

# ROMÂNIA LA MAREA NEAGRĂ – PLEDOARIE PENTRU O ABORDARE REGIONALĂ

Alina Inayeh, Doru Costea

**ABSTRACT:** *Over time, Russia has included the Black Sea area in its top priorities. The climax represented by the 2014 annexation of Crimea has changed Romania's and the Alliance's military strategy while taking on major significance for the transatlantic community. This article highlights the strategic importance of the Black Sea and the regional approach to its stability and development in the current context of the war in Ukraine. The authors focus on two essential aspects: Black Sea security and regional reconstruction.*

*The need for regional security formats became evident after the Russian military invasion, with the success of the B9 group considered proof of the effectiveness of these formats. In this regard, the authors argue that Romania's security could be strengthened by more active involvement in regional formats such as the Romania-Poland-Turkey Trilateral, ensuring a NATO presence on the southeastern flank, and working with Turkey to ensure freedom of navigation.*

*„Frumoasele perspective pentru chestiunea Mării Negre, libertatea de navigație și liberă trecere prin strâmtori au fost în mod progresiv închise de condițiile care prevăd criza actuală și războiul.”*

Gheorghe I. Brătianu, 1942

## PREAMBUL

Marea Neagră a fost, de-a lungul istoriei, succesiv, teatru de război și zonă de mare potențial și dezvoltare economică. Poziția litorală a Rusiei și a Turciei, precum și relația sinuoasă dintre cele două țări sau interesul actorilor geopolitici față de regiune au condus la instabilitate, determinând ciclicitatea perioadelor de liniște și a celui de tumult militar. După dizolvarea URSS, s-a crezut în echilibrul geopolitic din jurul Mării Negre și, implicit, în stabilitatea sa pe termen lung.

Potențialul regiunii a fost imediat recunoscut prin crearea, în 1992, a Black Sea Economic Cooperation (BSEC)<sup>1</sup>, organism interguvernamental a cărui misiune generoasă și, la acel moment, perfect plauzibilă a fost cooperarea regională. Perioada de armonie a încetat, declarativ, odată cu speech-ul de la München, din 2007, al președintelui

---

<sup>1</sup>Black Sea Economic Cooperation a fost înființată în 1992 de către guvernele țărilor din regiunea Mării Negre, împreună cu Albania, Serbia și Macedonia, pentru a promova cooperarea în regiune. Este de remarcat amplitudinea strategică și în zona Balcanilor de Vest a organizației (<http://www.bsec-organization.org>).

Vladimir Putin<sup>2</sup>. Factual, stabilitatea a fost subminată pentru prima dată după căderea URSS, odată cu invazia Georgiei de către Rusia, în 2008.

Interesul Rusiei față de regiunea Mării Negre și intenția sa declarată și manifestă de a o păstra ca regiune neutră, zonă-tampon între ea și Vestul reprezentat de NATO și UE, au fost, pe rând, ignorate și subapreciate. Încercările repetate de a aborda o strategie a Mării Negre, fie la nivelul UE, fie al NATO, au rămas blocate în lipsa de congruență a intereselor și percepțiilor asupra regiunii, din partea statelor membre.

Prin Marea Neagră înțelegem nu doar întinderea de apă, ci și regiunea care cuprinde statele litorale, împreună cu Armenia și Azerbaidjan. Regiunea a fost definită ca atare odată cu crearea BSEC, definiție reinnoită politic la începutul anilor 2000, când preocuparea explicită a Statelor Unite pentru această parte de lume a devenit evidentă.

Războiul din Ucraina a readus în actualitate, brutal și categoric, importanța strategică a regiunii Mării Negre și necesitatea abordării *regionale* a stabilității și dezvoltării acesteia. În cele zece luni de conflict de până la momentul redactării finale a acestui text, Ucraina a beneficiat de sprijinul țărilor din zonă atât pentru facilitarea transportului produselor ucrainene către piețele europene, cât și pentru sprijinirea logistică a operațiunilor militare. România joacă un rol substanțial în acțiunile NATO de sprijin pentru Ucraina și, alături de Bulgaria, de întărire a posturii de apărare și descurajare a Alianței la Marea Neagră. Exercițiile comune, navale și aeriene, cu participarea partenerilor NATO, cu precădere Georgia, continuă să confere dimensiunea regională a posturii de descurajare a Alianței. În acest context, Azerbaidjan redevine sursă importantă de hidrocarburi pentru Europa, iar transportul este asigurat în cooperare cu Georgia și România<sup>3</sup>. Dimensiunea regională a securității, atât din punct de vedere militar, cât și economic, redevine evidentă. România, la rândul ei, trebuie să integreze această dimensiune în desenarea și realizarea propriei securități și dezvoltări.

Războiul din Ucraina continuă, iar durata componentei sale militare este, încă, dificil de prevăzut. Cu toate acestea, nu este deloc devreme a ne preocupa de pacea care se va prefigura, de securitatea și dezvoltarea postconflict, în egală măsură cu interesul constant față de situația actuală. Pentru România este importantă – după cum vom arăta – menținerea strategică a dimensiunii regionale în ceea ce privește atât securitatea militară, cât și reconstrucția postconflict.

## SECURITATEA MILITARĂ

În ultimele trei decenii, Rusia și-a manifestat clar interesul pentru menținerea întregii regiuni a Mării Negre ca zonă-tampon față de Occident, inițial prin menținerea și alimentarea conflictelor prelungite (Transnistria, Nagorno Karabakh, Abkhazia, Osetia

<sup>2</sup> La Conferința de Securitate de la München, din 2007, Președintele Putin a revelat noile direcții în politica externă a Rusiei, plecând de la descrierea dizolvării URSS ca fiind cea mai mare tragedie geopolitică a secolului (putin speech munich security conference 2007 - Bing video).

<sup>3</sup> Interconectorul Azerbaidjan – România – Georgia (AGRI) este un proiect de transport al gazelor naturale din Azerbaidjan spre România și, mai departe, în Europa. Proiectul a fost lansat în 2010 și readus în discuție, după o perioadă de tăcere, în 2022.

de Sud), apoi prin acțiuni militare ofensive. Începând cu 2008, Moscova și-a devoalat intențiile exhibând dimensiunea militară a prezenței sale în zonă, culminând cu momentul anexării Crimeei, în 2014. Din acel moment, paradigma defensivă a strategiei militare atât a României, cât și a Alianței s-a modificat și, corespunzător, s-a produs o recalibrare a perspectivelor legate de amenințările deschise din partea Rusiei. Strategia defensivă s-a convertit într-una de descurajare, pe care am numi-o convențional statică – respectiv extinderea posibilităților de reacție și consolidarea logistică, tehnică și umană.

Așadar, pentru comunitatea transatlantică, dimensiunea regională a securității la Marea Neagră a căpătat semnificație doar după invazia Crimeei, în 2014. Odată cu aderarea României și a Bulgariei la NATO, în 2004, se promitea contribuția Alianței la asigurarea stabilității regionale, cu implicații privind atractivitatea economică a zonei și speranța unui parcurs prooccidental pentru țările litorale. Invasia Georgiei de către Rusia în 2008 a demolat echilibrul regional de securitate, dar ireversibilitatea acestei noi realități nu a fost percepută corect de către comunitatea internațională decât șase ani mai târziu. Osatura securității regionale a devenit scutul antirachetă propus de SUA, cu elemente amplasate în Polonia și România, fapt acceptat de europeni în fața evidentei și crescânde agresivități a Rusiei.

Succesul grupului B9<sup>4</sup>, inițiat de România și Polonia în 2015, în imprimarea unei abordări regionale în cadrul Alianței, este dovada recentă a eficienței formatelor zonale. Însă este important de precizat că, în pofida amenințărilor Rusiei și a militarizării intense a Crimeei și a Mării Negre, partea sudică a Flancului Estic (respectiv România și Bulgaria, ca și întreaga regiune a Mării Negre), a rămas în toți acești ani în siajul părții nordice a Flancului (Polonia și statele baltice), mult mai vocale în promovarea intereselor lor de securitate.

A fost nevoie ca o invazie militară rusească să ne reamintească despre importanța și necesitatea structurilor de securitate zonală. Am dori să subliniem la acest punct, într-un necesar și firesc recurs la istorie, nevoia de rememorare a structurilor de securitate zonală concepute cu succes în perioada interbelică de către Nicolae Titulescu, artizan al principiului securității prin înțelegeri/tratate zonale (Mica Înțelegere; Tratatul României cu Polonia)<sup>5</sup>.

Pentru a depăși dificultățile generate de actualul război și a se pregăti pentru perioada postconflict, este important ca România să păstreze și să accentueze dimensiunea regională a propriei securități, dar și să învețe din experiența și succesul formatelor zonale precedente, atât cele recente, cât, sau poate mai ales, cele istorice. Mergând pe logica evidențiată de aceste două direcții de gândire și experiențe, securitatea României ar putea fi întărită prin:

- Asigurarea unei prezențe NATO pe sudul flancului estic, care, prin volum și desfășurare, să reprezinte o descurajare efectivă a oricăror intenții agresive.

<sup>4</sup> B9 sau formatul București 9 reunește țările de pe flancul estic al NATO (Bulgaria, Cehia, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, România, Slovacia și Ungaria). Formatul este o inițiativă comună a României și Poloniei.

<sup>5</sup> Mica Antantă (1920 – 1938) și Înțelegerea Balcanică (1934 – 1942) sunt formatele zonale pe care România, în principal Nicolae Titulescu, le-a menținut în perioada interbelică. Chiar dacă aceste alianțe au eșuat, în cele din urmă, ele au contribuit la menținerea păcii și securității în regiune și la păstrarea, fie și temporară, a granițelor stabilite după Primul Război Mondial.

Credem că – din acest punct de vedere – prezența NATO în regiune este un subiect care trebuie propulsat de către România în cadrul Alianței, astfel încât el să depășească statutul de opțiune periferică.<sup>6</sup> Prezența permanentă a forțelor NATO la Marea Neagră ar trebui să devină un element-cheie în strategia Alianței pentru această regiune. Insistăm asupra unui aspect care ține de mentalitatea cu care plasamentele strategice ale NATO urmează să fie desfășurate: ele trebuie să depășească statutul de dislocări mobile provizorii, asociate cu durata eventuală a conflictului. România poate și merită să beneficieze pe teritoriul ei de investiții stabile și utilizabile pe termen lung, astfel încât prezența militară să nu se situeze la nivel de provizorat. Toate acestea presupun investiții de durată în infrastructura specifică și în sisteme logistice care să rămână permanent utilizabile și operaționale, spre beneficiul strategic al Alianței, chiar și în ipoteza relocării temporare în alte teatre de război.

- Nu trebuie neglijate nici posibilele agregări de interese zonale ale țărilor implicate direct în desfășurarea unor conflicte. Avem aici în vedere trilaterală România–Polonia–Turcia, folosită cu succes în ultimii trei ani, până la izbucnirea războiului din Ucraina. Sunt suficiente argumente în susținerea acestei poziții care conferă României statura necesară unui astfel de demers. Și nu avem aici în vedere doar poziția geostrategică a țării, ci și constanta adecvare a României la valorile Alianței și la acțiunile acesteia, începând cu momentul aderării.
- Dată fiind militarizarea excesivă a întregii zone, asigurarea securității maritime și a libertății de navigație în Marea Neagră au devenit prioritare. Situația flotelor militare a două dintre cele trei țări membre NATO în regiune (România și Bulgaria) impune, dincolo de o mai bună înzestrare pentru fiecare dintre ele, o mai bună colaborare în asigurarea libertății de navigație. Colaborarea cu Turcia, țara cu o putere militară navală considerabilă, care supraveghează regimul strâmtorilor Bosfor și Dardanele, rămâne primordială. Ideea unei flotile comune româno-bulgaro-turce, eșuate în 2016, ar merita rediscutată, cu toate dificultățile politice din actualul context. Până la realizarea unui astfel de proiect (în fapt, reluarea eșuatului K-22) însă, România trebuie să obțină o prezență rotativă navală a NATO care să însumeze 365 de zile/an. Implicarea Georgiei, partener NATO, în asigurarea securității maritime, fie doar la nivel de exerciții comune, rămâne și ea importantă pentru menținerea posturii de descurajare a Alianței.
- Abordarea serioasă a problemei mobilității militare pe propriul teritoriu. România a reușit să promoveze Poarta Focșanilor ca punct strategic pe sudul flancului estic, dar transportul militar către această zonă rămâne în continuare dificil. România trebuie să își îmbunătățească serios infrastructura rutieră, feroviară și riverană pentru a permite transportul trupelor și al echipamentelor militare la scară largă și în timp util.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Niciunul dintre textele oficiale recente ale Alianței nu include referințe strategice pentru regiunea Mării Negre. *NATO 2022 - Strategic concept, NATO - Official text: Madrid Summit Declaration issued by NATO Heads of State and Government (2022)*, 29 Jun. 2022

<sup>7</sup> *The CEPA Military Mobility Project–CEPA, Military Mobility Project Appendix 3: Focșani Gate–CEPA*

- Promovarea ideii de securitate regională a Mării Negre, în strânsă relație cu cea a flancului estic, dar ca subiect distinct. În primul rând, flancul estic (formatul B9) nu include Turcia, fără de care securitatea Mării Negre (ca și cea europeană, de altfel) devine dificil de conceptualizat. În al doilea rând, interesele de securitate ale Georgiei și ale Moldovei, ca parteneri NATO și state litorale, nu sunt suficient reprezentate în acest format. În al treilea rând, și poate cel mai important, Marea Neagră este împărțită cu Rusia, realitate ce conferă și greutate strategică, dar și un anumit specific regiunii, pe care un format mai larg, extins prea mult dincolo de zona Mării Negre, nu îl poate surprinde.

### 1. Reconstrucția regională

Conferința de la Lugano, de la începutul lunii iulie din acest an, a conturat ideea reconstrucției Ucrainei prin efortul colectiv al comunității transatlantice. Pe 25 octombrie, la Berlin, s-a continuat discutarea acestui subiect, reușindu-se clarificarea sumelor necesare, dar nu și a surselor de finanțare și a condițiilor acesteia. Prin urmare, o a treia conferință, de această dată la Londra, în 2023, va relua și, la modul ideal, ar trebui să clarifice aspectele concrete ale finanțării reconstrucției. Obiectivul generos și solidaritatea manifestată în abordarea lui nu sunt, în mod evident, suficiente pentru a asigura rezultatul așteptat. Acesta este imposibil de obținut fără o gândire strategică și, în același timp, realistă a reconstrucției, în ce privește atât sursa fondurilor, cât și eficiența investiției. Privitor la acest din urmă aspect, două dimensiuni sunt relevante pentru reușita ireversibilă pe termen lung, dar și pentru poziționarea României în cadrul efortului<sup>8</sup>:

- Reconstrucția DOAR a Ucrainei nu este suficientă. Se impune o abordare regională, în care România poate juca un rol important;
- Pentru o reconstrucție durabilă este nevoie de stabilitate nu doar în Ucraina, ci în întreaga regiune a Mării Negre.

Efortul de reconstrucție a Ucrainei este comparat, de către analiști și oficiali deopotrivă, cu Planul Marshall de reconstrucție a Europei, lansat la sfârșitul Celui de-Al Doilea Război Mondial. Această paralelă istorică este relevantă atât prin suprapunerea contextuală, cât și prin abordarea pe care o implică. Așa cum planul Marshall nu ar fi fost posibil înainte de încetarea războiului, nici reconstrucția Ucrainei nu va avea anvergura și puterea de amplificare dorite, în lipsa stabilității minime oferite de încheierea conflictului.

O componentă importantă, atât tactic, cât și financiar, în faza actuală din planul de reconstrucție a Ucrainei este, de fapt, ajutorarea acesteia pe toată durata războiului, și nu reconstrucție *sensu stricto*. Cu toate acestea, inițierea discuțiilor despre reconstrucție încă de pe acum este un demers înțelept, în speranța că dificultățile politice și tehnice vor fi fost surmontate până la instaurarea păcii/armistițiului, abia apoi existând condițiile pentru demararea efortului de reconstrucție propriu-zisă.

<sup>8</sup> *Designing Ukraine's Recovery in the Spirit of the Marshall Plan. Strengthening Transatlantic Cooperation (gmfus.org); A Marshall Plan for Ukraine with a Regional Vision. Strengthening Transatlantic Cooperation (gmfus.org).*

Planul Marshall a fost gândit pentru a asista Europa în reconstrucția sa economică și societală (deși despre acest al doilea aspect se vorbește mai puțin, el a fost totuși un pilon important al planului<sup>9</sup>) a 17 țări europene, promovând „stabilitatea necesară” pentru refacerea economică și supraviețuirea instituțiilor lor democratice. „Stabilitatea necesară” pentru reconstrucția Ucrainei are dimensiune regională, nu doar națională. Nu poate exista o Ucraină stabilă într-o regiune instabilă, amenințată de conflicte, în vecinătatea unei mări puternic militarizate și cu libertate de navigație limitată.

Aspectul primordial al stabilității este securitatea, iar acest statut nu poate fi dobândit de către Ucraina decât prin cooperare cu țările din regiune, membre și partenere NATO. Aspectul regional al securității a fost deja abordat mai sus, când am subliniat că prezența pe termen lung a forțelor NATO în țările din regiune membre ale Alianței – în aer, pe pământ și pe apă –, alături de îmbunătățirea mobilității militare și a securității maritime sunt esențiale pentru securitatea regională postconflict, inclusiv a Ucrainei. România joacă un rol esențial în această ecuație de securitate, așa cum s-a dovedit și până acum.

Mai mult, revigorarea economică a Ucrainei implică întărirea relațiilor ei economice cu țările din regiune, cel puțin în privința transportului comercial, așa cum a dovedit, de altfel, criza grâului din această vară. Cu o Mare Neagră în care libertatea de navigație va rămâne, probabil, limitată și în următoarea perioadă, produsele ucrainene vor ajunge în Europa folosind infrastructura rutieră și feroviară, combinată eventual cu cea maritimă și, ideal, cea fluvială, inclusiv pe teritoriul României.

Portul Constanța, al doilea port ca volum din Europa, poate deveni un punct chiar mai important pentru tranzitarea produselor ucrainene sau a celor destinate Ucrainei. Portul Galați a fost, în contextul crizei grânelor, punctul major de transbordare a mărfurilor de pe infrastructura rutieră/feroviară pe cea maritimă. Revenind asupra proiectului unei Dunări navigabile, Galațiul ar deveni portul fluvial major care să lege Ucraina (și toată regiunea) de Europa de Vest. Ambiția mai veche a României de a deveni un punct nodal de transport își redobândește relevanța strategică în contextul reconstrucției.

Ar fi o greșeală strategică majoră pentru România dacă nu ar folosi contextul reconstrucției Ucrainei și în beneficiul Republicii Moldova. Atât din punctul de vedere al securității, cât și economic, Republica Moldova trebuie integrată în efortul de asigurare a stabilității regionale și este rolul României să militeze pentru aceasta.

## **2. Dunărea – plămânu comercial al Europei**

Asistăm la o re poziționare rapidă a priorităților strategice atât în zona Mării Negre, cât și a gurilor Dunării, în funcție de evoluția conflictului din Ucraina. De regulă, în condiții de conflict deslușim necesitatea aplicării a două categorii de soluții:

- Soluții pe termen scurt, inerente rezolvărilor imediate;

<sup>9</sup> Planul Marshall a fost anunțat de către secretarul de stat George C. Marshall în cuvântarea pe care a ținut-o pe 5 iunie 1947 la Universitatea Harvard. 116183.pdf (wilsoncenter.org)

- Soluții pe termen mediu și lung, veritabile strategii articulate de o manieră care să înlăture, pe o perioadă îndelungată, blocajele generate de conflictele zonale latente sau deschise.

În prima categorie, emblematică este modificarea locală pe tronsonul Ucraina-Galați a ecartamentului căii feroviare, pentru a se permite accesul imediat al vagoanelor cu cereale ucrainene la port și încărcarea pe nave. Această abordare poartă în sine amprenta soluțiilor de perspectivă asupra cărora ne vom apleca în cele ce urmează.

În a doua categorie intră, așa cum arătam mai sus, soluțiile pe termen mediu și lung. Pornind de la paradigma modificărilor imediate de infrastructură (ecartamentul<sup>10</sup>), realizăm că osatura oricărei strategii (avem aici în vedere, în mod special, zona de conflict și, implicit, zonele adiacente) o reprezintă restabilirea și dezvoltarea infrastructurii. Se adaugă adaptarea acesteia la necesitățile pe termen lung atât pentru zona focar, cât, mai ales, pentru zonele adiacente (țările învecinate), astfel încât acestea să poată prelua, descărca și diminua dificultățile pe care zona de conflict deschis le traversează. De observat că avem în vedere nu doar zona/țara aflată în conflict deschis/latent, ci deopotrivă, sau mai ales, regiunile/țările adiacente. Ceea ce vrem să subliniem este faptul că reconfigurarea infrastructurii în regim de război nu poate fi abordată insular, cu ignorarea legăturilor externe pe care schimburile comerciale le implică în mod necesar.

O dovadă concludentă în acest sens o constituie actuala situație în care infrastructurile adiacente – România, Republica Moldova – sunt efectiv sufocate în efortul de a menține schimburile comerciale ale Ucrainei cu restul lumii. În esență, prin *reductio ad absurdum*, investițiile în reconstrucția capacităților de transport ucrainene ar fi lipsite de finalitate dacă infrastructurile de preluare a schimburilor comerciale din țările adiacente – România, Republica Moldova – ar fi neglijate (revenim aici asupra exemplului evocator al reconstrucției în regim de urgență a ecartamentului de 12 km, în absența căruia cerealele ucrainene ar fi rămas în silozuri). În esență, ideea pe care o aducem în discuția publică este aceea că spectrul consecințelor războiului este mult mai larg, astfel încât soluțiile de reconstrucție trebuie să împărtășească în mod adecvat această deschidere.

Respirația comercială a Ucrainei, a României și a Republicii Moldova în context european se realizează nu doar rutier, ci și fluvial, iar Dunărea reprezintă o alternativă în oarecare măsură ignorată. Trebuie să profităm de această oportunitate geografică convertibilă geopolitic într-un veritabil activ logistic.

Dunărea a fost și trebuie să redevină plămânul comercial al Europei de Est, aceasta în condițiile în care siguranța transporturilor comerciale pe Marea Neagră este pusă sub semnul întrebării, cu consecința firească a rezervelor pe care companiile private de transport maritim le au și le vor avea în privința asigurării flotei necesare (riscuri, asigurări, costuri).

Din punct de vedere istoric, Dunărea a reprezentat timp de secole principalul mijloc de transport al cerealelor către Europa. Porturile Galați și Brăila au fost adevărate

<sup>10</sup> Modificarea în regim de urgență a ecartamentului căii ferate de acces dinspre Ucraina către utilajele portuare de încărcare din portul Galați în criza grânelor din vara lui 2022.

plăci turnante ale transportului de grâne din întregul areal geografic, la vest de Marea Neagră. Un argument în sprijinul fundamentării istorice a importanței cursului Dunării îl constituie interesul constant al Europei în menținerea navigabilității fluviale. Comisia Europeană a Dunării, în care erau reunite marile puteri ale Europei, a reglementat navigația și traficul comercial în zonă, astfel încât Sulina să devină poarta de legătură dintre Orientul Mijlociu și Europa.<sup>11</sup> În acest scop au fost efectuate lucrări de amploare pe brațul Sulina de către inginerul englez Charles Hartley (care a lucrat și la canalul Panama, canalul Suez, Mississippi). Rezultă, de aici, importanța pe care Europa o dădea Dunării din perspectiva traficului de mărfuri dinspre Orientul Mijlociu către centrul Europei.

Mai mult decât atât, în perioada Celui de-Al Doilea Război Mondial, Germania inițiasse planul unui canal Dunăre–Marea Neagră, precum și al unui canal Dunăre–București, pentru exploatarea resurselor naturale din întreg arealul geografic de pe țărmul vestic al Mării Negre. În epocă au fost dezvoltate planuri detaliate de prelungire a cursului navigabil al Dunării, care urma să fie legată de fluviile Rin și Main.

Excursul istoric de mai sus este menit, în contextul prezentului material, a dovedi că Dunărea a reprezentat o alternativă *reală, eficientă și viabilă* la transportul pe Marea Neagră către Strâmători și spre „lume”, în condițiile în care acestea erau nesigure din punct de vedere politic și militar.

Prin urmare, când vorbim despre reconstrucție trebuie să avem în vedere și reconfigurările de trasee de transport ale regiunilor adiacente (România, Republica Moldova). Asemenea reconfigurări, implicând Ucraina, obligă și la investiții în refacerea infrastructurii terestre și fluviale ale acestor țări. O astfel de refacere ar permite și Ucrainei să mențină constant schimburile comerciale și legăturile cu Europa și, deopotrivă, să permită Europei un acces eficient către Marea Neagră.

Sunt trei circumstanțieri ce se cuvin a fi arătate deschis:

- *O primă circumstanțiere* este cea legată de limitările tehnice ale navigabilității fluviale pe Dunăre, în principal pe tronsonul româno-bulgar. Ele pot și trebuie să constituie obiectul investițiilor în refacerea căilor de acces spre și dinspre zona de conflict, respectiv Ucraina. Acesta este înțelesul pe care îl dăm caracterului regional al reconstrucției.
- *O a doua circumstanțiere* o reprezintă rezervele unor țări de la Marea Neagră (de ex. Bulgaria), în privința lucrărilor pe care navigabilitatea pe fluviu le presupune. Considerăm că și acest fapt ar putea fi depășit printr-un pachet de măsuri compensatorii, analizate de la caz la caz, în spiritul parteneriatului european.
- *O a treia circumstanțiere* o constituie disonanța intereselor germane în privința navigației pe Rin, în raport cu navigația pe Dunăre. Fără îndoială, profitabilitatea pentru Germania, dată de utilizarea Rinului, poate justifica, într-o anumită măsură, această realitate. Contextul actual, legat în principal de criză, aduce însă din nou

<sup>11</sup> Comisia Europeană a Dunării a fost înființată în 1856 și a activat până în 1938, activitatea ei fiind suspendată pe durata Celui de-Al Doilea Război Mondial. Activitatea comisiei a fost reluată în 1948, iar în 1954 sediul a fost mutat la Budapesta, unde ființează până în prezent. Danube Commission – Donaukommission – Commission du Danube – Дунайская Комиссия

În actualitate beneficiile pe care o legătură directă Marea Neagră – centrul Europei (Dunăre–Rin–Main) ar aduce-o întregii Europe și vecinătății sale sudice.

Nu putem încheia fără a evoca și Strategia Europeană a Dunării, adoptată în 2011 de către Comisia Europeană.<sup>12</sup> Este de remarcat faptul că, deși strategia abordează funcționalitatea Dunării din mai multe perspective (navigabilitate, conectarea țărilor riverane, expansiunea porturilor multimodale, cu consecință directă asupra transporturilor comerciale), preocupările sale tactice, până în prezent, par a fi preservarea ecologică a fluviului. Acesta este un aspect deloc de neglijat, dar, prin el însuși, reprezintă în contextul actual o limitare neproductivă a avantajelor pe care o exploatare judicioasă a Dunării le poate aduce.

Indiscutabil, preservarea mediului are importanța ei, dar nu trebuie supraestimată în detrimentul adevăratelor capacități de utilizare a oportunităților pe care Dunărea le conferă cu generozitate geopolitică, chiar dacă punerea în practică a bunelor intenții strategice implică decizii politice mai dificil de realizat decât cele privitoare la mediu. Vom reveni asupra subiectului Dunării în lucrări viitoare.

În timp de război, manevrele militare, distrugerile și declarațiile belicoase reprezintă realitatea imediată. Cu toate acestea, și fără a reduce la banal grozăvia războiului din Ucraina, avem nevoie să gândim dincolo de încetarea conflictului, la pacea sau, poate, doar armistițiul care va urma. În oricare dintre cele două scenarii este nevoie de o abordare regională a stabilității, pentru a putea purcede la reconstrucție și, ulterior, consolidare.

Întregul concept de stabilizare și reconstrucție a regiunii analizat aici, implicând un grad înalt de solidaritate cu acele popoare și națiuni care împărtășesc valori comune europene, a fost sintetizat de diplomatul român Nicolae Titulescu când vorbea despre spiritualizarea frontierelor. O dată mai mult, acest fapt este dovada că oamenii politici români au avut acces la europenitate încă dinainte de maturizarea juridică a acesteia prin Tratatul de la Lisabona.

<sup>12</sup> EUSDR (danube-region.eu)