



## IMPORTANȚA GEO-STRATEGICĂ A ZONEI EXTINSE A MĂRII NEGRE

### THE GEOSTRATEGIC IMPORTANCE OF THE EXTENDED BLACK SEA AREA

*Colonel (ret.) medic prof. univ. dr. Viorel Ordeanu\**

*Colonel (r.) prof. univ. dr. Benoni ANDRONIC\*\**

**Rezumat:** Autorii articolului, în urma studierii unor articole privitoare la importanța geostrategică a Mării Negre și a zonei extinse acesteia, au adăugat unele elemente de analiză mai puțin luate în considerare, încercând astfel să aducă un plus de înțelegere asupra complexului de securitate din Sud - Estul Europei.

În cuprinsul articolului autorii formulează unele considerații asupra riscurilor de securitate din Zona Mării Negre, acum când aceasta este în atenția Alianței Nord-Atlantice și Uniunii Europene, datorită resurselor energetice exploatabile din Marea Neagră și dorinței Rusiei de a-și extinde dominația asupra zonei, declanșând un război de invadare și ocupare a unui stat independent și astfel, impunându-și controlul asupra nordului și nord-estului Mării Negre.

**Cuvinte cheie:** Marea Neagră, geografie militară, zona extinsă a Mării Negre și hidrografia ei, fluviul Dunărea, navigație, securitate.

**Abstract:** The authors of the article, following the study of some articles regarding the geostrategic importance of the Black Sea and its extended area, added some less considered elements of analysis, thus trying to bring more understanding to the security complex in South-Eastern Europe .

In the content of the article, the authors formulate some considerations on the security risks in the Black Sea Area, now that it is in the attention of the North Atlantic Alliance and the European Union, due to the exploitable energy resources in the Black Sea and Russia's desire to expand its dominance over the area. starting a war of invasion and occupation of an independent state and thus imposing its control over the north and north-east of the Black Sea.

\* Profesor universitar la Universitatea „Titu Maiorescu” București, email: ordeanu\_viorel@yahoo.com

\*\* Profesor universitar, membru corespondent al Academiei Oamenilor de Științe din România, email: benoneandronic@yahoo.com



**Keywords:** *The Black Sea, military geography, the extended area of the Black Sea and its hydrography, the Danube River, navigation, security.*

### **Introducere**

În Antichitate, vechii greci, care demonstraseră că globul pământesc este sferic și îi calculaseră dimensiunile, considerau că Elada, aflată în Okeanos (Marea Mediterană) era centrul lumii cunoscute, aflându-se la confluența celor trei mari continente cunoscute ale lumii antice și denumite de ei: Europa, Asia și Africa și care vor fi numite generic mai târziu Lumea Veche. Chinezii, care cunoșteau Asia, unele insule din Oceania și țărmul estic al Africii, se considerau ca fiind Imperiul de Mijloc, adică centrul lumii. Aceasta nu i-a împiedicat să aibe relații comerciale, prin ceea ce mai târziu s-a numit *Drumul mătăsii*, inclusiv cu Roma, capitala Imperiului Roman, care se considera și ea ca fiind centrul lumii: *toate drumurile duc la Roma*<sup>1</sup>.

### **Memento geografic**

Geografia modernă a preluat în esență această împărțire a continentelor, iar geografii europeni, știința și tehnica europeană fiind cele mai avansate din lume la vremea aceea, au stabilit între altele și limitele continentului european, pe criterii geografice, dar și economice, demografice și civilizațional, în marea peninsulă din vestul Eurasiei, cea mai mare întindere de uscat a planetei. Astfel că avem astăzi continentul Europa (*figura 1*) limitat la nord de Oceanul Arctic, la vest de Oceanul Atlantic, la sud de Marea Mediterană, iar la est de o succesiune convențională de limite naturale. Această limită este mai puțin clară geografic, fiind stabilită pe o linie sinuoasă de repere geografice naturale, care începe în nord de la Oceanul Arctic, arhipelagul Novaia Zemlea, Munții Ural, Fluviul Ural, Marea Caspică, Munții Caucaz, Marea Neagră,

---

<sup>1</sup> Claudiu Petrișor, De unde provine expresia „Toate drumurile duc la Roma?”, disponibil la <https://www.shtiu.ro/de-unde-provine-expresia-toate-drumurile-duc-la-roma-3472.html...>, accesat la 29.09. 2022.



Marea Marmara, Marea Egee, până la Marea Mediterană<sup>2</sup>. Distanțele erau măsurate după repere europene: pentru germani de la Varadinum (Oradea), apoi pentru francezi de la Paris, mai târziu pentru englezi de la Londra, acesta din urmă impunându-se ca Meridianul Zero<sup>3</sup> actual. Totuși, în 1812, când Napoleon Bonaparte cu *La Grande Armee* franceză a atacat Rusia și a ocupat Moscova, a spus că a cucerit „Capitala Asiei”.

Figura 1. Limitele continentului european<sup>4</sup>



---

<sup>2</sup> Teodor Frunzeti, „Optimizarea securității prin cooperare în zona extinsă a Mării Negre”, p. 275, disponibil la [https://cssas.unap.ro/ro/pdf\\_carti/securitate\\_stabilitate\\_bazinul\\_marii\\_negre](https://cssas.unap.ro/ro/pdf_carti/securitate_stabilitate_bazinul_marii_negre), 2005.pdf, accesat la 29.09.10. 2022

<sup>3</sup> Claudia Bonchiș, „Oradea, meridianul zero al lumii. Cum a traversat Cristofor Columb oceanul Atlantic, folosindu-se de tabelele orădene”, *Adevărul.ro*, disponibil la <https://adevarul.ro/stiri-locale/oradea/oradea-meridianul-zero-al-lumii-cum-a-traversat-1602823.html>, accesat la 30.09. 2020.

<sup>4</sup> Europa: Poziție geografică, Limitele, Întinderea, disponibil la <https://www.gimnaziu.info/europa-pozitia-geografica-limitele-intinderea>, accesat la 02.10. 2022.



### România în context European

Românii, formați la limita răsăriteană a Europei de sud (constituind grupul popoarelor latine de est), cam la mijlocul distanței dintre oceanul Atlantic la vest și Munții Ural la est, sunt direct implicați economic, politic, militar și civilizațional de această regiune geografică sprijinită pe litoralul de vest al Marii Negre, malurile Dunării și Munții Carpați (spațiul carpato - dunăreano - pontic). În prezent România se află pe limita de est a Uniunii Europene (UE) și concomitent pe flancul estic al Organizației Tratatului Atlanticului de Nord (NATO), ceea ce presupune drepturi și obligații specifice, inclusiv de apărare dinspre est. Așa cum a spus G.W. Bush, președintele Statelor Unite ale Americii (SUA) pe atunci: „România este vârful de lance al NATO spre est”<sup>5</sup>.

Pentru români, Marea Neagră a fost și este *prima linie de apărare*<sup>6</sup> față de invaziile de la răsărit: persani, slavi, turci, imperiul țarist, etc., iar în prezent de Rusia, care până nu demult era considerată *tamponul* care apăra Occidentul de *pericolul galben* reprezentat de chinezi. Mulți politologi au încercat să discrediteze, din diferite motive, rolul strategic al poziției geografice a României și importanța geo-strategică a Mării Negre<sup>7</sup>, precum și necesitatea unei apărări comune a UE. Și poate ar fi interesant de văzut cine erau aceștia și ce poziții ocupă în prezent, după ce s-a dovedit falsitatea acestor concepții și rolul lor antinațional (ca să facă jocul estului, vestului sau al cui?). Actuala situație politico-militară din *Zona extinsă a Mării Negre (ZEMN)*<sup>8</sup> (*figura 2*) aduce în actualitate importanța zonei și interesul strategic al Marilor Puteri față de aceasta.

<sup>5</sup> Romania este varful de lance al NATO spre Est, disponibil la <https://adevarul.ro/stiri-interne/societate/romania-este-varful-de-lance-al-nato-spre-est-934149.html>, accesat la 03.10. 2022.

<sup>6</sup> Robert Lupițu, NATO, „Bogdan Aurescu: La Constanța și de-a lungul coastei României la Marea Neagră se află prima linie de apărare a comunității euro-atlantice”, *Calea europeană*, Published 3 months ago on July 1, 2022, disponibil la 03.10. 2022.

<sup>7</sup> Mircea Geoană „Zona Mării Negre va căpăta o importanță strategică pentru NATO”, *RADOR*, disponibil la <https://www.rador.ro/2022/06/25/zona-marii-negre-va-capata-o-importanta-strategica-pentru-nato-...>, accesat la 03.10. 2022.

<sup>8</sup> Vasile Cerbu, Valentin Cioranu, „Regiunea Mării Negre, Zonă a schimbărilor geopolitice”, Conferința Științifică Internațională *Gândirea Militară Românească*,



Figura 2. Zona extinsă a Mării Negre<sup>9</sup>



### Geografia zonei

Din punct de vedere geografic, Marea Neagră este un golf semiînchis al Mării Mediterane, legată de aceasta prin strâmtorile Bosfor (între Marea Neagră și Marea Marmara) și Dardanele (între Marea Marmara și Marea Egee, ca parte a Mării Mediterane)<sup>10</sup>. Acestea se află, istoric și legal, sub controlul Turciei (consfințit prin Tratatul de la Montreux, Elveția, 1936). După ce dealungul istoriei fusese pe rând *lac grecesc*, *roman*, *turcesc*, a fost pentru o vreme și *lac rusesc*<sup>11</sup>. Astfel că spre nemulțumirea unor mari puteri

disponibil la [https://www.google.com/search?q=Zona+extins ...](https://www.google.com/search?q=Zona+extins+...), pdf, pp. 168 - 169, accesat la 03.10. 2022.

<sup>9</sup> Alexandru-Marian Crenganiș, „Spațiul Extins al Mării Negre, scurt tablou descriptiv”, disponibil la <https://www.casamariinegre.ro/studii/geopolitica/104/spatiul-...>, accesat la 04.10. 2022.

<sup>10</sup> Marea Neagră-prima enciclopedie online despre România, *Enciclopedia României*, disponibil la [http://enciclopediaromaniei.ro/wiki/Marea\\_Neagr%C4%83](http://enciclopediaromaniei.ro/wiki/Marea_Neagr%C4%83), accesat la 04.10. 2022.

<sup>11</sup> Adrian-Vasile Popa, „Cele două canale și potențiala lor utilitate pentru NATO în istmul Ponto-Baltic”, *Gândirea Militară Românească*, nr. 1/2020, București, pdf, pp. 66 - 69.



navale, Turcia poate să permită sau să interzică trecerea navelor prin strâmțori, în special, a navelor militare, iar accesul marilor nave de război (portavioane, nave de linie, crucișătoare grele, submarine nucleare, marile transportoare de trupe etc.) este interzis în Marea Neagră. Oricum, ar fi riscant pentru ele să acționeze în Marea Neagră deoarece ar putea fi *prinse în capcană* și scufundate. Ca urmare, forțele și mijloacele, în special, avioanele și rachetele, destinate operațiilor marilor puteri în această zonă, trebuie să fie amplasate în bazele militare din țările riverane aliate.

Turcia intenționează să construiască un canal artificial pentru navigație între Marea Neagră și Marea Egee, oarecum paralel cu traseul natural existent, al cărui rol nu este încă clar. Aparent este pentru descongestionarea circulației navale și evitarea repetării catastrofelor navale în zona Istanbul, dar este posibil să ducă și la schimbări de drept maritim de trecere sau altele. Turcii au construit peste Bosfor trei poduri gigantice și intenționează să construiască și un tunel submarin care să completeze legăturile terestre dintre cele două părți ale Istanbulului, respectiv dintre Europa și Asia<sup>12</sup>.

Încă din antichitate litoralul Mării Negre a avut sute de porturi active, unele dintre ele fiind în Dacia, și are în continuare multe porturi mari și mici. Pe litoralul românesc se află mai multe porturi și puncte de acostare, la Sulina, Sfântu Gheorghe, Portița, Midia-Năvodari, Mamaia, Tomis, Constanța, Constanța Sud-Agigea, Eforie, Mangalia și Baza navală Mangalia<sup>13</sup>.

Este important de semnalat că importanța regională a unui stat riveran mării<sup>14</sup> este dată de un complex de factori: importanța multifactorială a statului respectiv (populație, dimensiune, economie, armată, politică etc.), lungimea litoralului și lățimea apelor alocate, forța

<sup>12</sup> Dragoș Mateescu, Megaproiectele Turciei și influența în creștere a Chinei la Bosfor, disponibil la <https://www.veridica.ro/analize/megaproiectele-turciei-si-influenta-in-crestere-a-chinei-in-bosfor>, accesat la 04.10. 2022.

<sup>13</sup> Descriere Litoral, istoric și informații despre litoralul românesc, disponibil la <https://www.google.com/search?q=Pe+litoralul+rom+...>, accesat la 07.10.2022.

<sup>14</sup> RAPORT privind o abordare de politică regională pentru Marea Neagră, disponibil la [https://www.europarleuropa.eu/doceo/document/A-6-2007-0510\\_RO.html](https://www.europarleuropa.eu/doceo/document/A-6-2007-0510_RO.html), accesat la 08.10. 2022.



navală reală, tradiția istorică și altele. În cazul concret la Mării Negre capătă o importanță deosebită Turcia prin stăpânirea *de jure* și *de facto* (de drept și de fapt) a strâmtorilor Bosfor și Dardanele de ieșire spre Mediterana, dar și Rusia prin stăpânirea *de facto* a strâmtorii Kerçi spre Marea Azov, care *de jure* ar fi fost controlată egal cu Ucraina. Rusia însă a abordat o atitudine cvasiimperială, încercând să blocheze o ipotetică viitoare bază de rachete la Harkov (Ucraina), potențial îndreptată contra Moscovei (un fel de Criza rachetelor din Cuba, dar în sens invers) și menținerea suveranității asupra peninsulei Crimeea. În contextul Mării Negre această peninsulă are un rol deosebit; dacă insula Cuba era numită *cel mai mare portavion din lume* și Crimeea este *cel mai mare portavion din Marea Neagră*, care, de fapt, nici nu are portavioane. În opinia noastră, poziția oarecum centrală a Crimeei în Marea Neagră asigură celui care o controlează militar să stăpânească aproape întreaga mare, inclusiv o parte din țărmuri, ceea ce se poate observa astăzi prin războiul de cucerire a Ucrainei de către Rusia. Bazele de rachete instalate de ruși în Crimeea (bula de apărare) au raza de acțiune până la litoralul turcesc, românesc și ucrainean, Marea Azov și o bună parte din Marea Neagră. Rezultă că în Zona extinsă a Mării Negre statele cele mai importante sunt Turcia, care controlează accesul și Rusia care își poate proiecta forța militară în majoritatea spațiului respectiv.

O dată cu aderarea României la Alianța Atlanticului de Nord (NATO) și Uniunea Europeană (UE), importanța strategică a Mării Neagre este dată de necesitatea stabilității regionale și a continentului European, importanță derivând din evoluțiile statelor regiunii și din rolul ei în conectarea continentului cu Asia și Orientul Mijlociu.

Marea Neagră este un culoar important în efectuarea tranzitului energetic fiind la frontiera de est a Europei, la porțile Rusiei și Ucrainei, ale Asiei cu Turcia și Georgia, ea înșăși devenind un punct maxim de interes odată cu începerea exploatării zăcămintelor de gaze naturale din subsolul ei<sup>15</sup>. Din acest punct de vedere, în opinia noastră, trebuie avut în vedere consolidarea controlului asupra coridorului de transport energetic din zona

<sup>15</sup> Zăcămintele de gaze naturale din Marea Neagră: bonanza sau fata morgana?, Gaz de România, disponibil la <https://www.gazderomania.ro/zacamintele-de-gaze-naturale-din-marea-neagra-...>, accesat la 08.10. 2022.



Mării Negre, coridor căruia trebuie să i se asigure siguranță în efectuarea transportului trupelor și materialelor în regiune pentru a oferi sprijin politic și militar statelor riverane ce au conflicte înghețate pe teritoriul lor, create de Rusia, dar și pentru exploatarea resurselor din subsolul acestei mări.

Iată de ce securitatea maritimă ce permite libertatea circulației navale, care asigură libertatea comerțului este, în acest moment, o miză importantă din punct de vedere economic și militar, nu numai pentru statele riverane, ci și pentru satele din ZEMN.

**Dunărea**<sup>16</sup> este cel mai important fluviu din vestul Marii Negre, și cel mai mare (ca lungime și debit) din Uniunea Europeană, iar România este țara riverană ei și cea mai importantă geografic. Se varsă în Marea Neagră prin trei brațe principale care formează Delta Dunării. *Brațul Chilia* este brațul principal de vărsare al Dunării, care are aproape 60% din debitul de apă și formează propria Deltă Mică. Acesta este în prezent și granița cu Ucraina, care a moștenit de la URSS și teritoriul preluat de la România, după victoria Rusiei din Al Doilea Război Mondial: Basarabia, Bucovina și Ținutul Herța, inclusiv malul de nord al brațului Chilia, insulele și ostroavele lui, gura de vărsare în mare, Insula Șerpilor și zona adiacentă a Mării Negre și a platoului submarin corespunzător (cu rezervele de hidrocarburi pe care le conține în subsolul submarin). Astfel Ucraina dispune și de porturile foste românești: Vâlcov, Chilia Nouă, Ismail și Reni, iar Republica Moldova de portul Giurgiulești, care sunt folosite pentru navigație pe Dunăre, în aval spre Marea Neagră sau în amonte spre Europa Centrală și de Vest. În Uniunea Europeană (UE) există canale artificiale care leagă Dunărea cu Rinul, Ronul și altele, prin care se poate naviga în continuare spre Marea Nordului, Oceanul Atlantic sau Marea Mediterană, ori între toate acestea, dacă este nevoie. Din Marea Neagră se poate intra și continua navigația pe Dunăre prin șase șenale navigabile, primele trei aparținând Ucrainei, pentru navigație fluvială: *Canalul artificial Bistroe* (Ucraina) care leagă Brațul Chilia cu Marea Neagră, șuntând Delta Mică,

---

<sup>16</sup> Dunărea, Raport de prospectivă strategică, (2020), Comisia Europeană, disponibil la [https://ec.europa.eu/info/strategy/strategic-planning/strategic-foresight/2020-strategic-foresight-report\\_ro](https://ec.europa.eu/info/strategy/strategic-planning/strategic-foresight/2020-strategic-foresight-report_ro), accesat la 11.10. 2022.





*canalul semiartificial Vylkove (Vâlkov) și gura de vărsare naturală a Brațului Chilia, care le aparține în totalitate.*

Spre sud sunt alte trei șenale navigabile care aparțin integral României: *Brațul Sulina*, amenajat pentru navigație fluvio-maritimă încă de la sfârșitul secolului XIX, *Brațul Sfântu Gheorghe* corectat în anumite zone pentru navigația fluvială și *Canalul artificial Dunăre-Marea Neagră*, care leagă portul fluvial Cernavodă și portul Medgidia cu porturile maritime Constanța-Agigea și Midia-Năvodari, iar prin bifurcația canalului se poate face legătura prin ape interioare între portul Constanta și portul Midia. Acest canal este cel mai mare și mai important complex artificial de navigație al României, care scurtează traseul fluvio-maritim și evită Delta Dunării în perioadele de secetă când apa este scăzută, uneori fiind greu de trecut la *bara de la Sulina*, adică pragul de aluviuni de la vărsarea în mare. În iernile grele, în care înghețul nu mai permite navigația, mărfurile și persoanele pot fi transportate terestru sau aerian spre sau de la Constanța. Rețeaua de canale de irigație care leagă rețeaua hidrografică din Câmpia Dunării are rol pentru agricultură (irigație și îmbunătățiri funciare), apărare (șanțuri antitanc și adăposturi) dar nu și de navigație individuală, deși acest lucru putea fi realizat relativ ușor și profitabil pentru riverani.

Pe segmentul românesc al Dunării este un *sector fluvio-maritim* de la Sulina la Brăila, și există mai multe porturi și puncte de acostare, din care mai importante sunt: Sulina, Sfântu Gheorghe, Tulcea, Galați, Brăila, Cernavodă, Rasova, Fetești, Călărași, Oltenița, Giurgiu, Turnu Măgurele, Corabia, Bechet, Calafat, Turnu Severin, Orșova, Moldova Nouă etc. Unii afluenți ai Dunării au fost navigabili în anumite perioade: Siretul, Prutul, Ialomița, Argeșul, Oltul, Jiul, Bega etc. Astfel, Târgul de Floci (adică orașul de lână) de la vărsarea Ialomiței în Dunăre prelua animale, piei și mai ales lână, care erau aduse pe Ialomița, transportate pe Dunăre și apoi pe mare până la Istanbul. Galațiul, la vărsarea Siretului în Dunăre, aducea sare și lemn de la munte cu plutele (inclusiv brazi pentru construcții navale), care era trimis pe Dunăre și Marea Neagră la Istanbul, iar prima navă motorizată a flotei militare românești a fost un remorcher construit de austrieci din



metal<sup>17</sup>, care fusese confiscat de stat pentru neplata impozitelor și transformat în navă militară înarmată. Râul Bega a fost canalizat pentru trimiterea de produse agricole și siderurgice de la Timișoara spre Dunăre și apoi în amonte spre Viena, fiind deocamdată singura cale navigabilă reabilitată din România. Noi credem că dacă se va agrava actuala criză energetică se va reveni la transporturile ieftine, pe apă și pe calea ferată, în locul celor neeconomice (rutier și aerian).

Pe malul bulgăresc există de asemeni o serie de porturi (unele din ele foste românești), iar în amonte sunt și porturi mari capitale de țări: Belgrad (Serbia), Budapesta (Ungaria), Bratislava (Slovacia), Viena (Austria) și alte porturi importante ale Uniunii Europene. Toate acestea formează **Coridorul de transport european nr. VII**<sup>18</sup>, al cărui istoric începe de la 1878, când Puterile europene au alocat României gurile Dunării, ca stat prieten, pentru siguranța transportului de cereale și altor mărfuri din Europa de est către Occident; Rusia a primit la Dunăre doar malul de nord al Brațului Chilia, ca graniță cu România, iar Turcia a fost exclusă complet din zonă<sup>19</sup>.

Alte fluvii importante în Câmpia de nord a Mării Negre care se varsă în Marea Neagră sunt. **Nistrul**, care era granița dintre Republica Moldova și Ucraina, fusese granița de est a Moldovei lui Ștefan cel Mare și a României interbelice. Pe malurile fluviului s-a constituit ilegal așa zisa Republică Transnistreană. Aceasta deși teritorial face parte din Republica Moldovenească (alt teritoriu fost românesc) este subordonată în realitate Rusiei și adăpostește rămășițele Armatei XIV a URSS/Rusiei<sup>20</sup>, care avea misiunea ca la război să avanseze rapid spre Istanbul ca să ocupe strâmtorile Bosfor și Dardanele pentru a permite ieșirea Flotei Mării Negre în Marea Mediterană și mai departe. Există informații că, în decembrie 1989, această

<sup>17</sup> Istoricul marinei militare române, disponibil la <https://www.navy.ro/cultura/muzee/mmr/istoric...>, accesat la 11.10.2022.

<sup>18</sup> Rețele transeuropene-orientări, disponibil la [https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/ro/FTU\\_3.5.1.pdf](https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/ro/FTU_3.5.1.pdf), accesat la 12.10.2022.

<sup>19</sup> Pacea de la Berlin 1878, CER ȘI PĂMÂNT ROMÂNESC, disponibil la <https://www.google.com/search?q...A2nd+Puterile+europene+au+alocat+Rom%C3%A2niei+gurile+Dunării...>, accesat la 14.10.2022.

<sup>20</sup> Istoria militară a Uniunii Sovietice, Wikipedia, disponibil la <https://www.google.com/search?q=Armata+XIV+a+URSS...>, accesat la 18.10.2022.



unitate sovietică a vrut să treacă granița românească, peste râul Prut *să ajute revoluția româna*,<sup>21</sup> dar a fost intuită intenția reală și trecerea a fost blocată de Batalionul de grăniceri de la Galați, care ulterior a fost dezarmat și desființat de autoritățile române prin transformarea în Poliție de frontieră.

Alte fluvii importante sunt **Bug, Nipru și Don**, toate aceste fluvii, care colectează râurile din stepă, se varsă în Marea Neagră și aduc atât de multă apă dulce încât salinitatea Marii Negre și a Mării Azov este cam jumătate din salinitatea Oceanului Planetar<sup>22</sup>. În plus, în Marea Neagră apare o stratificare a apelor în funcție de densitate, care face dificilă detectarea submarinelor și creează un avantaj pentru riveranii care cunosc fenomenul și se folosesc de el. În parte aceste fluvii sunt navigabile natural sau prin lucrări specifice (baraje, canale etc.) și creează rețele navigabile, dintre care unele se leagă de fluviul Volga, inclusiv afluentul său râul Moscova, având astfel acces de la Marea Neagră, la Marea Caspică, Marea Baltică și Oceanul Arctic, până în capitala Rusiei.

O altă legătură a Mării Negre este, prin strâmtoarea Kerchi, cu **Marea Azov**, care este considerată ca un golf semiînchis al Mării Negre, în care se varsă fluviul Don, acestea constituind o limită tradițională, dar imprecisă, între ucrainieni și ruși, în prezent sursă de război teritorial. Donul este o importantă cale de navigație tradițională, prin care Rusia și Ucraina exportau cereale, cărbune, minereuri și alte mărfuri, aduse de la mari distanțe. Pentru a lega și terestrul sudul Rusiei cu peninsula Crimeea, rușii au construit două poduri gigantice paralele, unul rutier și altul de cale ferată. Dar în caz de război, acestea sunt dificil de apărat, deoarece necesită o protecție eficientă pe lungime de aproape 20 km<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> Marius Oprea, *Istoria fără perdea / Cum era să ajungă România în '89 din nou cu rușii în țară: „ajutorul sovietic cerut de Ion Iliescu în zilele Revoluției*, MediaFax.ro, disponibil la [https://www.mediafax.ro/editorialistii/istoria-fara-perdea ...](https://www.mediafax.ro/editorialistii/istoria-fara-perdea-...), accesat la 22.10.2022.

<sup>22</sup> Mădălina B., *Aportul de apă dulce adus de principalii afluenți în Marea Neagră*, Iași, 2015, disponibil la <https://www.academiaedu/...>, accesat la 26.10.2022.

<sup>23</sup> Radu Benea, „Podul lui Putin din Crimeea. Cât costă, cine l-a construit, la ce servește și cum este păzit”, *Current Time*, 19 august 2022, disponibil la <https://moldova.europalibera.org/a/31996186.html>, accesat la 26.10.2022.



Prin construirea canalului Don-Volga (*Volga* fiind cel mai mare fluviu din Europa)<sup>24</sup> s-a realizat legătura cu **Marea Caspică** (mare închisă) prin care Europa comunică cu Asia Centrală și Orientul Mijlociu, inclusiv Iranul. Mai demult, Marea Caspică era legată și cu Lacul (Marea) Aral în care se vărsau fluviile Amu-Daria și Sir-Daria pentru legătura pe apă cu Asia Centrală, ca segment al Drumului mătăsii spre Europa<sup>25</sup>. Rețeaua hidrografică de fluvii și râuri lente de câmpie a fost completată cu canale artificiale pentru facilitarea transportului pe apă. Astfel, a fost realizată legătura navală a Mării Negre cu Marea Baltică și cu Oceanul Arctic, precum și legătura dintre Marea Baltică și Oceanul Arctic, permițând nu numai transportul de mărfuri și persoane, ci și transferul de nave militare sovietice/rusești între Flota Mării Negre, de fapt a Mediteranei (cu comandamentul la Sevastopol, în Crimeea), cu Flota Mării Baltice, de fapt a Atlanticului (cu comandamentul la Sankt Petersburg) și Flota Arctică. Rămâne izolată numai Flota Extremului Orient, de fapt a Pacificului (cu comandamentul la Vladivostok), care se poate reuni cu celelalte flote dacă trece prin strâmtoarea Bering (granița Rusia-SUA) și navighează prin Pasajul de Nord-Est din Oceanul Arctic sau prin Oceanul Indian, Marea Roșie, Canalul Suez și ajunge în Marea Mediterana, dar în condițiile în care flota SUA are supremația pe *Oceanul Planetar*.

### **Comentariu**

Zona extinsă a Mării Negre cuprinde nu numai ape și țări riverane, ci se extinde indirect aproape în toată Europa de est, centrală și de vest, ori de sud și de nord, până la limitele lor geografice, dar și în Asia Centrală și în Orientul Mijlociu, fiind în același timp și un traseu cu multiple variante ale vechiului Drum al mătăsii, reactualizat ca BRI (*Belt and Road Initiative*) prin care Republica Populară Chineză exportă produse și își extinde influența în Asia și Europa (ca și în restul lumii) și colaborează cu Federația Rusă. Ca urmare, această zonă, oarecum neglijată anterior, revine în atenția

---

<sup>24</sup> Râul Volga, *German Portillo*, disponibil la <https://www.meteorologiaenred.com/ro/r...-volga.html...>, accesat la 29.10.2022.

<sup>25</sup> Mihai Morcovescu, „Drumul Mătăsii, cea mai cunoscută rută comercială din istorie. Cele mai interesante curiozități despre Drumul Mătăsii”, *Libertatea*, Joi, 03 februarie 2022, Ultimul update Vineri, 04 februarie 2022, accesat la 02.11. 2022.



Uniunii Europene, a NATO și a SUA din punct de vedere politic, economic și militar.

Evenimentele recente generate de Războiul de cotropire a Ucrainei de către Rusia în zona Mării Negre confirmă importanța zonei și măsurile excepționale care sunt aplicate și demască atitudinea politologilor care nu numai că nu vedeau importanța acestei zone, dar încercau să acrediteze ideea că nici nu prezintă importanță. Mai mult, în momentul de față chiar există riscul de declanșare a unui nou Război Mondial, dintr-un focar care nici nu era anticipat anterior de analiștii strategici, care se focalizau în principal pe Orientul Mijlociu și America Centrală.

România, ca stat riveran al Marii Negre, ca stat membru al UE, NATO și Organizația Națiunilor Unite (ONU), are drepturi și obligații legale, dar și o fereastră de oportunitate dacă acționează cu diplomatie, fără să neglijeze și interesul național.

### **Concluzii**

Considerațiile geo-strategice privind importanța militară a Mării Negre arată că, atât Marea Neagră, ca teatru de operații (TO) navale sau întrunite, cât mai ales zona extinsă a Mării Negre, ca TO de operații întrunite sau chiar multi-domeniu, cu apele și teritoriul țărilor riverane și al altora mai îndepărtate, prezintă un interes deosebit din punct de vedere politic, economic și militar, formând un tot unitar strategic.

În speranța că situația acuală din Ucraina se va calma și totul va reintra în normal (vechiul sau noul normal) trebuie totuși să fim vigilenți și pregătiți pentru orice situație. Cum spuneau latinii: „*Si vis pacem, parabellum*” (dacă vrei pace, pregătește-te de război).



## BIBLIOGRAFIE

- BENEA R., „Podul lui Putin din Crimeea. Cât costă, cine l-a construit, la ce servește și cum este păzit”, *Current Time*, 19 august 2022, disponibil la <https://moldova.europalibera.org/a/31996186.html>.
- BONCHIȘ C., „Oradea, meridianul zero al lumii. Cum a traversat Cristofor Columb oceanul Atlantic, folosindu-se de tabelele orădene”, *Adevărul.ro*, disponibil la <https://adevarul.ro/stiri-locale/oradea/oradea-meridianul-zero-al-lumii-cum-a-traversat-1602823.html>.
- CERBU V., CIORANU V., „Regiunea Mării Negre, Zonă a schimbărilor geopolitice”, Conferința Științifică Internațională *Gândirea Militară Românească*, disponibil la <https://www.google.com/search?q=Zona+extins+...>, pdf, pp. 168 - 169.
- CRENGANIȘ A.-M., „Spațiul Extins al Mării Negre, scurt tablou descriptiv”, disponibil la <https://www.casamariinegre.ro/studii-geopolitica/104/spatiul-..>.
- FRUNZETI T., „Optimizarea securității prin cooperare în zona extinsă a Mării Negre”, p. 275, disponibil la [https://cssas.unap.ro/ro/pdf\\_carti/securitate\\_stabilitate\\_bazinul\\_marii\\_negre,2005,-pdf](https://cssas.unap.ro/ro/pdf_carti/securitate_stabilitate_bazinul_marii_negre,2005,-pdf).
- GEOANĂ M., „Zona Mării Negre va căpăta o importanță strategică pentru NATO”, *RADOR*, disponibil la <https://www.rador.ro/2022/06/25/zona-marii-negre-va-capata-o-importanta-strategica-pentru-nato....>
- MATEESCU D., Megaproiectele Turciei și influența în creștere a Chinei la Bosfor, disponibil la <https://www.veridica.ro/analize/-megaproiectele-turciei-si-influenta-in-crestere-a-chinei-in-bosfor>.
- MĂDĂLINA B., Aportul de apă dulce adus de principalii afluenți în Marea Neagră, Iași, 2015, disponibil la <https://www.academiaedu/>.
- MORCOVESCU M., „Drumul Mătășii, cea mai cunoscută rută comercială din istorie. Cele mai interesante curiozități despre Drumul Mătășii”, *Libertatea*, Joi, 03 februarie 2022, Ultimul update Vineri, 04 februarie 2022.



- OPREA M., Istoria fără perdea / Cum era să ajungă România în '89 din nou cu rușii în țară: „ ajutorul sovietic cerut de Ion Iliescu în zilele Revoluției, MediaFax.ro, disponibil la <https://www-mediafax.ro/editorialistii/istoria-fara-perdea>.
- PETRIȘOR C., De unde provine expresia „Toate drumurile drumurile duc la Roma?”, disponibil la <https://www.shtiu.ro/de-unde-provine-expresia-toate-drumurile-duc-la-roma-3472.html>.
- POPA A.V., „Cele două canale și potențiala lor utilitate pentru NATO în istmul Ponto-Baltic”, *Gândirea Militară Românească*, nr. 1/2020, București, pdf, pp. 66 - 69.

#### Surse Web

- Descriere Litoral, istoric și informații despre litoralul românesc, disponibil la <https://www.google.com/search?q=Pe+litoralul+rom...>, accesat la 07.10.2022.
- Dunărea, Raport de perspectivă strategică, (2020), Comisia Europeană, disponibil la [https://ec.europa.eu/info/strategy/strategic-planning/strategic-foresight/2020-strategic-foresight-report\\_ro](https://ec.europa.eu/info/strategy/strategic-planning/strategic-foresight/2020-strategic-foresight-report_ro), accesat la 11.10. 2022.
- Istoria militară a Uniunii Sovietice, Wikipedia, disponibil la <https://www-google.com/search?q=Armatei+XIV+a+URSS...>, accesat la 18.10.2022.
- Istoricul marinei militare române, disponibil la <https://www.navy.ro/cultura-muzee/mmr/istoric...>, accesat la 11.10. 2022.
- Marea Neagră-prima enciclopedie online despre România, *Enciclopedia României*, disponibil la [http://enciclopediaromaniei.ro/wiki/-Marea\\_Neagr%C4%83](http://enciclopediaromaniei.ro/wiki/-Marea_Neagr%C4%83), accesat la 04.10. 2022.
- Pacea de la Berlin 1878, CER ȘI PĂMÂNT ROMÂNESC, disponibil la <https://www.google.com/search?q...A2nd+Puterile+europene+au+alocat+Rom%C3%A2niei+gurile+Dunării...>, accesat la 14.10. 2022.
- RAPORT privind o abordare de politică regională pentru Marea Neagră, disponibil la [https://www.europarleuropa.eu/doceo/document/A-6-2007-0510\\_RO.html](https://www.europarleuropa.eu/doceo/document/A-6-2007-0510_RO.html), accesat la 08.10. 2022.



Râul Volga, *GermanPortillo*, disponibil la <https://www.meteorologiaenred.com/ro/r...-volga.html...>, accesat la 12.10. 2022.

Rețele transeuropene-orientări, disponibil la [https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/ro/FTU\\_3.5.1.pdf](https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/ro/FTU_3.5.1.pdf), accesat la 29.10. 2022.

Zăcămintele de gaze naturale din Marea Neagră: bonanza sau fata morgana?, Gaz de România, disponibil la <https://www.gazderomania.ro/zacamintele-de-gaze-naturale-din-marea-neagra-...>, accesat la 08.10. 2022.

