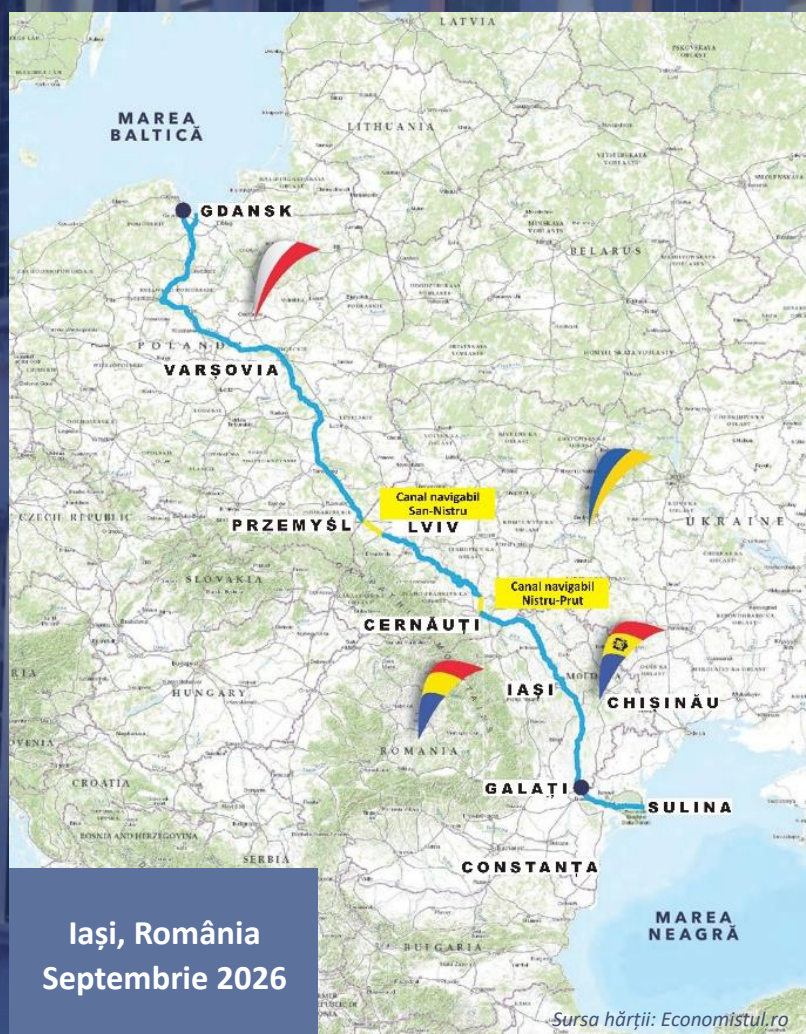




CAMERA DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE IAȘI

PROPUNERE DE PROIECT

AUTOSTRADA ALBASTRĂ A UNIUNII EUROPENE GDANSK - GALAȚI - CONSTANȚA



Iași, România
Septembrie 2026

Viziunea istorică
a unui nou
coridor navigabil
european:

*Marea Baltică
Marea Neagră*

2.000 km

*Vistula - San -
Nistru - Prut - Dunăre*



Uniunea Europeană

2030 ↗ +25%

2050 ↗ +50%



Ideea amenajării unei **căi navigabile între Marea Baltică și Marea Neagră** a pornit, în perioada interbelică, de la colaborarea specialiștilor din Polonia și din România în scopul dezvoltării relațiilor economice și al dezvoltării regionale.

Această conexiune între **Gdansk - Galați - Constanța** era posibilă prin amenajarea pentru navigație a râurilor **Vistula, San, Nistru, Prut**, iar legătura acestor râuri se impunea a fi făcută prin două canale navigabile, respectiv San-Nistru și Nistru-Prut. Condițiile politico-economice de după al doilea război mondial nu au permis dezvoltarea acestei idei de proiect, dar această idee s-a păstrat în memoria instituțională și în cea a specialiștilor ca un deziderat.

Pentru prima dată în ultimele decenii, contextul geopolitic, economic și instituțional al Europei converge în favoarea unui asemenea proiect.

Războiul din Ucraina, perspectiva extinderii Uniunii Europene către est și obiectivele privind mobilitatea durabilă și decarbonizarea creează condițiile dezvoltării unei noi generații de investiții strategice. În același timp, Uniunea Europeană urmărește **creșterea transportului pe căile navigabile interioare cu 25% până în 2030 și cu 50% până în 2050.**

În aceste condiții, în ultimii ani, în România - prin Programul de Investiții pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport 2021-2030, cu o alocare de 8,4 mil. Euro - precum și în Republica Moldova, **s-a reintrodus în agenda publică și instituțională** amenajarea complexă a râului Prut ca un sector de bază al unei viitoare axe navigabile Gdansk-Galați-Constanța. Acest lucru a avut la bază și faptul că barajul și acumularea de 1,4 mld. m³ de la Stânca-Costești (România - Republica Moldova), existente de aproape 50 de ani, prezintă un mare avantaj în reducerea costurilor de execuție a proiectului integral.

Proiectul integrează, într-un **concept unitar**, navigația interioară, producerea energiei regenerabile, gospodărirea durabilă a resurselor de apă, reducerea riscului de inundații, dezvoltarea Blue Economy, protecția biodiversității, transformând aceste obiective într-o acțiune coerentă de dezvoltare regională sustenabilă.

Port	Trafic anual estimat
Gdansk (PL)	80 mil. to.
Galați (RO)	1,5 mil. to.
Constanța (RO)	70 mil. to.

Războiul din Ucraina a demonstrat **vulnerabilitatea lanțurilor logistice europene** și importanța existenței unor coridoare alternative de transport. Blocarea temporară a porturilor ucrainene de la Marea Neagră și creșterea rolului Dunării și al Portului Constanța au evidențiat necesitatea extinderii și diversificării infrastructurii de transport din estul Europei și a **dezvoltării unor noi axe de conectivitate** între Marea Baltică și Marea Neagră, cu rol integrat geostrategic și de mobilitate militară.

În același timp, perspectiva integrării europene a Ucrainei și a Republicii Moldova schimbă fundamental poziția și importanța frontierei estice a Uniunii Europene. **Infrastructurile construite astăzi** nu vor deservi doar statele membre actuale, ci și **viitoarea configurație teritorială și economică a UE**, contribuind la consolidarea coeziunii, rezilienței și securității europene.

Uniunea Europeană dispune astăzi de o expertiză remarcabilă în proiectarea și execuția proiectelor complexe de infrastructură. Experiența acumulată în ultimele decenii, tehnologiile moderne, utilajele performante și capacitatea companiilor europene de proiectare și execuție creează condiții fără precedent pentru realizarea unor investiții de amploare, inclusiv a unui proiect complex cum ar fi coridorul extracarpatic navigabil Gdansk-Constanța. Aceasta presupune găsirea de soluții integrate și amenajări necesare pentru a respecta ariile protejate, rezervațiile naturale și biodiversitatea.

Amenajarea acestei Autostrăzi Albastre nu propune doar valorificarea unor cursuri de apă. Ea propune valorificarea unei oportunități strategice pentru Europa. Prin integrarea navigației interioare cu marile coridoare rutiere, feroviare și logistice aflate în dezvoltare, **proiectul poate transforma frontiera estică a Uniunii Europene** într-un nou pol de creștere economică și cooperare regională.

Regiune / Țară	Populație estimată	Produs Intern Brut (mil. EUR)
Pomorskie (PL)	2.357.000	39.500
Kujawsko-Pomorskie (PL)	2.010.000	27.200
Mazowieckie (PL)	5.515.000	165.000
Lubelskie (PL)	2.025.000	23.800
Świętokrzyskie (PL)	1.178.000	14.100
Podkarpackie (PL)	2.080.000	23.500
Lviv (UA)	2.460.000	8.100
Ivano-Frankivsk (UA)	1.340.000	3.900
Ternopil (UA)	1.010.000	2.700
Cernăuți (UA)	885.000	2.300
Vinnytsia (UA)	1.500.000	4.600
Khmelnytskyi (UA)	1.220.000	3.800
Odesa (UA)	2.330.000	7.200
Regiunea Nord-Est (RO)	3.100.000	28.500
Regiunea Sud-Est (RO)	2.300.000	29.200
Republica Moldova	2.420.000	16.200
Total	33.730.000	399.600

Transformarea acestei viziuni istorice, considerată mult timp utopică, devine mai mult decât un concept de infrastructură: poate deveni un **proiect european major al secolului XXI, conceput pentru generațiile viitoare**, capabil să contribuie la dezvoltarea echilibrată a UE, la integrarea Republicii Moldova și a Ucrainei și la consolidarea competitivității, rezilienței și securității Poloniei, României și, implicit, a Uniunii Europene.

