



RECONSTRUCȚIA PUTERII MARITIME ȘI FLUVIALE A ROMÂNIEI

– Provocări, oportunități și direcții de acțiune –

Autori: Gl.It. (rtg) ing. Ion-Dan **ZAHARIA** și cdor (rtg) ing. Radu **ȘERBAN**

I. Introducere

Evoluțiile din ultimii ani au reconfigurat semnificativ mediul de securitate în regiunea Dunăre – Marea Neagră, readucând în atenția decidenților importanța strategică a acestui spațiu pentru România și pentru Flancul Estic al NATO.

Războiul din Ucraina a demonstrat că Marea Neagră nu mai poate fi tratată ca o zonă de interes preponderent economic sau comercial. Ea a devenit un teatru de confruntare militară complexă, în care acționează simultan forțe navale convenționale, sisteme de lovire cu rază lungă, drone aeriene și navale, mijloace de război electronic, senzori de diferite tipuri și destinații, mijloace cosmice și satelitare, sisteme autonome și operațiuni cu caracter hibrid. În paralel, Dunărea și infrastructurile logistice asociate au dobândit o importanță critică pentru mobilitatea militară și economică regională, devenind componente esențiale ale rezilienței Flancului Estic NATO.

Pentru România, securitatea acestui spațiu este indisolubil legată de protecția infrastructurilor energetice strategice, a porturilor maritime și fluviale, a zonei economice exclusive, a căilor de comunicații și a libertății de navigație – obiective care nu pot fi atinse prin măsuri izolate sau programe de înzestrare tratate independent unul de celălalt.

În acest context, modernizarea Forțelor Navale Române trebuie abordată ca parte integrantă a unui proiect strategic național de consolidare a securității și rezilienței statului român – nu ca o succesiune de achiziții punctuale, fiecare justificată prin urgența momentului.

II. Corveta „Contraamiral August Roman” – între necesitate și oportunitate

Intrarea în serviciu într-un timp apropiat a corvetei ușoare „Contraamiral August Roman” reprezintă primul pas concret de revitalizare a capabilităților navale românești după o perioadă îndelungată caracterizată de ezitări, întârzieri și blocaje administrative. În contextul deteriorării accelerate a mediului de securitate din regiunea Mării Negre, această achiziție răspunde unei necesități operaționale reale și oferă Forțelor Navale o platformă modernă cu posibilă valoare militară imediată.

Valoarea de luptă a navei va crește semnificativ pe măsura integrării progresive în țara a sistemelor de armament, comunicații și comandă-control prevăzute în etapele următoare ale programului. Din această perspectivă, decizia de achiziție poate fi considerată justificată și oportună în raport cu contextul strategic al momentului și istoricul nefericit din trecutul apropiat.

Totuși, corveta „Contraamiral August Roman” trebuie înțeleasă ca o soluție tranzitorie – un răspuns la urgența operațională a prezentului –, și nu ca model dominant pentru programele navale viitoare. Ea nu acoperă decât parțial provocările strategice cu care România se confruntă în spațiul maritim și fluvial și nu poate substitui construirea unui sistem coerent și stratificat de capabilități navale pe termen lung.



Adevărata miză a acestui moment nu este corveta în sine, ci capacitatea instituțională și industrială a României de a-l transforma într-un punct de inflexiune real – începutul unei reconstrucții coerente și susținute a puterii maritime și fluviale naționale – una care să integreze toate componentele într-un proiect strategic unitar.

III. Dunărea și Marea Neagră – un singur teatru strategic

Experiența ultimilor ani a invalidat definitiv abordarea separată a spațiului dunărean și a celui maritim. Cele două dimensiuni – fluvială și maritimă – sunt interdependente din punct de vedere operațional și trebuie tratate ca un teatru strategic unitar.

Securitatea infrastructurilor energetice offshore depinde de protecția comunicațiilor maritime și fluviale. Mobilitatea militară a NATO pe Flancul Estic depinde și de funcționarea neîntreruptă a porturilor și a căilor de transport fluviale. Amenințările hibride, minele marine, dronele și tentativele de sabotaj pot afecta simultan și cu efect multiplicat atât spațiul terestru, maritim, cât și cel fluvial – ceea ce face ca o breșă în oricare dintre aceste dimensiuni să genereze vulnerabilități în ansamblul sistemului.

Această realitate impune României o schimbare de abordare: de la gestionarea separată a capabilităților navale și fluviale, la dezvoltarea unei arhitecturi integrate de securitate a spațiului Dunăre – Marea Neagră, în care forțele navale, fluviale, aeriene și terestre să acționeze complementar, pe baza unei imagini operaționale comune și a unor proceduri de răspuns coordonate.

Fără această integrare, investițiile în platforme individuale – oricât de performante – riscă să rămână capabilități izolate, incapabile să se multiplice și să genereze efectul strategic scontat.

IV. Arhitectura navală a României pentru orizontul 2030–2040

Construirea unei puteri maritime și fluviale credibile pe termen lung presupune o arhitectură de capabilități stratificată, în care fiecare componentă îndeplinește un rol distinct și complementar. Pentru orizontul 2030–2040, această arhitectură trebuie articulată în jurul a patru programe structurante.

4.1 Programul SAFE – securitatea apelor interioare și a logisticii fluviale

Programul SAFE poate reprezenta răspunsul la noile provocări de securitate din spațiul fluvial și din zona gurilor de vărsare ale Dunării. Obiectivul său principal este protejarea comunicațiilor logistice, a infrastructurilor critice și a libertății de navigație pe Dunăre – coridor esențial atât pentru România, cât și pentru mobilitatea militară a NATO pe Flancul Estic.

Platformele fluviale rezultate sau modernizate trebuie să fie capabile să detecteze și să neutralizeze mine marine, să monitorizeze și să contracareze amenințările hibride și să asigure securizarea unui coridor logistic cu valoare strategică ridicată. În arhitectura navală de ansamblu, Programul SAFE constituie stratul de securitate interioară și logistică – fundamentul care facilitează construirea platformelor pe care se dezvoltă celelalte capabilități.

4.2 Modernizarea Navelor Purtătoare de Rachete

Navele Purtătoare de Rachete aflate în dotare reprezintă o capacitate existentă care, prin modernizare, poate fi transformată într-un instrument credibil de descurajare și interdicție maritimă. Integrarea unor sisteme moderne de armament și senzori poate conferi acestor platforme un rol operațional relevant în apărarea litoralului și protejarea intereselor naționale în zona costieră, în zona economică exclusivă, la un cost semnificativ mai redus față de achiziția unor platforme noi.



În arhitectura navală stratificată, Navele Purtătoare de Rachete modernizate constituie stratul de interdicție maritimă – capabilitatea de negare a accesului și de descurajare convențională în zona de interes imediat.

4.3 Programul Nave de patrulare finanțate prin SAFE si cel European Patrol Corvette (EPC)

Participarea României la Programul European Patrol Corvette reprezintă cea mai importantă oportunitate de modernizare a flotei maritime pe termen lung. Viitoarele corvete europene trebuie să constituie nucleul de luptă al Forțelor Navale Române, oferind capabilități integrate de luptă antisubmarin, apărare antiaeriană și protecție a infrastructurilor maritime strategice. La fel, navele de patrulare finanțate prin SAFE, preconizate a se realiza la SN Mangalia, vor asigura o puternică și necesară forță de apărare în Marea Neagră și în mod special în zona economică exclusivă, în toate mediile.

Dincolo de valoarea militară nemijlocită, programul EPC reprezintă și o oportunitate industrială majoră. Participarea cu componente naționale semnificative – prin transfer tehnologic, integrare de sisteme și mentenanță realizată în țară – poate contribui decisiv la reconstruirea bazei industriale navale românești. În arhitectura de ansamblu, corvetele europene și navele de patrulare, constituie stratul de prezență și control maritim – capabilitatea de proiecție și de operare în întregul spațiu al Mării Negre.

4.4 Dimensiunea submarină

O analiză realistă a viitorului Forțelor Navale Române nu poate ignora componenta submarină. România dispune de experiență profesională și tradiție în exploatarea submarinelor, iar această expertiză constituie un capital strategic care merită conservat și valorificat.

În perspectiva următorilor ani, a următorului deceniu, oportunitatea reconstituirii unei capabilități submarine moderne trebuie analizată și implementată în raport cu evoluțiile mediului de securitate din Marea Neagră și cu tendințele de dezvoltare ale flotelor aliate și adverse din regiune. Dacă celelalte trei straturi ale arhitecturii navale acoperă securitatea interioară, interdicția și controlul maritim, componenta submarină poate constitui stratul de descurajare strategică și culegere discretă de informații – o capabilitate cu efect disproporționat față de dimensiunea sa vizibilă. Aici intrăm într-o zonă extrem de interesantă, deoarece dimensiunea submarină este probabil cea mai puțin vizibilă, dar și cea mai influentă componentă a puterii maritime într-un spațiu precum Marea Neagră.

Ce intenții se pot identifica?

Din documentele publice, declarațiile oficiale și orientările generale ale modernizării navale rezultă câteva direcții:

1. Reconstituirea capabilității submarine

După retragerea efectivă din serviciu a submarinului Delfinul, România nu mai dispune de o capabilitate submarină operațională.

În ultimii ani au existat numeroase discuții privind:

- achiziția a două sau trei submarine moderne;
- integrarea lor într-un sistem de supraveghere și negare a accesului în Marea Neagră;
- interoperabilitatea cu aliații NATO.

Nu există însă, până în prezent, un program finalizat și contractat la nivelul amplorii programului de înzestrare cu avioane F-16 sau al programelor terestre.

2. Accent pe războiul antisubmarin (ASW)



Paradoxal, România pare să investească mai rapid în detectarea submarinelor decât în operarea propriilor submarine. Aici se înscriu:

- elicopterele navale ASW;
- sonarele moderne;
- capacitățile care ar urma să fie integrate pe noile nave;
- cooperarea NATO în domeniul supravegherii submarine.

3. Protecția infrastructurii submarine

După incidentele privind conductele și cablurile submarine din diverse zone maritime europene, protecția infrastructurii submarine a devenit o misiune strategică.

Pentru România aceasta înseamnă:

- cabluri de comunicații;
- conducte energetice;
- infrastructura offshore din zona economică exclusivă.

Acest domeniu va căpăta probabil o importanță din ce în ce mai mare.

Ce recomandări putem face?

Opțiunea 1 – Submarine clasice moderne

Avantaje:

- descurajare puternică;
- capacitate de lovire și culegere de informații;
- interoperabilitate NATO.

Limitări:

- costuri foarte ridicate;
- personal greu de format;
- infrastructură specifică.

O flotă de 2–3 submarine ar asigura o capacitate de descurajare și evidență.

Opțiunea 2 – Sisteme submarine fără pilot (UUV)

Aceasta este direcția care se dezvoltă accelerat la nivel mondial.

Vehiculele submarine autonome pot executa:

- supraveghere;
- cartografiere;
- monitorizarea infrastructurii submarine;
- cercetare;
- identificarea minelor.

Costurile sunt mult mai reduse decât în cazul submarinelor clasice.

Opțiunea 3 – Abordare mixtă

Această soluție ni se pare cea mai realistă și ar consta în combinarea a:

- 2 submarine convenționale moderne;
- sisteme UUV;
- senzori submarini fixați;
- elicoptere ASW;
- drone maritime.

O astfel de abordare var putea conduce la un sistem integrat de control și supraveghere a mediului submarin.

4. Dimensiunea submarină – frontul invizibil al securității maritime



Timp de decenii, analiza puterii navale a fost dominată de platformele vizibile: nave de luptă, fregate, corvete și sisteme de armament de suprafață. Evoluțiile recente demonstrează însă că o parte semnificativă a competiției strategice se desfășoară sub suprafața mării.

Mediul submarin găzduiește astăzi:

- infrastructuri critice;
- cabluri de comunicații;
- conducte energetice;
- capacități militare de importanță strategică.

Controlul acestui spațiu devine la fel de important precum controlul spațiului aerian sau al celui de suprafață.

Pentru România, dezvoltarea dimensiunii submarine ar trebui analizată nu doar prin prisma achiziției unor submarine clasice, ci și prin construirea unei arhitecturi integrate de supraveghere și intervenție submarină, bazată pe senzori, platforme autonome și cooperare aliată.

Astfel, obiectivul nu ar trebui să fie doar de „a avea submarine”, ci „a controla mediul submarin din zona de interes strategic”.

„Dacă secolul XX a fost dominat de controlul mării, iar începutul secolului XXI de controlul aerului, următoarele decenii ar putea aduce în prim-plan competiția pentru controlul spațiului submarin – cel mai puțin vizibil, dar poate cel mai important domeniu al securității maritime.”

4.5 Dimensiunea aeriana

Dacă privim programele de achiziții navale ale României nu doar prin prisma navelor, ci ca un „sistem de sisteme”, atunci dimensiunea aeriană devine una dintre componentele decisive pentru eficiența viitoarei Forțe Navale.

În prezent, această dimensiune pare să se contureze pe trei direcții principale:

1. Elicoptere navale – componenta de luptă a grupărilor navale

România operează în prezent trei elicoptere navale IAR-330 Puma Naval, utilizate pentru:

- lupta antisubmarin (ASW);
- supraveghere maritimă;
- căutare-salvare (SAR);
- sprijin pentru operații speciale

Mai important însă, România a decis achiziția a două elicoptere navale H215M echipate pentru:

- lupta antisuprafață (ASuW);
- utilizarea rachetelor antinavă Marte ER;
- lupta antisubmarin;
- patrulare maritimă.

Implicație strategică

Dacă vor fi achiziționate:

- corvete ușoare;
- OPV-uri;
- viitoarele nave europene EPC, numărul de două H215M este insuficient.

O flotă navală modernă în Marea Neagră ar necesita probabil:

- 6–8 elicoptere navale de luptă;
- 2–4 elicoptere dedicate SAR și sprijin logistic.

2. Drone maritime – cea mai rapidă dezvoltare



Lecțiile războiului din Ucraina au demonstrat că dronele au devenit esențiale în războiul naval modern. Mai multe analize privind modernizarea Forțelor Navale Române subliniază necesitatea integrării dronelor aeriene și navale în doctrina viitoare.

România urmează să primească drone maritime/aeriene MQ-35A V-BAT, capabile să opereze de pe nave și să execute:

- supraveghere maritimă;
- identificarea țintelor;
- sprijin ISR (Intelligence, Surveillance, Reconnaissance);
- dirijarea focului pentru rachete și artilerie.

Implicație strategică

Aceasta este probabil cea mai rentabilă investiție navală.

Pentru costul unui singur elicopter naval modern se pot achiziționa mai multe sisteme UAV care:

- patrulează 24/7;
- reduc expunerea echipajelor;
- extind raza de observare la sute de kilometri.

În următorii 10 ani, este foarte posibil ca dronele să devină „ochii principali” ai Forțelor Navale Române.

3. Aviația de patrulare maritimă (MPA)

Aceasta este, în opinia noastră, cea mai mare vulnerabilitate actuală. România nu dispune de o flotă dedicată de avioane moderne de patrulare maritimă comparabilă cu cele utilizate de alte state NATO riverane. Totuși, în programele recente de modernizare navală apare explicit interesul pentru dezvoltarea capabilităților de patrulare maritimă.

Rolul acestor aeronave ar trebui să fie:

- monitorizarea în întregime a Marii Neagre;
- sa detecteze submarine;
- sa supravegheze infrastructura offshore;
- coordonare de nave și aeronave;
- furnizeze imaginea operațională maritimă.

Cum ar arăta o arhitectură aeronavală coerentă pentru 2035?

Dacă am integra programele navale aflate în discuție într-o viziune unitară, am vedea:

Componentă	Nivel minim credibil
Elicoptere navale ASW/ASuW	8–10
UAV navale tactice	12–24
UAV MALE maritime	6–12
Avioane de patrulare maritimă	4–6
Capacitate de drone navale de suprafață (USV)	20–50
Integrare NATO ISR	completă

Concluzia strategică

Paradoxal, viitorul Forțelor Navale Române s-ar putea decide mai mult în aer decât pe mare.

O corvetă fără:

- elicopter,
- dronă,



- legături ISR,
- supraveghere aeriană, este doar o platformă de armament.

În schimb, o flotă relativ modestă de nave, dar conectată la elicoptere navale, drone și aviație de patrulare, poate genera o capacitate de control și negare a accesului în Marea Neagră mult superioară tonajului său real. Exact aceasta este lecția principală desprinsă din conflictul din Ucraina și din transformarea războiului naval modern.

V. Capabilitățile necesare viitoarelor platforme navale maritime și fluviale

Experiența conflictelor contemporane – și în special a celui din Ucraina – a redefinit standardele de performanță ale platformelor navale și fluviale. Valoarea operațională a unei nave nu mai este determinată în primul rând de deplasament, viteză sau armamentul principal, ci de capabilitățile integrate pe care le oferă și de gradul în care platforma respectivă funcționează ca nod activ într-un sistem operațional mai larg.

Această realitate trebuie să constituie principiul director al tuturor programelor navale românești pentru orizontul 2030–2040. Indiferent de categorie – corvete maritime, platforme fluviale sau nave de interdicție – viitoarele unități ale Forțelor Navale Române trebuie proiectate și achiziționate în raport cu un set coerent de cerințe operaționale, dintre care esențiale sunt:

- Supravegherea și controlul spațiului – capacitatea de a monitoriza în timp real atât spațiul maritim, cât și cel fluvial, contribuind la construirea unei imagini operaționale comune și recunoscute la nivel național și aliat.
- Protecția infrastructurilor critice – capacitatea de a asigura securitatea infrastructurilor energetice offshore, a căilor de navigație, a porturilor și a coridoarelor logistice strategice împotriva amenințărilor convenționale și hibride.
- Contracararea amenințărilor asimetrice – capacitatea de a detecta, urmări și neutraliza drone aeriene, navale și subacvatice, precum și de a detecta și neutraliza mine marine.
- Războiul electronic – capacitatea de a participa activ la operații de război electronic, atât în spectrul electromagnetic propriu, cât și în sprijinul celorlalte categorii de forțe.
- Operarea în rețea – capacitatea de a funcționa integrat cu forțele navale, aeriene și terestre, prin sisteme de comunicații și comandă-control interoperabile cu standardele NATO.
- Operarea de imagini cosmice/satelitare în toată zona de responsabilitate a SMFN cu furnizarea în toate punctele de comandă relevante și la bordul navelor a imaginii operaționale recunoscute.
- Sisteme autonome și inteligență artificială – capacitatea de a integra și opera sisteme autonome navale și subacvatice, precum și de a valorifica soluții de inteligență artificială pentru procesarea datelor de supraveghere și sprijinul deciziei operaționale.
- capacitatea de a lansa, urmări și întrebuința drone aeriene, navale și subacvatice, precum și de a monitoriza și neutraliza amenințările marine hibride.
- Sisteme CMS de pe nave la care SMFN, România, trebuie să fie proprietari.

Aceste cerințe nu reprezintă un ideal îndepărtat, ci standarde operaționale deja validate în conflicte în curs. Programele navale românești care nu le vor integra explicit în documentele cu cerințele misiunii și în caietele de sarcini riscă să producă platforme perimate înainte de a intra în serviciu.



Accentul trebuie adaptat, prin urmare, de la simpla achiziție de platforme, la dezvoltarea unor capacități care să răspundă amenințărilor prezente și viitoare – capacități care să poată fi întreținute, modernizate și adaptate în țară, pe întregul ciclu de viață al platformelor.

VI. Integrarea în arhitectura națională de securitate

Capabilitățile navale și fluviale descrise în capitolele anterioare nu pot genera efectul strategic scontat dacă sunt dezvoltate și operate în afara unui cadru integrat de securitate națională. Platforma navală izolată – oricât de performantă – rămâne un instrument limitat.

Valoarea sa operațională reală se manifestă doar în măsura în care este conectată la un sistem mai larg de supraveghere, comandă-control, avertizare timpurie și răspuns coordonat.

În consecință, dezvoltarea puterii maritime și fluviale a României trebuie să fie însoțită în mod obligatoriu de integrarea acestora într-un sistem național unitar de apărare a spațiului Dunăre – Marea Neagră. Acest sistem trebuie să asigure conectivitatea operațională și schimbul de date în timp real între toate componentele relevante:

- Forțele Navale Române;
- Forțele Aeriene Române;
- Sistemele de apărare de coastă;
- Sistemele radar și de supraveghere maritimă și fluvială;
- Sistemul SCOMAR;
- Structurile de informații și avertizare timpurie;
- Infrastructurile energetice strategice;
- Porturile maritime și fluviale;
- Capabilitățile NATO dislocate în regiune.

Integrarea acestor componente nu este un obiectiv tehnic secundar – ea reprezintă condiția fără de care investițiile în platforme individuale nu pot produce superioritate operațională. O imagine operațională comună, actualizată în timp real și partajată între toate structurile enumerate, este premisa oricărei capacități de reacție coordonate și eficiente, atât la nivel național, cât și în cadrul structurilor aliate.

România trebuie să trateze această integrare ca pe o prioritate de același rang cu achiziția platformelor în sine – alocând resurse dedicate, termene ferme și responsabilități instituționale clare pentru realizarea ei.

VII. Relansarea capacităților industriale naționale

1. De la urgența operațională la schimbarea de paradigmă

Achiziția corvetei „Contraamiral August Roman” a fost determinată de contextul strategic existent în regiunea Mării Negre și de necesitatea recuperării rapide a unei capacități operaționale deficitare. Din această perspectivă, decizia poate fi considerată justificată și oportună.

Totuși, ea pune în evidență o vulnerabilitate structurală pe care România nu și-o mai poate permite să o ignore: dependența aproape totală de achiziția de platforme realizate integral în afara țării. Capacitatea de apărare a unui stat nu este determinată doar de numărul și performanțele mijloacelor aflate în serviciu, ci și – în egală măsură – de posibilitatea de a le întreține, moderniza și adapta rapid la evoluția amenințărilor. O flotă care nu poate fi susținută industrial în țară este o flotă vulnerabilă pe termen lung, indiferent de valoarea sa inițială.



Corveta „Contraamiral August Roman” trebuie să rămână, prin urmare, o soluție excepțională impusă de urgența momentului – și nu modelul dominant al viitoarelor programe de înzestrare navală. Programele navale viitoare trebuie să urmărească simultan două obiective interdependente: dezvoltarea capabilităților operaționale ale Forțelor Navale Române și consolidarea bazei industriale naționale care susține aceste capabilități.

Succesul real al modernizării navale românești va putea fi măsurat nu doar în numărul de platforme intrate în serviciu, ci și în capacitatea națională reconstruită de a proiecta, construi, integra și susține logistic aceste platforme pe întregul lor ciclu de viață.

2. Consolidarea șantierelor navale

Șantierele navale de la Turnu Severin, Galați, Brăila, Tulcea, Constanța, Mangalia și de ce nu Sulina, a cărei modernizare poate asigura și condiții de utilizare duală, reprezintă infrastructură industrială strategică națională și trebuie tratate ca atare. Participarea lor la programele navale viitoare – inclusiv la Programul SAFE și la Programul European Patrol Corvette – nu trebuie să fie o opțiune, ci o condiție asumată explicit în cadrul negocierilor contractuale și al politicii industriale de apărare.

3. Transfer tehnologic și integrare de sisteme

Toate programele navale viitoare – achiziții, modernizări sau dezvoltări în cooperare – trebuie să includă obligatoriu componente semnificative de transfer tehnologic și de dezvoltare a unor capabilități naționale de integrare a sistemelor de luptă și comunicații. România trebuie să urmărească tranziția de la rolul de beneficiar al tehnologiei la cel de participant activ la dezvoltarea și integrarea acesteia.

4. Dezvoltarea tehnologiilor emergente

Sistemele autonome navale și fluviale, tehnologiile dronelor anti-dronă și soluțiile de supraveghere inteligentă reprezintă domenii în care România poate dezvolta competențe naționale relevante, valorificând atât capacitățile industriei de apărare existente, cât și potențialul sectorului de cercetare și inovare. Dezvoltarea unui program național dedicat acestor tehnologii emergente trebuie privită ca o investiție strategică, nu ca un obiectiv opțional.

5. Mentenanță și sustenabilitate

Capacitatea de a întreține și moderniza platformele militare pe întreg ciclul lor de viață trebuie să devină un obiectiv strategic național explicit, asumat instituțional și finanțat predictibil. Mentenanța realizată în țară reduce dependența față de furnizori externi, scurtează timpii de indisponibilitate operațională și contribuie la menținerea competenței tehnice naționale – condiție esențială pentru orice program viitor de construcție sau modernizare navală.

VIII. Recomandări

Pe baza analizei dezvoltate în capitolele anterioare, CSÎA formulează următoarele recomandări adresate factorilor de decizie cu responsabilități în domeniul securității naționale și înzestrării Forțelor Navale Române:

1. Revizuirea Strategiei Navale Naționale pentru orizontul 2030–2040. Documentul revizuit trebuie să stabilească o viziune stratificată și coerentă a puterii maritime și fluviale a României, să definească prioritățile de capabilitate pe termen lung și să asigure coerența între programele de înzestrare, dezvoltarea industrială și integrarea în arhitectura de securitate NATO.



2. Accelerarea implementării programelor SAFE, NPR și EPC, tratate ca priorități naționale cu termene ferme, finanțare asigurată și responsabilități instituționale clare. Întârzierile suplimentare adâncesc decalajul de capabilitate față de amenințările din regiune și față de aliații NATO.
3. Integrarea capabilităților navale și fluviale într-un sistem național unitar de apărare a spațiului Dunăre – Marea Neagră. Realizarea unei imagini operaționale comune, partajate în timp real între toate structurile cu responsabilități în acest spațiu, trebuie tratată ca obiectiv de același rang cu achiziția platformelor.
4. Evaluarea oportunității reconstituirii unei capabilități submarine moderne, prin inițierea unei analize instituționale riguroase în raport cu evoluțiile mediului de securitate din Marea Neagră și cu resursele disponibile pe termen lung. Această analiză trebuie finalizată în timp util pentru a putea influența deciziile de planificare a forțelor pentru orizontul 2035–2040.
5. Relansarea industriei navale de apărare prin transfer tehnologic și participare industrială națională. Toate programele navale viitoare trebuie să includă obligații contractuale ferme privind participarea industriei naționale, transferul de tehnologie și realizarea mentenanței în țară.
6. Dezvoltarea unui program național dedicat sistemelor navale autonome și tehnologiilor emergente, cu finanțare distinctă și implicarea deopotrivă a industriei de apărare, a sectorului de cercetare-dezvoltare și a structurilor Forțelor Navale.
7. Asigurarea predictibilității finanțării programelor navale și industriale pe termen lung, prin adoptarea unui plan de finanțare multianual care să ofere certitudine contractorilor, șantierelor navale și structurilor militare implicate în planificarea și executarea acestor programe.
8. Dezvoltarea componentei aeriene la nivelul recomandat mai sus.

Provocarea fundamentală a modernizării Forțelor Navale Române nu este alegerea unei anumite platforme, ci construirea unui sistem de putere maritimă capabil să integreze coerent dimensiunile de suprafață, aeriană și submarină. În absența acestei viziuni, performanțele individuale ale platformelor achiziționate riscă să nu se transforme în avantaj strategic. În prezența ei, chiar și resurse limitate pot genera o capacitate de descurajare și apărare semnificativă în regiunea Mării Negre.