

Dunărea, "regele fluviilor din Europa", așa cum obișnuia să o numească Napoleon Bonaparte, parcurge 1.075 km din teritoriul României și se varsă în Marea Neagră prin intermediul a trei canale naturale: Chilia, Sulina și Sfântu Gheorghe, care formează faimoasa Deltă a Dunării.

Cu aproximativ 300 km înainte de a atinge acest punct, fluviul se apropie la 60 km de coasta Mării Negre, de-a lungul unei linii drepte care traversează platoul regiunii Dobrogea. Visul navigatorilor de pe Dunăre a fost dintotdeauna acela de a găsi o cale mai scurtă către mare.

Potrivit unor ipoteze arheologice, Valea Carasu este posibil să fi fost o ramură a Dunării sau chiar o cale navigabilă săpată de către romani. Ceea ce se știe cu siguranță este faptul că în secolul al 18-lea, mici ambarcațiuni de pescuit au fost folosite pe această cale navigabilă.

Ideea unui canal navigabil între Dunăre și Marea Neagră a fost avansată încă din anul 1837, dar un grup de experți britanici, responsabil cu studiul acestei probleme, a ajuns la concluzia că lucrările necesare pentru realizarea proiectului ar fi depășit posibilitățile tehnice ale momentului respectiv. Specialiștii români au exprimat aceleași idei despre proiect, publicată în revista "Gazeta de Transilvania" în 1884.

În anul 1850, celebrul inginer roman ION IONESCU DE LA BRAD a conceput un nou proiect, dar investiția necesară s-a dovedit a fi prea mare. În 1885, a fost construit un drum, iar în 1860 o cale ferată, pentru a satisface necesarul de transport în teritoriul dintre Dunăre și Marea Neagră.

Primul proiect modern al sistemului de navigație în această arie a fost dezvoltat de către inginerul roman JEAN STOENESCU-DUNARE, în 1927. Lucrările la o cale navigabilă între Cernavodă și Constanța au început în anul 1949, dar economia românească din acea perioadă nu a putut suporta costurile mari implicate și nu a putut produce echipamentul necesar. Astfel, în 1953, lucrările au fost oprite. În 1975, când condițiile tehnice și materiale au fost create, lucrările de construcție la Canalul Dunăre – Marea Neagră au repornit.

Imaginat din vremuri antice, abandonat, proiectat și reproiectat de câteva ori în ultimii 2.000 de ani, Canalul Dunăre – Marea Neagră este cea mai impresionantă construcție realizată până acum în România. Fiind muncă colectivă a 30 de institute de cercetare și proiectare, acest plan imens înglobează peste 33.500 de proiecte de estimare și construcție detaliate, semnate de peste 1.000 de specialiști.

Construcția a necesitat excavarea a aproximativ 300 de milioane de metri cubi de sol și roca. Peste 4 milioane de metri cubi de beton și beton armat au fost folosite, de asemenea și 24.345 tone de echipament și lucrări metalice.

Construcția a durat 8 ani și a fost inaugurată oficial pe data de 26 mai 1984. Potrivit standardelor EEC – UNO, Canalul Dunare – Marea Neagră se situează în clasa a șasea de canale interioare, cea mai mare clasă pentru astfel de construcții. Canalul Dunăre – Marea Neagră leagă portul Cernavodă cu portul maritim Constanța, scurtând cu aproximativ 400 ruta mărfurilor de la Marea Neagră până la porturile dunărene din Europa Centrală. În plus, folosind această rută, mărfurile din Australia și Orientul Îndepărtat, destinate Europei Centrale, își scurtează drumul cu 4.000 km. Prin deschiderea Canalului Main – Rin, în anul 1992, a fost realizată o conexiune navigabilă directă între Portul Constanța și Portul Rotterdam.

Principalul avantaj al Canalului Dunăre – Marea Neagră constă în legătură directă cu Portul Constanța, cel mai mare port maritim de la Marea Neagră și unul dintre cele mai mari din Europa.

Portul Constanța permite accesul navelor maritime de până la 165.000 TDW. Prin transbordarea încărcăturii în nave de până la 5.000 TDW sau în barje fluviale de 3.000 TDW (care formează convoaie de până la 6, însumând 18.000 TDW), este furnizat un transport eficient al acesteia către centrul Europei.

Caracteristicile convoaielor: lungime=296 m lungime; lățime= 22,8 m; pescaj=3,8 m