung.

Incluziune socială. Cele mai multe autorități locale știu ca nu pot susține creșterea economică dacă nu vor reuși să atragă decât întreprinderi care oferă salarii mici. În același timp, exemple marcante precum Silicon Valley arată că nici atragerea întreprinderilor care oferă doar salarii mari nu este sustenabilă. Un mediu de afaceri sănătos include atât sectoare cu standarde salariale înalte (care sunt, de obicei, sursa de creștere pe termen lung a unui oraș), cât și sectoare de activitate care permit accesul la locuri de muncă pentru persoane cu competențe reduse. În plus, autoritățile locale pot încuraja localizarea întreprinderilor în cartiere sărace și în zone marginalizate.

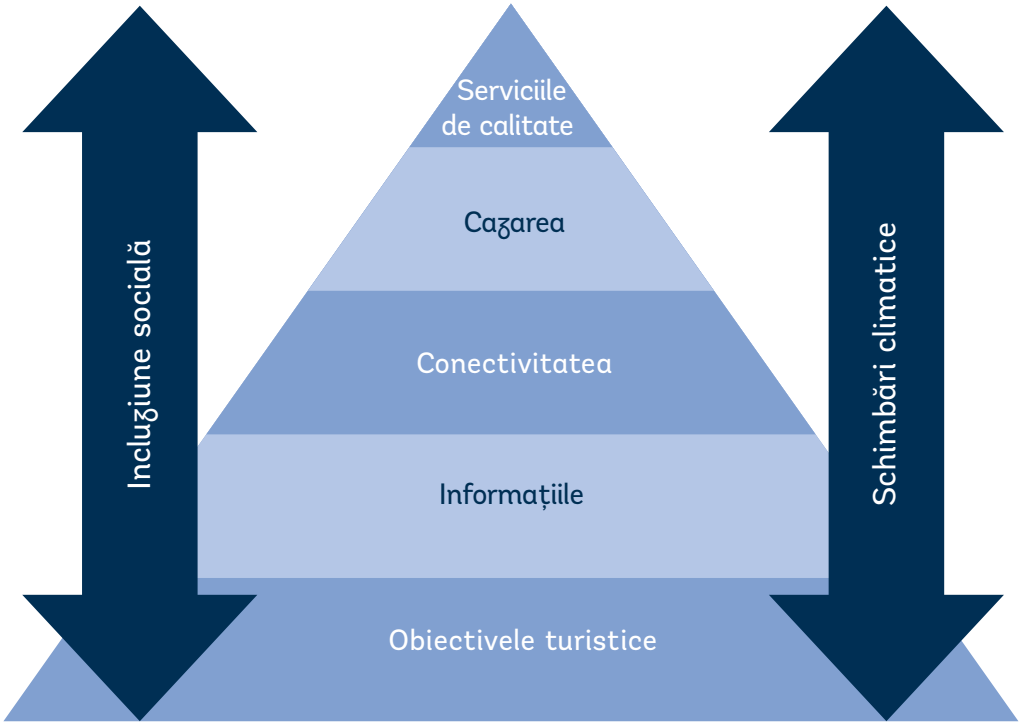
Schimbări climatice. Deoarece orașele sunt locurile în care se află cele mai multe companii, ele sunt și spațiile în care sunt generate și cele mai mari cantități de gaze cu efect de seră. Ca atare, autoritățile locale au obligația de a contracara schimbările climatice. Printre altele, acest lucru poate presupune solicitarea respectării de către întreprinderi a unor standarde mai ridicate de mediu și de administrare.

Piramida nevoilor turiștilor

Marea majoritate a orașelor nu reprezintă atracții turistice, chiar dacă ele pot fi vizitate în mod regulat. În schimb, pentru unele orașe turismul reprezintă o sursă importantă de venituri. Orașele cu un potențial turistic clar ar trebui să caute modalități de a satisface nevoile turiștilor. Aceste nevoi pot fi grupate în următoarele cinci categorii: atracții, informare, conectivitate, cazare, servicii de calitate. Acestea vor fi discutate în detaliu mai jos.

Atracții. Turiștii merg în locurile în care există ceva de vizitat. Multor autorități locale le place să își transforme orașele în adevărate atracții turistice, însă, atunci când se uită la rezultate, constată că nu au reușit să genereze multe venituri din turism și nici nu au reușit să atragă o mulțime de turiști. Chiar și orașele care au în mod constant hotelurile pline pot fi, de fapt, vizitate de oamenii de afaceri, iar nu de cei veniți doar pentru a vizita localitatea. Ca atare, autoritățile locale trebuie să știe foarte clar ce atracții le pot oferi turiștilor (de exemplu: situri istorice, elemente de patrimoniu cultural, de divertisment, de gastronomie, de cultură) și care sunt cele mai bune metode de a le promova.

Figura A5.3. Piramida nevoilor turiștilor



Informații. Chiar și cele mai bune obiective turistice vor rămâne nevizitate dacă nu există informații despre ele. Dacă autoritățile locale ajung la concluzia că au obiective care merită vizitate, ele trebuie să găsească și modalități creative de a le promova pe o piață-țintă bine definită.

Conectivitatea. Cu cât este mai ușor de ajuns la un obiectiv turistic, cu atât este mai probabil ca acesta să fie vizitat de mai mulți turiști. În acest sens, este esențial accesul facil la aeroporturi, la infrastructura rutieră majoră, la nodurile feroviare și navale, deși nu stă întotdeauna în puterea unei singure autorități locale să ofere această conectivitate.

Cazare. Dacă se hotărăsc să viziteze un anumit oraș, turiștii trebuie să găsească un loc în care să stea. Autoritățile locale nu sunt implicate în industria hotelieră (acest domeniu ține aproape în exclusivitate de competența sectorului privat), dar pot găsi modalități creative de a încuraja dezvoltarea sectorului – de exemplu, concesiunea de terenuri/clădiri sau dezvoltarea de asociații de afaceri. În numeroase orașe din România, infrastructura hotelieră nu este încă dezvoltată corespunzător, deci chiar dacă au obiective turistice care merită vizitate, aceste orașe nu sunt pregătite să primească turiști.

Servicii de calitate. Pentru ca turismul să reprezinte o sursă durabilă de venituri, este important să fie oferite în mod constant servicii de calitate – aici sunt incluse nu numai serviciile oferite de sectorul privat, ci și cele oferite de sectorul public (de exemplu: infrastructură publică de calitate, un sistem de transport public funcțional, un mediu sigur). În acest mod se asigură faptul că turiștii ajunși acolo se vor gândi să revină sau să recomande locul și altor persoane.

În încercarea de a satisface nevoile turiștilor, ar trebui să fie luate în considerare și aspectele legate de incluziunea socială și de schimbările climatice.

Incluziune socială. Dacă dezvoltarea turismului aduce beneficii unui oraș, ar trebui să se identifice modalități prin care acest sector să creeze avantaje și pentru cei mai puțin înstăriți și marginalizați, fără a se ignora nici minimizarea externalităților negative. De exemplu, reabilitarea unui centru istoric poate presupune strămutarea oamenilor săraci care trăiesc în zonă. În mod similar, hotărârea de a le prezenta turiștilor doar părțile „bune" ale unui oraș poate duce la o izolare și mai mare a cartierelor sărace.

Schimbări climatice. Hotărârile privind dezvoltarea turismului ar trebui să țină seama și de problemele legate de schimbările climatice. De exemplu, autoritățile locale pot dezvolta o rețea de transport public care să le permită turiștilor să circule nestingheriți de la un obiectiv la altul fără a recurge la autoturisme personale pentru a răspunde acestei nevoi.

Orașele sunt motoarele de creștere ale unei economii. Indiferent de gradul de dezvoltare sau sub-dezvoltare al unei țări, aceasta se bazează de cele mai multe ori pe câteva zone urbane pentru a genera creștere, inovare și progres. Orașele sunt de obicei responsabile pentru revoluțiile economice și sociale ale omenirii. Acest raport încearcă să spună istoria recentă a orașelor românești și importanța lor pentru economia României.

Raportul se adresează cu precădere factorilor de decizie, dar și publicului nespecializat interesat de aspectele dezvoltării urbane. Prin urmare, raportul își propune să atingă mai multe deziderate majore: 1) să prezinte dovezi ale faptului că orașele au un rol esențial în creșterea economică și dezvoltare; 2) să argumenteze faptul că numărul de persoane pe care un oraș reușește să-l atragă (prin migrație și navetă în interiorul țării) reprezintă unul dintre cei mai importanți indicatori ai competitivității orașului; 3) să analizeze tiparele de migrație și navetă din România și să identifice orașele care s-au dovedit cele mai eficiente în atragerea migranților și a navetiștilor; 4) să încerce să identifice motivele pentru care unele orașe sunt mai eficiente decât altele în atragerea migranților și a navetiștilor; și, în final, 5) să propună măsuri care ar putea ajuta aceste zone urbane să devină mai atractive și mai competitive.

Raportul face parte dintr-o inițiativă mai amplă privind regiunile rămase în urmă („Lagging Regions"), desfășurată de Banca Mondială pentru a înțelege mai bine modul în care aceste regiuni din UE ar putea soluționa dificultățile cu care se confruntă în procesul de dezvoltare. Analiza va discuta cu precădere dinamicile de dezvoltare ale zonelor urbane funcționale ale Bucureștiului și ale celor 40 reședințe de județ, dar recomandările făcute au aplicabilitate mai largă.



WORLD BANK GROUP
Social, Urban, Rural & Resilience

ISBN: 978-973-0-24660-5