



Pentru România, Dunărea a prezentat și va prezenta totdeauna o însemnătate excepțională (Gr. Antipa)

3. SULINA - PORT DUNĂREAN

Gurile Dunării au constituit, de-a lungul istoriei, o zonă vizată de marile puteri pe fondul intereselor strategice, economice, politice și comerciale.



Conferința internațională asupra Dunării, Paris, 1910-1911

Primele reglementări juridice privind navigația pe fluviul Dunărea sunt consemnate în Tratatul dintre Austria și Turcia din anul 1616, acesta fiind primul tratat internațional care s-a ocupat de problema Dunării.

Au urmat Tratatul de la Karlowitz (1699), Passarowitz (1718), dintre Austria și Turcia de la Kuciuk-Kainargi (1774) și București (1812). La Congresul de la Viena (1815), Anglia a obținut recunoașterea Dunării ca fluviu internațional.

Interesul strategic pentru regularizarea gurilor Dunării se identifică, pentru prima dată, într-o lucrare turcească din 1784 -1785, după un proiect franțuzesc și se regăsește mai apoi într-un alt proiect din 1817 -1818, într-o lucrare semnată de Kara Osman Oglu și Andrew Peace. În anul 1841, un Adalbert Muller tipărește la Regensburg două volume despre gurile Dunării și Marea Neagră, în care Sulina era considerată un port strategic important

Convenția ruso - austriacă încheiată la Sankt Petersburg în 1840 este primul document de legislație internațională care nominalizează Sulina ca port fluvio-maritim.



Viața orașului Sulina a fost , este și va fi legată de viața fluviului Dunărea, de evoluția comerțului și a transporturilor navale.

Dunărea a purtat de-a lungul timpului mai multe denumiri: "Istros" la vechii greci, "Phisos" la fenicieni, a fost "Danare" - "Donaris" pentru traco-geți, "Hister" - "Danubius" pentru romani. În vremea lui Carol Quintul era considerată "Rio Divino" și "Le roi des fleuves de l'Europe" pe timpul împăratului Napoleon Bonaparte.

Formată la Donaueschingen (alt. 678 m) în Germania din unirea a doi afluenți de dimensiuni reduse (Brege și Brigach) din munții Pădurea Neagră, cu o lungime de 2.857 km, Dunărea este al doilea fluviu al Europei și al douăzeci și șaselea din lume.

Suprafața bazinului hidrografic al Dunării este de 817.000 kmp și reprezintă a douăsprezecea parte din suprafața teritoriului continental. Vastul bazin hidrografic danubian este împărțit în 3 subregiuni, bazinul inferior incluzând și Delta Dunării. Bazinul superior al Dunării se întinde de la izvoare până la Bratislava (Slovacia). Bazinul mijlociu este cel mai amplu și se întinde între Bratislava și Porțile de Fier (România/Serbia). Lunca și câmpia Dunării româno-bulgare, formațiunile submontane, podișurile și munții Carpați formează Bazinul Dunării de Jos. În fine, divizarea fluviului în trei brațe principale: Chilia , Sulina și Sf. Gheorghe creează Delta. Dunărea își încheie drumul varsându-se în Marea Neagră pe direcția est, fiind, de altfel, singurul fluviu european ce are cursul orientat pe direcția vest - est, străbătând o mare varietate de regiuni fizico-geografice și parcurgând trei zone climatice principale: atlantică, mediteraniană, continentală și generând un tip specific de climat.

Bazinul Dunării include teritorii ținând de 18 state și este populat de aproximativ 80 milioane de oameni care se folosesc de potențialul acestei resurse hidrografice majore.





Sectorul românesc al fluviului, cuprins între Gura Nerei și Sulina, măsoară pe șenalul principal 1075Km (42%) din lungimea navigabilă a fluviului. Potrivit regimului de navigație pe fluviul Dunarea conform Convenției de la Belgrad din 1948, Dunarea se împarte pe teritoriul românesc în două sectoare distincte: :

- sectorul Dunării Fluviale (900 Km) - de la Gura Nerei (Baziaș) la Brăila;
- sectorul Dunării Maritime (185 Km) - de la Brăila la portul Sulina, inclusiv rada. Pe acest sector, pe care distanțele se măsoară în mile marine engleze (1 Mm = 1.852 m), se desfășoară navigația internațională intensă de trafic greu, cu nave maritime de mare tonaj - până la 30.000 tdw.



Canalul și orașul Sulina la 1970

Sulina este port de intrare și ieșire pentru cargourile comerciale de marfă și pentru navele maritime de croazieră turistică și port terminal fluvio-maritim pe coridorul VII pan-european de transport. Coridorul VII, stabilit la Conferințele pan-europene în domeniul transporturilor (Creta - 1994 și Helsinki - 1997), este constituit de artera navigabilă Dunăre - Main - Rin.



Coridorul VII reprezintă o axă centrală a relațiilor inter-teritoriale europene și este considerat coloana vertebrală a unui sistem teritorial dinamic și complex, un



factor de dezvoltare inclus în strategiile europene de dezvoltare economico-socială și spațială și de cooperare teritorială.



Coridorul VII în cadrul rețelei TEN

Asigurarea fluenței traficului fluvial pe toată lungimea coridorului Rin-Main-Dunăre, de la Marea Nordului - portul Rotterdam - până la Marea Neagră - porturile Constanța și Sulina, situate într-o poziție-cheie la frontiera estică a Uniunii Europene, este de natură să intereseze direct statele riverane membre ale UE, având un potențial semnificativ de impact economico-social, prin creșterea competitivității transportului fluvial ca mod durabil de transport, implicând redresarea activităților portuare din Sulina, situată la Km 0/ Mm 0 ale fluviului Dunărea.

Pe de altă parte, în contextul coridoarelor europene de transport și al circulației turistice la nivel european și internațional, Sulina este plasată, ca port terminal, într-o poziție de oraș-portal pentru Delta Dunării ca obiectiv major de interes turistic. În această conjunctură, se impun acțiuni vizând valorificarea memorandumului de dezvoltare a turismului de croazieră pe Dunăre, semnat în anul 2002, la Hainburg, în Austria, în care Sulina este inclusă ca terminal turistic, fiind punctul terminus al coridorului VII