



IMPORTANȚA STRATEGICĂ A DUNĂRII ÎN CONTEXTUL UNEI VIITOARE STRATEGII DE SECURITATE MARITIMĂ ROMÂNEASCĂ LA MAREA NEAGRĂ

Comandor Lucian GRIGORESCU

*Reprezentantul militar al șefului Statului Major al Apărării
la Comandamentul Aliat pentru Transformare, Norfolk, Virginia, SUA
10.55535/GMR.2023.2.5*

Prezentul articol pledează pentru dezvoltarea unei strategii de securitate a României care să țină cont de importanța Dunării și a Mării Negre pentru securitatea regiunii. Este, în principal, un tip de cercetare descriptivă, care urmărește identificarea caracteristicilor și categoriilor relaționate cu subiectul, pe baza studiului datelor reale și a observației. Mai mult, articolul evidențiază faptul că dezvoltarea unei strategii la Marea Neagră, care să includă fluviul Dunărea și Delta, reprezintă de multă vreme o preocupare constantă pentru factorii de decizie români. În plus, se arată că, în contextul actual, o astfel de strategie ar putea fi integrată în orice strategie privitoare la Marea Neagră dezvoltată în NATO sau în UE, ghidând viitoarea modernizare integrată a Forțelor Navale Române.

Cuvinte-cheie: Comisia Dunării, Marea Neagră, strategie maritimă, Forțele Navale Române, conflictul ruso-ucrainean.



INTRODUCERE

Astăzi, Dunărea este unul dintre principalele cursuri de apă ale Europei nu numai datorită lungimii sale, ci, mai ales, datorită capacității de transport, având în vedere că străbate continentul european de la vest la est, prin regiuni de o mare diversitate din punct de vedere natural, social și economic. Prin traseul său, Dunărea schițează o „diagonală” a Europei, iar prin conexiunile pe care le formează între țările continentului, poate fi considerată „o arteră” a traficului fluvial comercial. Astfel, „bătrânul fluviu” are o importanță economică deosebită pentru majoritatea țărilor din bazinul său hidrografic, fapt evidențiat de strategia macro-regională adoptată de Comisia Europeană în decembrie 2010 și aprobată de Consiliul European în 2011. Urmărind să creeze sinergii și coordonare între politicile și inițiativele existente în regiune, Strategia UE pentru Regiunea Dunării/EUSDR a fost dezvoltată în plenul Comisiei, împreună cu țările din regiunea Dunării și cu părțile interesate, pentru a aborda împreună provocările comune (EUSDR, 2011).

În acest context, dependența considerabilă a României de mare și de Dunăre impune asigurarea siguranței comunicațiilor fluvio-maritime. Dacă securitatea pe căile de comunicație fluviu-mare este asigurată sine die pe timp de pace, cu atât mai mult, aceasta devine vitală în situații de criză sau conflict. Dunărea și brațele sale au o puternică însemnătate geopolitică și geostrategică; prin urmare, regiunea spațiului dunărean, pe lângă avantajele sale, este afectată de riscuri evidente, necesitând apărare și securitate corespunzătoare.

Prezentul articol pledează pentru dezvoltarea unei strategii de securitate a României care să țină cont de importanța Dunării și a Mării Negre pentru securitatea regiunii. Este, în principal, un tip de cercetare descriptivă, care urmărește identificarea caracteristicilor și categoriilor relaționate cu subiectul, pe baza studiului datelor reale și a observației. Mai mult, articolul evidențiază faptul că dezvoltarea unei strategii la Marea Neagră, care să includă fluviul Dunărea și Delta, reprezintă de multă vreme o preocupare constantă pentru factorii

Dunărea este unul dintre principalele cursuri de apă ale Europei nu numai datorită lungimii sale, ci, mai ales, datorită capacității de transport, având în vedere că străbate continentul european de la vest la est, prin regiuni de o mare diversitate din punct de vedere natural, social și economic. Prin traseul său, Dunărea schițează o „diagonală” a Europei, iar prin conexiunile pe care le formează între țările continentului, poate fi considerată „o arteră” a traficului fluvial comercial.



de decizie din România. În plus, se arată că, în contextul actual, o astfel de strategie ar putea fi integrată în orice strategie privitoare la Marea Neagră dezvoltată în NATO sau în UE, ghidând viitoarea modernizare integrată a Forțelor Navale Române.

RELEVANȚA GEOGRAFICĂ A DUNĂRII

Dunărea, al doilea fluviu ca mărime din Europa, a fost întotdeauna un catalizator economic și cultural, o axă a prosperității, în timp și spațiu, pentru statele care s-au constituit și s-au dezvoltat de-a lungul istoriei pe malurile sale, România fiind unul dintre ele.

Formând granița de nord-est a Imperiului Roman pentru o lungă perioadă de timp și fiind folosit ca linie de apărare, precum și pentru transport, fluviul Dunărea traversează teritoriul a 10 țări, inclusiv șapte state membre ale UE și șase state membre ale NATO, fiind fluviul cu cel mai mare grad de internaționalism din lume. Cu o lungime de 2.857 km, din care 2.588 km navigabili (între Ulm și Sulina), și un debit mediu multianual de 6.855 m³/s, Dunărea se află pe locul 21 între fluviile planetei.

Bazinul fluvial al Dunării are o suprafață de 805.500 km² și este format din 120 de afluenți (34 navigabili). Zona hidrografică a bazinului Dunării reprezintă 8,35% din suprafața continentului european, pe toată lungimea sa fluviul traversând teritoriile Germaniei, Austriei, Slovaciei, Ungariei, Croației, Serbiei, Bulgariei, Moldovei, Ucrainei și României, precum și patru capitale – Viena, Bratislava, Budapesta și Belgrad (*Encyclopaedia Britannica*).

În mod convențional, Dunărea este formată prin unirea a două râuri mici de munte – Breg și Brigach. Cursul fluviului merge inițial spre nord-est, spre Ulm și Regensburg, după care se întoarce spre sud-est, pentru a intra în Austria, la Passau. Apoi, își continuă cursul spre sud-est prin Austria Superioară și Inferioară, traversând Linz și Viena. Între Bratislava și Szob, formează granița dintre Slovacia și Ungaria. La Szob, Dunărea se îndreaptă spre sud și trece prin marea câmpie Alföld din centrul Ungariei, traversând Budapesta. După ce formează aproape două treimi din granița dintre Croația și Serbia, intră în Serbia, traversează Belgradul, se întoarce spre sud-est, apoi spre est și intră pe teritoriul României (Ib.)

Un bazin hidrografic așa de vast ca cel al Dunării necesită separarea lui în trei sectoare distincte: un sector superior, cu caracter alpin pronunțat; un sector mijlociu, remarcabil pentru cea mai întinsă câmpie a Europei Centrale, și un sector inferior, unde râul adună apele de pe versanții Carpaților și Balcanilor.

Dunărea este foarte importantă pentru România, deoarece țara se află situată, aproape în întregime, în bazinul fluviului. Sectorul românesc acoperă aproape o treime din suprafața bazinului, iar peste o treime din lungimea râului trece prin țară, inclusiv frontiera de sud a țării. În mod esențial, Dunărea românească (și cea ucraineană) este purtătoarea finală a tuturor deversărilor de ape uzate în Marea Neagră (ICDPR, *Danube Facts and Figures*, online). Sectorul românesc cuprinde cursul apei de la Moldova Veche până în Delta Dunării și vărsarea în mare, brațele Dunării de la Balta Ialomiței și Balta Mare la Brăila (aproximativ 300 km, în funcție de nivelul apei), brațele Dunării și canalele navigabile din deltă (aprox. 700 km, în funcție de nivelul apei) și Canalul Dunăre-Marea Neagră cu brațul Poarta Albă-Midia (91 km).

Apele Dunării sunt utilizate pentru producerea de energie electrică, pentru sistemele de irigații, pentru alimentarea cu apă potabilă și industrială a orașelor port. Apele oferă posibilitatea pescuitului și un potențial economic remarcabil, transportul de mărfuri fiind dominant. Având în vedere importanța fluviului pentru statele riverane, inclusiv România, Consiliul Uniunii Europene a adoptat, în 2011, Strategia UE pentru Regiunea Dunării, invitând entitățile naționale de contact și coordonatorii zonelor prioritare, în strânsă colaborare cu Comisia și cu implicarea corespunzătoare a țărilor terțe participante, să identifice părțile interesate care să dezvolte proiecte pentru dezvoltarea și conservarea zonei (Consiliul UE, *EU Strategy for the Danube Region*, Bruxelles, 2011, pp. 2-3).

Mai mult, ținând cont de valoarea economică a regiunii Dunării, care cuprinde 14 țări, însumând peste 100 de milioane de locuitori, respectiv o cincime din populația UE, în special în ceea ce privește transportul de mărfuri, potențialul de interconectare a țărilor riverane a făcut obiectul diferitelor strategii europene. Dintre acestea, le putem aminti pe cele axate pe coridoarele europene de transport, Rin-Main-Dunăre, reprezentând o axă transcontinentală (*figura 1*).



Dunărea este foarte importantă pentru România, deoarece țara se află situată, aproape în întregime, în bazinul fluviului. Sectorul românesc acoperă aproape o treime din suprafața bazinului, iar peste o treime din lungimea râului trece prin țară, inclusiv frontiera de sud a țării. În mod esențial, Dunărea românească (și cea ucraineană) este purtătoarea finală a tuturor deversărilor de ape uzate în Marea Neagră.

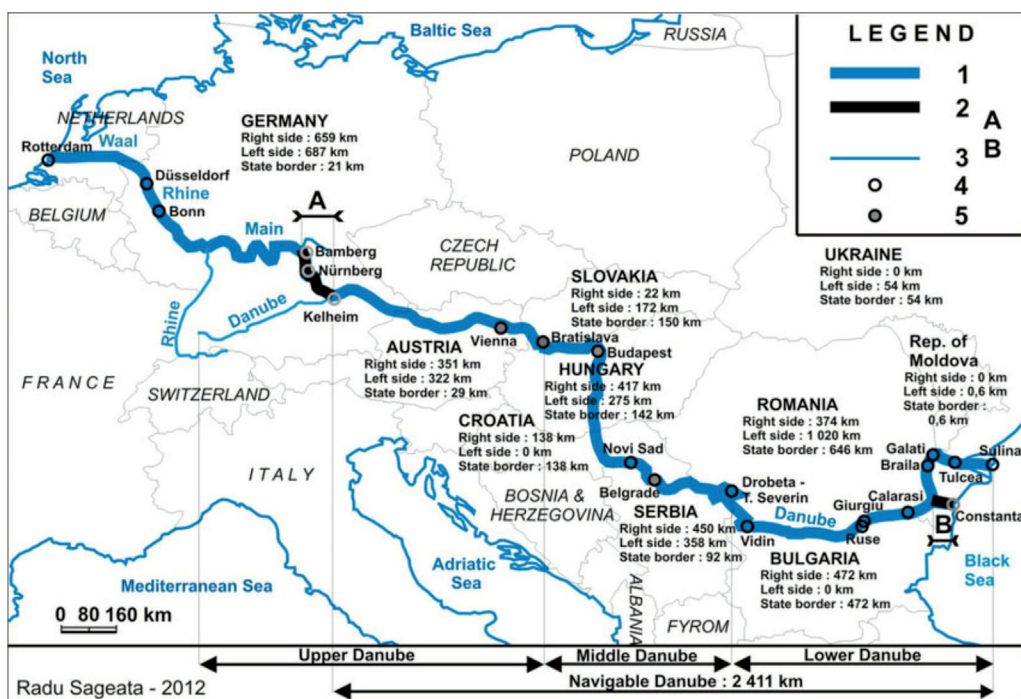


Figura 1: Axa transcontinentală Rin-Main-Dunăre
[Rechnitzer, J. (edit.) (2009), p. 11, în Săgeată, 2012].

Legendă

1. Râuri navigabile
2. Canale navigabile:
 - A. Canalul Dunăre-Main-Rin
 - B. Canalul Dunăre-Marea Neagră
3. Alte râuri/țărături
4. Orașe
5. Capitale.

DUNĂREA – CA ELEMENT NATURAL AL INFLUENȚEI ISTORICE ȘI STRATEGICE

Dunărea este o miză vitală pentru statele din Europa Centrală și de Est, a căror istorie a fost strâns legată de destinul geopolitic al acestui fluviu. Mai mult, acesta reprezintă principala zonă de contact între marile puteri. Prin urmare, bazinul Dunării are o istorie bogată, generând o moștenire culturală importantă, fapt dovedit și de numărul mare de grupuri etnice și limbile încă vorbite, numărul acestora fiind apreciat la cel puțin 17 limbi oficiale (ICDPR, 2004, p. 27.).

Importanța strategică a Dunării în contextul unei viitoare strategii de securitate maritimă românească la Marea Neagră

Pentru români, Dunărea este o graniță, separând Europa Balcanică de Europa Central-Estică, precum și un canal de comunicații între țările riverane. În acest context, navigația liberă la gurile Dunării a reprezentat o mare preocupare pentru puterile navale din regiune și nu numai, făcând România deosebit de atractivă în acest sens, mai ales având în vedere proximitatea față de Rusia și relațiile acesteia cu Turcia, de-a lungul istoriei.

Interesele Marilor Puteri în controlul gurilor Dunării sunt demonstrate fără echivoc prin înființarea Comisiei Europene a Dunării/CED, aspect discutat în timpul Conferinței de la Paris, din 1856, cu scopul de a media eventualele conflicte de interese dintre puterile vremii. Atunci, țări ne-riverane Dunării, precum Franța și Marea Britanie, s-au proclamat garanți ai intereselor Europei la Dunăre. Pentru a sublinia importanța acestei comisii, Grigore Gafencu¹ afirmă că „*unul dintre motivele existenței Comisiei Europene (a Dunării, n.a.) a fost întotdeauna acela de a împiedica ambițiile rusești să aibă o cale deschisă pe Dunăre chiar spre centrul Europei*” (Tuluș, 2007). Deși a fost menită să fie o instituție provizorie, cu scopul de a înlătura obstacolele care împiedicau navigația de-a lungul Dunării Maritime, a reușit să supraviețuiască și și-a extins treptat raza de acțiune, fiind astfel un experiment de succes în administrația internațională, având birocrație autonomă și independență financiară totală (Krehbiel, 1918).

Ca urmare a Convenției Dunării, încheiată la Paris în 1921, Comisia Europeană a Dunării, formată din patru state – Marea Britanie, Franța, Italia și România –, urma să-și păstreze competențele pe care le deținea înainte de război (Convenția, 1921, art. 5). În 1938, după Acordul de la Sinaia², suveranitatea României asupra Dunării Maritime a fost recunoscută de Anglia și Franța, dar, la 12 septembrie 1940, în urma Conferinței Dunării de la Viena, a fost consemnat controlul total al Germaniei asupra Dunării.

După cel de-Al Doilea Război Mondial, în timpul Conferinței de la Belgrad, din 1948, dominată de Uniunea Sovietică, aceasta a reușit să impună decizii care au dus la anularea convenției din 1921, excluderea țărilor occidentale din Comisia Dunării și desființarea „zonelor libere”.

¹ Diplomat român, ministru al Afacerilor Externe între 1939 și 1940.

² Acordul de la Sinaia a fost încheiat la 18 august 1938 între România, Franța și Marea Britanie. A intrat în vigoare la 13 mai 1939, punând capăt autorității Comisiei asupra Dunării de Jos. Aceasta a continuat să existe, având doar un rol consultativ.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Ca urmare a Convenției Dunării, încheiată la Paris în 1921, Comisia Europeană a Dunării, formată din patru state – Marea Britanie, Franța, Italia și România –, urma să-și păstreze competențele pe care le deținea înainte de război (Convenția, 1921, art. 5). În 1938, după Acordul de la Sinaia, suveranitatea României asupra Dunării Maritime a fost recunoscută de Anglia și Franța, dar, la 12 septembrie 1940, în urma Conferinței Dunării de la Viena, a fost consemnat controlul total al Germaniei asupra Dunării.



Sfârșitul Războiului Rece, destrămarea Uniunii Sovietice, noua expansiune geopolitică a Rusiei, precum și evoluțiile politico-militare din zona Mării Negre au repus pe agendă importanța Dunării. În acest context, trebuie subliniată, încă o dată, importanța strategică a Dunării și a Gurilor sale în legătură cu Marea Neagră, Marea Adriatică și Marea Mediterană, prin strâmtorile Bosfor și Dardanele, și, astfel, accesul liber la mările planetei și la comerțul mondial.

(*Convention regarding the Regime of Navigation on the Danube*, Belgrad, 1948). Convenția Dunării din 1948 a fost elaborată la Moscova și acceptată fără modificări de guvernele comuniste ale statelor dunărene semnatare – Uniunea Sovietică, Bulgaria, Ungaria, România, Republica Sovietică Socialistă Ucraineană, Cehoslovacia și Iugoslavia. Astfel, după aproape un secol de „*ordine occidentală*”, făcând uz de ideea de a stabili suveranitatea asupra râului, Uniunea Sovietică și-a implementat tendințele expansioniste. Cele trei puteri occidentale – SUA, Marea Britanie și Franța – nu au avut nicio influență asupra deciziilor Conferinței. Din cauza evoluției negocierilor de la Belgrad, puterile occidentale nu au semnat noua convenție (Campbell, 1949, pp. 315-320).

Sfârșitul Războiului Rece, destrămarea Uniunii Sovietice, noua expansiune geopolitică a Rusiei, precum și evoluțiile politico-militare din zona Mării Negre au repus pe agendă importanța Dunării. În acest context, trebuie subliniată, încă o dată, importanța strategică a Dunării și a Gurilor sale în legătură cu Marea Neagră, Marea Adriatică și Marea Mediterană, prin strâmtorile Bosfor și Dardanele, și, astfel, accesul liber la mările planetei și la comerțul mondial. Aceasta este o problemă îndelung dezbătută de istorici, diplomați, politicieni și strategii.

Astăzi, Comisia Dunării (CD) are sediul la Budapesta. Aceasta asigură, pe baza unor forme adecvate de parteneriat și cooperare, libertatea de navigație civilă pe întregul fluviu, fără discriminare între țările riverane și alte state. (danubecommission.org).

IMPORTANȚA ECONOMICĂ ȘI STRATEGICĂ A DUNĂRII ÎN PREZENT

Cea mai importantă dimensiune economică a Dunării rămâne, fără îndoială, sectorul de transport. Din punct de vedere economic, Dunărea reprezintă o infrastructură uriașă de transport ieftin și rapid, raportat la cantitățile purtate de unitățile de transport, conectată la rețeaua feroviară și rutieră care se intersectează cu fluviul. Analiza economică a traficului fluvial pe Dunăre arată o capacitate totală de 80 de milioane de tone pe an. În condițiile traficului naval de tip RO-RO și trecerii inter-nodale la trafic rutier și feroviar, capacitatea de transport pe acest fluviu poate crește cu încă 10 milioane de tone pe an. Astfel, Dunărea poate fi considerată „*coloana vertebrală*” a sistemului de comunicații din sud-estul Europei.

Construcția Canalului Rin-Main-Dunăre, dat în folosință în 1992, a permis unirea celor două mari căi de comunicații interioare europene, Rinul și Dunărea. Astfel, Coridorul VII pan-european (*figura 2*), singurul coridor de transport important pe apă din cele 10 existente în Europa,



Figura 2: Harta celor 10 coridoare de transport pan-europene (https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors, accesat la 17 martie 2023)

leagă Marea Nordului de Marea Neagră și are ca principal element de legătură Dunărea. În aceste condiții, a fost posibilă conectarea celor două mari porturi europene (Rotterdam, la Marea Nordului,



Canalul Rin-Main-Dunăre permite țărilor din Europa Centrală să aibă acces direct la Marea Neagră și, de aici, la Canalul Suez. Astfel, a apărut o nouă rută comercială, care leagă Canalul Suez de Europa Centrală prin Constanța, care, comparativ cu cea veche (traversând Marea Mediterană și ocolind Peninsula Iberică), are avantajul de a scurta călătoria cu opt zile, inclusiv costurile aferente.

și Constanța, la Marea Neagră), asigurând o rută de comunicație sigură și ieftină, care străbate toată Europa pe o lungime de 3.540 km. Datorită multitudinii de porturi situate pe fluviul Rin, pe Canalul Rin-Main-Dunăre, precum și pe Dunăre (există 47 de porturi fluviale situate de-a lungul fluviului Dunărea, patru porturi fluvio-maritime și cinci porturi pe Canalul Dunăre-Marea Neagră), se poate asigura o fluentă deosebită a traficului de mărfuri pentru orice zonă a Europei, cu atât mai mult, cu cât, prin sistemul de canale vest-europene, se poate face transportul de mărfuri către țările din vestul și nordul Europei.

România este țara pe al cărei teritoriu Dunărea are traseul cel mai lung (aproximativ 38% din vastul bazin). Mai mult, găzduiește atât gurile de vărsare ale râului, cât și canalul care leagă fluviul de portul Constanța. Prin urmare, are un interes deosebit în utilizarea acestui mod principal de comunicație, ca mijloc de efectuare a transportului de mărfuri atât pentru trafic intern, cât și pentru trafic internațional – export sau tranzit. Acest fapt generează un avantaj evident, precum și o responsabilitate majoră, care trebuie onorată printr-o corectă evaluare geopolitică și geostrategică a acestui element.

Canalul Rin-Main-Dunăre permite țărilor din Europa Centrală să aibă acces direct la Marea Neagră și, de aici, la Canalul Suez. Astfel, a apărut o nouă rută comercială, care leagă Canalul Suez de Europa Centrală prin Constanța, care, comparativ cu cea veche (traversând Marea Mediterană și ocolind Peninsula Iberică), are avantajul de a scurta călătoria cu opt zile, inclusiv costurile aferente. Un alt avantaj este faptul că porturile Mării Negre și cele din estul Mării Mediterane au cea mai favorabilă poziție față de Canalul Suez pentru rutele din Oceanul Indian și Orientul Îndepărtat. Odată cu înființarea axei fluviale Rotterdam-Constanța, noi valori geopolitice sunt propulsate în prim-plan și conferă României o nouă imagine pentru Europa.

Importanța acestei rute este covârșitoare, atât din punct de vedere economic (s-a dovedit că este extrem de eficientă și generează avantaje pentru toate țările care o utilizează), cât și, mai ales, din punct de vedere geostrategic, unde există o serie de vulnerabilități care, în cazul în care nu sunt evaluate și gestionate corect, pot avea consecințe deosebit de grave. Principalele vulnerabilități sunt legate de asigurarea viabilității depline a rutei și de amenințările teroriste.

În contextul asigurării deplinei viabilități a traseului, dar mai ales a tronsonului danubian, este de menționat că aceasta depinde de acțiunile țărilor riverane. Poziționarea uneia sau a mai multor state în stare de conflict poate genera consecințe destul de grave. Un exemplu în acest sens, în istoria recentă, este situația din fosta Iugoslavie, când bombardarea celor trei poduri din Novi Sad a blocat, pentru o vreme, nu doar transportul de pe coridorul VII, ci și pe cel de pe coridorul X pan-european. Așadar, pentru a preveni astfel de evenimente, ar fi important ca toate țările limitrofe Dunării să facă parte dintr-o alianță comună, atât economică, precum și politică (Hâldan, 2014, p. 2).

În ceea ce privește amenințările teroriste, acestea pot afecta atât traficul pe Dunăre, cât și siguranța populației așezate pe malul fluviului. Oricând, mai ales în cursul său inferior, Dunărea poate face obiectul unor acțiuni teroriste, pentru a opri navigația pe această importantă arteră europeană sau a produce inundații cu efecte catastrofale. Canalul Dunăre-Marea Neagră, sistemele energetice Porțile de Fier (cele mai mare de pe Dunăre), centralele nucleare de la Kozlodui și Cernavodă, precum și trecerile permanente, drumurile și podurile de cale ferată pot fi atacate de teroriști. În acest sens, este important de remarcat faptul că nu toate țările limitrofe Dunării au forțe navale specializate în lupta împotriva eventualelor acțiuni teroriste și chiar a atacurilor cibernetice, majoritatea fiind limitate la navele poliției sau ale poliției de frontieră cu capacități limitate, în special în combaterea criminalității transfrontaliere și a poluării (Hanganu, 2006).

În ceea ce privește forțele specializate, putem menționa că nu există astfel de unități în Germania, Austria, Slovacia, Croația sau Moldova. Ungaria are 5 nave rapide de dragaj și 3 SOC-R (Special Operations Craft-Riverine americane), Serbia are o navă mică de flotilă/HQ, nave rapide de dragaj și patrulare. România este singura țară care dispune de o forță navală fluvială, formată din 3 monitoare, 5 canoniere blindate și 12 puitoare de mine (navy.ro), fiind, practic, cea mai puternică forță navală fluvială de pe Dunăre; aceasta este completată de ambarcațiunile poliției de frontieră, realizând, astfel, o supraveghere foarte eficientă a Dunării pe sectorul românesc.

Din punct de vedere geostrategic, România se află la răscrucea marilor zone geografice ale lumii, precum și a intereselor majore



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

România este singura țară care dispune de o forță navală fluvială, formată din 3 monitoare, 5 canoniere blindate și 12 puitoare de mine, fiind, practic, cea mai puternică forță navală fluvială de pe Dunăre; aceasta este completată de ambarcațiunile poliției de frontieră, realizând, astfel, o supraveghere foarte eficientă a Dunării pe sectorul românesc.



Din punct de vedere geostrategic, România se află la răscrucea marilor zone geografice ale lumii, precum și a intereselor majore europene și chiar asiatice. Aria de responsabilitate din România, având în vedere poziția sa geografică, este influențată direct, atât operațional, cât și strategic, de fluviul Dunărea și de Marea Neagră, fapt care necesită o atenție deosebită și chiar vitală.

europene și chiar asiatice. Aria de responsabilitate din România, având în vedere poziția sa geografică, este influențată direct, atât operațional, cât și strategic, de fluviul Dunărea și de Marea Neagră, fapt care necesită o atenție deosebită și chiar vitală.

Se poate observa că România și zona în care aceasta se află trec, treptat, de la statutul de „periferie” la cel de „centru”, în funcție de extinderea Alianței Nord-Atlantice și a Uniunii Europene. România, ca țară de contact între spațiul euroatlantic și cel asiatic, beneficiază de intersecția unor axe geopolitice și geostrategice importante, astfel: **axa NV-SE**, reprezentată de Canalul Rin-Main-Dunăre, o axă importantă a Europei; **axa N-S**, care poate asigura accesul din zona scandinavă și Marea Baltică la Marea Neagră, rutier sau fluvial; **axa E-V**, care permite țărilor din Caucaz să aibă acces maritim și aerian în Europa, prin Marea Neagră, Constanța devenind, astfel, o poartă către Europa Centrală și de Vest, sau, prin extindere, către celelalte porturi de pe mările și oceanele lumii (un segment al vechiului „drum al mătăsii”); **axa SE-NV**, care prezintă interes pentru Turcia, precum și pentru celelalte țări din zonă (Siria, Iran, Irak), având în vedere facilitățile de acces prin „poarta românească” în spațiul european, folosind formule de transport rutier, feroviar, maritim, fluvial sau tipul de transport combinat RO-RO; **axa Orientul Îndepărtat-estul Europei**, care transformă „poarta românească” în a patra poartă a Japoniei către Europa (după Rotterdam, Hamburg și Trieste); **axa NE-SV**, care asigură în principal accesul Rusiei și Ucrainei în portul Constanța, cel mai important port din Marea Neagră; **axa Marea Caspică-Marea Neagră-Marea Mediterană**, care poate avea potențialul de multiplicare a dialogului și a cooperării pe mai multe niveluri (Marinescu, 2009).

Toate axele amintite, chiar dacă unele sunt mai puțin evidențiate în acest moment, intersectează Dunărea și litoralul românesc, prin gurile Dunării și Marea Neagră. Prin urmare, păstrarea statutului de suveran al gurilor Dunării este fundamentală pentru dezvoltarea României, precum și pentru păstrarea securității sale naționale.

SPRIJINUL ACORDAT DE FORȚELE NAVALE ROMÂNE PENTRU TRANSPORTUL CEREALELOR UCRAINENE PE DUNĂRE

În urma izbucnirii conflictului din Ucraina, cu toate consecințele acestuia, Secretariatul Comisiei Dunării, cu sediul la Budapesta, contribuie activ la inițiativa Uniunii Europene privind înființarea Coridoarelor Solidarității pentru a asigura continuitatea comerțului și, important, a exportului de produse agricole din Ucraina. În acest scop, Secretariatul Comisiei Dunării a înființat și operează un birou de informare și coordonare, care sprijină înființarea de noi lanțuri logistice prin porturile dunărene din regiune (danubecommission.org).

Conflictul ruso-ucrainean și blocada navală rusă a porturilor ucrainene de la Marea Neagră au perturbat semnificativ transporturile de cereale ucrainene către Europa, Africa și Orientul Mijlociu. Ucraina este al patrulea cel mai mare exportator de cereale din lume, având peste 25 de milioane de tone stocate pentru export. Înainte de război, porturile ucrainene de la Marea Neagră – Odessa, Pivdennyi, Mykolayiv și Chornomorsk – au servit drept terminale pentru aproximativ 5 milioane de tone pe lună, ceea ce reprezenta 80% din totalul de cereale exportat lunar. Restul de 20% au fost exportate pe calea ferată sau rutieră (Păvălașc, 2022).

Distrugerea infrastructurilor portuare, pericolul minelor din Marea Neagră și acțiunile ostile ale navelor militare rusești au determinat guvernul ucrainean să găsească alte soluții pentru exportul de cereale. Dacă transportul rutier este limitat de capacități de transport și are costuri extrem de mari, iar transportul feroviar presupune schimbarea ecartamentului mijloacelor de transport feroviar, diferit în Uniunea Europeană față de cel ucrainean (România a schimbat ecartamentul de la granița cu Republica Moldova în portul Galați, o linie veche pe o distanță de aproximativ 5 km), singura modalitate de transport cu costuri mai mici este transportul pe Dunăre până la Constanța și, de acolo, pe mare către Europa și Africa sau Austria și Germania. Aceasta ar permite exportul a aproximativ 2 milioane de tone pe lună. În acest sens, România a pus la dispoziție porturile Constanța, Galați și Brăila pentru transportul cerealelor ucrainene.



GÂNDIREA MILITARĂ ROMÂNEASCĂ

Conflictul ruso-ucrainean și blocada navală rusă a porturilor ucrainene de la Marea Neagră au perturbat semnificativ transporturile de cereale ucrainene către Europa, Africa și Orientul Mijlociu. Ucraina este al patrulea cel mai mare exportator de cereale din lume, având peste 25 de milioane de tone stocate pentru export.



Dar, ca orice infrastructură, porturile nu pot trece brusc de la un nivel normal de activitate la unul mult mai intens, necesitând personal sau spații de depozitare suplimentare, aspecte care au nevoie de timp și investiții. Mai mult, niciun operator nu ar fi interesat să investească într-o infrastructură care poate deveni redundantă odată cu sfârșitul războiului.

În plus, transportul pe Dunăre poate asigura deplasarea cerealelor în Austria și Germania, iar de acolo în Africa și Orientul Mijlociu. Aceasta atrage după sine o ocolire semnificativă și, implicit, costuri suplimentare pentru cantitățile relativ mici de cereale care pot fi transportate în amonte. Nu înseamnă însă că ar trebui evitată opțiunea transportului pe Dunăre, dar este necesară revizuirea de către UE a strategiei pentru regiunea Dunării, cu un accent deosebit pe lucrările de dragare, pentru a permite navigarea navelor comerciale, inclusiv în perioadele secetoase. Chiar dacă Dunărea este o opțiune mai puțin avantajoasă decât pare la prima vedere, cea mai sustenabilă modalitate de a aduce suficiente cereale în țările care au nevoie urgentă de ele este reluarea transportului prin Marea Neagră, transportul fluvial jucând, astfel, un rol extrem de important, care poate fi valorificat în viitor.

Este evident că războiul ruso-ucrainean a intrat într-o fază de uzură, iar încheierea unui armistițiu sau chiar a unei păci fragile este încă departe. Acest aspect, cuplat cu sancțiunile impuse Federației Ruse, va amplifica și mai mult criza cerealelor, în special pentru țările africane și asiatice. Ucraina este în urmă cu exportul cerealelor recoltate, care nu pot fi depozitate pe termen lung.

Forțele Navale Române pot sprijini transportul pe fluviu cu personalul și mijloacele de care dispune. Astfel, prin calificarea personalului în navigația Dunării, în urma unui curs minim de pregătire, se poate suplimenta numărul de piloți din sectorul românesc al Dunării. Remorcherele militare fluviale pot transporta, în configurația actuală, un șlep încărcat cu cereale, iar prin modificarea și adaptarea provei navelor, precum și prin creșterea puterii de propulsie, pot transporta până la patru șlepuri de cereale. Un alt sprijin pe care Forțele Navale Române îl pot oferi pe întreg sectorul românesc al Dunării este sprijinul logistic, deoarece navele fluviale pot opera atât pe sectorul fluvial-maritim, cât și în amonte.

ROLUL ESENȚIAL AL DUNĂRII ȘI CREȘTEREA IMPORTANȚEI ACESTEIA ÎN ACTUALUL CONTEXT GEOPOLITIC

Contextul geopolitic regional actual este puternic marcat de conflictul ruso-ucrainean care a început la 24 februarie 2022, prin agresiunea Federației Ruse, extinzându-se, de la cele două regiuni separatiste din estul Ucrainei (Donețk și Lugansk) pe întreg teritoriul ucrainean. În acest context, forțele ruse au lovit ținte militare și civile situate în orașul Ivano-Frankivsk, la doar 124 km nord de granița româno-ucraineană, precum și în orașul-port Odessa, la 207 km distanță de Tulcea. Mai mult, Insula Șerpilor, aflată la doar 45 km de malul românesc al Mării Negre și de gurile Dunării, a fost ocupată timp de aproximativ trei luni de forțele ruse, ceea ce înseamnă că Moscova a avut și are ca obiectiv să controleze tranzitul naval în Marea Neagră și, implicit, să supravegheze flancul estic al NATO.

„Operația militară specială pentru demilitarizarea și denazificarea Ucrainei”, așa cum a numit Vladimir Putin invadarea Ucrainei, a dus la o blocare a părții de nord a Mării Negre și la transformarea Mării Azov într-un „lac rusesc”. Mai mult, liniile de navigație dintre sudul și nordul Mării Negre au fost redesenate, atât din cauza conflictului și a pericolului minelor, cât și din cauza embargoului impus Rusiei. În asemenea condiții, portul Constanța de la Marea Neagră a devenit mult mai important din punct de vedere al traficului naval. Având în vedere infrastructura portuară limitată, acesta trebuie să se adapteze situației, ceea ce necesită investiții, precum și un volum de muncă ridicat.

Situația tensionată din nordul Mării Negre a avut consecințe inevitabile și pentru fluviul Dunărea. În acest sens, putem aminti că, în primele săptămâni ale invaziei ruse, punctul de trecere a frontierei româno-ucrainene Isaccea-Orlovka a fost luat cu asalt de rezidenții ucraineni îngroziți de război. Pe lângă feribotul fluvial ucrainean, care și-a dublat numărul de pasageri în tranzit, a crescut și numărul ambarcațiunilor private care efectuau transporturi între țărmurile ucrainene și românești (Atanasiu, 2022).

Traficul comercial a crescut considerabil și a depășit cu mult posibilitățile comerciale ale porturilor fluviale, atât în sectorul ucrainean, cât și în cel românesc. Seceta severă din 2022-2023 (care



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

„Operația militară specială pentru demilitarizarea și denazificarea Ucrainei”, așa cum a numit Vladimir Putin invadarea Ucrainei, a dus la o blocare a părții de nord a Mării Negre și la transformarea Mării Azov într-un „lac rusesc”. Mai mult, liniile de navigație dintre sudul și nordul Mării Negre au fost redesenate, atât din cauza conflictului și a pericolului minelor, cât și din cauza embargoului impus Rusiei. În asemenea condiții, portul Constanța de la Marea Neagră a devenit mult mai important din punct de vedere al traficului naval.



Unul dintre scenariile conflictului ruso-ucrainean vizează cucerirea de către Federația Rusă a întregii părți de sud a Ucrainei care se învecinează cu Marea Neagră și, în acest fel, realizarea joncțiunii dintre regiunile separatiste Donețk și Lugansk, Crimeea și Transnistria, un teritoriu separatist pro-rus situat de jure în componența Republicii Moldova.

a dus la cele mai scăzute cote ale Dunării din ultimii 30 de ani) și lipsa personalului specializat în navigație fluvială au condus la blocarea brațului Sulina de către o mulțime de nave fluviale. Mai mult, dacă, în amonte de Galați, Dunărea oferă un pilon de stabilitate, având în vedere apartenența țărilor riverane din bazinul său superior și mijlociu la organizații euroatlantice (Serbia fiind singura țară care nu face parte nici din NATO, nici din UE), în aval de Galați, până la Ceatal Ismail și de-a lungul întregului braț Chilia, sectorul Dunării tinde să devină o axă de instabilitate, pe fondul tendințelor Kremlinului de a schimba granițele prin forța armelor și de a recăpăta controlul asupra gurilor fluviului.

În acest context, unul dintre scenariile conflictului ruso-ucrainean vizează cucerirea de către Federația Rusă a întregii părți de sud a Ucrainei care se învecinează cu Marea Neagră și, în acest fel, realizarea joncțiunii dintre regiunile separatiste Donețk și Lugansk, Crimeea și Transnistria, un teritoriu separatist pro-rus situat *de jure* în componența Republicii Moldova.

Din păcate, fluviul nu poate asigura deplasarea vaselor maritime decât până în Brăila (sector fluvial-maritim al Dunării). Principala companie de transport maritim a Ucrainei, de exemplu, operează nave de marfă care necesită un nivel minim al apei de 360 de centimetri, dar Dunărea are porțiuni care pot fi traversate doar de nave care necesită un nivel al apei de 150 de centimetri (Costea, 2022). Multe dintre navele de transport ucrainene sunt prea mari pentru a naviga pe Dunăre.

Situația conflictuală dintre Ucraina și Federația Rusă, în proximitatea României, a adus din nou în atenție rolul unei forțe navale românești credibile pe flancul estic al NATO. În urma evenimentelor recente, este clar că frăția ruso-ucraineană s-a încheiat, crescând interesul Rusiei pentru gurile Dunării.

CONCLUZII – CONSIDERAȚII PRIVITOARE LA O VIITOARE STRATEGIE DE SECURITATE MARITIMĂ A ROMÂNIEI LA MAREA NEAGRĂ

Având în vedere elementele prezentate mai sus, este evident faptul că România trebuie să ofere Alianței Nord-Atlantice, precum și Uniunii Europene o forță fluvială capabilă și credibilă, în măsură să contracareze riscurile și amenințările manifestate sau posibile în spațiul fluvial. Ținând cont de bunele relații dintre România și statele

central-europene fără ieșire la mare, țara noastră poate oferi o „poartă românească” către Austria, Slovacia, Ungaria, Serbia, Moldova, precum și către alte state, prin gurile Dunării, Canalul Dunăre-Marea Neagră și porturile de la Marea Neagră.

Pentru a monitoriza cu succes crizele și a preveni conflictele, România trebuie să aibă capacitatea de a asigura protecția intereselor sale legale și legitime în utilizarea pașnică a fluviului Dunărea. Având în vedere poziția deținută pe principala arteră de transport fluvial a Europei, România are nevoie de forțe fluviale care să îndeplinească cerințele de flexibilitate, mobilitate, capacitate de reacție, viteză de reacție și adaptabilitate într-un mediu întrunit. Acestea trebuie să fie capabile să desfășoare misiuni pe Dunăre, în Deltă, în zona maritimă adiacentă gurilor Dunării, precum și în alte zone de acțiune în afara teritoriului național, pe cursuri de apă și lacuri interioare cu adâncimi mai mari de doi metri.

Rolul important al forțelor fluviale în sistemul național de apărare este evidențiat, în egală măsură, de motivații istorice, geografice, economice și politico-militare. Această structură militară ar trebui să aibă în compoziție tehnică de luptă modernă, respectiv nave fluviale multirol (cu capacități de lovire cinetică și sisteme de dragare), nave de debarcare, nave de patrulare și unități de sprijin logistic pentru a putea îndeplini misiuni de securitate, în mod independent sau în cooperare cu alte tipuri de forțe sau cu celelalte elemente ale sistemului național de apărare a țării.

Dunărea joacă un rol fundamental în configurația actuală a Europei. Astfel, România, stat aflat la gurile marelui fluviu, va trebui să-și afirme poziția geopolitică, în acord cu noile realități. Oricare ar fi cursul evenimentelor, România are de înfruntat o perioadă dificilă și este necesar să-și afirme drepturile, în condițiile amestecului de interese vechi și noi în bazinul Dunării. Toate aceste aspecte dovedesc, încă o dată, utilitatea forțelor fluviale și, mai ales, necesitatea modernizării acestora pentru adaptarea atât la crizele militare, cât și la cele economice.

Ținând cont de aspectele deja prezentate privitoare la conexiunea dintre Dunăre și Marea Neagră și, prin acestea, cu mările și oceanele lumii, ideea unei strategii pentru Marea Neagră a fost dezbătută de-a lungul istoriei, în diferite contexte. Cu toate acestea, geografia nu s-a schimbat semnificativ. Prin urmare, argumentele prezentate



GÂNDIREA MILITARĂ ROMÂNEASCĂ

Dunărea joacă un rol fundamental în configurația actuală a Europei. Astfel, România, stat aflat la gurile marelui fluviu, va trebui să-și afirme poziția geopolitică, în acord cu noile realități. Oricare ar fi cursul evenimentelor, România are de înfruntat o perioadă dificilă și este necesar să-și afirme drepturile, în condițiile amestecului de interese vechi și noi în bazinul Dunării. Toate aceste aspecte dovedesc, încă o dată, utilitatea forțelor fluviale și, mai ales, necesitatea modernizării acestora pentru adaptarea atât la crizele militare, cât și la cele economice.



În ultimele decenii, importanța Mării Negre a fost recunoscută în multe documente politice, militare, precum și în cele elaborate de către diverse think tank-uri naționale și internaționale. În acest context și ținând cont de evoluțiile zonale recente, o potențială strategie pentru Marea Neagră pentru noua realitate a regiunii a devenit din ce în ce mai dezbătută și necesară.

cu aproape un secol în urmă pot fi încă valabile. În acest sens, având în vedere experiența României în cel de-Al Doilea Război Mondial, precum și în perioada anterioară, într-un articol din *România Militară* (Mocanu, 1943, pp. 39-41) a fost realizată o analiză a proiectelor privind o strategie a Mării Negre, incluzând argumentele în sprijinul acestora la acea vreme. Astfel, se arăta că, deși elaborarea unei astfel de strategii unice putea fi văzută ca fiind prea îndrăzneată, ținând cont de proporțiile Mării Negre în comparație cu oceanele Pacific, Atlantic, Indian, precum și cu Marea Mediterană, ar trebui să se ia în considerare și alți factori decât cei „anorganici” ai geografiei, respectiv interesele și pasiunile popoarelor, care au fost bine înțelese de puterile europene de-a lungul istoriei, dovezi în acest sens fiind luptele armate, precum și cele politice și diplomatice, concretizate în tratate, convenții, comisii, care includeau și Dunărea. Mai mult, se exprima ideea potrivit căreia strategia Mării Negre ar putea fi integrată într-o strategie extinsă a mărilor și oceanelor lumii (Ib.).

Aspectele menționate sunt întărite și de faptul că, în ultimele decenii, importanța Mării Negre a fost recunoscută în multe documente politice, militare, precum și în cele elaborate de către diverse *think tank*-uri naționale și internaționale. În acest context și ținând cont de evoluțiile zonale recente, o potențială strategie pentru Marea Neagră pentru noua realitate a regiunii a devenit din ce în ce mai dezbătută și necesară. Într-un studiu recent de acest gen, printre motivele pentru care regiunea Mării Negre a revenit în atenție cu pregnanță, mai ales în actualul context, sunt menționate următoarele: regiunea găzduiește aliați și parteneri de încredere, inclusiv România; există probleme nerezolvate legate de integrarea euroatlantică a unor state din regiune; având în vedere capacitățile de tranzit și transport maritim, într-o eră a unei mari competiții de putere, China și Iranul joacă, de asemenea, un rol în regiunea Mării Negre, care ar trebui să fie luat în considerare de factorii de decizie (Coffey, Kasapoglu, 2023, p. 5). În acest context, România este apreciată ca având avantajul geostrategic de a deveni un hub central A2/AD (*anti-access/area denial*) pentru NATO în regiune (Ib., p. 3). Prin urmare, analiza menționată reiterează, după aproximativ un secol, ideea că viitoarea strategie a Mării Negre ar trebui să fie cuprinzătoare, multi-domeniu și integrată într-o strategie a mărilor și oceanelor planetare.

O importanță deosebită în această strategie este necesar a fi acordată dezvoltării și rezilienței infrastructurii critice din porturile românești care contribuie semnificativ atât la dezvoltarea de capacități pentru Forțele Navale Romane, cât și la îmbunătățirea și eficientizarea depozitării și transportului comercial de mărfuri. O soluție în acest sens poate veni din declararea acestor facilități portuare ca fiind de interes pentru securitatea națională și, implicit, asigurarea fondurilor de dezvoltare prin Ministerul Transporturilor, așa cum este și în alte țări.

În contextul prezentat mai sus, apreciez că elaborarea unei strategii de securitate maritimă a României pentru Marea Neagră, având și rolul de a informa și sprijini orice strategie a Mării Negre elaborată în NATO, UE și chiar în SUA, în calitate de partener strategic al României, trebuie să includă fluviul Dunărea și Delta acestuia. Cu Forțele Navale Române fiind custode, această strategie pentru Marea Neagră ar trebui elaborată în strânsă cooperare cu toți actorii naționali din domeniul maritim, pe baza priorităților și obiectivelor de securitate națională și de apărare militară. Această strategie ar putea fi, de asemenea, ghidul pentru viitoarea modernizare fluvială și maritimă integrată a Forțelor Navale, pentru a face față tuturor provocărilor regionale de securitate, pentru îndeplinirea angajamentelor și contribuțiilor naționale la NATO, UE, alte organizații și, de ce nu, pentru a deveni un centru de greutate regional în ceea ce privește securitatea maritimă.

Disclaimer: Acesta este un articol informativ, pentru a crește gradul de conștientizare a importanței fluviului Dunărea și a Deltei sale, cu câteva perspective în contextul actual de securitate și nu reprezintă o poziție oficială a României. Comandorul Marian Rîșnoveanu, șeful de stat major al Flotei de Dunăre, a contribuit la elaborarea acestui articol.

BIBLIOGRAFIE:

1. Atanasiu, B. (25 februarie 2022). *Peste 700 de ucraineni au ajuns la Isaccea, cu bacul. Primar: „Au stat toată noaptea în frig, pe malul celălalt și bănuim că sunt înfrigurați”*. Ziare.com, <https://ziare.com/refugiati-ucraina/razboi-rusia-ucraina-refugiati-bac-isaccea-tulcea-romania-1727228>, accesat la 10 martie 2023.
2. Coffey, L., Kasapoglu, C. (februarie 2023). *A New Black Sea Strategy for a New Black Sea Reality*. Policy Memo. Hudson Institute, <http://media>.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Elaborarea unei strategii de securitate maritimă a României pentru Marea Neagră, având și rolul de a informa și sprijini orice strategie a Mării Negre elaborată în NATO, UE și chiar în SUA, în calitate de partener strategic al României, trebuie să includă fluviul Dunărea și Delta acestuia.



- hudson.org.s3.amazonaws.com/A+New+Black+Sea+Strategy+for+a+New+Black+Sea+Reality.pdf, accesat la 27 martie 2023.
3. Costea, C. (16 iulie 2022). *Dunărea reprezintă o soluție insuficientă pentru transportul cerealelor din Ucraina spre Africa și Orientul Mijlociu*. Defence Romania, https://www.defenseromania.ro/dunarea-reprezinta-o-solutie-insuficienta-pentru-transportul-cerealelor-din-ucraina-spre-africa-si-orientul-mijlociu_617276.html, accesat la 4 februarie 2023.
 4. Campbell, J.C. (1949). *Diplomacy on the Danube*. *Foreign Affairs*. 27 (2), pp. 315-327.
 5. Hanganu, M. (2006). *Security Environment and Risk Factors for Romania*. București: Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”.
 6. Hâldan, R. (Septembrie, 2014). *Coordonatele geostrategice ale Dunării și Mării Negre*. Clubul Amiralilor.
 7. Krehbiel, E.B. (1918). *The European Commission of the Danube: An Experiment in International Administration*. *Academy of Political Science*, https://books.google.ro/books/about/The_European_Commission_of_the_Danube.html?id=PB0XAAAAYAAJ&redir_esc=y, accesat la 17 martie 2023.
 8. Iordache, C. (2005). *Importanța Dunării pentru NATO și UE*. Culegere de studii. București: Editura CTEA.
 9. Marinescu, C. (2009). *Promovarea intereselor naționale ale României în spațiul maritim și fluvial din Zona Extinsă a Mării Negre*. București: Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”.
 10. Mocanu, Gh. (1943). *Strategia Mărei Negre*. În *România Militară*. Anul LXXX, nr. 3-5, martie-mai, pp. 40-70.
 11. Păvălașcu, M. (24 iunie 2022). *Blocada cerealelor. Cât grâu a exportat Ucraina prin Portul Constanța*. Europa Liberă, <https://romania.europalibera.org/a/cereale-portul-constanta/31912097.html>, accesat la 19 martie 2023.
 12. Săgeată, R. (2012). *River and Sea Transports in Romania in the European Union Strategy for the Danube Region Perspective*. Researchgate, https://www.researchgate.net/publication/278023765_RIVER_AND_SEA_TRANSPORTS_IN_ROMANIA_IN_THE_EUROPEAN_UNION_STRATEGY_FOR_THE_DANUBE_REGION_PERSPECTIVE, accesat la 10 martie 2023.
 13. Tuluș, A. (2007). *Romania and the Neutralization of the Danube (September 1939 – June 1940)*. The Annals of Dunărea de Jos University of Galați. Fascicle XIX, History, 6, pp. 137-146, <https://www.gup.ugal.ro/ugaljournals/index.php/history/article/view/875>, accesat la 15 martie 2023, <https://jamestown.org/program/romania-danube-flotilla-an-unparalleled-capability-on-natos-southeastern-flank-part-one>

14. *Britannica online*, <https://www.britannica.com/place/Danube-River>, accesat la 10 martie 2023.
15. *Convention Instituting the Definitive Statute of the Danube*, Paris, 23 iulie 1921, <http://www.forost.ungarisches-institut.de/pdf/19210723-1.pdf>, accesat la 5 martie 2023.
16. *Convention regarding the Regime of Navigation on the Danube*, Belgrad, 18 august 1948, <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/convention-en.pdf>, accesat la 5 martie 2023.
17. Council of the EU. *EU Strategy for the Danube Region*, EUSDR, 2011, <https://www.interreg-danube.eu/about-dtp/eu-strategy-for-the-danube-region>, accesat la 15 martie 2023.
18. *Danube Basin Analysis Report (2004)*. International Commission for the Protection of the Danube River/ICPDR, <https://www.interreg-danube.eu/about-dtp/eu-strategy-for-the-danube-region>, accesat la 16 martie 2023.
19. Danube Commission, <https://www.danubecommission.org/dc/en/>, accesat la 10 martie 2023.
20. Romanian Naval Forces, https://www.navy.ro/despre/organizare/organizare_en.php, accesat la 15 martie 2023.

