

NECESITATEA IMPLEMENTĂRII CONCEPTULUI DE „MOBILITATE MILITARĂ” LA NIVEL NAȚIONAL PENTRU DISLOCAREA FORȚELOR PARTICIPANTE LA OPERAȚII, PE CALE TERESTRĂ

Colonel prof. univ. dr. Alexandru HERCIU

Universitatea Națională de Apărare „Carol I”, București

Student drd. căpitan Ionela Cătălina MANOLACHE

Comandamentul Multinațional de Divizie Sud-Est, București

DOI: 10.55535/GMR.2025.3.31

Current threats to international security are stronger than at any point in recent history, and the member states of NATO and European Union have an obligation to take the most effective measures to protect their citizens. Defensive actions must be continuously conducted in order to prevent a potential state of conflict, and the development of military mobility by the member states represents an immediate task within the current international configuration. Each NATO and/or EU member state is responsible to implement, at the national level, projects and programs ensuring the rapid deployment of military equipment, vehicles and materials across the transatlantic space. Regardless of the nature of the operation, military forces must benefit from all necessary conditions, in terms of logistics and military mobility, to be deployed in a timely and secure manner anywhere within the territory of the allied or partner states.

Keywords: force deployment; military mobility; dual-use infrastructure; Security Action for Europe; interoperability;

INTRODUCERE

Reevaluarea capacității NATO și a UE de a se apăra împotriva unei posibile amenințări militare, provenită din Est, a devenit o prioritate pentru aceste organizații, dar și pentru fiecare stat, la nivel individual. Conflictul declanșat de Rusia în Ucraina, în februarie 2022, dar și problemele mai recente de geopolitică și geostrategie, precum restabilirea obiectivelor și priorităților naționale și tendințele ce maximizează naționalismul ca principala resursă în viața politică europeană (Lăzărescu, 2024), constituie chestiuni importante de securitate, care afectează pacea și securitatea mondială.

În fața situației create, atât NATO, cât și UE se văd obligate să-și reorienteze politicile și să se asigure că își pot îndeplini rolul de structuri generatoare de securitate. În ciuda tratatelor de pace și a garanțiilor de pace, Federația Rusă a constituit întotdeauna un pericol și un motiv de teamă, mai ales pentru statele din vecinătatea sa, poziționate pe flancul european estic. Pentru a răspunde adecvat provocărilor și amenințărilor lansate, în răstimpuri, de Rusia, cele două organizații au luat, după februarie 2022, măsuri concrete pentru menținerea securității.

La 1 iulie 2024, NATO, o alianță ale cărei principii sunt descurajarea și apărarea, a încheiat tranziția către un *nou model de forțe* (NATO Force Model; SHAPE Public Affairs Office, 2024): o structură multinațională pregătită și cu un grad superior de tehnologizare, capabilă să acționeze în toate mediile de operații, care se poate disloca rapid în orice locație. Decizia transformării structurii de forțe de răspuns (NATO Response Force/NRF) după un nou model a fost luată la Summitul de la Madrid, din 2022, astfel încât să se mărească numărul forțelor pregătite, care pot fi folosite în planurile de apărare ale aliaților (NATO, 2025). De asemenea, NATO a dislocat patru grupuri noi de luptă, în România, Ungaria, Bulgaria și Slovacia, suplimentar față de cele 4 deja existente (câte unul în Țările Baltice și în Polonia). Aceste grupuri de luptă fac parte din enhancedForwardPresence/eFP, au nivel de brigadă și sunt alcătuite din forțe militare alocate de statele membre, într-o bază rotațională (Palavenis, 2025). Măsurile au rolul de a valida puterea și capacitatea Alianței, însă pun presiune din perspectivă logistică, pentru dislocarea numărului impresionant de forțe.

Deși Alianța și-a modificat planurile privind întrebuințarea forțelor tocmai pentru a dovedi angajament și efort comun, UE, la rândul său, a fost nevoită să ia decizia înarmării în cel mai scurt timp și consolidarea poziției sale militare,

ca urmare a imprevizibilității Statelor Unite ale Americii/SUA, aflate într-un proces de transformare internă și externă, după investirea administrației lui Donald Trump (Naumescu, 2025).

Încă din 2022, UE lansase, în cadrul Busolei Strategice, ideea creării unei European Union Rapid Deployment Capacity/EU RDC, care să permită organizației să disloce rapid până la 5.000 de trupe, pentru a participa la diferite tipuri de operații (Meyer, Van Osch, Reykers, 2022). Însă, având în vedere toate modificările de securitate recente, statele membre au lansat proiectul „ReArm EU”, prin care să mențină un mediu sigur și stabil pentru cetățeni, prin intermediul forței militare, în cazul în care relațiile transatlantice s-ar deteriora, iar capacitatea statelor vestice de a apăra flancul estic în fața Federației Ruse ar fi diminuată (European Commission, 2025). Acest plan, detaliat într-un document de referință al Uniunii: *White Paper for European Defence – Readiness 2030*, stipulează utilizarea resurselor financiare disponibile pentru a mobiliza până la 800 de miliarde de dolari pentru investiții în apărare. Scopul inițiativei *Readiness 2030* este de a asigura că industria de apărare europeană are capacitatea de a produce armament într-un ritm și volum adecvate conform cerințelor actuale de securitate, precum și de a facilita dislocarea rapidă a forțelor pe întreg teritoriul european (Santopinto, 2025).

Măsurile luate de NATO și UE sunt ilustrative pentru actualul context de securitate și asigură, totodată, dezvoltarea domeniului mobilității militare nu doar la nivel multinațional, ci și național, întrucât fiecare stat conștientizează nevoia creării unor proceduri, proiecte și măsuri care să faciliteze transportul rapid al forțelor pe teritoriul lor, pentru a le garanta apărarea.

În lucrarea de față, obiectivul nostru se axează atât pe aceste elemente de securitate și măsurile luate de cele două organizații pentru a o garanta, cât și pe fundamentarea necesității implementării unui sistem coerent de mobilitate militară în România, destinat operațiilor terestre.

Traseul analitic al lucrării va începe cu fundamentarea unui cadru teoretic în domeniul mobilității militare, prin prezentarea principalelor concepte, definiții și distincții relevante. Ulterior, vom analiza situația actuală a implementării mobilității militare în plan național, prin evaluarea capabilităților curente ale statului român, identificarea disfuncționalităților majore și evidențierea unor exemple concrete. În continuare, vom evidenția necesitatea integrării unui sistem eficient de mobilitate militară, prin reliefaarea principalelor avantaje identificate, precum și a riscurilor asociate. Ulterior, vom formula propuneri de măsuri și politici adecvate, corelate cu datele obținute în analiza noastră, iar în final, vom elabora concluzii relevante pentru acest domeniu. Întreaga lucrare se va fundamenta prin intermediul unei metode de cercetare adecvată obiectivelor propuse: analiza documentară.

Sursele utilizate în cadrul cercetării includ articole și lucrări științifice ale autorilor români și străini, cărți, rapoarte, comunicate oficiale și studii elaborate de NATO, UE sau agenții specializate în domeniul mobilității militare. De asemenea, sunt analizate regulamente militare cu nivel scăzut de clasificare. Anticipăm anumite limitări metodologice, generate de inaccesibilitatea informațiilor sensibile din sfera militară, din considerente ce țin de protejarea proiectelor aflate în derulare.

FUNDAMENTE TEORETICE PRIVIND MOBILITATEA MILITARĂ

În plan teoretic, un prim pas esențial constă în definirea conceptului de *mobilitate militară* într-un sens larg. În percepția generală, acest termen este asociat cu „capacitatea de a deplasa personal și echipamente militare pe diferite distanțe, inclusiv peste granițe.” (Cokelaere, 2022). Este important să prezentăm acest concept din perspectiva doctrinelor NATO și ale UE, întrucât aceste definiții sunt unanim acceptate de toate statele membre și reflectă viziunea comună asupra domeniului.

În viziunea UE, *mobilitatea militară* constituie o provocare strategică actuală, asociată cu necesitatea dislocării rapide și sigure a forțelor. Conform definiției oficiale, *mobilitatea militară* se referă la „mișcarea personalului și a mijloacelor militare dintr-un loc în altul, inclusiv peste granițe, folosind diferite mijloace de transport.” (EDA, 2019).

În contextul extinderii organizației către Est, utilizarea infrastructurii dual-use și reducerea obstacolelor birocratice sunt esențiale pentru a asigura uniformitatea condițiilor economice, sociale și de securitate la nivelul întregii Uniuni. Organizația a fost principalul actor care a recunoscut importanța deplasării rapide a forțelor și echipamentelor militare pe întreg teritoriul său și a adoptat o serie de proiecte, reglementări și inițiative prin care să optimizeze procesul de dislocare.

Uniunea Europeană joacă un rol major în finanțarea dezvoltării infrastructurii dual-use, prin intermediul componentei Connecting Europe Facility/CEF, care vizează armonizarea rețelelor de transport între regiunile vestice și estice, respectiv nordice și sudice (Bellomo, 2023).

Mai mult, instrumentul Security Action for Europe/SAFE, adoptat la 27 mai 2025 (European Union, 2025), în cadrul programului *ReArm Europe*, oferă statelor membre posibilitatea să acceseze în jur de 150 de miliarde de euro pentru investiții urgente care asigură capacitatea de apărare. *Mobilitatea militară* este o prioritate identificată de UE, pentru a fi soluționată, total sau parțial, prin intermediul acestor fonduri. Proiecte ce țin de dislocarea forțelor, logistică, infrastructură dual-use pot fi puse în practică prin mecanismul SAFE. Pentru proiectele depuse până în luna iulie 2025, România ar urma să beneficieze de aproximativ 16.7 miliarde de euro.

Deopotrivă, și NATO manifestă un interes crescut față de acest domeniu și are inițiative interesante pentru a facilita deplasările transfrontaliere, reducerea birocrăției, creșterea vitezei de deplasare și standardizarea infrastructurii de transport în spațiul transatlantic. În contextul intensificării exercițiilor militare, în special în zona flancului estic, devine tot mai evidentă importanța mobilității rapide a forțelor, întrucât convoaiele militare se confruntă adesea cu problema drumurilor înguste, capacitatea limitată a rețelelor feroviare, ecartament incompatibil sau proceduri administrative excesive. Interesul pentru *mobilitatea militară* este evidențiat și la nivel doctrinar, prin integrarea mobilității militare în conceptele operaționale și de planificare strategică. În acest sens, NATO definește mobilitatea militară drept: „o calitate sau capacitate a forțelor militare care le permite să se deplaseze dintr-un loc în altul, păstrându-și abilitatea de a-și îndeplini misiunea principală.” (Ministry of Defence, 2021), formulare care reflectă, per general, abordarea UE.

România, în calitate de stat membru atât al UE, cât și al NATO, se aliniază direcțiilor strategice promovate de aceste organizații în domeniul *mobilității militare*. Astfel, se remarcă un interes tot mai accentuat pentru implementarea unor politici și inițiative axate pe dezvoltarea infrastructurii de transport cu dublă utilizare, simplificarea procedurilor birocratice, digitalizarea proceselor logistice și valorificarea tehnologiilor emergente și disruptive, în scopul optimizării mobilității forțelor.

În prezent, la nivel doctrinar, România nu dispune de o definiție oficială a conceptului de *mobilitate militară*, iar eforturile academice privind cercetarea aprofundată a acestui domeniu rămân, deocamdată, limitate.

Revenind la fundamentarea teoretică oferită la nivelul organizațiilor internaționale, este esențială prezentarea și diferențierea celor trei tipuri de mobilitate militară: *strategică*, *operativă* și *tactică*.

Mobilitatea strategică este definită de NATO drept „capacitatea de a deplasa forțe și logistica asociată într-un mod oportun și eficient pe distanțe lungi. Acest lucru poate fi între operațiuni comune, zone, regiuni sau chiar dincolo de zona de responsabilitate a NATO.” (NATO, 2020). Pe timpul desfășurării unor operații NATO, capacitățile *mobilității militare* naționale pot fi întărite prin cooperare și angajamente multinaționale, sprijin din partea agențiilor militare multinaționale și cooperare cu alte entități comerciale. Succesul operațiilor depinde de calitatea și cantitatea punctelor de îmbarcare/debarcare în/din zona de dislocare, dar și de eficiența infrastructurii de transport utilizată (NATO, 2022). Mobilitatea strategică se referă la proiecția forțelor pe distanțe mari, de obicei între țări sau continente.

Mobilitatea la nivel operativ se referă la „deplasarea forțelor între teatre de operații sau în interiorul acestora cu scopul regrupării, întăririi sau re poziționării forțelor, pentru a sprijini desfășurarea unei campanii militare.” (NATO, Allied Joint Doctrine for the Conduct of Operations AJP-3 2019).

Mobilitatea tactică este definită drept „abilitatea de a se deplasa rapid dintr-o parte a campului de luptă în alta, în raport cu inamicul.” (Ib.). Mobilitatea tactică este cea mai apropiată de nivelul decizional imediat al comandantului și este esențială pentru succesul unei misiuni. Eficiența acesteia depinde de o planificare riguroasă, care ia în considerare aspecte precum topografia terenului, starea infrastructurii și caracteristicile tehnico-tactice ale echipamentelor militare.

Una dintre principalele dificultăți care îngreunează *mobilitatea militară* a forțelor este infrastructura critică, în special *infrastructura de transport*. Planurile actuale elaborate la nivel european și euroatlantic se axează tocmai pe dezvoltarea unei infrastructuri și a unor capacități de transport care să fie capabile, securizate, durabile și reziliente, astfel încât să poată susține greutatea, dimensiunile și amploarea mișcărilor militare moderne.

Este prioritară modernizarea infrastructurii de transport cu dublă utilizare de-a lungul rețelei europene de transport TEN-T, care acoperă întreg teritoriul Uniunii, tocmai pentru ca această rețea să fie capabilă să deservească, cu un preaviz scurt, transporturi militare de mare tonaj și complexitate.

România, deși se confruntă cu deficiențe semnificative în ceea ce privește calitatea rețelei sale de transport, în special în regiunile estice și sudice, depune eforturi constante pentru a remedia aceste lacune. Conform Comisiei Europene, autoritățile române au accelerat implementarea proiectelor care vizează mobilitatea militară duală, în vederea facilitării unei mișcări rapide, eficiente și coordonate a echipamentelor și a personalului militar (Comisia Europeană, 2022). Această direcție de acțiune este esențială pentru asigurarea desfășurării în condiții optime a exercițiilor militare multinaționale planificate pe teritoriul național, în conformitate cu calendarul strategic al Alianței Nord-Atlantice.

SITUAȚIA ACTUALĂ A MOBILITĂȚII DUAL-USE, LA NIVEL NAȚIONAL

România este un stat european care, prin poziția sa geografică, dispune de toate formele majore de transport: rutier, feroviar, aerian, maritim, fluvial și inter-modal. Cu toate acestea, gradul de implementare, interconectare și modernizarea rețelei de transport nu a evoluat în ritmul cerut de noile provocări de securitate și de dinamica operațională contemporană.

Având o poziție geostrategică semnificativă în cadrul UE și al NATO, România a devenit un punct de interes pentru dezvoltarea rețelelor de transport dual-use,

atât pentru autoritățile naționale, cât și pentru statele aliate sau partenere. În acest context, numărul proiectelor de infrastructură compatibile cu cerințele rețelei TEN-T, dar și cu nevoile specifice *mobilității militare* a crescut. Aceste proiecte contribuie la facilitarea accesului rapid al forțelor militare străine oriunde, în interiorul granițelor naționale, consolidând capacitatea de reacție a Alianței în regiune.

Din perspectiva *infrastructurii rutiere*, cele mai recente statistici, din 2024, arată faptul că rețeaua de drumuri publice însumează un total de aproape 88.000 km, din care peste 1.300 km de autostrăzi și drumuri expres, peste 17.600 sunt drumuri naționale, peste 35.000 km drumuri județene și restul, drumuri comunale (Pislaru, 2024). Grație fondurilor pentru extinderea infrastructurii alocate din bugetul UE, dar și din bugetul național, infrastructura României a început să ofere o conectivitate mult mai bună între regiunile țării, chiar dacă încă mai sunt proiecte care trebuie finalizate, în special în zona Moldovei și în zona de sud-vest a țării. În contextul geopolitic și strategic actual, rețeaua rutieră este esențială pentru *mobilitatea militară* a forțelor NATO, tranzitul logistic pentru flancul estic și multiplicarea exercițiilor și transporturilor militare internaționale.

Din perspectiva *infrastructurii feroviare*, România se confruntă cu un grad ridicat de uzură tehnologică. Cea mai mare parte a rețelei feroviare naționale a fost construită în perioada regimului comunist, iar intervențiile de modernizare din ultimele decenii au fost limitate și punctuale. În prezent, rețeaua se întinde pe o lungime de peste 10.000 km, însă numai aproximativ 4% din aceasta este electrificată, aspect care plasează România mult sub media europeană în ceea ce privește calitatea și performanța sistemului de transport feroviar. Spre exemplu, viteza medie comercială de transport a mărfurilor este de aproximativ 15 km/h, iar cea de transport pasageri, de 45 km/h. Prin contrast, media UE pentru transportul de mărfuri este de 45 km/h, iar pentru pasageri, de 123 km/h (Mușat, 2023). Cu toate acestea, autoritățile române încearcă să revitalizeze transportul feroviar, mai ales în ceea ce privește capacitatea acestuia de a susține mobilitatea duală. Un exemplu recent este lansarea companiei Carpatica Feroviar SA (Horpeniakova, 2024), cu rol dedicat în asigurarea transportului de mărfuri cu dublă utilizare. De asemenea, a fost inițiat un proces de înnoire a unităților de trenuri învechite cu unele noi, moderne, adaptate nevoilor de interoperabilitate internă și europeană.

Din perspectiva *infrastructurii aeriene*, România se află într-o poziție semnificativ mai favorabilă, comparativ cu alte moduri de transport. La nivel național, sunt operaționale 28 de aerodromuri și 6 heliporturi, distribuite în zone strategice ale țării, care permit efectuarea transporturilor cargo și de pasageri, inclusiv în contextul

unor operațiuni logistice de tip strategic. Cel mai mare aeroport național este Aeroportul Internațional „Henri Coandă” din București, care a trecut printr-un amplu proces de modernizare, astfel încât să se alinieze standardelor internaționale. România este, asemeni altor state membre ale UE, membru al programului de cercetare și dezvoltare a traficului aerian Single European Sky ATM Research/ SESAR, care reprezintă componenta tehnologică și operațională a inițiativei „Cerului European Unic” (*Single European Sky/SES*). Acest program vizează integrarea și optimizarea managementului traficului aerian, prin digitalizare, interoperabilitate și utilizarea tehnologiilor avansate, contribuind, astfel, la consolidarea securității și mobilității aeriene în spațiul comunitar (ROMATSA, fără an).

Din perspectiva *infrastructurii maritime*, România beneficiază de un potențial strategic ridicat, prin accesul direct la Marea Neagră și poziționarea favorabilă pe rutele de transport internaționale. Constanța, Mangalia și Midia sunt trei porturi maritime majore, cu roluri complementare în gestionarea traficului de mărfuri, pasageri și activități industriale.

Portul Constanța este cel mai mare port național și unul dintre cele mai importante din Europa de Est, datorită capacității sale logistice și conexiunilor intermodale. Acesta constituie un punct de intrare strategic pentru fluxurile comerciale către și dinspre UE, fiind conectat la rețeaua centrală a coridorului TEN-T Rin-Dunăre. În ultimii ani, autoritățile române au lansat proiecte majore de investiții pentru a moderniza infrastructura portuară, neglijată în perioada post-comunistă. Aceste inițiative urmăresc atât creșterea capacității de operare și digitalizare a proceselor logistice, cât și adaptarea porturilor la noile cerințe de securitate și eficiență energetică (Drăgan, Olteanu, Stângă, 2022). Având în vedere angajamentele europene, obligația României este de a se alinia, din punct de vedere al infrastructurii maritime, la standardele stabilite de UE, în special în ceea ce privește infrastructura dual-use și susținerea mobilității în regiunea Mării Negre.

Din perspectiva *infrastructurii fluviale*, România are avantaj geografic, datorită Dunării, care traversează granița națională de la vest la est, pe o lungime de 1.075 km. Pe acest segment sunt amplasate mai multe porturi fluviale de importanță strategică, ce permit desfășurarea activităților comerciale și logistice. Uplimentar, există alți aproximativ 1.500 km de căi navigabile interioare (brațele secundare ale Dunării, Canalul Dunăre-Marea Neagră, Canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari și Canalul Bega), care contribuie la crearea unei infrastructuri navigabile extinse, cu potențial de utilizare duală.

Deși, în perioadele secetoase de vară, transportul fluvial întâmpină dificultăți, dacă autoritățile se preocupă de întreținerea, dragarea și modernizarea infrastructurii fluviale, acest sector poate fi utilizat nu doar pentru transportul

de mărfuri civile, ci poate oferi o rută suplimentară de transport pentru echipamente și tehnică militară, în special în contextul nevoii de diversificare și redundanță logistică la nivel regional (Păvălașc, 2022).

Din perspectiva *infrastructurii intermodale*, România se află într-un proces de extindere și consolidare a acestei componente esențiale a mobilității logistice moderne. Poziția geografică favorabilă, la intersecția unor coridoare strategice europene, oferă țării un potențial ridicat de dezvoltare a nodurilor intermodale, în special prin conectarea transportului rutier, feroviar, maritim și fluvial. Accesul direct la Marea Neagră, prin intermediul Portului Constanța, consolidează rolul României în rețeaua de transport transeuropeană și facilitează integrarea fluxurilor logistice internaționale. Rețeaua intermodală este aliniată coridoarelor TEN-T care traversează teritoriul național: Rin-Dunăre și Orient-Est Med.

În prezent, multe dintre terminalele intermodale aflate în funcțiune sau în curs de dezvoltare sunt gestionate de operatori privați, care investesc în platforme logistice moderne în proximitatea principalelor artere de transport. Totodată, autoritățile naționale au început să susțină dezvoltarea centrelor logistice integrate prin proiecte finanțate din fonduri europene. Această evoluție confirmă importanța infrastructurii intermodale ca element-cheie al mobilității dual-use, capabil să susțină atât cerințele comerțului civil, cât și necesitățile operaționale ale *mobilității militare* în context european.

Deși, în ultimii ani, au fost depuse eforturi substanțiale pentru dezvoltarea infrastructurii de tip dual-use pe teritoriul național, în conformitate cu angajamentele internaționale asumate, realitățile economice interne continuă să limiteze ritmul implementării. În acest context, persistă o serie de disfuncționalități structurale și administrative, care afectează, deopotrivă, eficiența *mobilității militare* în interiorul granițelor naționale.

În primul rând, chestiunea funcționalității *interoperabilității* între structurile civile și cele militare nu a fost încă soluționată. Deși *mobilitatea militară* a devenit un subiect tot mai prezent pe agenda securității naționale, în prezent, nu există o standardizare coerentă a relațiilor și procedurilor de cooperare între Ministerul Apărării Naționale (M.Ap.N.) și celelalte instituții cu atribuții în domeniul transporturilor și infrastructurii logistice, precum Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), Ministerul Digitalizării, Ministerul Finanțelor sau alți actori din mediul privat. În lipsa unui cadru normativ consolidat, schimbul de informații și coordonarea interinstituțională se realizează preponderent la inițiativa M.Ap.N., prin mecanisme ad-hoc, cum ar fi grupuri de lucru interministeriale, protocoale de colaborare, aranjamente administrative sau acorduri bilaterale. În caz de criză,

această abordare reactivă și fragmentată limitează capacitatea de reacție rapidă și reduce eficiența generală a infrastructurii dual-use.

În al doilea rând, încă există un *nivel ridicat al birocrăției* în aprobarea transporturilor militare, în special străine. În cazul unui conflict sau crize pe flancul estic, capacitatea Alianței de a disloca rapid forțe, echipamente și materiale militare către zona de interes este vitală pentru a asigura un răspuns eficient. În prezent însă, procedurile administrative și autorizările necesare pentru tranzitarea teritoriului național de către coloane militare străine sunt greoaie, fragmentate și nearmonizate. Transporturile agabaritice de tancuri sau sisteme de artilerie se realizează după parcurgerea unui set de formalități vamale și de securitate. Aceste aspecte impun nevoia urgentă de armonizare și standardizare, pentru ca transferul transfrontalier să se realizeze rapid, sigur și eficient, în caz de urgență operațională.

În al treilea rând, *nu există rute militare omologate* dedicate deplasării convoaielor militare pe teritoriul național. Transporturile militare se realizează, preponderent, pe coridoarele TEN-T, însă aceasta deservește și transportului civil de mărfuri și pasageri. Deși coridoarele corespund, în procent de peste 94%, nevoilor militare, încă există fricțiuni privind nevoile speciale de transport ale unor categorii de tehnică agabaritică, a unor substanțe care trebuie transportate în condiții speciale ori a unor echipamente care trebuie deplasate în cel mai scurt timp în anumite locații, iar traficul civil sau limitările pe anumite tronsoane pot reprezenta un impediment. Prin urmare, identificarea, testarea și marcarea unor trasee pretabile *mobilității militare*, împreună cu instituirea unor mecanisme de coordonare civil-militară pentru alocarea acestora, ar reprezenta un pas important pentru creșterea eficienței operaționale.

Exemple elocvente care evidențiază disfuncționalități în privința transporturilor militare pe teritoriul național sunt cazul podului de la Ungheni (la frontiera României cu Republica Moldova) sau al podului feroviar de la Negru Vodă.

Podul rutier și feroviar de la Ungheni are o importanță strategică semnificativă pentru *mobilitatea militară* pe teritoriul național. Acesta este un punct de legătură strategic între România și Republica Moldova, care facilitează tranzitul rapid al trupelor și echipamentelor militare între cele două state, este parte din infrastructura de *mobilitate militară* și facilitează desfășurarea exercițiilor și cooperarea militară internațională, prin conectarea directă cu Moldova, pentru desfășurarea exercițiilor comune româno-moldovene sau internaționale. Deși este atât de important, construcția podului este întârziată, conexiunea la infrastructura existentă este incertă (podul va face parte din A8, dar traseul final al autostrăzii,

legătura cu alte drumuri și alte conexiuni nu sunt stabilite în totalitate), termenele fezabile de execuție și operare nu sunt realiste, dimensiunea și capacitatea sunt posibil limitate pentru anumite scenarii, iar construcția sa la frontieră presupune provocări logistice și de securitate (Borcea, 2025).

Podul feroviar de la Negru Vodă, situat pe direcția de deplasare către poligonul de instruire de la Smârdan, nu corespunde, în prezent, cerințelor de *mobilitate militară*. În cadrul exercițiului *NATO Steadfast Dart 25*, desfășurat în perioada ianuarie-februarie 2025, au fost semnalate limitări de infrastructură: mai multe convoaie militare ale forțelor aliate nu au putut traversa podul conform itinerarului planificat, din cauza insuficienței gabaritului vertical, care nu permite trecerea tehnicii de luptă de dimensiuni mari. În consecință, unitățile participante, care testau capacitatea de reacție rapidă a forțelor, au fost redirecționate pe un traseu alternativ, prin punctul de frontieră Vama Veche. Totuși, această rută este semnificativ mai apropiată de litoralul Mării Negre și, în eventualitatea unui scenariu real, poate implica un risc operațional sporit, din perspectiva vulnerabilității la atac (Matei, Angelescu, 2025).

ARGUMENTE PENTRU DEZVOLTAREA UNUI SISTEM EFICIENT DE MOBILITATE MILITARĂ

În contextul implementării unui sistem de apărare colectivă în spațiul transatlantic, este tot mai evidentă nevoia asigurării unei rețele de transport integrate, caracterizată prin sincronizare, coordonare și monitorizare comună între statele aliate și parteneri. Pentru ca România să devină un actor deplin integrat în inițiativele internaționale vizând *mobilitatea militară*, trebuie să urmeze un parcurs comun cu celelalte state și să adere la proiectele de dezvoltare a infrastructurii de reducere a barierelor birocratice. Din perspectivă strategică, există o serie de avantaje ale mobilității, precum sporirea capacității de reacție rapidă a forțelor, diminuarea vulnerabilităților, optimizarea proceselor logistice, precum și consolidarea credibilității statului român în cadrul NATO și al UE.

Capacitatea de reacție rapidă desemnează abilitatea forțelor armate de a fi dislocate într-un interval de timp redus către zonele în care sunt necesare, în special în situații de urgență, cu scopul de a descuraja sau contracara posibile agresiuni (Becker, Schulte 2021). Această capacitate este condiționată de existența unei infrastructuri de transport moderne, interconectate și funcționale la nivelul fiecărui stat european. Altfel, chiar și forțele bine pregătite și echipate pot întâmpina dificultăți majore în ceea ce privește mobilitatea, fapt ce conduce la întârzieri în desfășurarea operațiilor și, implicit, creșterea vulnerabilităților și riscurilor de securitate. Totodată, prezența unei forțe de reacție rapidă pe flancul estic asigură

stabilitate în regiune, transmite un mesaj de descurajare pentru adversar și permite interoperabilitatea forțelor.

Reducerea vulnerabilităților prin implementarea unui sistem eficient de *mobilitate militară* permite dispersarea forțelor proprii, aliate sau parteneri aflate pe teritoriul național în diferite zone, pentru desfășurarea misiunilor și activităților planificate fără ca trupele să fie concentrate în locații fixe, care le-ar putea expune unor atacuri ostile. Atunci când beneficiază de suport logistic adecvat și constant, transportul forțelor militare pe cale terestră poate fi realizat în condiții optime, în timpuri stabiliți și în conformitate cu specificațiile misiunii.

Optimizarea proceselor logistice prin îmbunătățirea *mobilității militare* se concretizează în capacitatea de a susține rapid și eficient forțele aflate în mișcare, prin livrarea la timp a resurselor critice necesare îndeplinirii misiunii. Această eficiență operațională se reflectă în reducerea timpilor de aprovizionare, creșterea flexibilității în dislocarea resurselor, diminuarea dependenței de punctele logistice fixe, care pot fi vulnerabile, în contextul actual și, totodată, în scăderea costurilor asociate sprijinului logistic.

Întărirea credibilității naționale în cadrul NATO și al UE este direct condiționată de capacitatea României de a asigura mobilitatea rapidă a trupelor proprii, aliate sau parteneri. Această capacitate reflectă nivelul de angajament strategic și seriozitatea cu care statul român își asumă responsabilitățile. România se consolidează ca partener de încredere dacă poate sprijini desfășurarea exercițiilor comune, gestionând toate implicațiile logistice, birocratice și administrative. De asemenea, angajamentele recente privind dezvoltarea coridoarelor de transport, alături de statele vecine, constituie o dovadă a implicării României în proiectele regionale care vizează extinderea și modernizarea infrastructurii destinate mobilității militare (European Defence Agency, 2023).

Dacă statul nu acționează rapid și sincronizat alături de ceilalți parteneri pentru dezvoltarea *mobilității militare*, există o serie de *riscuri* care se pot transforma în amenințări la adresa securității naționale, precum întârzieri în desfășurarea operațiilor, periclitatea misiunilor, slăbirea cooperării internaționale.

Absența unui sistem eficient de *mobilitate militară* poate genera *întârzieri în desfășurarea operațiilor*, ceea ce riscă să conducă la pierderea inițiativei tactice, la întârzierea apărării în zone vulnerabile și la imposibilitatea acordării în timp util a sprijinului din partea forțelor aliate. În contextul actual, caracterizat de dinamism și necesitatea reacțiilor rapide, asemenea deficiențe pot compromite grav eficiența și coeziunea acțiunii colective.

În absența unei infrastructuri adecvate, există riscul *periclitării misiunilor*, care se traduce prin expunerea forțelor la pericole neprevăzute, mai ales în situațiile în care acestea sunt nevoite să utilizeze rute neadaptate sau infrastructură nepregătită. În astfel de situații, consecințele pot fi grave, precum compromiterea unor obiective strategice, dacă forțele ajung prea târziu pentru a le proteja sau desfășurarea inadecvată a forțelor în zonele de interes (Chifu, 2021).

Slăbirea cooperării internaționale poate afecta direct securitatea națională, întrucât România are obligația să se alinieze direcției strategice euroatlantice. Această responsabilitate implică angajamente concrete, atât financiare, cât și umane și instituționale, în vederea asigurării mobilității, securității și sprijinului logistic necesar forțelor care desfășoară misiuni pe teritoriul național (Ioniță, 2020).

Având în vedere amenințările și riscurile identificate anterior, observăm că este vitală adoptarea unor mecanisme permanente și funcționale care să reglementeze dislocarea forțelor militare, astfel încât să poată fi asigurată reacția rapidă în cazul declanșării unui conflict sau a unei crize pe flancul estic al Alianței. Aceste mecanisme ar asigura reducerea timpilor de reacție a forțelor, prin adoptarea unor proceduri sau planuri prestabilite, standardizate, care să permită dislocarea rapidă, ar facilita fluidizarea acțiunilor militare, prin existența unor planuri de acțiune preaprobat, ar facilita interoperabilitatea între statele membre ale NATO și ar asigura o planificare mai bună a sprijinului logistic.

MĂSURI NAȚIONALE PENTRU FACILITAREA MOBILITĂȚII MILITARE

Ținând cont de aspectele analizate anterior, apreciem că există soluții viabile implementarea conceptului de *mobilitate militară* la nivel național. Măsurile propuse vizează, în primul rând, consolidarea capacităților interne ale statului român, însă generează efecte pozitive și în plan internațional, prin contribuția directă la eforturile colective ale NATO și ale UE în domeniul *mobilității militare*. În acest sens, propunem următoarele direcții de acțiune:

- Elaborarea și adoptarea unui cadru legislativ clar, coerent și aplicabil la nivel național, care să reglementeze în mod specific aspectele mobilității militare.
- Intensificarea colaborării interinstituționale, atât în plan guvernamental, cât și prin implicarea activă a sectorului civil, în special în zona de infrastructură critică.
- Continuarea ritmului de creștere a investițiilor în infrastructura de tip dual-use.
- Extinderea și diversificarea exercițiilor militare, menite să testeze capacitatea de reacție rapidă, interoperabilitatea și mobilitatea forțelor pe teritoriul național.

Elaborarea și adoptarea unui cadru legislativ clar pentru mobilitate militară este o măsură vitală pentru continuarea și eficientizarea proiectelor în domeniu. În acest sens, este necesar ca toate instituțiile cu rol în asigurarea apărării naționale și în facilitarea sau implementarea proiectelor vizând infrastructura de transport, precum și autorități civile să colaboreze conform unor reguli clare, uniforme și bine articulate. Ministere precum cel al Apărării Naționale, al Transporturilor și Infrastructurii, al Finanțelor, al Afacerilor Interne, al Digitalizării, al Implementării Proiectelor Europene ori cel al Dezvoltării trebuie să colaboreze instituțional, conform *unor proceduri sau regulamente comune* atunci când vine vorba de executarea oricărui proiect ce vizează *mobilitatea militară*. În completarea acestui cadru interinstituțional, implicarea mediului privat devine tot mai relevantă. Companiile de transport, dezvoltatorii de sisteme autonome bazate pe inteligența artificială, precum și producătorii de vehicule cu dublă utilizare ar trebui să fie integrați în grupuri de lucru intersectoriale, prin desemnarea unor reprezentanți cu acces la informațiile privind proiectelor. O astfel de abordare ar contribui la creșterea transparenței, eficienței decizionale și interoperabilității între actorii instituționali și cei din sectorul privat.

Colaborarea interinstituțională și integrarea componentei civile nu poate rămâne o simplă propunere, ci trebuie să se materializeze prin crearea unor mecanisme de cooperare efectivă între instituțiile statului și actorii din sectorul privat. În acest sens, este necesară crearea unui cadru de dialog și coordonare care să permită participarea activă a tuturor părților relevante în etapele de planificare, proiectare și implementare a proiectelor strategice de infrastructură. De exemplu, în cazul dezvoltării unei autostrăzi, M.Ap.N. ar trebui să fie reprezentat în mod constant în cadrul grupurilor de lucru interministeriale, pentru a exprima din timp cerințele operaționale, nevoile specifice ale transportului militar și standardele tehnice care ar trebui impuse. O astfel de abordare ar asigura compatibilitate infrastructurii civile cu nevoile *mobilității militare*, reducând, deopotrivă, riscurile de adaptare ulterioară și asigurând utilizarea eficientă a resurselor.

Sporirea investițiilor în infrastructura de tip dual-use este o cerință fundamentală pentru viitorul mobilității militare, nu doar în România, ci în întreaga Europa. Deși statul român alocă resurse bugetare proprii pentru dezvoltarea infrastructurii, o parte semnificativă a finanțării provine din fonduri nerambursabile europene, în special prin mecanismul pentru Interconectarea Europei – componenta „CEF Transport – Mobilitate Militară” și, mai recent, prin mecanismul SAFE. Componenta CEF Transport oferă sprijin din anvelopa de *mobilitate militară*, în valoare de 1,69 miliarde de euro pentru statele membre, în cadrul căreia finanțarea

este de maxim 50% din valoarea cheltuielilor eligibile (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, 2023), iar SAFE ajută infrastructura prin faptul că peste 30% din proiectele transmise de România sunt dedicate îmbunătățirii militare și vor primi finanțare (Dumitrescu, 2025), facilitând transporturile militare pe rute care, în curând, vor fi date în folosință. Suplimentar, NATO și SUA, prin fonduri alocate în cadrul Programului de infrastructură al NATO (NATO Security Investments Programme/ NSIP, respectiv Inițiativa Europeană de Descurajare (European Deterrence Initiative/ EDI) oferă soluții pentru revigorarea infrastructurii critice a României. Prin specialiști, statul român ar putea atrage sume impresionante din aceste fonduri pentru a-și reclădi rețeaua de transport, astfel încât aceasta să corespundă cerințelor de transport dual-use.

Multiplicarea și diversificarea exercițiilor multinaționale reprezintă o măsură esențială pentru consolidarea *mobilității militare* în contextul actual. Analizând tendințele recente, se remarcă planificarea unor exerciții destinate simulării intervenției aliaților în scopul opririi unui conflict pe flancul estic al NATO, concomitent cu evaluarea capacității de mobilitate a forțelor în statele est-europene. Aceste țări, inclusiv România, se confruntă cu provocări de infrastructură și administrative, ce pot afecta eficiența dislocării rapide a trupelor și echipamentelor.

România are oportunitatea de a-și asuma rolul de lider regional în organizarea și coordonarea unor astfel de exerciții, colaborând cu statele vecine și cu alți aliați. Această abordare ar permite nu doar testarea și îmbunătățirea capabilităților proprii, dar și atragerea de fonduri destinate dezvoltării infrastructurii dual-use, esențiale pentru susținerea *mobilității militare*. În plus, planificarea anuală a exercițiilor multinaționale, precum *Steadfast Defender*, *Dacian Spring* sau *Dacian Fall*, poate servi drept instrument de descurajare pentru potențiali adversari și, totodată, poate contribui la creșterea interoperabilității și la reducerea timpilor de reacție în cazul unor crize regionale.

CONCLUZII

În contextul actual al securității regionale și internaționale, *mobilitatea militară* a devenit un pilon esențial al apărării colective, atât la nivel național, cât și în cadrul alianțelor strategice precum NATO și UE. Pentru România, integrarea eficientă a mobilității militare presupune nu doar alinierea la standardele internaționale, ci și dezvoltarea unui sistem coerent și adaptat specificului național.

În perioada recentă, România a făcut progrese semnificative în acest domeniu. Astfel, în iulie 2025, a fost transmis Comisiei Europene un portofoliu de proiecte destinate dezvoltării industriei de apărare și creșterii mobilității militare, investiții

ce urmează să fie finanțate prin mecanismul european SAFE. Aproximativ 30% dintre aceste proiecte vizează îmbunătățirea infrastructurii de transport și conectarea logistică, aspecte esențiale pentru dislocarea rapidă a forțelor. Mai mult, România a semnat acorduri regionale pentru dezvoltarea coridoarelor de *mobilitate militară*, în colaborare cu state precum Bulgaria și Grecia, vizând simplificarea și accelerarea mișcării trupelor și echipamentelor pe flancul estic al NATO

În plus, în cadrul exercițiilor multinaționale planificate pentru anul 2025, România a demonstrat angajamentul său față de consolidarea *mobilității militare*. De exemplu, *Steadfast Dart 25*, a implicat aproximativ 10.000 de militari din 9 națiuni, testând capacitatea de reacție rapidă și interoperabilitatea forțelor aliate pe teritoriul național.

În acest context, România trebuie să adopte măsuri concrete pentru integrarea *mobilității militare* într-un sistem național coerent. Aceasta implică dezvoltarea unui cadru legislativ clar, intensificarea colaborării interinstituționale și cu sectorul privat, investiții în infrastructura dual-use și organizarea exercițiilor multinaționale pentru testarea capacității de reacție rapidă. Doar prin implementarea acestor măsuri, România își va consolida poziția de partener de încredere în NATO și în UE, asigurându-și, astfel, securitatea națională și contribuind la stabilitatea regională.

Având în vedere toate informațiile prezentate până în acest punct, concluzionăm că dezvoltarea unui concept național de *mobilitate militară* este absolut necesară pentru România, deoarece numai un cadru strategic integrat, care să cuprindă elemente legislative, logistice, infrastructura dual-use, colaborare civil-militară și adoptarea tehnologiilor emergente, poate asigura dislocarea rapidă a forțelor, în concordanță cu obligațiile asumate în cadrul NATO și al UE.

Ținând cont de noutatea relativă a domeniului, ne propunem ca o viitoare direcție de cercetare să se axeze pe integrarea inteligenței artificiale în acest concept, fapt ce ar putea spori semnificativ capacitățile de analiză predictivă, planificare a rutelor optime, gestiune logistică în timp real și simulații sau exerciții virtuale, traduse prin reducerea timpilor de reacție, îmbunătățirea interoperabilității și permiterea adaptării rapide la evoluții neprevăzute ale mediului de securitate.

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE:

1. *Allied Joint Doctrine for the Conduct of Operations AJP-3* (2019). C. Bruxelles: NATO Standardization Office.
2. Becker, M., Schulte, B. (2021). „*Mobility and Military Logistics in Europe: Challenges and Solutions*”. *Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP)*.
3. Bellomo, O. (2023). „*Bringing back military mobility*”. *Finabel – The European Army Interoperability Center*, pp. 1-9.

4. Borcea, Șt. *Adevărul*. (26 aprilie 2025), <https://adevarul.ro/stiri-interne/societate/au-inceput-lucrurile-la-podul-pest-prut-de-la-2438989.html>, accesat la 14 septembrie 2025.
5. Chifu, I. (2021). „România în arhitectura de securitate euroatlantică”. Editura Institutului European din România.
6. Cokelaere, H. (2022). „Ukraine war forces an EU rethink of military mobility”. *Politico*.
7. Comisia Europeană (2022). „Comunicare comună către Parlamentul european și Consiliu – Planul de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0”. Comunicare, Bruxelles.
8. Cornea, O. (23 februarie 2025). *Europa Liberă*, <https://romania.europalibera.org/a/poduri-strategice-romania-nato-civil-militar-constructie-voila-cincu-brasov/33314879.html>, accesat la 11 mai 2025.
9. Drăgan, C., Olteanu, A.C., Stângă, V.G. (2022). „Strategic management of Constanța Port”, în *Postmodern Openings* 13, nr. 1, pp. 105-123.
10. Dumitrescu, R. (30 iulie 2025). *Romania-Insider*, <https://www.romania-insider.com/romania-proposals-ec-safe-funding-jul-2025/>, accesat la 10 septembrie 2025.
11. European Commission (19 martie 2025). *European Commission*, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/qanda_25_790, accesat la 9 mai 2025.
12. European Defence Agency (2023). *Military Mobility*, <https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/military-mobility>, accesat la 10 mai 2025.
13. European Union (2025). *Council Regulation (EU) 2025/1106 of 27 May 2025 establishing the Security Action for Europe (SAFE) through the Reinforcement of the European Defence Industry Instrument*. Council Regulation, Bruxelles: Publications Office of the European Union.
14. Horpeniakova, M. (18 octombrie 2024). *Rail Market*, <https://railmarket.com/news/freight-rail/romania-replaces-cfr-marfa-with-a-new-rail-freight-operator-carpatica-feroviar>, accesat la 9 mai 2025.
15. Ioniță, S. (2020). „Logistica militară și infrastructura strategică: între planificare și reacție rapidă”, în *Revista de Studii de Securitate*, nr. 18, vol. 2, pp. 45-62.
16. Lăzărescu, Al. (23 iulie 2024). *Revista 22*, <https://revista22.ro/opinii/alexandru-lazarescu/elitele-partidele-traditionale-si-extremistii>, accesat la 10 mai 2025.
17. Matei, C., Angelescu, P. (15 aprilie 2025). *Știrile ProTV*, <https://stirileprotv.ro/stiri/actualitate/intamplare-jenanta-ce-au-patit-la-un-pod-in-jud-constant-trupele-nato-la-primul-mare-exercitiu-din-acest-an-din-romania.html>, accesat la 9 mai 2025.
18. Meyer, C., Osch, T. van, Reykers, Y. (2022). „The EU Rapid Deployment Capacity: This time, it's for real?”, *Policy Department for External Relations Directorate*, pp. 1-40.
19. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (2023). *Document sinteză privind politicile și programele bugetare pe termen mediu ale ordonatorilor principali de credite pentru anul 2024 și perspectiva 2025-2027*. București: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.
20. Ministry of Defence (2021). *Allied Joint Doctrine for the Deployment and Redeployment of Forces, AJP-3.13*. Allied Joint Publication, Bruxelles: NATO Standardization Office.
21. Mușat, C. (20 iulie 2023). *Gadget.ro*, <https://gadget.ro/conform-unui-raport-oficial-cfr-viteza-medie-comerciala-a-trenurilor-de-marfa-in-2022-a-fost-de-15-6-km-ora/>, accesat la 9 mai 2025.
22. NATO (2022). *Allied Joint Doctrine for Movement AJP-4.4*. C. Bruxelles: NATO Standardization Office.

23. NATO Glossary of Terms and Definitions AAP-06 (2020). Bruxelles: NATO Standardization Office.
24. North Atlantic Treaty Organization (3 aprilie 2025), https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_49755.htm, accesat la 9 mai 2025.
25. Naumescu, V. (4 februarie 2025). *Contributors*, <https://www.contributors.ro/europa-de-est-2025-intre-amenintarea-rusiei-iluziile-bine-intentionate-ale-ue-si-schimbarea-americii/>, accesat la 9 mai 2025.
26. Palavenis, D. (2025). „NATO enhanced forward presence in the Baltics: The nexus between the host and the framework nation”, *Security and Defence* 49, nr. 1.
27. Parlamentul României (2007). *Legea nr. 294 privind derularea în România a proiectelor finanțate prin Programul NATO de Investiții în Securitate*. București: Monitorul Oficial al României, nr. 762.
28. Păvălașc, M. (24 noiembrie 2022). *Europa Liberă*, <https://romania.europalibera.org/a/tara-in-service-dunarea-potential-economic/32145121.html>, accesat la 8 mai 2025.
29. Pislaru, B. (22 aprilie 2024). *Statistică INS: 49% din rețeaua publică este formată din drumuri modernizate*, <https://www.infofinanciar.ro/statistica-ins-reteaua-publica-drumuri-modernizate>, accesat la 11 august 2025.
30. ROMATSA (f.a.), <https://www.romatsa.ro>, accesat la 1 mai 2025.
31. Santopinto, F. (2025). „The ReArm Europe Plan: Squaring the Circle Between Integration and National Sovereignty”, *French Institute for International and Strategic Affairs*.
32. SHAPE Public Affairs Office (1 iulie 2024). *NATO*, <https://shape.nato.int/news-archive/2024/stand-up-of-allied-reaction-force-marks-a-new-era-for-nato>, accesat la 20 august 2025.
33. Umbrela Strategică (30 iulie 2025), https://umbrela-strategica.ro/romania-a-depus-la-ce-portofoliul-de-proiecte-pentru-programul-safe?utm_source=chatgpt.com, accesat la 14 septembrie 2025.