

# MAREA NEAGRĂ – FALIE SAU SINAPSĂ STRATEGICĂ?

*General de brigadă (r) dr. GHEORGHE VĂDUVA  
Centrul de Studii Strategice de Apărare și Securitate,  
Universitatea Națională de Apărare*

Fiecare loc de pe această planetă are o anumită valoare strategică. De aceea, totdeauna, unii vor acorda acestui loc o importanță mai mică sau mai mare, îl vor situa într-un anumit sistem de evaluare și de alertă, în funcție de foarte mulți factori și, în primul rând, de interesele lor. În același timp, alții, la fel de interesați, vor considera că respectivul loc nu are, practic, nici o importanță, dacă nu dispune de anumite resurse, că totul se învârtă în jurul interesului și modului în care se configurează și reconfigurează veșnica bătălie pentru bogățiile care se află sau nu se află acolo. Omul a rămas o ființă căutătoare de comori, fiind mereu gata să se ia la hartă cu un alt om căutător de comori. Cu alte cuvinte, în viziunea celor mai mulți dintre noi, numai acele locuri de pe planetă care dispun de resurse ar putea avea o oarecare importanță strategică, în timp ce altele nu pot fi analizate în aceiași termeni. Afirmatia este, desigur, relativă. Sunt și opinii potrivit cărora semnificația strategică a unor zone ține de opțiuni și de o anumită voință, întrucât valoarea reprezintă, la urma urmei, o relație cauzală, confirmată de timp, între lucruri și gânduri importante. Se adaugă aici tradiția, imaginea, miturile, fantezmele, realismul mai mult sau mai puțin măsurat, dar și repulsia, fantezia și tot ce a mai produs în acest răstimp de câteva mii de ani civilizația oamenilor. Aceasta-i realitatea, și ni se pare firesc să fie așa, de vreme ce planeta se învârtă în jurul oamenilor, fiind și redevenind mereu exact ceea ce vor ei să fie și așa cum vor ei s-o vadă. Cel mai dificil lucru nu este însă identificarea acestor locuri de valoare strategică, ci localizarea labirinturilor în care se ascund aceste locuri, sursele și resursele generatoare de labirint, de forță sau, invers, de slăbiciune și de instabilitate, relațiile cauzale și centrele de greutate, punctele vitale, sensibilitățile și vulnerabilitățile.

## **1. O realitate încă necunoscută pe deplin**

În proximitatea frontierelor noastre se află Marea Neagră, un loc sub soare pe care unii îl consideră încă un lac semiînchis, fără prea mare importanță, alții îl evaluează ca fiind doar o reminiscență din vechea falie strategică dintre fieful roman și lumea barbară, dintre Bizanț și cei de dincolo de el, dintre Imperiul otoman și Imperiul țarist, dintre lumea musulmană, lumea slavă și civilizația europeană. Marea Neagră este o realitate care, deși vine din timpuri străvechi, fiind situată totdeauna în zona miezului fierbinte al genezei civilizațiilor, nu a fost niciodată pe deplin explorată și cunoscută. Cele mai interesante lucrări pe această temă sunt cele a lui G.I. Brătianu, *Marea Neagră, de la origini până la ocupația otomană*, republicată în 1999, de o editură din Iași, și cea a exploratorului Grigore Antipa, *Marea Neagră*, publicată în 1941. Marea Neagră este cea mai distanțată mare europeană față de Oceanul Atlantic. Este ultima suprafață maritimă europeană din arealul NATO, legată de Marea de Azov prin strâmtoarea Kerci, de Marea Marmara, prin strâmtoarea Bosfor, care are o adâncime de 37-120 m, și de Marea Mediterană, prin strâmtoarea Dardanele. Adâncimea maximă este de 2258 de metri, lungimea maximă de 1148 km, iar lățimea de 258-610 km. Suprafața Mării Negre este de 417.000-423.000 km<sup>2</sup>, lungimea litoralului de 4100 km, iar volumul apelor situat între 537.000 și 555.000 km<sup>3</sup>. Întrucât în Marea Neagră nu există curenți verticali, apele de suprafață, saturate de oxigen, se situează doar până la o adâncime de 125-200 m și nu reprezintă decât 12 % din volumul total, iar salinitatea sa (18‰) este de două ori mai redusă decât cea a Mării Mediterane. Slaba salinitate o face extrem de sensibilă și de vulnerabilă la fenomenul poluării. Sub adâncimea de 200 de metri există o mare concentrare de hidrogen sulfurat, H<sub>2</sub>S, depășind pe alocuri 10 mg pe litru. De aceea, sub 200 de metri, în afara unor microorganisme adaptate la mediul acvatic fără oxigen, în Marea Neagră nu există viață. Lipsa oxigenului la mare adâncime a putut însă favoriza păstrarea aproape intactă a epavelor unor nave scufundate de-a lungul timpurilor în această mare a furtunilor, precum și a altor mărturii ale istoriei acestor

excepționale locuri de la începuturile lumii. Se bănuiește chiar că, după fragmentarea Mării Sarmatice<sup>1</sup>, suprafața Mării Negre fiind cu mult mai joasă decât cea a Mării Mediteraneene, ar fi avut loc o revărsare a acesteia din urmă în lacul continental, cu toate consecințele care decurg de aici (această revărsare fiind considerată de unii cercetători esența legendei potopului lui Noe).

## 2. Posibile surse de instabilitate

Nu întâmplător Marea Neagră a fost denumită mare a furtunilor, iar corăbierii au evitat-o sau i-au căutat mai ales traseele costiere. Furtunile sunt nu doar în apele ei, desigur, în cele răvășite la suprafață, nu și în cele încremenite de zeci de mii de ani în adânc, ci și pe țărmurile ei zbuciumate de tensiuni, angoase, migrații, invazii, războaie, catastrofe naturale și minuni de tot felul. Nici unul dintre statele riverane nu a fost lăsat să-și trăiască în liniște viața și să-și dezvolte civilizația și cultura. Aici, în acest spațiu, s-au înfruntat cele mai mari imperii ale tuturor timpurilor. Imperiul roman s-a confruntat cu migratorii războinici care năvăleau din est și din nord. Imperiul lui Gingis Han a ajuns până la Dunăre și, deși viața lui a fost scurtă, a lăsat unele urme care se simt și astăzi. Și tot aici, mai târziu, Imperiul țarist, Imperiul Otoman și Imperiul habsburgic și-au disputat frontierele interioare, zguduite de ambiții și implozii de tot felul. Visul Imperiului habsburgic era să ajungă la Gurile Dunării, deci la Marea Neagră, fapt pentru care a și pregătit zona transilvană a Carpaților de Curbură – ținutul secuiesc – deopotrivă ca zonă de flexibilitate strategică și ca bază de plecare la ofensivă spre culoarul strategic al Galiției, spre culoarul strategic al Dunării, prin Poarta Focșanilor, dar și spre Gurile Dunării. La momentul potrivit, ar fi deșușat cu maximum de forțe, creând un *fait accompli*. Un asemenea moment, din fericire pentru noi, nu a sosit niciodată pentru Imperiu habsburgic. Imperiul țarist a avut, de asemenea, toată grija să se folosească de împrejurări pentru a modifica, în favoarea sa, compoziția populației de la Gurile Dunării, iar Imperiul otoman a activat culoarul islamic din Caucaz și din Balcani, creându-și pretutindeni fief-uri sau capete de pod pe care să le folosească la nevoie, după strategii foarte bine elaborate. E drept, nici unul dintre aceste imperii nu a bătut piloni și nu a realizat insule artificiale în Marea Neagră, dar spațiul maritim a fost, atât pentru țariști, cât și pentru otomani, o zonă de manevră strategică pe direcții exterioare, adică un areal al tuturor posibilităților. Imperiul otoman a stăpânit strâmtoarele, în timp ce Imperiul țarist a avut ca obiective strategice în zona central și sud-est europeană, să controleze Gurile Dunării, culoarul strategic al Galiției și să stăpânească drumul spre strâmtoare, ba chiar și strâmtoarele, pentru a deșușa, tot la vreunul dintre momentele cele mai potrivite, în Mediterana. Toate aceste lucruri – unele firești, pentru acele vremuri, desfășurate la lumina zilei, altele implicite, altele ascunse cu multă grijă în fel de fel de strategii indirecte – nu au dispărut. Ele constituie și azi, ca și ieri, poate chiar mai mult ca ieri, posibile surse de instabilitate, remodelate însă după orizonturile mai mult sau mai puțin cenușii ale începutului de mileniu.

O analiză atentă a situației strategice din zona arealului extins al Mării Negre ar putea avea în vedere și următoarele ipoteze:

- posibilitatea revenirii acestui areal, dar pe un alt plan, aproape la același rol pe care l-a jucat în perioada drumului mătăsii<sup>2</sup>;
- tendința dezvoltării unei conflictualități care își are rădăcini și în realitățile create în urma secolelor de confruntare din acest spațiu;
- perspectiva realizării și modelării, după principii democratice, a unui nou spațiu de confluență, pornind de la interesele țărilor din zonă, dar și de la cele ale marilor puteri și structurilor internaționale de securitate.

---

<sup>1</sup> Marea Sarmatică era o mare continentală închisă, care se întindea pe o suprafață foarte mare, cuprinsă între zona Europei Centrale de astăzi, până la poalele munților Tianshan. Din fragmentarea ei, datorată unor fenomene geofizice, au rezultat lacul Aral, Marea Caspică și Marea Neagră.

<sup>2</sup> Acest drum a fost reluat. Mătăsurile și mărfurile chinezești și din zona Asiei de Sud-Est ajung în Europa aproape pe aceleași trasee de odinioară. Dar tot pe aceste trasee se dezvoltă și rețelele traficantilor de materie primă pentru fabricarea drogurilor, de droguri, de carne vie și de armament.

Procesul de reconfigurare a mediului de securitate din zona Mării Negre derivă din politicile și strategiile de securitate globală și regională și, bineînțeles, din interesele țărilor riverane. Nu este un proces linear, simplu, ci, dimpotrivă, unul complex și contradictoriu. Arealul extins al Mării Negre este borduit de zone conflictuale, de conflicte înghețate și chiar de conflicte fierbinți. Orientul Mijlociu și Orientul Apropiat, cu gravele probleme palestiniene, libaneze, irakiene, siriene, balcanice, caucaziene, transnistrene, ale fostul spațiul sovietic din proximitatea Mării Negre, cu problemele Iranului și cele ale civilizației islamice din Turcia fac din regiune un spațiu care trebuie avut în atenție, întrucât aici pot reapare oricând conflicte greu de gestionat și de soluționat. În afară de aceasta, aproape toate țările riverane au probleme și litigii teritoriale și frontaliere. Unele dintre aceste probleme se referă la lipsa de identitate între arealele etnice naturale și cele politice ale unor state, altele privesc modul în care au fost stabilite frontierele litorale, la delimitarea zonei economice exclusive, la ape teritoriale etc. Toate sunt moștenite de la vechile imperii sau din perioada de după al doilea război mondial. După cel de al doilea război mondial, flota maritimă și cea fluvială românească, realizate în raport cu deschiderea spre mare pe care o ofereau cei 440 km de litoral, a fost tăiată și aruncată la fier vechi, prin „bunăvoința sovietică“, sub pretextul că apărarea la litoral a celor 224 de km de frontieră, câți ne-au mai rămas, fiind foarte importantă, va fi realizată prin grija strategică a aliatului de la răsărit. Noi, ascultători ca întotdeauna, am tăiat submarinele „Rechinul și „Delfinul“, crucișătoarele și monitoarele, construind în schimb, la indicația sovieticilor, un sistem de cazemate în zonele în care era posibilă, în concepția strategului sovietic, o debarcare inamică. Linia costieră, după război, a fost redusă la 264 km, iar Gurile Dunării au fost puse sub control sovietic, raioanele de sud ale Basarabiei fiind atribuite, după 1944, Ucrainei.

De la această dată, în Marea Neagră contau doar două mari flote: cea rusească (de unde au și plecat cargourile cu rachete nucleare spre Cuba care au declanșat criza Caraibilor din 1962) și cea turcească.

Probleme lăsate moștenire de confruntările, înțelegerile, strategiile și parteneriatele imperiale de la Marea Neagră nu se rezolvă de la sine. Țările din zonă și marile entități de securitate – NATO, UE, OSCE, ONU –, precum și organizațiile regionale trebuie să facă un efort pentru a aduce situația strategică la zi, a scăpa de fantezmele istoriei și a reechilibra relațiile dintre riverani. Marea Neagră are o funcție de *sinapsă strategică*, în sensul că aici se întâlnesc și se optimizează toate marile culoare strategie europene, asiatice și eurasiatice. Dar, de aici, nu rezultă că vulnerabilitățile din acest spațiu sunt mai mici sau pot fi neglijate. Chiar dacă marile entități de tip imperial care se întâlneau la Marea Neagră nu mai există (există, în schimb, altele – NATO, Rusia, Ucraina), iar amenințările strategice majore, de tipul unui război nuclear între Est și Vest nu mai sunt, deocamdată, de actualitate, în zonă există încă numeroase vulnerabilități, cărora li se asociază amenințări pe măsură. Unele sunt reale, altele doar potențiale.

Și la Marea Neagră, ca și în alte zone, există cel puțin trei tipuri de vulnerabilități: de sistem; de proces; de dinamică. Vulnerabilitățile de sistem rezultă din reconfigurarea relațiilor dintre actorii din zonă sau interesați de zonă, unde fiecare își va avea un loc și un rol. Este posibil ca, în noua reconfigurare a sistemului acestor relații, să fie revitalizate unele conflicte înghețate, diferende etnice sau frontaliere, să apară altele de tipul celor din Transnistria, recrudescența unor forțe antidemocratice etc. Lor li se asociază amenințări care, cel puțin într-o primă etapă, ar putea să pună în pericol ordinea de drept, raporturile dintre state, comunitățile etnice etc.

Cele mai dificile sunt însă vulnerabilitățile de proces și cele de proces și de dinamică. Procesele economice, sociale și politice din zonă sunt deosebit de complexe, există strategii de dezvoltare pe termen mediu și lung, interese economice și politice, o bătălie continuă pentru resurse, precum și o recrudescență a migrației din zona străvechiului foaier perturbator situat între Marea Caspică și Manciuria și extins în coridorul islamic (Marele Orient Mijlociu) și în zona Asiei de Sud și de Sud-Est, a traficului de carne vie, de droguri și de armament. De asemenea, dinamica reconstrucției mediului de securitate euro-atlantic și eurasiatic generează numeroase rezistențe și reacții, unele paradoxale, altele venind efectul remanent, de sistem și de proces al unor nedreptăți, conjuncturi nefericite și dictate de tot felul.

Spre exemplu, Insula Șerpilor, care a fost luată de Uniunea Sovietică, în 1948, probabil dintr-un interes strategic, printr-un acord neratificat nici de Moscova, nici de București (un act de mare nedreptate, un adevărat dictat), creează acum probleme deosebite privind delimitarea zonei economice exclusive de către partea română și de către cea ucraineană și chiar pentru delimitarea celorlalte zone (cea a apelor interioare, a mării teritoriale și a zonei contigue)<sup>3</sup>. Sovieticii au plasat aici, după 1948, un radar puternic cu care supravegheau Gurile Dunării și o mare parte din suprafața Mării Negre. Încercarea de redeschidere, de către ucraineni, a canalului Bâstroe, care afectează biotopul Deltei, și cea a de delimitare a zonei economice exclusive în detrimentul României necesită soluții foarte bine chibzuite, apelându-se chiar la forum-urile internaționale abilitate pentru rezolvarea unor litigii de acest fel. Ucraina intenționează să considere Insula Șerpilor ca fiind o suprafață locuită și, deci, cu regim teritorial, ceea ce ar presupune să aibă ape teritoriale, zonă contiguă și o zonă economică exclusivă<sup>4</sup> care s-ar suprapune peste o mare parte din cea a României. Or, așa ceva nu poate fi acceptat. Acest lucru impietează asupra explorării și exploatării zăcămintelor de hidrocarburi, navigației, comerțului și altor activități, dar și asupra relațiilor de bună vecinătate dintre cele două țări. Probleme au existat și există și în relațiile dintre Rusia și Ucraina privind frontiera pe Marea de Azov și alte situații ce pot crea suspiciuni și litigii, cum ar fi, spre exemplu, cea a Crimeii, alipită la Ucraina în 1954.

Este foarte posibil ca în Marea Neagră să existe bogate resurse energetice, precum și vestigii deosebit de valoroase ale istoriei, perfect conservate, încă neștiute de nimeni. Unele dintre zonele care adăpostesc bogate resurse energetice sunt în curs de explorare, altele se află deja în exploatare și, probabil, fără aplicarea și respectarea întocmai a prevederilor Convenției de la Montego-Bay și a celorlalte documente care reglementează relațiile dintre statele litorale în ceea ce privește dreptul mării, se vor ivi situații ce vor genera tensiuni și chiar conflicte. Pot apărea și alte situații greu de controlat și de gestionat, cum ar fi cele cauzate de proliferarea crimei organizate transfrontaliere, a traficului de droguri și de persoane, a migrației clandestine și, mai ales, a neopirateriei. De asemenea, Marea Neagră fiind extrem de vulnerabilă la poluare, se pot ivi unele amenințări grave la adresa *securității ecosistemelor marine* din zona de litoral și din zona de larg. În vestul Mării Negre, are loc un proces de înaintare a apei spre uscat, iar rocile puțin rezistente de pe țărmul românesc (loess, argile, marne, calcar sarmatic) au înlesnit fenomenul de eroziune. Din această cauză, țărmul românesc are puține golfuri, iar capurile și promontoriile sunt slab evidențiate. În ultimele decenii, zona costieră a suportat modificări destul de mari, datorită, pe de o parte, aluviunilor fluviale și, pe de altă parte, amenajărilor hidrotehnice, dezvoltării porturilor și transportului maritim, extinderii urbane și industriale, dezvoltării explorărilor, exploatărilor și transportului petrolului marin.

Linia costieră românească, care are o lungime de 264 km, poate fi împărțită în două sectoare: *sectorul nordic*, cu o dezvoltare de 165 km cuprinde Delta și complexul lagunar Razelm-Sinoe. Acest sector se caracterizează prin acumulări aluvionare și plaje formate din nisip fin provenind din

---

<sup>3</sup> Zona apelor interioare se află în interiorul liniilor de bază (normale sau drepte: linia refluxului sau liniile care unesc punctele proeminente ale litoralului); marea teritorială este suprafața care se delimitează de la linia de bază până la 12 mile marine; zona contiguă se delimitează de la limita mării teritoriale 12 mile marine. Marea teritorială și zona contiguă nu trebuie să depășească 24 de mile marine.

<sup>4</sup> Zona economică exclusivă este o zonă situată dincolo de marea teritorială și adiacentă acesteia. Ea este reglementată prin Convenția ONU asupra dreptului Mării de la Montego-Bay, Jamaica, 1982. Această zonă este supusă regimului juridic special, în virtutea căruia drepturile și jurisdicția statului riveran și drepturile și libertățile celorlalte state sunt guvernate de dispozițiile pertinente ale Convenției. (Art. 55). Această zonă are o lățime de 200 de mile marine de la liniile de bază de la care se măsoară lățimea mării teritoriale. În zona economică exclusivă, statul riveran are:

a) drepturi suverane în scopul explorării și exploatării, conservării și gestiunii resurselor naturale, biologice sau nebiologice, ale fundului mării, ale subsolului acesteia și apelor de deasupra, ca și cu privire la celelalte activități de explorare și exploatare a zonei în scopuri economice, cum ar fi producerea de energie cu ajutorul apei, al curenților și al vântului;

b) amplasarea și folosirea de insule artificiale, instalații și lucrări;

- cercetarea științifică marină;

- protecția și conservarea mediului marin;

c) celelalte drepturi și obligații prevăzute de Convenție. (Convenția ONU asupra dreptului mării, Montego-Bay, Jamaica, 1982, fondul Universității Naționale de Apărare, p. 46-47).

Dunăre; *sectorul sudic*, cu o dezvoltare de 99 km, cuprinde porțiunea de litoral dintre Capul Midia și Vama Veche și este caracterizat, în general, de faleze înalte, calcaroase, cu plaje înguste și accidentate.

Platforma continentală, până la panta abisală (trecerea bruscă de la adâncimea de 200 m la 1000 m) are o suprafață de 22.998 km<sup>2</sup> și 1.372 km<sup>3</sup> de apă, iar distanța de la țărm la izobata de 200 m variază între 100 și 200 km, în sectorul nordic, și 50 km în sectorul sudic. Panta, în nord, este foarte lină, iar în sud, destul de pronunțată.

Țărmul românesc este primul afectat de curentul ciclonar vestic ce imprimă maselor de apă o deplasare continuă de la Nord la Sud. Această mișcare îi nivelează și îi regularizează configurația. De aceea, aproape toate apele reziduale din zonele industrializate, ca și scurgerile din sistemul de transport petrolier afectează țărmul românesc și speciile de animale marine din zonă, constituind o amenințare destul de gravă pentru *securitatea ecologică a Mării Negre* în acest sector. Pe fotografiile făcute de satelit, se observă zone poluate intens în dreptul gurilor Dunării și dincolo de panta abisală, în sectorul românesc, dar și în cel ucrainean și mai ales în Marea de Azov. O dată cu intensificarea explorărilor și exploatărilor zăcămintelor de hidrocarburi din Marea Neagră (unele sectoare sunt închiriate unor firme străine, îndeosebi pentru explorare, altele se află în explorare și exploatarea țărilor riverane), va crește gradul de insecuritate ecologică a regiunii, în timp ce intensificarea relațiilor în cadrul OEMN, BLACKSEAFOR, SEEBRIG și altor organisme și organizații economice și de securitate va spori încrederea și cooperarea, transformând regiunea Mării Negre, în cadrul extinderii Uniunii Europene și noii construcții eurasiatice, într-o puternică zonă de confluențe strategice.

### **3. De ce este importantă Marea Neagră?**

Marea Neagră rămâne ceea ce a fost ea în toate timpurile: un liant, o sinapsă strategică și, în același timp o zonă de falie, în care confluențele sunt relative și fluide, întrucât toate țările din zonă sunt marcate de istorii zbuciumate și de un dinamism al unor situații care totdeauna le-au depășit. Cu alte cuvinte, nimeni nu a stăpânit vreodată cu adevărat Marea Neagră. Nici atunci când corăbiile grecești sau cele romane navigau cu prudență (dar și cu îndrăzneală) pe lângă țărmurile care marcau porțiuni din vechiul drum al mătășii, iar acest spațiu maritim se numea Pontus Euxinius, nici atunci când mai marii timpurilor o considerau „lac rusec” sau „lac turcesc”, nici mai târziu, în vremea celor două războaie mondiale și nici în prezent. Poate și din acest motiv, unii au crezut (mai cred și azi) că Marea Neagră este lipsită de orice importanță strategică, fiind un lac ce nu duce nicăieri. Cine și-ar concentra aici forțe navele de mare anvergură? Și pentru ce? Își va aduce NATO aici portavioane și nave de importanță strategică? Își va amplifica Rusia puterea maritimă în Marea Neagră, redislocând aici portavioane sau faimoasele sale submarine nucleare purtătoare de rachete strategice? Pentru ce? Și, de vreme ce suprafața Mării Negre și a elipsei strategice din jurul acesteia nu depășește raza de acțiune a unui avion de vânătoare, ce să caute aici portavioanele? De ce ar aduce NATO sau Rusia astfel de mijloace în Marea Neagră? Ca să le închidă într-un „lac” de tipul lacului Limanu, unde aveam noi, românii, cândva, închisă aproape toată flota noastră militară, ce putea fi blocată acolo cu o grenadă lansată pe podul de la sudul Mangaliei? Exclus!

Plecând de la aceste întrebări, raționamentul pare, în continuare, foarte simplu: de vreme ce nimeni nu o stăpânește cu adevărat, iar accesul în spațiul ei este destul de dificil și de neimportant, resursele de hidrocarburi sunt, în acest moment, cel puțin din ce se știe până acum, nu prea dezvoltate, iar infrastructurile portuare nu au luat o amploare remarcabilă, ce fel de importanță strategică poate să aibă? Și pentru cine?

Și totuși, Marea Neagră nu este lipsită de importanță strategică, ci, dimpotrivă, în noua configurație a mediului de securitate european, euro-atlantic și eurasiatic, ea devine una dintre acele sinapse strategice de care depinde, în mare măsură, cel puțin pentru Europa și Asia, vitalitatea unei noi epoci.

Marea Neagră nu poate fi deci analizată numai în termeni restrictivi și limitativi, deși nici acești termeni nu pot fi eludați.

Marea Neagră este mai mult decât suprafața acvatică, mai mult decât o simplă și timidă rețea de rute navale, mai mult decât un modest rezervor piscicol.

În 1898, Carol I, la botezul cargobotului S.M.R. „Regele Carol I“, spunea că „viitorul este pe mare“<sup>5</sup>, proiectând, spre timpurile care urmau să vină, ceea ce deja începuse: valoarea comunicării, a transportului maritim, a comerțului pe mare și a construcției unui mediu de securitate transmarin și transoceanic.

Într-un fel, Marea Neagră reprezintă, în spațiul eurasiatic, ceea ce reprezintă oceanul la nivelul planetei: zonă de separare și de contact, zonă tampon, rețea de comunicații, spațiu al nimănui și al tuturor. Și chiar dacă, potrivit convenției de la Montego Bay, fiecare dintre țări își delimitează apele interioare, apele teritoriale, zona contiguă, platoul continental și zona economică exclusivă, restul mării rămâne, ca și cosmosul, spațiu internațional. O dată cu descoperirea unor noi resurse de hidrocarburi (pentru că Marea Neagră nu poate să nu aibă astfel de resurse), va începe cu adevărat o mare bătălie pentru acest spațiu. Într-un fel, deja a și început. Ea se limitează acum la tatonări, la explorări, la proiecte, la planuri. Dar în viitor?

Fiind considerată, secole de-a rândul, „lac rusesc“, „lac turcesc“, falie între lumea musulmană, lumea slavă și civilizația europeană, Marea Neagră nu a prezentat, până la Războiul Crimeii, dar nici după aceea, o prea mare importanță. Nici Europa, nici Statele Unite nu s-au grăbit să ajungă prea repede la Marea Neagră din cel puțin trei motive:

- nu aveau ce să caute acolo, întrucât resursele energetice cele mai substanțiale, accesibile Occidentului, erau în Orientul Mijlociu;

- nu doreau să ofenseze Rusia;

- nu aveau nici un interes să se amestece într-un spațiu de falie dintre civilizații.

Între timp, lucrurile nu s-au schimbat radical. Extinderea NATO și a Uniunii Europene, existența și persistența unor zone de conflict și a unor conflicte înghețate în apropierea Mării Negre (Caucaz, zona kurdă, zona transnistreană, zona Balcanilor de Vest, Orientul Apropiat), precum și dinamica intereselor statelor riverane fac să crească incomensurabil importanța acestui spațiu.

Așadar, între principalele semnificații pe care le poate avea Marea Neagră în arhitectura mediului de securitate european, euro-atlantic și eurasiatic, ar putea fi considerate și următoarele:

- calitatea ei de zonă de falie între civilizații, religii și mentalități, dar și de posibil liant strategic între statele riverane;

- poziția dată de intersecția, în acest spațiu, a axelor nord-sud și est-vest, pe care s-au derulat aproape toate marile confruntări dar și marile construcții eurasiatice, din zona de contact a celor două continente<sup>6</sup>;

- originea ei, ca descendentă din Marea Sarmatică<sup>7</sup>, de lac interior, deschis însă prin Bosfor și Dardanele spre Oceanul planetar;

- caracteristicile ei cu totul deosebite, rezultate din faptul că se află într-o zonă inclusă în coridorul energetic eurasiatic, probabil cu substanțiale resurse de hidrocarburi, dar și pe culoarul strategic maritim european, ceea ce îi dă o semnificație aparte privind petrotransporturile.

Marea Neagră s-a aflat odinioară pe vechiul drum al mătăsii. O parte dintre drumurile de uscat (preferate de comercianți, întrucât puteau fi practicate, fără riscuri majore, în toate anotimpurile) treceau prin Anatolia, altele veneau din spațiul asiatic și ajungeau până în Crimeea<sup>8</sup>, de unde se continuau, de-a lungul coastei, pe calea maritimă, spre strâmători și spre marile piețe europene. Arhitectura portuară a antichității, sursele scrise, dovezile arheologice arată că, încă din vremuri îndepărtate, spațiul extins al Mării Negre avea o importanță deosebită în relația eurasiatică. De

<sup>5</sup> Grigore Antipa, MAREA NEAGRĂ, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, Imprimeria Națională, București, 1941, p. 16.

<sup>6</sup> Asia și Europa constituie, de fapt, aceeași entitate geografică, fac parte din aceeași mare platformă continentală, din care s-au desprins și celelalte; separarea este mai mult politică și civilizațională decât geografică și ține de evoluția societății omenești. Harold F. Mackinder consideră Europa și Asia ca fiind o singură entitate, Eurasia.

<sup>7</sup> Lacul Aral și Marea Caspică sunt, de asemenea, descendente din Marea Sarmatică.

<sup>8</sup> Într-un eseu, Mircea Malița arată că există o hartă expusă la un muzeu din China prin care este inclusă în acest drum și bucla dobrogeană. Din păcate, harta nu este însoțită și de o documentație mai substanțială în ceea ce privește includerea spațiului dobrogean în „drumul mătăsii“, dar o astfel de ipoteză totuși se menține.

altfel, ea se află și în vecinătatea străvechiului foaier perturbator, care se întindea de undeva din zona Mării Caspice până în Manciuria. Populațiile migratoare războinice – începând cu hunii –, au invadat și spațiul european. Marea Neagră i-a înspăimântat cândva pe corăbieri. Este, de altfel, și unul dintre motivele pentru care au denumit-o astfel. Deși se află pe vechiul drum al mătășii și este cunoscută încă din antichitate, ea a rămas, până în zilele noastre, încă misterioasă. Lumea a folosit-o, dar nu i-a acordat o prea mare importanță. Este timpul să concentrăm proiectoarele științei și conștiinței asupra acestui minunat spațiu al nostru, al celor care ne bucurăm de existența lui și de deschiderea pe care ne-o oferă spre Oceanul planetar.

Dincolo de această deschidere – de altfel, singura, în afară de cea a exploatării piscicole de care s-a ținut vreodată seama – Marea Neagră are o importanță colosală pentru reunificarea țărilor riverane și a continentelor în aceeași filozofie a conviețuirii în pace și în deplină securitate. Este și motivul pentru care, cu doi ani în urmă, am numit-o, în câteva lucrări realizate în cadrul Centrului de Studii Strategice de Apărare și Securitate, din Universitatea Națională de Apărare, *sinapsă strategică*.

#### 4. Concluzii

1. Marea Neagră constituie un liant strategic pentru țările limitrofe, cu efect sinergic, de sinapsă strategică, în zone extinse, cu implicarea marilor puteri și organizațiilor internaționale de securitate, în menținerea unui mediu stabil, favorabil dezvoltării economico-sociale și cooperării regionale. Există tendința reconstruirii vechiului drum al mătășii, atât în dimensiunea lui tradițională, cât și în cea modernă, de petrotransport și petrocomerț, ceea ce va duce, după toate probabilitățile, la înflorirea spațiului extins al Mării Negre.

2. Extinderea NATO și cea a Uniunii Europene și amplasarea unor baze militare ale Alianței Nord-Atlantice, mai suple și mai mobile, mai aproape de zonele conflictuale sau potențial conflictuale fac să sporească rolul regiunii Mării Negre de *spațiu de securitate și siguranță strategică* și, pe acest suport, *de confluență, de cooperare și de diminuare a efectelor de falie strategică*, manifestate aici de sute de ani. Culoarele și direcțiile de acțiune ale traficantilor de droguri, de carne vie și de armamente, migrația clandestină și crima transfrontalieră, pe litoralul nordic al Mării Negre și pe cel sudic, sunt active și periculoase și, de aceea, se cer controlate, gestionate și dezamorsate..

3. România, ca deținătoare a gurilor Dunării, deci a intrării în culoarul strategic al Dunării, a cărei importanță economică crește semnificativ (mai ales în ceea ce privește transporturile din rețeaua fluvială europeană) are un rol activ și extrem de important, devenind un fel de țară-cheie sau de țară-pivot în noua construcție regională sud-estic europeană. Această postură implică responsabilități foarte mari, dar și substanțiale perspective de afirmare și dezvoltare.