



## CONSIDERAȚII PRIVIND SPRIJINUL LOGISTIC ÎN OPERAȚIA ÎNTRUNITĂ PE TERITORIUL DOBROGEI

## CONSIDERATIONS ON THE LOGISTICAL SUPPORT IN THE JOINT OPERATION ON THE DOBROGEA TERRITORY

*Colonel (r) prof. univ. dr. Benoni ANDRONIC\**  
*Colonel (r) medic dr. Viorel ORDEANU CS gr. I\*\**

**Rezumat:** Apărarea Dobrogei va fi o operație întrunită defensiv-ofensivă pe teritoriul românesc, care se va desfășura succesiv și/sau simultan pe mare, în aer și pe uscat. Având în vedere limitele acvatice și suprafața predominant acvatică, rolul principal de acțiune și de coordonare revine Forțelor Navale (maritime, fluviale și de uscat), care își vor subordona forțe aeriene, forțe terestre și forțe speciale din zonă și va coopera cu celelalte Forțe Armate ale României și ale Aliaței Nord-Atlantice. În „bătălia pentru Dobrogea”, sprijinul logistic va fi esențial pentru desfășurarea operației aero-terestre întrunită și va trebui să fie oportun, eficient și adecvat fără a se neglija populația civilă din zona de operații și cooperarea civili-militari CIMIC.

**Cuvinte-cheie:** Dobrogea; apărare națională; operație întrunită; sprijin logistic esențial.

**Abstract:** Joint Defense operation for Dobrogea is a complex defensive-offensive territory, which runs sequentially and/or simultaneously by sea, air and land.

In the battle for Dobrogea the logistical support must be timely, effective and appropriate helper for the aero-terrestrial armed forces without neglecting the civilian population in the area of operations and CIMIC cooperation. The logistics support will be exercised to maintain the operational capacity and multiplying functional domains with specific peculiarities categories of forces. Maintenance support consists of all the activities planned and executed to maintain and restore combat systems and technical equipment of the categories of forces in the operational environment to the specific operating characteristics. In the Black Sea area, there have been, are and will always be a risk of war, social unrest, natural and manmade disasters etc. The logistical support in defending Dobrogea territory is essential, as part of the defense of the Black Sea area.

**Keywords:** Dobrogea; national defense; joint defense; essential logistics support.

---

\* Profesor universitar asociat în Universitatea Națională de Apărare „Carol”.

\*\* Centrul de Cercetări Științifice Medico-Militare, București.

**R**omânia se află majoritar în regiunea Europei Centrale, iar teritoriul său de la sud de Dunăre se află în Peninsula Balcanică, deci în Europa de Sud-Est. Astfel, țara noastră face legătura între cele două regiuni europene, dar geografic nu a făcut parte niciodată din Europa de Est.

**Teritoriul românesc ai Dobrogei** s-a realipit la patria-mama în anul 1878, ca urmare a Războiului de Independență și cuprinde o componentă terestră (uscatul) și una acvatică (apele dulci și salmastre/sărate). Componenta terestră (Dobrogea românească) are în structura administrativă județele Tulcea și Constanța având ca limite geografice: la vest și la nord fluviul Dunărea, la est Marea Neagră, la sud granița convențională cu Bulgaria, care o separă de Dobrogea bulgărească (Cadrilater) cu care există multiple afinități (*figura 1*).



*Figura 1. Teritoriul transdanubian*

Privind geografic, putem considera că insulele Dunării (Balta Ialomiței, Insula Mare a Brăilei, ostroavele din Dunărea de Jos) aparțin și ele Dobrogei, fiind ținutul dintre ape. Administrativ acestea țin de județele din estul Bărăganului Munteniei: Călărași, Ialomița, Brăila. De menționat că, prin tradiție, aproape toate insulele și ostroavele Dunării din sectorul românesc au aparținut întotdeauna de Țara Românească/România.

**Zona acvatică danubiană** (Dunărea de Jos), în sectorul românesc, ca apă interioară, este sub jurisdicție națională, deschisă circulației internaționale pentru



navigație fluvială, se delimitează în sectorul fluvial cu arie de cuprindere între Călărași/Ostrov și Brăila/Măcin, între Brăila și Sfântu Gheorghe, între Brăila și Chilia (Cardon) și un sector fluvio-maritim cu navigație maritimă între Brăila și Sulina. În partea de nord-est se află Delta Dunării și zona lagunară conexasă, care formează cel mai întins areal lacustru din Europa, la vărsarea Dunării în mare. Marea Neagră se află la estul teritoriului, litoralul românesc având cca. 250 km, cu țărm jos în zona deltaică (de la Cardon la Mamaia) și țărm înalt cu faleză în sud (de la Constanța la Vama Veche).

**Marea teritorială**, cu linia de coastă sinuoasă, are plaje, stânci, golfuri largi, porturi și diguri este intens populată, în special în sezonul cald. Furtunile Mării Negre pot să ridice semnificativ nivelul mării, până la cote de inundație litorală. De la țărm spre interior este zona litorală, cu o lățime de 2 km care are caracteristici specifice și un regim special. De la țărm spre larg există zona de ape teritoriale: limita apelor teritoriale (21 km = 12 Mm), zona contiguă (50 km) și zona economică exclusivă (200 Mm) cu posibilitate de extindere până la limita platformei continentale (subacvatică), acolo unde este cazul.

Având în vedere aceste realități geografice, se poate aproxima că **teritoriul românesc al Dobrogei** este un dreptunghi, cu latura lungă orientată est-vest, cu o lungime de cca. 300 km, iar latura scurtă orientată nord-sud, cu o lungime de cca. 200 km, totalizând aproape 50.000 kmp de uscat și apă. Suprafața regiunii reprezintă cca. o cincime din suprafața totală a României, care în acest context depășește 250.000 kmp de uscat și apă, respectiv de spațiu aerian.

Acest teritoriu imens, cu așezare și specific particulare, poate fi considerat ca una dintre regiunile mari, ca suprafață, ale României. Regiunea este reprezentată heraldic pe Stema României ca a **5-a regiune istorică**, prin doi delfini de aur pe fondul albastru al mării. Suprafața sa totală este aproape cât media suprafețelor celor cinci regiuni istorice ale României. Cu o densitate a populației mai mică, din motive obiective, populația acestei regiuni este cea mai mică dintre regiunile istorice.

Puterea economică a zonei este comparabilă cu media celorlalte și are potențial de dezvoltare. Teritoriul Dobrogei poate fi considerat ca una dintre cele cinci regiuni de dezvoltare ale României.

Pe acest teritoriu, **municipiul Constanța**, oraș-port la Marea Neagră și la Canalul Dunăre-Marea Neagră, cel mai mare port românesc și al doilea oraș al țării, este capitala zonei din toate punctele de vedere. Poziția sa nu este marginală, așa cum o consideră unii strategii conservatori, ci în acest context este semicentrală, mai apropiată de limita de vest și de sud a regiunii. Așezarea Constanței este ideală strategic, în cadrul acestei regiuni.

Din punct de vedere geografic operaționalizarea canalului Rin-Main-Dunăre-Marea Neagră, exploatarea resurselor petroliere de pe platoul continental al Mării



Negre și menținerea deschisă a porții maritime a țării spre Oceanul Planetar, face din teritoriul Dobrogei o zonă ce reprezintă un interes național fundamental, nu numai pentru noi, ci și pentru Alianța Nord – Atlantică, care se cere a fi dezvoltată din punct de vedere economic și apărută.

Deoarece un potențial agresor poate acționa relativ prin surprindere, cu trupe de desant aerian și naval, forțe aeriene, navale și trupe de uscat pe mai multe direcții, rezultă că acțiunile de luptă se vor desfășura în toate mediile operaționale cu o maximă intensitate.

Apărarea teritoriului Dobrogei la nivel strategic impune o operație întrunită complexă, cu caracter defensiv-ofensivă, desfășurată succesiv și/sau simultan pe mare, în aer și pe uscat. Având în vedere limitele acvatice și suprafața predominant acvatică, rolul principal de acțiune și de coordonare revine **Forțelor Navale** (maritime, fluviale și de uscat), care trebuie să subordoneze forțele aeriene, forțele terestre și forțele speciale din zonă și să coopereze cu celelalte Forțe Armate ale României și ale Alianței.

În „bătălia pentru teritoriul Dobrogei” sprijinul logistic trebuie să fie oportun, eficient și adecvat unei operații aero-navale-terestre întrunite pentru cele trei categorii de forțe armate: forțe maritime, aviație, terestre, cât și pentru forțe speciale, în cadrul Alianței Nord-Atlantice, fără a se neglija populația civilă din zona de operații și cooperarea civili-militari (CIMIC).

**Sprijinul logistic** se va exercita pentru menținerea și multiplicarea capacității operaționale, cu particularitățile specifice categoriilor de forțe arătate, pe următoarele domenii funcționale: aprovizionare/reaprovizionare pe clase de materiale; planificarea transporturilor multimodale în mediile operaționale; sprijinul de mentenanță; sprijinul medical; infrastructura utilizată în zona de operații (asigurarea de comunicații).

**Aprovizionarea și reaprovizionarea** cuprinde totalitatea activităților care se desfășoară pentru stabilirea necesarului, lansarea cererii, constituirea stocurilor și completarea lor ca urmare a consumului. Acestea se stabilesc pe clase și subclase de aprovizionare specifice categoriilor de forțe avându-se în vedere:

**Relația ritm operație-ritm aprovizionare/reaprovizionare, care** în operația întrunită din zona Dobrogei se impune cu necesitate pentru a menține echilibrul cerut de situația operațională concretă, în care se află Gruparea de forțe întrunite, pentru a se evita apariția unei crize logistice, care să ducă la imposibilitatea acordării sprijinului logistic, cu urmări directe asupra îndeplinirii misiunilor de luptă. De aceea se impune ca la începerea operației stocurile de materiale al trupelor aflate în depozitele marilor unități și unităților operative să fie complete potrivit normelor de înzestrare. Pe măsură ce rezervele de materiale a trupelor sunt consumate, ca urmare a ducerii operației sau ca urmare a pierderilor provocate de agresor, apare necesitatea reaprovizionării lor.



**Fluxurile reaprovizionării** ale Grupării de forțe întrunite, în funcție de necesitățile de susținere a operației se vor calcula în două faze:

- aprovizionarea inițială, respectiv cantitățile de materiale necesare constituirii stocului trupelor la nivelul prevăzut în eșalonare și pentru acoperirea consumurilor până când poate fi efectuată prima reaprovizionare;

- reaprovizionarea, respectiv cantitățile de materiale necesare menținerii stocurilor la nivelul inițial și reaprovizionarea materialelor consumate, pierdute, contaminate sau distruse. În funcție de natura misiunilor încredințate Grupării de forțe întrunite reaprovizionarea se poate executa fie prin procedeul „*trimiterii*” pentru structurile operaționale ale Forțelor Terestre, fie prin procedeul „*la cerere*” pentru structurile operaționale ale Forțelor Navale și Aeriene.

Procedeul „*trimiterii*” va viza reaprovizionarea marilor unități și unităților de forțe terestre prin grija Grupării de forțe întrunite, fără a mai fi necesar ca acestea să trimită cereri. Pentru clasele de materiale III și IV acest procedeu se bazează pe rate de consum modificate cu coeficienți de multiplicare adecvați. În același timp, procedeul oferă un real avantaj în execuția transporturilor spre înainte până la forțele de sprijin logistic a marilor unități și unități sprijinite, dar poate fi și un dezavantaj pentru că poate crea stocuri de materiale supradimensionate, atunci când rata de consum nu a fost integral consumată sau subdimensionată, atunci când rata de consum a fost depășită.

Procedeul „*la cerere*” vizează reaprovizionarea la cerere a marilor unități și unităților de forțe navale în raioanele de refacere a capacității de luptă și a celor aeriene pe aerodromurile de bază sau cele de rezervă, urmându-se calea normală a aprovizionării, cu respectarea competențelor pentru fiecare eșalon ierarhic. Acest procedeu este avantajos, deoarece elimină posibilitatea de a se crea stocuri de materiale supra sau subdimensionate. Pentru eliminarea disfuncționalităților ce ar putea să apară cu ocazia reaprovizionării, un accent deosebit se va pune pe întocmirea cererilor și înaintarea lor la termenele stabilite sau ori de câte ori situația o impune.

**Sursele de aprovizionare/reaprovizionare** în operația întrunită din teritoriul Transdanubian, în funcție de situația operațională, sunt constituite din: surse ale agenților economici existenți în zona de operații, depozite ale rezervelor de stat pre-poziționate în zona operativă; depozite militare de teritoriu (simple sau mixte ale categoriilor de forțe dispuse în zona de operații în care se găsesc materialele și produsele cu specific militar, articole de echipament, carburanți-lubrifianți sau alimente cu termen lung de conservare); depozite din garnizoanele de reședință ale unităților militare (permanente ale unităților militare) și numai după epuizarea acestora se folosesc materialele din depozitele Bazei logistice integrate și din depozitele unităților și formațiunilor de sprijin logistic ale marilor unități și unităților din componerea Grupării de forțe întrunite.



Eșalonul superior poate pune la dispoziția Grupării de forțe, atunci când situația o impune, unele feluri de materiale (în special, diverse categorii de muniții, carburanți-lubrifianți, echipamente de luptă, materiale de geniu, auto etc.) în stații sau dane de descărcare din gările de pe calea ferată existentă în teritoriul Dobrogei sau porturile fluviale de pe Dunărea interioară și cele de pe Canalul Dunăre-Marea Neagră.

În operația întrunită, datorită specificului zonei de operații, sursele de aprovizionare/reaprovizionare se folosesc începând cu cele dinspre litoral, pentru a nu da posibilitatea agresorului să le distrugă prin atacurile cu mijloacele de foc (artilerie sau rachete) de pe mare sau din aer.

**Planificarea transporturilor** multimodale în mediile operaționale ale teritoriului Dobrogei cuprinde un ansamblu de activități prin care, cu ajutorul mijloacelor, militare sau civile, specifice din zona de operații, din înzestrare sau contractate din diverse surse, se realizează deplasarea forțelor, personalului, echipamentelor militare și a transporturilor logistice (de aprovizionare/ reaprovizionare). Modurile de transport în mediul operațional pot fi: Naval, care cuprinde transportul pe căile navigabile interioare (Dunărea interioară și Canalul Dunăre-Marea Neagră) și cele maritime; Terestru care cuprinde transportul feroviar și rutier pe căile de comunicații ale zonei operaționale; Aerian, deasupra uscatului și a apei; Transportul combinat sau intermodal/multimodal presupunând combinarea a cel puțin două moduri de transport pe un circuit de transport. În locurile (rioanele) de schimbare a modului de transport trebuie să existe sau să fie amenajate puncte de transbordare (*figura 2*).

**Mijloace de transport utilizate** în execuția transporturilor pot fi: nave fluviale și maritime de luptă și auxiliare; autovehicule de diferite categorii și mijloace feroviare de diferite tonaje; aeronave de transport materiale și personal; platforme de transport intermodal și modalități de execuție multimodală.

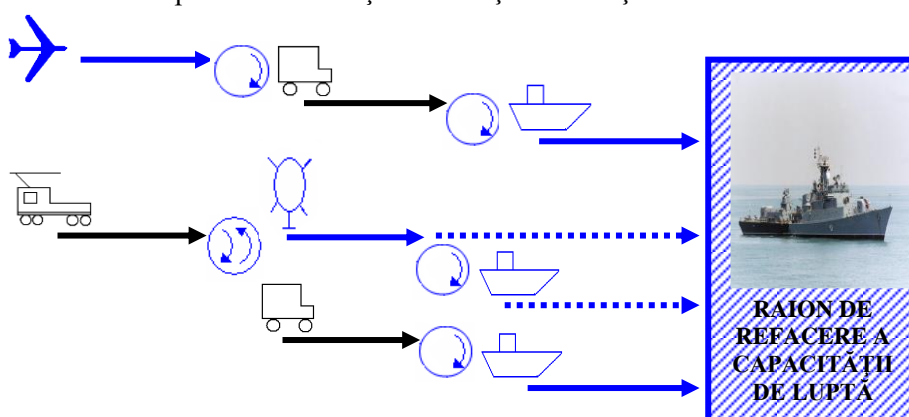


Figura 2. Ilustrarea transportului multimodal



**Sprrijinul de mentenanță** constă în ansamblul activităților planificate, organizate și executate pentru a menține și a restabili sistemele și echipamentele tehnice de luptă ale categoriilor de forțe din mediul operațional la caracteristicile specificate de funcționare. În funcție de starea tehnicii și momentul efectuării lucrărilor, conceptul de mentenanță se redefinește prin două componente: mentenanță preventivă și mentenanța corectivă pe nivelurile de luptă, intermediar și complex, specifice fiecărei categorii de forțe.

În sprrijinul de mentenanță al marilor unități și unități ale Grupării de forțe întrunite în operația din teritoriul dobrogean, un aspect important o are organizarea mentenanței în mediul operațional. În acest sens trebuie avute în vedere: unități și subunități de mentenanță ale categoriilor de forțe ce pot fi utilizate; unități și subunități de mentenanță ale bazei logistice integrate; forțe, mijloace și facilități specifice pentru categoriile de forțe, existente în zona de operații (secții și ateliere de reparații de pe aeroporturi, din porturi și de la diverși agenți economici); axe de evacuare și reparare ce pot fi stabilite în zona de operații (terestre, fluviale, maritime și aeriene); intervenții de mentenanță pe niveluri de mentenanță și modalități de acțiune ale forțelor și mijloacelor în mediul operațional, specifice categoriilor de forțe; sprrijin logistic specific (mișcare și transport; controlul traficului; reprovizionarea cu piese de schimb și materiale; activități de mentenanță proprii; servicii de campanie; sprrijin medical etc.).

Organizarea mentenanței se realizează în funcție de cantitatea și complexitatea sistemelor de luptă din înzestrarea marilor unități și unități ale Grupării de forțe întrunite, pentru a asigura un nivel ridicat de operativitate, exercitându-se prin intervențiile de mentenanță specifice astfel:

- pentru marile unități și unitățile din forțele terestre, intervențiile de mentenanță, pentru echipamentele militare, se execută de către Secția de mentenanță a echipamentelor militare aflată în OPCON care execută lucrări de mentenanță la marile unități luptătoare de nivel luptă și intermediar, dar și de nivel de luptă când acordă asistență tehnică la trupe. Mentenanța de nivel de luptă reprezintă intervențiile de mentenanță preventivă și corectivă cu imobilizări de scurtă durată a echipamentelor militare (controlul tehnic specific al echipamentelor militare, întrețineri tehnice, inspecții tehnice periodice, revizii și reparații de complexitate redusă);

- pentru marile unități și unitățile de forțe navale, intervențiile de mentenanță, pentru diversele tipuri de nave, se execută prin atelierele din șantierele navale fluviale de la Galați și Brăila, de pe Dunărea interioară și cele maritime de la Constanța, Midia și Mangalia. În cazul în care acestea nu pot funcționa, ca urmare a distrugerilor provocate de agresor, intervențiile de mentenanță de nivel intermediar și complex nu mai pot fi acordate, iar cele de nivel de luptă vor fi executate în punctele de refacere a capacității de luptă de către Atelierele de mentenanță plutitoare;

- pentru unitățile de forțe aeriene, intervențiile de mentenanță de nivel intermediar și complex, pentru diversele tipuri de aeronave, se execută la Secțiile de



menținanță de la Fetești, Otopeni și Boboc, iar intervențiile de menținanță de nivel de luptă prin atelierele de menținanță de pe Baza aeriană.

**Sprijinul medical.** Așa cum **serviciile de campanie** se ocupă de asigurarea condițiilor necesare vieții militarilor, iar **menținanța** se ocupă de menținerea caracteristicilor operaționale ale tehnicii de luptă, **sprrijinul medical** se ocupă de „menținanța” oamenilor și de „repararea” lor, pentru menținerea bunăstării fizice, intelectuale, psihice și sociale, conform definiției Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), respectiv pentru refacerea capacității de muncă și de luptă (conform regulamentelor militare). Sprijinul medical se referă la: asistența medicală a răniților, bolnavilor și a naufragiaților salvați; combaterea epidemiilor (care în toate războaiele au cauzat mai multe pierderi umane decât bătăliile); protecția medicală împotriva armelor CBRN pentru profilaxie, tratament și recuperare; asistența psihologică pentru selecție, susținere, recuperare etc.

Recuperarea răniților și bolnavilor este misiunea principală a sprijinului medical ca domeniul al logisticii operaționale, indiferent de eșalon și forma de luptă.

Realizarea sprijinului medical în cadrul operației întrunite se desfășoară sub coordonarea medicului șef al Grupării de forțe și se asigură prin utilizarea dotărilor: formațiunile medicale de tratament (FMT- Rol 1 și Rol 2) din structura marilor unități și unități operaționale; FMT Rol 3 al Grupării de forțe (Spitalele de campanie); Spitalului Militar de Urgență din Constanța, precum și al facilităților medicale existente în teritoriul Transdanubian (rețeaua sanitară teritorială) și puse la dispoziția trupelor.

Pentru îndeplinirea misiunilor, formațiunile medicale de tratament Rol 1, Rol 2 și Rol 3 se dispun în teren, constituind etape medicale de evacuare și tratament (figura 3).

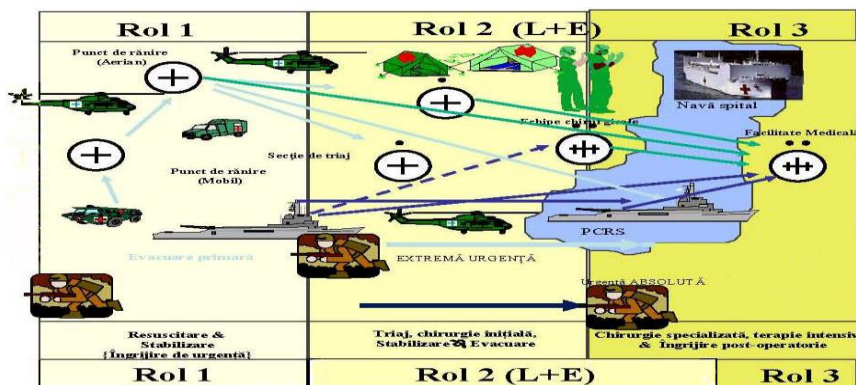


Figura 3. Ilustrarea dispunerii formațiunilor medicale pe roluri și etape de evacuare și tratament<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Adaptare cf. B. Andronic, B. Mocanu, *Sprrijinul logistic al grupării de forțe de nivel divizie*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2005, p. 108.





Sprijinul medical pentru marile unități și unitățile de forțe navale se execută astfel:

- la navele de luptă, asistența medicală constă în măsuri urgente, de care depinde viața rănitului sau bolnavului (măsuri de extremă urgență și de urgența I). În funcție de gravitatea răniților sau a bolilor folosindu-se elicoptere de salvare (MEDEVAC) direct la Spitalul Militar și rețeaua sanitară teritorială;

- evacuarea răniților și bolnavilor de la nave de luptă, precum și a naufragaților salvați se face cu ajutorul navelor auxiliare până la Nava spital unde se iau măsuri prioritare pentru a împiedica agravarea stării generale sau la apariția complicațiilor acestora (măsuri de urgența a II-a);

- Nava spital evacuează răniții și bolnavii, precum și naufragații la Spitalului Militar și rețeaua sanitară teritorială unde, în funcție de gravitatea rănii sau a bolii, li se acordă asistența medicală calificată;

- în funcție de gravitatea rănilor sau a bolilor, evacuarea răniților și bolnavilor de la nave sau de la Nava spital se poate efectua și pe calea aerului, folosindu-se elicoptere de salvare (MEDEVAC) direct la Spitalul Militar și rețeaua sanitară teritorială (figura 4).

Sprijinul medical pentru personalul navigant și [sau] nenavigant din unitățile de forțe aeriene se efectuează la FMT Rol 1 de pe baza aeriană pentru urgența I și a II-a, iar evacuarea personalului rănit sau bolnav cu nevoi de ajutor medical calificat urgența a III-a la formațiunile medicale din rețeaua sanitară teritorială.

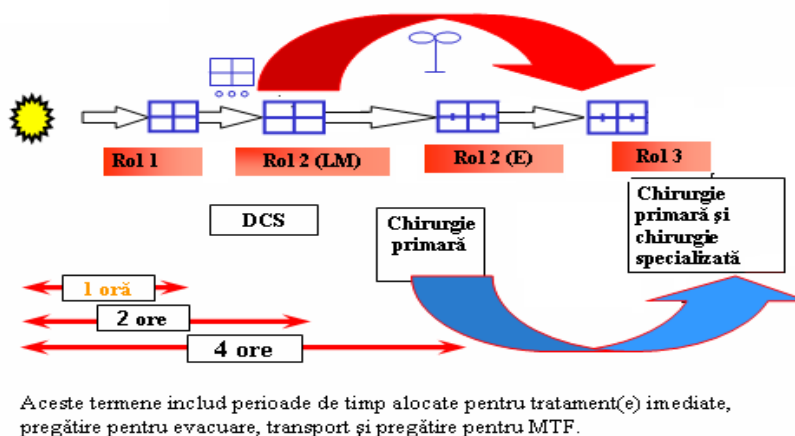


Figura 4. Ilustrarea timpului de evacuare<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Ibidem, p. 111.



**Infrastructura de comunicații utilizată în zona de operații.** Un rol foarte important în pregătirea și în desfășurarea operației întrunite în teritoriul Dobrogei îl au axele de reprovizionare și evacuare care pot fi apreciate drept „*scheletul sprijinului logistic*”. Acestea influențează major manevra de forțe și mijloace și îndeosebi modul cum se vor executa transporturile logistice (de reprovizionare și evacuare), fapt probat și în derularea recentelor conflicte armate.

Pentru reprovizionarea completă și la timp a marilor unități și a unităților din componența Grupării de forțe întrunite cu toate clasele de materiale, necesare traiului și îndeplinirii misiunii ordonate, precum și pentru execuția evacuărilor de tehnică și materiale cu nevoi de reparații sau care prisosesc câmpului de luptă, un rol important îl au axele de reprovizionare și evacuare.

Prin axe de reprovizionare și evacuare se înțeleg căile feroviare, rutiere, fluviale și maritime stabilite, pregătite și utilizate în zona de responsabilitate logistică a Grupării de forțe întrunite cu scopul de a se executa pe ele toate tipurile de transporturi necesare trupelor și deplasării acestora.

Axele de reprovizionare și evacuare, care vor fi folosite de către categoriile de forțe în zona de operații se va face de șeful structurii logistice din căile fluviale, maritime și rețeaua de căi ferate și drumuri existentă în teritoriul Dobrogei, pe direcțiile cele mai scurte, orientate convenabil pentru execuția transporturilor logistice, ferite pe cât posibil de observarea aeriană și terestră a agresorului și care nu necesită lucrări voluminoase de întreținere și reparații.

De existența, starea de viabilitate și orientarea căilor de comunicații depind deplasarea și instalarea la timp a marii unități (Baza logistică integrată) unităților, subunităților și formațiunilor de sprijin logistic, organizarea și formarea convoaielor și coloanelor de transport, executarea transporturilor de reprovizionare și evacuare și executarea manevrei forțelor de sprijin logistic.

Căile fluviale ce pot fi folosite sunt cele ale Dunării interioare și Canalul Dunăre-Marea Neagră pe toată lungimea lor, orientarea lor fiind favorabilă execuției transporturilor logistice, utilizându-se infrastructura existentă în porturi (danele de descărcare-încărcare cu facilitățile acestora de manipulare a tehnicii, echipamentelor și materialelor).

Căile maritime sunt cele orientate dinspre litoral, prin pasele de acces, spre zona (raionul) de refacere a capacității de luptă a forțelor navale. Danele existente în porturile maritime pot fi folosite la toată capacitatea lor pentru încărcarea materialelor pe navele auxiliare care vor transporta echipamentele, tehnica, produsele și materialele necesare desfășurării acțiunilor de luptă a marilor unități și unități a forțelor navale.

Căile feroviare și rutiere utilizate ca axe de reprovizionare, evacuare și reparare ale Grupării de forțe întrunite, se aleg din rețeaua de căi ferate și drumuri



existentă în zona de responsabilitate logistică a acesteia. În teritoriul Dobrogei, acestea sunt bine reprezentate și au o orientare convenabilă atât pentru axele de reprovizionare, evacuare și reparare de pătrundere, cât și pentru drumurile de rocadă.

Pe căile ferate folosite pentru executarea transporturilor se stabilesc, în funcție de nevoi, stații cu destinație specială care, după activitățile ce le îndeplinesc, pot fi: de încărcare-descărcare pentru materiale, de aprovizionare, de îmbarcare-debarcare a echipamentelor militare, trupelor, răniților și bolnavilor.

Stațiile de încărcare-descărcare pentru materiale se pot alege în apropierea depozitelor teritoriale, agenților economici (întreprinderilor producătoare) ce furnizează echipamente, produse și materiale pentru nevoile ducerii operațiilor și în apropierea depozitelor Bazei logistice integrate, a bazei logistice navale și a Bazei logistice teritoriale Mangalia, atât pentru reprovizionarea acestora cât, mai ales, pentru distribuția tehnicii, echipamentelor și materialelor.

Stațiile de aprovizionare se aleg, pe cât posibil, în raioanele sau în apropierea raioanelor de dispunere ale unităților și formațiunilor de sprijin logistic din structura marilor unități și unități ale Grupării de forțe întrunite și se folosesc pentru primirea și descărcarea materialelor sosite de la sursele economice și depozitele Bazei logistice integrate.

Toate aceste stații, indiferent de tipul lor, trebuie să fie dotate cu rampe și mijloace mecanizate de încărcare-descărcare.

Pentru efectuarea unor evacuări sanitare urgente, precum și pentru transportul unor clase de materiale către unele subunități ale categoriilor de forțe care acționează izolat, se pot folosi și mijloacele de transport aeriene disponibile.

Întreținerea, repararea și restabilirea axelor de reprovizionare, evacuare și reparare ale Grupării de forțe întrunite se organizează de către compartimentul coordonarea mișcării și transport și se realizează de către unități și subunități de drumuri și comenduire împreună cu formațiuni specializate din subordinea organelor administrației publice care au în întreținere căile de comunicații respective, detașamente de lucrări constituite din populația neînrolată, formațiuni de apărare civilă – numai în localitățile lor de reședință sau în apropierea acestora.

Asigurarea mișcării marilor unități și unităților Grupării de forțe întrunite în mod organizat și mascat, menținerea ordinii în circulație, reprovizionarea subunităților ce se deplasează izolat, acordarea asistenței tehnice și medicale pentru acestea, îndrumarea coloanelor, efectuarea controlului asupra respectării regulilor de circulație pe axele de reprovizionare, evacuare și reparare se realizează prin organizarea serviciului de comenduire și îndrumare a circulației (CIC).

### **Concluzii**

Toate aceste aspecte ale sprijinului logistic, în sens larg, se constituie în ceea ce am putea numi: „*Operația logistică întrunită dobrogeană*”, ca parte a securității



zonei de operații de sud-est. Aceasta nu se aplică numai la situații de război, ci și la amenințări asimetrice (terorism, război civil) sau catastrofe (naturale sau artificiale) sau la orice altă situație critică în zonă. Iată de ce este necesară o cooperare logistică în zona Mării Negre.

În zona Mării Negre a existat, există și va exista risc de război, tulburări sociale, catastrofe naturale și artificiale etc. Nu ne punem întrebarea „dacă” sau „care”, ci „când” se vor produce acestea. În eventualitatea apariției lor, implicațiile pot fi grave și, în opinia noastră, se vor manifesta transfrontalier. Măsurile de prevenire trebuie să fie aplicate din timp și pe multiple planuri, iar cele de răspuns trebuie să fie adecvate și coordonate național și internațional. Apărarea teritoriului Transdanubian este o prioritate pentru națiunea română, iar în cazul unei agresiuni asupra ei responsabilitatea este mai întâi națională și trebuie asumată prin forțele proprii. Așa cum am arătat apărarea teritoriului românesc dobrogean se poate face printr-o operație întrunită, iar sprijinul logistic al acesteia este indispensabil și esențial, ca parte componentă a apărării naționale și implicit a zonei Mării Negre.

## BIBLIOGRAFIE

Colonel (r.) prof. univ. dr. ANDRONIC Benoni, Colonel (r.) medic CS gr. I dr. ORDEANU Viorel, *Considerații privind sprijinul logistic în operația de apărare a teritoriului românesc Transdanubian*, Academia Oamenilor de Știință din România, Secția de Științe Militare, Sesiunea Științifică de Primăvară, București, 9 Mai 2014.

ANDRONIC Benoni, MOCANU Bixi, *Sprijinul logistic al grupării de forțe de nivel divizie*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2005.

