



DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA PENTRU UNIUNEA EUROPEANĂ

FIȘĂ DE INFORMARE

Strategia portuară a UE

COM(2026)112



Autor:

Alina I. Novac

Data:

18 mai 2026

Publicațiile direcției pot fi accesate prin următorul link: www.cdep.ro



1. **Data adoptării:** 04.03.2026, Comisia Europeană, Apostolos Tzitzikostats responsabil pentru transport sustenabil și turism, [DG MOVE](#)
2. **Denumire document:** Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – *Strategia portuară a UE*
3. **Date de identificare:** [COM\(2026\)112](#)
4. **Tipul documentului:** nelegislativ
5. **Stadiul actual:** Parlamentul European: - [etapă pregătitoare](#) – comisie responsabilă – Comisia pentru transport și turism ([TRAN](#)) - comisii sesizate pentru **aviz** - Comisia pentru industrie, cercetare și energie ([ITRE](#)), Comisia pentru mediu, climă și securitate alimentară ([ENVI](#)).

REZUMAT

Strategia portuară a UE prezentată la 4 martie 2026 de Comisia Europeană răspunde necesității de a consolida porturile ca interfețe vitale între economia europeană și piețele mondiale.

Porturile europene reprezintă infrastructuri critice esențiale pentru competitivitatea economică, securitatea energetică și autonomia strategică a Uniunii Europene. Acestea gestionează peste 74 % din mărfurile care intră sau ies din Europa și aproximativ 395 de milioane de pasageri în fiecare an¹, rețeaua transeuropeană de transport bazându-se pe 283 de porturi maritime, 223 de porturi interioare și 44 de porturi mixte.

Strategia vizează transformarea porturilor în noduri comerciale competitive și infrastructuri esențiale pentru securitatea economică prin măsuri care pun accent pe digitalizare, combaterea criminalității organizate, protejarea infrastructurilor critice și asigurarea unei tranziții energetice sustenabile, fiind adoptată împreună cu [Strategia industrială maritimă a UE](#) pentru a stimula industriile europene de construcții navale și transport maritim.

Cuvinte-cheie: *politica comună în domeniul porturilor, instalații portuare, investiții străine, transport maritim, protecția resurselor naturale, biodiversitate, securitate europeană, competitivitate*

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data

CUPRINS

I. CONTEXT.....	3
II PREZENTAREA COMUNICĂRII.....	4
III. POZIȚII ALE INSTITUȚIILOR EUROPENE.....	6
IV. POZIȚII ALE STATELOR MEMBRE	7
V. INFORMAȚII ȘI EVOLUȚII REFERITOARE LA SITUAȚIA DIN ROMÂNIA.....	9
Alte informații.....	10

I. CONTEXT

Strategia portuară a UE reprezintă o tranziție a mandatului european de la o viziune bazată pe piața internă și comerț în care porturile aveau rol de puncte de tranzit, către un cadru complex de securitate economică și autonomie strategică care redefineste punctele portuare ca infrastructuri critice de importanță vitală pentru reziliența Uniunii.

Cadrul european de reglementare a fost Politica portuară din 2013, axat inițial pe integrarea porturilor în piața unică și facilitarea schimburilor comerciale globale.

➤ la 23 mai 2013, Comisia a prezentat un nou pachet de măsuri privind liberalizarea serviciilor portuare: [comunicarea „Porturile: un motor al creșterii economice”](#) și [propunerea de regulament de stabilire a unui cadru privind accesul la piața serviciilor portuare și transparența financiară a porturilor](#). Această nouă strategie a UE a acoperit 319 porturi maritime majore.

➤ la 15 februarie 2017, a fost adoptat [Regulamentul \(UE\) 2017/352](#), care introducea norme comune privind transparența finanțării publice și a perceperii de taxe de utilizarea infrastructurii portuare și a serviciilor portuare;

➤ la 17 mai 2018, Comisia a publicat [propunerea de regulament de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim](#), iar la 28 octombrie 2022, Comisia a adoptat [Regulamentul de punere în aplicare \(UE\) 2023/204](#), prin care a standardizat caracteristicile ghișeului unic european în domeniul maritim în vederea asigurării unui mediu armonizat de raportare pentru utilizatorii din toate statele membre, lista obligațiilor de raportare impuse de legislație în ceea ce privește escalele în port fiind modificată la 7 aprilie 2025 prin [Regulamentul delegat \(UE\) 2025/674](#).

Contextul pandemic din perioada 2020 – 2022 a evidențiat necesitatea unei adaptări la noile exigențe de durabilitate și digitalizare, demonstrând importanța lor vitală pentru reziliența Europei după criza sanitară.

➤ la 14 iulie 2021, în contextul [Pactului verde european](#), Comisia a adoptat [pachetul „Pregătiți pentru 55”](#), unele propuneri acoperind integral sau parțial transportul maritim, precum:

- [propunerea de includere a emisiilor generate de transportul maritim](#) în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii. [Directiva \(UE\) 2023/959](#) și [Regulamentul \(UE\) 2023/957](#) au fost adoptate în mai 2023;

- [propunerea de revizuire a Regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi](#) (AFIR). [Regulamentul \(UE\) 2023/1804](#) a fost adoptat la 13 septembrie 2023;

- [propunerea privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim](#) (inițiativa [FuelEU](#) în domeniul maritim). [Regulamentul \(UE\) 2023/1805](#) a fost adoptat la 13 septembrie 2023.

➤ la 1 iunie 2023, Comisia a publicat [comunicarea „Siguranța maritimă: principiu esențial al unui transport maritim curat și modern”](#). Aceasta a fost însoțită de propuneri de revizuire a cinci acte

legislative pentru a moderniza normele UE privind siguranța maritimă și pentru a preveni poluarea apei de către nave:

- [Directiva 2009/21/CE](#) privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion;
- [Directiva 2009/16/CE](#) privind controlul statului portului;
- [Directiva 2009/18/CE](#) privind investigarea accidentelor de transport maritim;
- [Directiva 2005/35/CE](#) privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare. Propunerea urmărește, de asemenea, optimizarea sistemului de monitorizare prin satelit pentru detectarea și supravegherea deversărilor de petrol în apele europene, [CleanSeaNet](#).
- [Regulamentul \(CE\) nr. 1406/2002](#) de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă.

Punctul de inflexiune operativ a apărut în 2024, când creșterea timpului mediu de așteptare în principalele noduri maritime ale UE a semnalat limitele productivității și a impus necesitatea unei noi viziuni strategice asupra conexiunilor cu hinterlandul².

Astfel, anul 2025 a reprezentat faza de accelerare legislativă, marcată de o succesiune de inițiative care au pregătit pilonii actualei strategii, precum:

➤ în martie 2025, lansarea Comunicării comune privind [consolidarea securității economice a UE](#) (JOIN(2025) 977³) a introdus imperativul limitării controlului entităților cu grad ridicat de risc asupra infrastructurilor critice, o temă centrală preluată ulterior de strategia portuară pentru a aborda influența străină în terminalele europene.

➤ la 19 noiembrie 2025, această direcție a fost dublată de propunerea de [Regulament privind mobilitatea militară](#) (COM(2025) 847⁴), care a impus statelor membre obligația de a preveni riscurile asociate proprietății străine asupra activelor cu dublă utilizare, transformând porturile în elemente-cheie ale pregătirii pentru apărare.

➤ la 05 iunie 2025, dimensiunea ecologică și socială a fost consolidată prin [Pactul european privind oceanul planetar](#) (COM(2025)281⁵), document care a recunoscut oficial rolul porturilor în protejarea ecosistemelor marine și a integrat managementul portuar în economia albastră durabilă.

➤ la 10 decembrie 2025, pentru a răspunde nevoii de modernizare rapidă, Comisia a înaintat propunerea de [Regulament privind accelerarea evaluărilor de mediu](#) (COM(2025)984), oferind proiectelor strategice de decarbonizare portuară beneficiul unor termene reduse și al aprobărilor tacite.

➤ la 9 iulie 2025, instituționalizarea acestor eforturi a fost sprijinită financiar prin [Strategia UE de constituire de stocuri la nivelul UE](#) (COM(2025)528⁶), și prin [viitorul cadru financiar multianual 2028-2034](#), prezentat la 16 iulie 2025, unde [Mecanismul pentru interconectarea Europei](#) (MIE) a fost propus cu un buget de 51,5 miliarde EUR, porturile fiind confirmate ca priorități de finanțare transfrontalieră.

➤ finalul anului 2025 a fost dedicat unui [proces amplu de consultare cu părțile interesate](#), care a validat necesitatea unei abordări flexibile, capabile să acopere atât interesele marilor operatori, cât și nevoile specifice ale celor 550 de porturi maritime și interioare din rețeaua TEN-T.

II. PREZENTAREA COMUNICĂRII

Strategia este structurată pe cinci piloni principali:

1. Consolidarea competitivității, inovării și digitalizării

Strategia urmărește consolidarea competitivității porturilor europene prin promovarea inovării, digitalizării, conectivității cu hinterlandul și simplificării reglementărilor. Documentul evidențiază necesitatea asigurării unor condiții de concurență echitabile, în special în raport cu

² Zona rurală, puțin populată, care înconjoară un oraș, port sau o regiune metropolitană, acționând ca un teritoriu de influență economică. Acesta desemnează o zonă izolată, retrasă, situată dincolo de centrele urbane principale, adesea folosită pentru a descrie zonele de coastă sau interiorul unei țări.

³ [Fișa de informare DUE](#)

⁴ [Fișa de informare DUE](#)

⁵ [Fișa de informare DUE](#)

⁶ [Fișa de informare DUE](#)

practicile agresive de investiții și diferențele de reglementare existente la nivel mondial. În acest sens, Comisia va actualiza [cadrul privind schema UE de comercializare a certificatelor de emisii](#) și [Regulamentul privind combustibilii maritimi](#), pentru a evita pierderea traficului comercial către porturi din afara UE. Totodată, UE va continua să sprijine financiar investițiile în sustenabilitate, conectivitate, reziliență și tranziția energetică a porturilor⁷.

Un alt obiectiv important îl reprezintă consolidarea rolului UE în stabilirea standardelor tehnice internaționale pentru sectorul portuar și sprijinirea dezvoltării unor porturi și terminale inovatoare, prin cooperare între statele membre, instituțiile europene și organismele de standardizare⁸.

2. Protecția și securizarea porturilor

Strategia introduce și o dimensiune puternică de securitate economică⁹. Comisia atrage atenția asupra riscurilor generate de investițiile străine în infrastructurile portuare strategice și de influența actorilor susținuți de state terțe asupra operațiunilor portuare și a lanțurilor de aprovizionare critice.

Printre cele mai importante măsuri propuse se numără elaborarea unor orientări pentru evaluarea investițiilor străine în porturile europene, crearea unui cadru de cartografiere și monitorizare a investițiilor externe și evaluarea aprofundată a infrastructurilor portuare strategice cu dublă utilizare. Totodată, acestea trebuie să asigure posibilitatea intervenției publice și accesul rapid la resursele strategice de transport în situații de criză, în conformitate cu viitorul regulament privind mobilitatea militară¹⁰.

De asemenea, eforturile în materie de securitate vor fi extinse la porturile interioare, inclusiv la cele care nu intră sub incidența [Codului ISPS](#)¹¹. În acest sens, Comisia va publica bune practici de prevenire a traficului de droguri și va lucra la schimbul de informații public-privat între autoritățile vamale și companiile de logistică maritimă cu privire la traficul de droguri și comerțul ilicit.

Un alt aspect abordat de noua strategie portuară ține de vulnerabilitățile în materie de securitate cibernetică. În cadrul revizuirii [Regulamentului privind securitatea cibernetică](#), Comisia propune un cadru fiabil de securitate a lanțului de aprovizionare cu TIC. Pe baza evaluării riscurilor în materie de securitate la nivelul Uniunii, acest lucru ar permite restricții proporționale asupra furnizorilor cu grad ridicat de risc din infrastructura critică. [Pachetul Omnibus în domeniul digital](#) propune instituirea unui punct de intrare unic pentru raportarea obligatorie a incidentelor de securitate cibernetică.

3. Promovarea tranziției energetice și a durabilității

Strategia UE pentru porturi tratează porturile europene ca viitoare centre energetice și industriale strategice¹², cu un rol important în dezvoltarea energiei curate, a combustibililor alternativi și a infrastructurilor energetice europene. Strategia promovează, de asemenea, dezvoltarea porturilor ca centre de producție și aprovizionare cu combustibili alternativi¹³ și cu emisii scăzute de carbon, inclusiv hidrogen verde. În acest sens, Comisia pregătește măsuri pentru extinderea infrastructurilor dedicate combustibililor alternativi, armonizarea normelor privind alimentarea navelor și dezvoltarea unor sisteme europene de certificare și trasabilitate pentru combustibilii durabili.

Pentru accelerarea investițiilor strategice, Comisia propune simplificarea procedurilor de evaluare de mediu prin digitalizare, reducerea termenelor administrative și introducerea unor puncte unice de contact. Totodată, strategia sprijină transformarea porturilor în centre pentru activități

⁷ Comisia sprijină, prin intermediul strategiei „[Global Gateway](#)” și al inițiativelor ministeriale privind energia curată, cum ar fi coridoarele și centrele de transport maritim verde „[Global Gateway](#)” (GGGSCH) și [coridorul economic India-Orientul Mijlociu-Europa](#) (IMEC) sau proiecte precum „[Transportul maritim pregătit pentru viitor în Africa](#)”, precum și potențiale noi inițiative în cadrul [Pactului pentru Mediterana](#). Abordarea strategică a UE privind regiunea Mării Negre va consolida cooperarea cu țările terțe și cu organizațiile multilaterale și instituțiile financiare, menținând în același timp competitivitatea UE.

⁸ [Politica de standardizare a UE](#)

⁹ [JOIN\(2025\) 977](#)

¹⁰ [COM\(2025\) 847 final](#)

¹¹ Codul internațional pentru securitatea navelor și a facilităților portuare

¹² [Propunerea de regulament TEN-E revizuită](#), împreună cu [Regulamentul TEN-T](#), sprijină dezvoltarea infrastructurii portuare și integrarea energiei din surse regenerabile offshore.

¹³ [Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi](#)

circulare¹⁴ și energie curată, inclusiv reciclare, gestionarea deșeurilor și dezvoltarea infrastructurilor pentru combustibili alternativi.

4. Acces la finanțare și investiții

Strategia UE pentru porturi subliniază necesitatea mobilizării unei finanțări mixte europene, naționale și private pentru a susține transformarea porturilor europene, în contextul creșterii fluxurilor comerciale, al decarbonizării și al cerințelor privind reziliența și securitatea.

UE a alocat, începând din 2014, aproximativ 10 miliarde EUR pentru proiecte portuare în domenii precum energia, conectivitatea, digitalizarea, durabilitatea și inovarea, prin instrumente precum [Mecanismul pentru interconectarea Europei](#) (MIE), [programele de coeziune](#) și programele [Orizont Europa](#). Strategia prevede continuarea sprijinului financiar în [viitorul cadru financiar multianual 2028-2034](#), inclusiv prin [Fondul european pentru competitivitate](#), [Mecanismul pentru interconectarea Europei 2028-2034](#) (MIE) și [Fondul pentru inovare](#) finanțat din [schema ETS](#).

Documentul pune accent și pe rolul Băncii Europene de Investiții în [finanțarea proiectelor](#) privind decarbonizarea, digitalizarea, securitatea și infrastructurile energetice portuare. Totodată, Comisia încurajează porturile, în special cele mici și mijlocii, să adopte strategii inovatoare și să valorifice oportunitățile generate de tranziția energetică și digitalizare.

5. Coeziune socială și locuri de muncă de calitate

Porturile europene au un rol esențial în dezvoltarea economică, coeziunea teritorială și conectivitatea regiunilor de coastă, insulare, arctice și ultraperiferice ale Uniunii Europene. În acest context, Comisia propune elaborarea unei noi foi de parcurs dedicate competitivității porturilor mici și mijlocii, în vederea îmbunătățirii relațiilor dintre porturi și orașe, prin dezvoltarea unor bune practici și politici care să echilibreze dimensiunea economică, socială și de mediu.

Strategia UE pentru porturi evidențiază și importanța dezvoltării unei forțe de muncă calificate, incluzive și adaptate tranziției verzi și digitale din sectorul portuar și din economia albastră¹⁵. Comisia urmărește consolidarea [standardelor UE de securitate și sănătate în muncă](#) în porturi, inclusiv prin elaborarea unor orientări privind siguranța lucrătorilor portuari și manipularea în condiții de siguranță a combustibililor alternativi.

III. POZIȚII ALE INSTITUȚIILOR ȘI ORGANISMELOR EUROPENE

1. Banca Europeană de Investiții (BEI/EIB)

La 12 martie 2026, BEI și Comisia Europeană au lansat oficial [un program comun de sprijin pentru implementarea Strategiei portuare a UE](#), destinat în special porturilor mici și mijlocii din rețeaua TEN-T. Programul este derulat prin serviciul *EIB Advisory* și beneficiază de finanțare prin [Mecanismul pentru Interconectarea Europei](#) și [fondurile politicii de coeziune](#). Inițiativa urmărește să sprijine porturile europene în pregătirea unor proiecte de investiții mature, sustenabile și viabile din punct de vedere tehnic și economic.

2. Organizația Porturilor Maritime Europene (ESPO)

La 5 martie 2026, ESPO [a salutat](#) lansarea strategiei, considerând-o un pas important pentru consolidarea competitivității, rezilienței și securității porturilor europene. Potrivit ESPO, strategia reprezintă un cadru important pentru transformarea porturilor europene în hub-uri energetice, logistice și industriale competitive și sigure, capabile să sprijine autonomia strategică și reziliența economică a Uniunii Europene. Însă,

- atrage atenția asupra necesității asigurării unor condiții de concurență echitabile pentru porturile europene, în special în contextul aplicării ETS și FuelEU Maritime, pentru a evita redirectionarea traficului către porturi din afara UE;
- solicită sprijin financiar european adecvat, precum și
- măsuri concrete pentru reducerea poverii administrative și accelerarea investițiilor strategice.

¹⁴ [Planul de acțiune RESourceEU](#)

¹⁵ Pe baza unor inițiative precum [Recomandarea Consiliului privind o tranziție echitabilă către neutralitatea climatică](#), [Regulamentul privind industria „zero net”](#) și [Foaia de parcurs privind locurile de muncă de calitate](#).

3. Federația Companiilor și Terminalelor Portuare Private Europene ([FEPORT](#))

Organizația FEPORT [apreciază](#) că strategia recunoaște rolul porturilor și al operatorilor terminalelor private ca actori comerciali și ca infrastructuri strategice esențiale pentru securitatea economică și logistică a Uniunii Europene, însă:

- subliniază necesitatea unui cadru european clar privind ajutoarele de stat și finanțarea porturilor, pentru a permite investiții în infrastructuri cu dublă utilizare, digitalizare, securitate, electrificare, combustibili alternativi, reziliența lanțurilor logistice;
- consideră că strategia trebuie să evite concentrarea exclusivă pe instrumente defensive și restrictive;
- consideră că strategia trebuie să sprijine dezvoltarea unei industrii portuare europene competitive și reziliente în raport cu concurența globală și investițiile masive realizate de state terțe.

În ceea ce privește securitatea economică, FEPORT susține măsurile privind protecția infrastructurilor critice și reducerea vulnerabilităților lanțurilor de aprovizionare, însă atrage atenția că implementarea obiectivelor strategiei trebuie însoțită de instrumente financiare adecvate și de coordonare între UE și statele membre.

IV. POZIȚII ALE STATELOR MEMBRE

➤ **Germania** susține o abordare portuară integrată, în care porturile sunt infrastructuri comerciale, energetice, logistice și de securitate, iar inițiativele sale naționale privind strategia portuară, digitalizarea porturilor și modernizarea transportului pe apă sunt direct aliniate cu noua strategie UE. În februarie 2024, Germania a publicat propria [Strategie națională pentru porturile maritime și interioare](#), în planul implementării, beneficiind și de [instrumente oficiale legate de digitalizarea porturilor](#). Programul [DigiTest - Digitale Testfelder in Häfen](#) urmărește dezvoltarea unor „câmpuri de testare digitale” în porturi, pentru testarea inovațiilor logistice 4.0 în condiții reale.

➤ **Franța** abordează porturile ca infrastructuri de tranziție ecologică și reziliență climatică, cu accent pe adaptare, electrificare și integrarea porturilor în politica industrială și energetică. În [Planul național francez de adaptare la schimbările climatice](#), Franța prevede integrarea dimensiunii de adaptare climatică în proiectele strategice ale marilor porturi maritime și includerea acestor aspecte în actualizarea [Strategiei naționale portuare](#), adoptată în februarie 2025.

➤ **Țările de Jos** au o poziție relevantă prin rolul portului Rotterdam. În [acordul de guvernare 2026–2030](#), guvernul olandez prevede elaborarea unei strategii naționale spațial-economice pentru clusterelor industriale și portuare energointensive desemnate ca zone de importanță națională. Țările de Jos au și [o inițiativă practică legată de digitalizare și simplificare administrativă](#): implementarea [European Maritime Single Window environment - EMSWe](#), care obligă navele, din august 2025, să transmită formalitățile printr-o fereastră digitală unică în fiecare port al UE.

În decembrie 2025, Portul Rotterdam a publicat [Climate Transition Plan](#), axat pe contribuția portului la economia neutră climatic și circulară, cu obiective pentru reducerea emisiilor până în 2030.

➤ **Spania** are una dintre cele mai concrete poziționări pe tema competitivității portuare în raport cu politicile climatice europene. La 20 februarie 2026, Puertos del Estado a prezentat, la Bruxelles, [rezultatele Observatorului EU-ETS](#), indicând riscul pierderii conectivității containerizate pentru porturile europene în favoarea porturilor din vecinătatea UE. În plan investițional, Puertos del Estado [indică](#) utilizarea fondurilor [Next GenerationEU](#) pentru obiective precum tranziția ecologică, transformarea digitală și coeziunea teritorială.

➤ **Belgia**. Portul strategic european Portul Antwerp-Bruges [salută](#) faptul că strategia recunoaște rolul central al porturilor în economia europeană și în provocări precum autonomia strategică, aprovizionarea energetică și lanțurile comerciale sigure.

Belgia devine relevantă și în domeniul apărării, în martie 2026, Portul Antwerp [confirmând](#) instalarea propriului sistem național avansat de rachete sol-aer (NASAMS) în 2027, pentru a proteja vasta sa infrastructură industrială și logistică de amenințările aeriene.

➤ **Italia** are inițiative portuare și maritime direct conectate la strategia europeană, în special prin rolul porturilor Genova, Trieste, Gioia Tauro și al coridoarelor TEN-T. Cea mai importantă evoluție este [reforma sistemului portuar italian](#), adoptată în decembrie 2025, care urmărește crearea unui sistem portuar unificat și competitiv, cu capacitate de dublă operare, coordonat la nivel național prin noua structură „Porti d’Italia S.p.A”.

Italia consideră digitalizarea unul dintre pilonii centrali ai strategiei sale portuare, sens în care Ministerul infrastructurii și transporturilor (MIT) [a anunțat în 2025 accelerarea digitalizării lanțului logistic](#) prin dezvoltarea sistemelor interoperabile [Port Community System](#) (PCS)

➤ **Grecia** tratează sistemul portuar drept un pilon strategic al securității economice, energetice și logistice din Mediterana de Est, precum și un instrument esențial pentru consolidarea conectivității regionale și a rolului geopolitic al țării în cadrul Uniunii Europene și NATO, prin porturile strategice Thessaloniki, Alexandroupolis, Patras sau Pireu. În septembrie 2025, Ministerul Afacerilor Maritime și Politicii Insulare a anunțat un [program de investiții destinat modernizării infrastructurii portuare grecești](#). Programul include 21 de proiecte strategice și urmărește îmbunătățirea conectivității, creșterea competitivității, modernizarea infrastructurilor energetice și dezvoltarea sustenabilă a porturilor maritime și insulare.

Grecia susține activ implementarea noilor măsuri propuse de Comisie, la data de 30 aprilie 2026, găzduind [reuniunea la nivel înalt privind implementarea Strategiei maritime industriale europene și a Strategiei portuare a UE](#), în cadrul căreia s-a urmărit dezvoltarea unei foi de parcurs tehnologice privind prioritățile pentru cercetare, inovare și implementarea acestora în sectoare cheie.

Statele nordice, respectiv Norvegia, Suedia, Finlanda și Danemarca reprezintă unul dintre cele mai avansate și integrate spații maritime din Europa, atât din perspectiva economiei maritime și portuare, cât și din cea a securității energetice, rezilienței infrastructurilor critice, digitalizării și tranziției verzi.

➤ **Norvegia** deține una dintre cele mai dezvoltate economii maritime din lume și tratează sectorul maritim drept infrastructură strategică națională. Guvernul norvegian a prezentat în martie 2026 noua politică maritimă a Norvegiei care subliniază importanța infrastructurilor maritime și portuare pentru securitatea și reziliența economică a Norvegiei și Europei. În completarea acesteia, Guvernul a lansat și [Strategia dronelor pentru sectorul apărării](#) care abordează supraveghere maritimă, drone pentru zona Arctică, infrastructuri critice și protecția infrastructurilor maritime și portuare.

➤ **Suedia**, după aderarea la NATO, tratează porturile și infrastructurile maritime drept infrastructuri dual-use esențiale. În 2024–2025, guvernul suedez a consolidat politica privind [protecția infrastructurilor submarine](#), [securitatea portuară](#), [infrastructurile energetice offshore](#) și [intensificarea cooperării NATO-Marea Baltică](#).

➤ **Finlanda**, după deteriorarea situației de securitate în regiunea Baltică, [a consolidat securitatea infrastructurilor portuare, protecția cablurilor submarine și infrastructurilor energetice, precum și conectivitatea logistică NATO și UE](#).

➤ **Danemarca**, de asemenea, [consideră porturile drept infrastructuri strategice NATO, infrastructuri-cheie pentru energia eoliană offshore, și noduri logistice pentru Marea Nordului și Baltică](#). După sabotajele Nord Stream, Danemarca și-a consolidat [protecția infrastructurilor energetice offshore, securitatea maritimă și monitorizarea infrastructurilor submarine și portuare](#).

De asemenea, în martie 2021, Danemarca a adoptat [Planul spațial maritim](#), actualizat în 2023, prin care stabilește ce zone maritime din apele daneze pot fi utilizate pentru extracția de energie offshore, transportul maritim, pescuitul, acvacultura, exploatarea fundului mării și protecția mediului până în anul 2030.

V. INFORMAȚII ȘI EVOLUȚII REFERITOARE LA SITUAȚIA DIN ROMÂNIA

În România, relevanța Strategiei portuare a UE este concentrată în special asupra portului Constanța, asupra porturilor maritime Midia și Mangalia, asupra porturilor dunărene și asupra conexiunii dintre Marea Neagră, Dunăre și coridoarele TEN-T. România este direct vizată de obiectivele strategiei europene privind competitivitatea, securitatea economică, mobilitatea militară, tranziția energetică, digitalizarea și reziliența infrastructurilor critice.

Legislație națională

➤ Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile reglementează administrarea infrastructurii de transport naval, utilizarea infrastructurii portuare și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile interioare;

➤ Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare stabilește cadrul general aplicabil transportului naval în România și organizării sistemului de transport maritim și fluvial;

➤ pentru dimensiunea de securitate și reziliență, Legea nr. 294/2024 privind reziliența entităților critice, prin care se transpune cadrul european privind reziliența entităților critice, precum infrastructurile portuare;

➤ în domeniul securității cibernetice, România a transpus [Directiva NIS2](#) prin OUG nr. 155/2024, aprobată ulterior prin Legea nr. 124/2025, cadrul fiind aplicabil și entităților din sectoare esențiale precum transporturile, energia și infrastructura digitală;

➤ pentru dimensiunea de securitate economică și control al investițiilor, se identifică OUG nr. 46/2022 privind examinarea investițiilor străine directe, aprobată prin Legea nr. 164/2023 și modificată ulterior prin OUG nr. 108/2023. Acest cadru instituie mecanismul național de screening al investițiilor străine directe, inclusiv prin [Comisia pentru examinarea investițiilor străine directe](#) (CEISD), și este relevant pentru investițiile în infrastructuri strategice, inclusiv portuare;

➤ în domeniul energetic, Legea nr. 121/2024 privind energia eoliană offshore creează cadrul pentru dezvoltarea energiei eoliene offshore în Marea Neagră, porturile fiind vizate ca infrastructuri-suport pentru manufacturare, asamblare, logistică și mentenanță pentru energia offshore.

Strategii naționale

➤ [Strategia Energetică a României 2025–2035, cu perspectiva anului 2050](#) stabilește obiective privind securitatea energetică, creșterea ponderii energiei regenerabile și dezvoltarea infrastructurilor relevante pentru tranziția energetică;

➤ [Planul de măsuri privind utilizarea infrastructurii porturilor românești pentru manufacturarea și asamblarea echipamentelor necesare exploatarei energiei eoliene offshore](#), elaborat în contextul Legii nr. 121/2024. Documentul vizează utilizarea infrastructurii portuare românești pentru dezvoltarea lanțului valoric industrial și de servicii asociat energiei eoliene offshore;

➤ [Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021–2030](#) include obiective privind infrastructura portuară, conexiunile TEN-T și dezvoltarea Portului Constanța, inclusiv obligații privind infrastructura pentru gaz natural lichefiat (LNG/GNL);

➤ [Programul Transport 2021–2027](#) reprezintă principalul cadru de finanțare europeană pentru infrastructura de transport, inclusiv proiecte aferente rețelei TEN-T, siguranței, conectivității și infrastructurii multimodale.

Mobilitate militară și securitate la Marea Neagră

România este direct vizată de dimensiunea de securitate a strategiei portuare europene, având în vedere poziționarea Portului Constanța la Marea Neagră și proximitatea față de Ucraina. [Comisia Europeană a evidențiat la 5 ianuarie 2026 proiectele de mobilitate militară din România](#), în vederea susținerii capacității europene prin consolidarea podurilor și infrastructurii rutiere pentru transport civil și militar.

La 3 decembrie 2024, România, Bulgaria și Grecia au semnat [un acord pentru îmbunătățirea mobilității militare](#), urmărind armonizarea coridoarelor de transport și reducerea obstacolelor

birocratice pentru deplasarea trupelor și echipamentelor către flancul estic al NATO. Acordul vizează inclusiv conectarea porturilor din Marea Egee și Marea Neagră.

Parteneriate și cooperare internațională

În iunie 2022, Guvernul României, Ports, Customs and Free Zone Corporation din Dubai și [DP World](#) au semnat un [parteneriat](#) pentru dezvoltarea infrastructurii în Portul Constanța, urmărind transformarea acestuia într-un hub important de cargo și vehicule la Marea Neagră.

[Inițiativa celor Trei Mări \(I3M\)](#): România și-a consolidat rolul în I3M prin aderarea la Fondul de Infrastructură și semnarea memorandumului de cooperare între porturile Constanța și Rijeka. Aceste măsuri, anunțate în aprilie 2026 la [summitul de la Dubrovnik](#), vizează conectarea directă a Mării Negre cu Marea Adriatică și Marea Baltică și dezvoltarea infrastructurii regionale.

Alte surse utile



- Fișă descriptivă [Transportul maritim: abordare strategică](#), PE, 10/2025;
- Fișă descriptivă [Transportul maritim: norme privind traficul și siguranța](#), PE, 10/2025;
- Fișă descriptivă [Politica maritimă integrată a uniunii europene](#), PE, 11/2025;
- Studiu [Impactul preconizat al pachetului legislativ „Fit for 55” asupra conectivității și mobilității în Europa](#), PE, 10/2024.