



CELE DOUĂ CANALE ȘI POTENȚIALA LOR UTILITATE PENTRU NATO ÎN ISTMUL PONTO-BALTIC

Adrian-Vasile POPA

Doctorand, Academia Națională de Informații „Mihai Viteazul”, București

Dezvoltarea recentă de către Federația Rusă a unui sistem de tip A2/AD în Crimeea și Kaliningrad, dublată de retorica rusă din ce în ce mai conflictuală în Marea Neagră și Marea Baltică, reprezintă o provocare serioasă pentru țările din flancul estic al NATO. În fața acestui context geostrategic complicat, două proiecte majore de infrastructură – Canalul Istanbul, în cazul Mării Negre, respectiv Canalul Lagunei Vistula, în cazul Mării Baltice – pot transforma profund mediul de securitate din istmul ponto-baltic în viitorul apropiat. Această lucrare analizează justificarea strategică a operaționalizării celor două canale pentru statele din Europa Centrală și de Est și prezintă potențiala lor contribuție la asigurarea de către NATO a unor garanții credibile de securitate în istmul ponto-baltic.

Cuvinte-cheie: Canalul Istanbul, Canalul Lagunei Vistula, Federația Rusă, Marea Baltică, NATO.

INTRODUCERE

Istmul ponto-baltic este actualmente punctul fierbinte de confruntare dintre Rimland-ul strategic al Federației Ruse și containment-ul strategic al NATO. De altfel, acesta este, în linii mari, spațiul al cărui control este primul pas pentru dominația mondială, așa cum se raporta la istmul ponto-baltic atât strategul britanic Halford Mackinder – care, inițial, îl intitula *pivotul geografic al istoriei*¹ și, ulterior, *Heartland*² –, cât și strategul american Nicholas Spykman – care îl desemna ca unul dintre punctele centrale ale teoriei sale privind *Rimland-ul*³.

Statutul de mare putere nu poate fi clamat în întregime de către Federația Rusă decât dacă își asigură accesul deplin la mările libere. Pierderea influenței hegemonice asupra statelor din Europa Centrală și de Est, odată cu aderarea lor la NATO, a fost, din punct de vedere geostrategic, o catastrofă irepetabilă pentru Federația Rusă, întrucât această țară și-a pierdut majoritatea țărmurilor din istmul ponto-baltic cu ocazia tranziției post-sovietice. Catalogând rezultatul Războiului Rece ca o victorie a talasocrației pe fondul unei presupuse trădări a lui Mihail Gorbaciov, care a dus la autodistrugerea puterii telurocratice⁴, Aleksandr Dugin apreciază decizia lui Boris Elțin, din august 1999, de a-l numi pe Vladimir Putin în funcția de prim-ministru al Federației Ruse⁵. De altfel, Federația Rusă sub leadership-ul lui Vladimir Putin s-a opus cu fermitate, prin intervenții militare, aspirațiilor Ucrainei și Georgiei de a adera la NATO.

Următoarele rânduri analizează atât reconfigurarea Federației Ruse ca amenințare la adresa securității istmului ponto-baltic, cât și motivația strategică a statelor din Europa Centrală și de Est privind

Pierderea influenței hegemonice asupra statelor din Europa Centrală și de Est, odată cu aderarea lor la NATO, a fost, din punct de vedere geostrategic, o catastrofă irepetabilă pentru Federația Rusă, întrucât această țară și-a pierdut majoritatea țărmurilor din istmul ponto-baltic cu ocazia tranziției post-sovietice.

¹ Halford J. Mackinder, *The Geographical Pivot of History*, în *The Geographic Journal*, XXIII, no. 4, 1904, pp. 421-437.

² Halford J. Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, Henry Holt & Company, New York, 1919, pp. 92-95.

³ Nicholas John Spykman, *Frontiers, Security and International Organization*, în *Geographical Review*, 32, no. 3, 1942, pp. 441-442;

⁴ Aleksandr Dugin, *Last War of the World-Island*, Arktos Media Ltd., Londra, 2015, pp. 38-40.

⁵ *Ibidem*, p. 70.



De-a lungul secolelor și până în prezent, importanța geostrategică a Mării Negre s-a bazat pe rolul pe care această regiune l-a jucat simultan ca zonă tampon între marile puteri și ca punte de legătură între Europa și Asia.

potențiala operaționalizare a două proiecte majore de infrastructură care pot finalmente contribui la asigurarea de către NATO a unor garanții credibile de securitate în istmul ponto-baltic – Canalul Istanbul în cazul Mării Negre, respectiv Canalul Lagunei Vistula în cazul Mării Baltice.

RECONFIGURAREA FEDERAȚIEI RUSE CA POTENȚIALĂ AMENINȚARE ÎN ISTMUL PONTO-BALTIC

Reconfigurarea Federației Ruse ca amenințare este cuplată actualmente cu o retorică agresivă care cuprinde acuzații de încălcare a spațiului aerian⁶ și chiar incidente care limitează libertatea de navigație⁷ în Marea Neagră și în Marea Baltică. Acest context nu poate fi o surpriză, totuși, pentru cei care au urmărit cu atenție evoluțiile geostrategice din istmul ponto-baltic.

Pe de o parte, rolul Mării Negre ca parte sudică atât a Rimland-ului strategic al Federației Ruse, cât și a flancului estic al NATO este modelat de interesele urmărite de marile puteri în acest complex de securitate regională. De-a lungul secolelor și până în prezent, importanța geostrategică a Mării Negre s-a bazat pe rolul pe care această regiune l-a jucat simultan ca zonă tampon între marile puteri și ca punte de legătură între Europa și Asia⁸.

În secolul al XX-lea, puterile talasocratice euroatlantice au perceput Marea Neagră ca aproape un 'lac rusesc', fiind o veritabilă platformă de proiectare a forțelor navale sovietice în Marea Mediterană⁹. Cu toate acestea, dezintegrarea Uniunii Sovietice a modificat relațiile de putere de la Marea Neagră, întrucât statele succesoare au diminuat zona

⁶ A se vedea The Moscow Times, *Russia Says It Intercepted U.S., Swedish Spy Jets Over Baltic Sea*, 11 iunie 2019, <https://www.themoscowtimes.com/2019/06/11/russia-says-it-intercepted-us-swedish-spy-jets-over-baltic-sea-a65956>, accesat la 20 iunie 2019; Radio Free Europe, *Estonia Says Russian Plane Again Violates Airspace*, 21 iunie 2018, <https://www.rferl.org/a/estonia-russian-plane-violates-airspace/29310815.html>, accesat la 22 iunie 2019.

⁷ A se vedea BBC, *Russia-Ukraine tensions rise after Kerch Strait ship capture*, 26 noiembrie 2018, <https://www.bbc.com/news/world-europe-46340283>, accesat la 18 iunie 2019; David B. Larter, *Russian military 'harassed' US-flagged merchant ship in the Baltic ahead of exercises*, Defence News, 27 iunie 2017, <https://www.defensenews.com/naval/2017/06/27/russian-military-harassed-us-flagged-merchant-ship-in-the-baltic-ahead-of-exercises/>, accesat la 18 iunie 2019.

⁸ George Cristian Maior, *Noul aliat. Regândirea politicii de apărare a României la începutul secolului XXI*, ediția a 2-a, Editura RAO, București, 2013, 73;

⁹ Zbigniew Brzezinski, *Marea tablă de șah*, Editura Univers Enciclopedic, București, 2000, p. 48.

de coastă a Federației Ruse și și-au reorientat politica externă către o mai strânsă legătură cu Occidentul.

Regiunea Extinsă a Mării Negre s-a transformat într-o componentă-cheie a apărării strategice euroatlantice. În acest sens, în timp ce NATO și-a format și consolidat partea sudică a flancului estic, SUA și-au multiplicat bazele militare în Regiunea Extinsă a Mării Negre prin folosirea infrastructurii statelor riverane membre sau partenere ale NATO – spre exemplu, încă din timpul Războiului Rece, în Turcia – Baza Aeriană de la Incirlik și Stația Aeriană de la Izmir; dar și actualmente, în România – Baza aeriană Mihail Kogălniceanu, Baza de instruire de la Babadag, Baza de instruire de la Smârdan, Centrul de instruire de la Cincu și facilitatea de apărare antirachetă AEGIS Ashore de la Deveselu; Bulgaria – Centrul Logistic de la Aytos, Baza de la Novo Selo, Baza Aeriană de la Bezmer și Baza Aeriană Graf Ignatievo; Ucraina – baza navală de la Ochakov și Georgia – o posibilă dezvoltare comună a aerodromului militar Vaziani.

Una peste alta, probabil cea mai importantă poziție strategică din Regiunea Extinsă a Mării Negre este sistemul de strâmtori Bosfor-Dardanele, care facilitează navigația maritimă între Marea Neagră și Oceanul Planetar. Începând cu semnarea sa, în 1936, Convenția de la Montreux stabilește regulile de navigație prin cele două strâmtori pentru navele comerciale și cele de război, atât pe timp de pace, cât și pe timp de război. Totodată, Convenția de la Montreux a stabilit controlul turcesc asupra strâmtorilor Bosfor și Dardanele și a limitat prezența flotei statelor non-riverane în ceea ce privește tonajul și durata staționării în Marea Neagră¹⁰. Cu toate acestea, acțiunile destabilizatoare ale Federației Ruse în regiune, culminând cu anexarea Crimeei, au transformat Marea Neagră într-un complex de securitate regională cu doi hegemoni, Turcia și Federația Rusă. Totuși, creșterea recentă a focalizării americane asupra Regiunii Extinse a Mării Negre sugerează dorința sa de a modifica *statu-quo* actual prin contestarea dispozițiilor anacronice ale Convenției de la Montreux, în special în ceea ce privește accesul și staționarea în Marea Neagră a navelor de război aparținând statelor non-riverane. Această potențială actualizare ar asigura credibilitatea garanțiilor



Începând cu semnarea sa, în 1936, Convenția de la Montreux stabilește regulile de navigație prin cele două strâmtori pentru navele comerciale și cele de război, atât pe timp de pace, cât și pe timp de război.

¹⁰ Pentru detalii privind prevederile Convenției de la Montreux, a se vedea League of Nations, „Convention regarding the Regime of the Straits, with Annexes and Protocol. Signed at Montreux, Iulie 20th, 1936”, Treaty Series CLXXI, No. 4001-4032, 1936, pp. 213-241.



Marea Baltică, zonă potențială de exercitare a influenței rusești, este indisolubil legată de enclava Kaliningrad – situată pe țărmurile sale între Polonia și Lituania.

de securitate oferite de SUA și, implicit, de NATO aliaților și partenerilor săi din regiune. Operaționalizarea Canalului Istanbul, canal de navigație antropic, care se dorește a fi finalizat de Turcia în 2023 ca o celebrare a centenarului Republicii, ar putea fi o oportunitate pentru modificarea statutului de *mare sui generis* al Mării Negre, întrucât, cel mai probabil, ar necesita renegocierea prevederilor Convenției de la Montreux.

Pe de altă parte, reprezentând partea de nord atât a Rimland-ului strategic al Federației Ruse, cât și a flancului estic al NATO, Marea Baltică este, de asemenea, extrem de importantă în termeni geostrategici. După cum a subliniat Michael Peck, în regiunea baltică „*geografia nu este de partea NATO. Statele baltice se află pe frontiera de vest a Federației Ruse – lângă bazele, proviziile și întăririle ruse –, în timp ce forțele NATO se află mai ales în Europa de Vest și Statele Unite (...), ceea ce înseamnă că nu se poate conta incontestabil pe NATO pentru protejarea națiunilor baltice înainte ca Federația Rusă să aibă timp să deruleze un asemenea atac*”¹¹. În plus, apele de mică adâncime și strâmtorile înguste ale Mării Baltice facilitează teoretic marina rusă în ceea ce privește plasarea de mine, fiind dificil, astfel, pentru NATO să manevreze nave de război în aceste condiții (...) care fac astfel imposibilă susținerea țărilor baltice în caz de război¹². Nu în cele din urmă, așa cum a argumentat Robbin Laird, „*Federația Rusă are avantajul de a avea minorități rusești semnificative în regiunea baltică, urmare a dizolvării URSS, acestea putând avea un rol de rezistență și revoltă asemănător celui probat în Ucraina, dacă se va considera acest lucru necesar sau util*”¹³.

Marea Baltică, zonă potențială de exercitare a influenței rusești, este indisolubil legată de enclava Kaliningrad – situată pe țărmurile sale între Polonia și Lituania. De-a lungul timpului, Kaliningrad a rămas o zonă strategică importantă, flota rusă staționând în acest areal, de unde

¹¹ Michael Peck, *Want to Stop Russia from Invading the Baltic States? Turn Poland Into a Military Powerhouse*, The National Interest, 23 martie 2019, <https://nationalinterest.org/blog/buzz/want-stop-russia-invading-baltic-states-turn-poland-military-powerhouse-48692>, accesat la 24 iunie 2019.

¹² Sabine Siebold, *Germany strengthens Baltic naval alliance to counter Russian buildup*, Reuters, 26 octombrie 2018, <https://www.reuters.com/article/us-germany-baltic-military/germany-strengthens-baltic-naval-alliance-to-counter-russian-buildup-idUSKCN1N0287>, accesat la 24 iunie 2019.

¹³ Robbin Laird, *European Direct Defense: The Case of the Baltics*, Second Line of Defence, 25 ianuarie 2019, <https://sldinfo.com/2019/01/european-direct-defense-the-case-of-the-baltics/>, accesat la 23 iunie 2019.

o ofensivă împotriva Occidentului ar putea fi lansată oricând¹⁴. Enclava Kaliningrad deține azi singurul port maritim european al Federației Ruse care nu îngheață iarna – cu excepția portului din Sevastopol, a cărui anexare de către Federația Rusă este extrem de controversată – și care îi permite să-și păstreze granițele securizate. După ce Statele Unite au anunțat că elemente ale scutului său de apărare antirachetă vor fi instalate lângă Kaliningrad, Federația Rusă și-a înzestrat Flota Baltică cu capabilități de înaltă precizie¹⁵. În contextul posibilității alterării, în viitorul apropiat, de către Federația Rusă a statutului de *mare liberum* al Mării Baltice, nu este deloc surprinzător faptul că exercițiul naval *Operațiunile Baltice* din anul 2019, condus de proaspăt reînființata Flotă a 2-a a SUA și care a inclus desfășurarea unor exerciții în largul coastei Kaliningrad¹⁶, a fost contracarat de Federația Rusă printr-un exercițiu naval similar derulat în aceeași zonă¹⁷.

Drept urmare, NATO și-a consolidat prezența în istmul ponto-baltic în vederea echilibrării potențialelor agresiuni ale Federației Ruse, asigurând în același timp garanțiile de securitate oferite membrilor săi din această regiune. De altfel, Summitul de la Varșovia din 2016 a reprezentat un punct de cotitură în percepția NATO față de apărarea membrilor săi de la Marea Baltică. Astfel, după cum Iulia Joja și Octavian Manea remarcă, „deși, în urma anexării Crimeei, Alianța a promis că-și va crește disponibilitatea în Europa și va consolida apărarea pe flancul estic, Summitul NATO de la Varșovia din 2016 s-a concentrat cu precădere asupra Mării Baltice. Diferențierea dintre partea nordică (Marea Baltică) și partea sudică (Marea Neagră) a flancului estic a fost conceptualizată ca Enhanced Forward Presence (n.a., prezență avansată ‘consolidată’) la Marea Baltică față de Tailored Forward Presence (n.a., o prezență avansată ‘adaptată’) la Marea Neagră. Această diferență conceptuală este transpusă prin dislocarea a patru batalioane de luptă occidentale la fața locului și prezența continuă, prin rotație, în partea



*Kaliningrad
deține azi
singurul
port maritim
european al
Federației Ruse
care nu îngheață
iarna – cu
excepția portului
din Sevastopol,
a cărui anexare
de către
Federația Rusă
este extrem de
controversată –
și care îi permite
să-și păstreze
granițele
securizate.*

¹⁴ Alexander Diener și Joshua Hagen, „Geopolitics of the Kaliningrad exclave and enclave. Russian and EU perspective”, în *Eurasian Geography and Economics*, 52, no. 4, iulie 2011, p. 574.

¹⁵ BBC, *Kaliningrad: New Russian missile deployment angers NATO*, 22 noiembrie 2016, <https://www.bbc.com/news/world-europe-38070201>, accesat la 22 iunie 2019.

¹⁶ Carlos Munoz, *U.S. Navy sends message to Russia with 2nd Fleet’s Baltic Operations*, în *The Washington Times*, 22 mai 2019, <https://www.washingtontimes.com/news/2019/Mai/22/navy-2nd-fleet-sends-message-russia-baltops-drill/>, accesat la 24 iunie 2019.

¹⁷ Alexander Prokopenko și Roman Goncharenko, *NATO and Russia: Maneuvers and countermaneuvers in the Baltic Sea*, Deutsche Welle, 14 iunie 2019 <https://www.dw.com/en/nato-and-russia-maneuvers-and-countermaneuvers-in-the-baltic-sea/a-49188875>, accesat la 24 iunie 2019.



Polonia, principalul pilon al apărării NATO în partea de nord a flancului estic, a dovedit că este gata să completeze eforturile NATO prin desfășurarea unor proiecte de securitate națională menite să-i consolideze poziția în relația cu Federația Rusă.

nordică a flancului estic, în timp ce doar unități de formare și de personal au fost dislocate în partea sudică a flancului estic”¹⁸.

În plus, Polonia, principalul pilon al apărării NATO în partea de nord a flancului estic, a dovedit că este gata să completeze eforturile NATO prin desfășurarea unor proiecte de securitate națională menite să-i consolideze poziția în relația cu Federația Rusă. Astfel, după inaugurarea, în 2015, a depozitului de gaze naturale lichefiate din Swinoujscie¹⁹, Polonia intenționează în viitorul apropiat să opereționalizeze pe teritoriul național încă patru proiecte majore de infrastructură cu destinație inclusiv militară – conducta de gaz baltică – Baltic Pipe²⁰, Canalul Lagunei Vistula²¹, Hub-ul Central de Transport²² și o baza militară americană – Fort Trump²³.

Drept urmare, confruntându-se cu noul context geostrategic din istmul ponto-baltic discutat mai sus, statele din flancul estic al NATO nu au mai putut aștepta ca ‘marele joc’ dintre Occident și Federația Rusă să se încheie, ci au acționat pro-activ, astfel încât să își asigure securitatea și prosperitatea.

CANALUL ISTANBUL ȘI POTENȚIALA SA UTILITATE PENTRU NATO

Argumentul oficial pentru construirea acestui canal de circa 50 km lungime, în paralel cu Bosforul, este de a redirecționa volumul critic al traficului maritim din strâmtoarele turcești, devenite actualmente unele dintre cele mai aglomerate din lume. Pe lângă faptul că este o măsură menită să asigure siguranța navigației – strâmtoarele Bosfor și Dardanele

¹⁸ Iulia Joja și Octavian Manea, *2018 NATO Summit: Finally a focus on the Black Sea?*, Real Clear Defense, 11 iulie 2018, https://www.realcleardefense.com/articles/2018/07/11/2018_nato_summit_finally_a_focus_on_the_black_sea_113596.html, accesat la 25 iunie 2019.

¹⁹ A se vedea Radió Poland, *Świnoujście gas terminal officially opened*, 12 octombrie 2015, <http://www.thenews.pl/1/12/Artykul/224582,Swinoujscie-gas-terminal-officially-opened>, accesat la 25 iunie 2019.

²⁰ A se vedea Natalia Konarzewska, *Baltic Pipe to Cut Poland’s Gas Dependence on Russia*, în *Eurasia Daily Monitor*, 16, no. 69, mai 2019.

²¹ A se vedea în *The Telegraph*, *Poland to build canal in order to avoid ships passing through Russian waters*, 13 octombrie 2016, <https://www.telegraph.co.uk/news/2016/10/13/poland-to-build-canal-in-order-to-avoid-ships-passing-through-ru/>, accesat 25 iunie 2019.

²² A se vedea Poland In, *Central Transport Hub to include 1,600 km of new railway lines*, 25 martie 2019, <https://polandin.com/41899932/central-transport-hub-to-include-1600km-of-new-railway-lines>, accesat la 25 iunie 2019.

²³ A se vedea William J. Hennigan, *Fort Trump? The Pentagon Takes a Step Toward Establishing Base in Poland*, în *Time*, 14 martie 2019, <https://time.com/5551061/poland-military-base-fort-trump/>, accesat la 25 iunie 2019.

sunt notorii pentru accidentele maritime, peste 140 având loc în aceste strâmțori turcești din 2006²⁴ –, Canalul Istanbul ar permite autorităților turce să perceapă navigatorilor o taxă de tranzit pentru trecerea sa, o dispoziție limitată în acest sens fiind disponibilă actualmente pentru Turcia în gestionarea canalelor de navigație Bosfor și Dardanele.

Turcia nu a adoptat încă o poziție oficială privind includerea Canalului Istanbul sub auspiciile prevederilor Convenției de la Montreux. Ca o consecință, se pot lua în considerare două opțiuni în cazul Canalului Istanbul în ceea ce privește potențialul său pentru apariția unui avantaj strategic pentru NATO în vederea aplicării unor garanții de securitate credibile la Marea Neagră.

Prima opțiune presupune că autoritățile turce nu vor introduce Canalul Istanbul sub prevederile Convenției de la Montreux. În acest sens, Binali Yıldırım, ultimul titular al funcției de prim-ministru al Turciei până la schimbarea recentă a sistemului guvernamental din președinție parlamentară în executivă, a declarat, în ianuarie 2018, că proiectul de infrastructură Canalul Istanbul nu va face obiectul Convenției de la Montreux²⁵. Drept urmare, în acest caz, dislocarea forțelor navale în Marea Neagră de către statele membre ale NATO non-riverane ar putea depinde exclusiv de jurisdicția impusă de Turcia și nu de un acord internațional, așa cum este în prezent. Nu în cele din urmă, această opțiune strategică ar permite aplicarea de către NATO a unor garanții de securitate credibile la Marea Neagră printr-o flotă permanentă. Cu toate acestea, cristalizarea acestei opțiuni este limitată de presupusa opoziție vehementă a Federației Ruse și, drept urmare, depinde, în ultimă instanță, de evoluția relațiilor dintre Turcia și Federația Rusă, pe de o parte, și dintre Turcia și Statele Unite, pe de altă parte.

A doua opțiune presupune că autoritățile turce vor introduce Canalul Istanbul sub prevederile Convenției de la Montreux. În acest sens, operaționalizarea Canalului Istanbul poate încuraja celelalte state riverane Mării Negre să constrângă Turcia astfel încât aceasta



Prima opțiune presupune că autoritățile turce nu vor introduce Canalul Istanbul sub prevederile Convenției de la Montreux.

Drept urmare, în acest caz, dislocarea forțelor navale în Marea Neagră de către statele membre ale NATO non-riverane ar putea depinde exclusiv de jurisdicția impusă de Turcia.

²⁴ Mehmet Ogutcu, *Revising the Montreux Convention*, Hurriyet Daily News, 12 aprilie 2018, <http://www.hurriyetaidailynews.com/opinion/mehmet-ogutcu/revising-the-montreux-convention-130148>, accesat la 25 iunie 2019.

²⁵ Apud Helene Franchineau, *How Istanbul's man-made canal project could trigger an arms race in the Black Sea – and why China is watching closely*, The South China Morning Post, 3 iunie 2018, <https://www.scmp.com/news/world/europe/article/2149025/how-istanbuls-man-made-canal-project-could-trigger-arms-race-black>, accesat la 20 iunie 2019.



În cazul în care Canalul Istanbul va fi introdus sub auspiciile Convenției de la Montreux, dislocarea forțelor navale în Marea Neagră de către statele membre ale NATO non-riverane ar putea fi decisă în baza negocierii noilor prevederi ale Convenției de la Montreux, ce urmează a fi derulate cel mai probabil de către statele semnatare ale acesteia.

să accepte consultări cu privire la regimul juridic al acestui proiect de infrastructură, întrucât, actualmente, strâmtoarele turcești sunt singurele rute maritime către Oceanul Planetar pe care acestea le au la dispoziție. Drept urmare, în acest caz, dislocarea forțelor navale în Marea Neagră de către statele membre ale NATO non-riverane ar putea fi decisă în baza negocierii noilor prevederi ale Convenției de la Montreux, ce urmează a fi derulate cel mai probabil de către statele semnatare ale acesteia²⁶. Nu în cele din urmă, această opțiune strategică ar putea, probabil, menține limitele operaționale actuale impuse de Convenția de la Montreux în cazul navelor statelor non-riverane. Cu toate acestea, cristalizarea acestei opțiuni este limitată de presupusa determinare a SUA de a schimba actualul *statu-quo* și, drept urmare, depinde și aceasta, în ultimă instanță, de evoluția relațiilor dintre Turcia și Federația Rusă, pe de o parte, și dintre Turcia și Statele Unite, pe de altă parte.

Chiar dacă, actualmente, relațiile turco-ruse sunt, probabil, la cel mai înalt nivel, două episoade din istoria recentă relevă că securitatea națională a Turciei poate fi afectată foarte mult dacă această țară nu este pregătită să-și asigure propria securitate. *Criza strâmtoarelor turcești* este un astfel de episod. Turcia a încercat să rămână neutră în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, dar constrânsă sub presiunea solicitării Uniunii Sovietice de a impune prevederi discriminatorii în ceea ce privește tranzitul prin strâmtoare, a solicitat protecția SUA și calitatea de membru al NATO după finalizarea conflagrației. Un episod de dată mai recentă s-a întâmplat în 6 decembrie 2015, în contextul tensiunilor dintre Ankara și Moscova, ca urmare a doborârii avionului de luptă rusesc Su-24 de către Turcia, când a fost mediatizată o filmare care surprinde un militar aflat la bordul navei de război ruse *Caesar Kunikov*, aflată în tranzit prin strâmtoarea Bosfor, care, aparent, țintea cu un lansator de rachete sol-aer cel mai mare oraș turc, și anume Istanbulul²⁷.

Revenind la actualitate, în timp ce rezultatele impactului operaționalizării Canalului Istanbul asupra mediului de securitate din Regiunea Extinsă a Mării Negre sunt încă așteptate, ezitarea Turciei în a-și asuma un statut juridic pentru acest proiect de infrastructură ar putea fi un semn

²⁶ Australia, Bulgaria, Franța, Grecia, Japonia, România, Iugoslavia (succedată de Serbia), Turcia, Marea Britanie și Uniunea Sovietică (succedată de Federația Rusă).

²⁷ Hurriyet Daily News, *Turkey not planning to revise Montreux Convention on Bosphorus rights*, 8 decembrie 2015, <http://www.hurriyetdailynews.com/turkey-not-planning-to-revise-montreux-convention-on-bosphorus-rights-92226>, accesat la 18 iunie 2019.

că zarurile încă nu au fost aruncate în Istanbul. Astfel, așa cum argumentează Boris Toucas, „dacă dorește să rămână un stakeholder major în regiune, Ankara va trebui să-și consolideze legăturile cu România și Bulgaria (...). Doar în aceste condiții Turcia ar putea vorbi de la egal la egal cu Federația Rusă și ar putea folosi într-un mod pozitiv relația sa specială cu Moscova ca un avantaj pentru stabilizarea regiunii”²⁸. Așa cum Asim Suleymanov a punctat, la momentul operaționalizării Canalului Istanbul, totul va depinde de leadership-ul Turciei²⁹.

CANALUL LAGUNEI VISTULA ȘI POTENȚIALA SA UTILITATE PENTRU NATO

În ciuda faptului că Marea Baltică este, probabil, cea mai reglementată zonă maritimă din lume³⁰, această situație se poate schimba în viitorul apropiat. În acest sens, un potențial declanșator ar putea fi reprezentat de operaționalizarea intenției Poloniei de a continua construcția Canalului Lagunei Vistula.

Autorizat de Parlamentul polonez în 2017 și fiindu-i anunțată începerea oficială a construcției în februarie 2019, Canalul Lagunei Vistula va conecta Marea Baltică cu Laguna Vistula, ocolind apele teritoriale ale Federației Ruse. Astfel, acest canal antropoc va permite navelor din Marea Baltică să ajungă în mod liber la portul polonez Elblag, fără accesarea punctului obligatoriu de trecere de până acum a Lagunei Vistula, și anume portul rus Baltisk – principala bază navală a Flotei Baltice a Federației Ruse³¹ –, situat pe malul strâmtorii Pilava.

Fiind planificat încă din secolul al XVI-lea, Canalul Lagunei Vistula are scopul de a pune capăt, în cele din urmă, disputei polono-ruse datând din perioada Războiului Rece, ca urmare a semnării *Acordului de frontieră polono-sovietic* din 1945 – nerespectat pe deplin



Canalul Lagunei Vistula va conecta Marea Baltică cu Laguna Vistula, ocolind apele teritoriale ale Federației Ruse. Astfel, acest canal antropoc va permite navelor din Marea Baltică să ajungă în mod liber la portul polonez Elblag, fără accesarea punctului obligatoriu de trecere de până acum a Lagunei Vistula, și anume portul rus Baltisk – principala bază navală a Flotei Baltice a Federației Ruse –, situat pe malul strâmtorii Pilava.

²⁸ Boris Toucas, *Turkey Has No Allies in the Black Sea, Only Interests*, Center for Strategic & International Studies, 13 februarie 2018, <https://www.csis.org/analysis/turkey-has-no-allies-black-sea-only-interests>, accesat la 18 iunie 2019.

²⁹ Asim Suleymanov, *Turkey is the Guarantor of Peace in the Black Sea region*, Modern Diplomacy, 22 mai 2019 <https://moderndiplomacy.eu/2019/05/22/turkey-is-the-guarantor-of-peace-in-the-black-sea-region/>, accesat la 18 iunie 2019.

³⁰ Centrum Balticum, *Baltic Sea Law*, Baltic Area Legal Studies, 2019, http://www.centrumbalticum.org/en/projects/baltic_area_legal_studies/baltic_sea_law, accesat la 2 iulie 2019.

³¹ Maritime Herald, *Poland Began to Build a Canal Through the Baltic Spit*, 19 februarie 2019, <http://www.maritimeherald.com/2019/poland-began-to-build-a-canal-through-the-baltic-spit/>, accesat la 2 iulie 2019.



După cum a arătat Jaroslaw Kaczynski, „Canalul Lagunei Vistula este important pentru statutul Poloniei (...), în cele din urmă, Polonia trebuie să șteargă ultimele urme ale unui stat dependent. Trebuie să arătăm că timpurile în care Federația Rusă a dictat ceea ce puteam sau nu puteam face pe teritoriul nostru s-au terminat”.

nici actualmente de către partea rusă, în sensul că navelor comerciale poloneze nu le este permisă tranzitarea în mod liber a strâmtorii Pilava în vederea andocării în portul Elblag³². Astfel, chiar și astăzi, accesul navelor comerciale poloneze prin strâmtoarea Pilava este permisă numai în baza plății drepturilor de navigație către autoritățile ruse. În plus, staționarea Flotei Baltice a Federației Ruse în proximitatea strâmtorii Pilava, mai precis în portul Baltisk, impune o serie de restricții, inclusiv limitarea accesului navelor sub pavilion străin.

Drept urmare, decizia Poloniei de a demara construcția canalului Lagunei Vistula rezidă în ambiția acestui stat de a-și asigura pe deplin suveranitatea. După cum a arătat Jaroslaw Kaczynski, „Canalul Lagunei Vistula este important pentru statutul Poloniei (...), în cele din urmă, Polonia trebuie să șteargă ultimele urme ale unui stat dependent. Trebuie să arătăm că timpurile în care Federația Rusă a dictat ceea ce puteam sau nu puteam face pe teritoriul nostru s-au terminat”³³. De altfel, Canalul Lagunei Vistula ar putea servi unui scop militar, deoarece orașul Elblag găzduiește Comandamentul Diviziei Multinaționale Nord-Est a NATO, care se ocupă de pregătirea grupurilor de luptă din cadrul Prezenței Avansate Consolidate. În acest context, fostul comandant al armatei poloneze, generalul Mirosław Rozanski, a punctat că acesta ar fi, în fapt, principalul motiv care stă la baza operaționalizării proiectului de infrastructură menționat³⁴.

În plus, Canalul Lagunei Vistula se poate constitui într-un avantaj strategic pentru NATO în vederea aplicării unor garanții de securitate credibile la Marea Baltică, întrucât îi poate conferi Alianței accesarea necondiționată de către Federația Rusă a unei rute navale între Marea Baltică și Laguna Vistula. Cu toate acestea, operaționalizarea acestui proiect de infrastructură, conform parametrilor tehnici actuali, oferă un avantaj limitat pentru NATO, întrucât adâncimea mică a apei din Laguna Vistula, menținută și de viitoarea construcție, va constitui un impediment pentru potențiala dislocare a unor nave de luptă de mari dimensiuni în zonă³⁵.

³² Paweł Pawłowski, *New Road to the Baltic Sea*, Warsaw Institute, 19 martie 2019, <https://warsawinstitute.org/new-road-baltic-sea/>, accesat la 2 iulie 2019.

³³ Matthew Day, *Days they dictate to us are over’: Poland vows to build Baltic Sea canal to bypass Russia*, *The Telegraph*, 25 septembrie 2018, <https://www.telegraph.co.uk/news/2018/09/25/days-dictate-us-poland-vows-build-baltic-sea-canal-bypass-russia/>, accesat la 2 iulie 2019.

³⁴ În Paweł Pawłowski, *New Road to the Baltic Sea*, Warsaw Institute, 19 martie 2019, <https://warsawinstitute.org/new-road-baltic-sea/>, accesat la 2 iulie 2019.

³⁵ Stratfor, *Poland: Warsaw Hopes to Increase Its Autonomy with a New Canal*, 27 septembrie 2018, <https://worldview.stratfor.com/article/poland-warsaw-hopes-increase-its-autonomy-russia-new-canal>, accesat la 2 iulie 2019.

Nu în cele din urmă, construirea Canalului Lagunei Vistula se confruntă cu o opoziție vehementă atât din partea Federației Ruse, cât și din partea unor diverse grupuri de activiști de mediu: în primul rând, Moscova acuză faptul că nu a fost consultată pe marginea acestui proiect și construirea acestui canal reprezintă o amenințare pentru ecosistemul lagunei³⁶; în al doilea rând, activiștii de mediu organizează proteste împotriva continuării proiectului menționat, catalogându-l drept un „*illegal hooliganism de mediu*”³⁷.

Una peste alta, cu toate că autorităților poloneze le-a fost solicitat de către Comisia Europeană, ca măsură provizorie până la adoptarea unei poziții oficiale la nivel european, să sisteze planul de construcție a Canalului Lagunei Vistula³⁸, Varșovia oferă asigurări că acest proiect va fi operaționalizat indiferent de poziția forurilor europene, întrucât se situează în sfera securității naționale³⁹. Drept urmare, remarca lui Pawel Pawlowski cu privire la soarta indecisă a Canalului Lagunei Vistula pare să ofere cea mai bună predicție: „*norocul este de partea celor curajoși*”⁴⁰.

MODALITĂȚI DE DENUNȚARE A OPOZIȚIEI FEDERAȚIEI RUSE FAȚĂ DE OPERAȚIONALIZAREA CELOR DOUĂ CANALE

Statele din Europa Centrală și de Est, împreună cu alte state membre ale NATO interesate, dispun de diverse modalități de denunțare a opoziției Federației Ruse față de operaționalizarea celor două canale în favoarea Alianței.

Pe de o parte, în cazul Canalului Istanbul, există diverse acțiuni ce pot fi urmate de statele membre și parteneri ale NATO în vederea asigurării

³⁶ Matthew Day, *Days they dictate to us are over: Poland vows to build Baltic Sea canal to bypass Russia*, *The Telegraph*, 25 septembrie 2018, <https://www.telegraph.co.uk/news/2018/09/25/days-dictate-us-poland-vows-build-baltic-sea-canal-bypass-russia/>, accesat la 2 iulie 2019.

³⁷ Emily Macintosh, *€800M Polish canal is 'Environmental Hooliganism'*, *The News Channel of the European Environmental Bureau*, 26 februarie 2019, <https://meta.eeb.org/2019/02/26/e800m-polish-canal-is-environmental-hooliganism/>, accesat la 2 iulie 2019.

³⁸ Gabriela Baczyńska și Kevin Liffey, *EU says Poland cannot build Vistula Spit canal without approval – official*, *Reuters*, 1 martie 2019, <https://www.reuters.com/article/eu-poland-vistulaspit/eu-says-poland-cannot-build-vistula-spit-canal-without-approval-official-idUSL5N2005T8>, accesat la 3 iulie 2019.

³⁹ Karol Witenberg, *Poland defies green activists, EU with Baltic canal project*, *Reuters*, 4 martie 2019, <https://www.reuters.com/article/us-poland-environment-vistulaspit/poland-defies-green-activists-eu-with-baltic-canal-project-idUSKCN1QL1AN>, accesat la 3 iulie 2019.

⁴⁰ Pawel Pawlowski, *New Road to the Baltic Sea*, *Warsaw Institute*, 19 martie 2019, <https://warsawinstitute.org/new-road-baltic-sea/>, accesat la 2 iulie 2019.



Cu toate că autorităților poloneze le-a fost solicitat de către Comisia Europeană, ca măsură provizorie până la adoptarea unei poziții oficiale la nivel european, să sisteze planul de construcție a Canalului Lagunei Vistula, Varșovia oferă asigurări că acest proiect va fi operaționalizat indiferent de poziția forurilor europene, întrucât se situează în sfera securității naționale.



NATO ar putea revigora și sprijini operaționalizarea inițiativei României din 2016 cu privire la o cooperare navală consolidată cu celelalte state aliate și parteneri de la Marea Neagră, astfel încât să se creeze premisele apariției de facto a unei flote NATO permanente în acest areal maritim – în conformitate, practic, cu actualele prevederi ale Convenției de la Montreux.

avantajului strategic ce poate fi conferit Alianței prin operaționalizarea proiectului de infrastructură menționat. În primul rând, SUA împreună cu statele membre și parteneri ale NATO de la Marea Neagră ar putea promova legături mai strânse cu Turcia, astfel încât să se asigure că, indiferent dacă obiectul Convenției de la Montreux va include sau nu Canalul Istanbul, autoritățile de la Ankara vor elimina sau cel puțin îmbunătăți condiționările actuale privind dislocarea în Marea Neagră a navelor de luptă aparținând statelor non-riverane. În al doilea rând, NATO ar putea negocia cu Federația Rusă ca, în schimbul acceptării unei prezențe navale aliate reduse în Marea Neagră, Kremlinul să asigure restabilirea *statu-quo*ului existent înaintea anexării Crimeei și a sprijinirii separatiștilor de pe teritoriul național georgian. În al treilea rând, NATO ar putea revigora și sprijini operaționalizarea inițiativei României din 2016 cu privire la o cooperare navală consolidată cu celelalte state aliate și parteneri de la Marea Neagră, astfel încât să se creeze premisele apariției *de facto* a unei flote NATO permanente în acest areal maritim – în conformitate, practic, cu actualele prevederi ale Convenției de la Montreux. În al patrulea rând, Alianța ar putea transfera pavilionul unor capacități navale către statele membre și parteneri de la Marea Neagră, astfel încât să consolideze capacitățile militare aliate din acest areal. În al cincilea rând, NATO ar putea crea un lanț de bule aliate A2/AD în jurul bulei ruse A2/AD din Crimeea în vederea restricționării libertății de acțiune a Federației Ruse în Marea Neagră, având ca scop final întărirea garanțiilor de securitate oferite statelor membre și parteneri riverani Mării Negre.

Pe de altă parte, în cazul Canalului Lagunei Vistula, Polonia, sprijinită de aliații săi, poate întreprinde diverse acțiuni menite să asigure operaționalizarea acestui proiect de infrastructură în ciuda opoziției Federației Ruse față de acesta. În primul rând, Polonia ar putea oferi comunității internaționale garanții credibile privind faptul că operaționalizarea Canalului Lagunei Vistula se va efectua cu respectarea actualei legislații internaționale de mediu – în acest mod, Polonia ar putea oferi asigurări și activiștilor de mediu implicați. În al doilea rând, argumentele Federației Ruse privind protecția mediului înconjurător, în contextul opoziției autorităților ruse față de construirea Canalului Lagunei Vistula, ar putea fi combătute în mod activ de către Polonia printr-un discurs similar, în contextul opoziției autorităților poloneze vizavi de construirea Nord Stream 2. În al treilea rând, Polonia ar putea lua în considerare sistarea construirii Canalului Lagunei Vistula doar în măsura în care Federația Rusă acceptă eliminarea taxelor

și liberalizarea tranzitării strâmtorii Pilava, inclusiv în cazul navelor aparținând unor țări terțe.

Alternativ, statele din Europa Centrală și de Est, împreună cu alți stakeholderi euroatlantici ar putea implementa două soluții tranzitorii până la finalizarea construcției celor două canale, mai precis până la reglementarea juridică a acestora în favoarea Alianței. Prima ar putea fi implementarea proiectelor de interconectare a statelor din Europa Centrală și de Est propuse în cadrul *Inițiativei celor Trei Mări*⁴¹. Cea de-a doua ar putea fi operaționalizarea Canalului Gdansk-Galați, idee datând încă din perioada interbelică, ceea ce, practic, ar interconecta Marea Baltică cu Marea Neagră printr-un proiect de infrastructură ce poate fi implementat de un consorțiu cuprinzând Polonia, Ucraina, Republica Moldova și România⁴².

CONCLUZII

Reconfigurarea Federației Ruse ca amenințare în istmul ponto-baltic solicită statelor din Europa Centrală și de Est să-și consolideze poziția geostrategică. În acest context, două proiecte de infrastructură preconizate a fi operaționalizate ar putea transforma profund mediul de securitate în istmul ponto-baltic în viitorul apropiat – Canalul Istanbul, respectiv Canalul Lagunei Vistula.

În cazul Canalului Istanbul, Turcia nu a adoptat încă o poziție oficială privind includerea sa sub prevederile Convenției de la Montreux. Drept urmare, două opțiuni pot fi luate în considerare în cazul său atunci când i se ia în calcul potențialul pentru cristalizarea unui avantaj strategic al NATO la Marea Neagră. Pe de o parte, dacă acest proiect de infrastructură nu va fi inclus sub prevederile Convenției de la Montreux, dislocarea forțelor navale în Marea Neagră de către statele membre ale NATO non-riverane ar putea depinde exclusiv de jurisdicția impusă de Turcia și nu de un acord internațional, așa cum este în prezent. Această opțiune strategică ar permite aplicarea de către NATO a unor garanții de securitate credibile la Marea Neagră printr-o flotă permanentă. Pe de altă parte, dacă acest proiect de infrastructură va



*Reconfigurarea
Federației Ruse
ca amenințare
în istmul
ponto-baltic
solicită statelor
din Europa
Centrală și de Est
să-și consolideze
poziția
geostrategică.*

⁴¹ Vezi *Inițiativa celor Trei Mări*, Summitul de la București, *The Three Seas Initiative – Priority Interconnection Projects*, 17-18 septembrie 2018, <http://three-seas.eu/wp-content/uploads/2018/09/list-of-priority-interconnection-projects-2018.pdf>, accesat la 22 mai 2019.

⁴² Vezi Grigore Gafencu, *Telegramă cifrată către Ambasada României în Varșovia*, MAE, nr. 15608, 9 martie 1939, AMAE, fond 71/Polonia/1939, vol. 60: Relații cu România, pp. 94-97.



Alternativ, două soluții tranzitorii pot fi luate în considerare până la finalizarea construcției celor două canale, mai precis până la reglementarea juridică a acestora în favoarea Alianței, și anume implementarea proiectelor de interconectare propuse în cadrul Inițiativei celor Trei Mări, respectiv operaționalizarea Canalului Gdansk-Galați.

fi inclus sub prevederile Convenției de la Montreux, dislocarea forțelor navale în Marea Neagră de către statele membre ale NATO non-riverane ar putea fi decisă în baza negocierii noilor prevederi ale Convenției de la Montreux. Această opțiune strategică ar putea, probabil, menține limitele operaționale actuale impuse în cazul navelor aparținând statelor non-riverane. Una peste alta, ambele opțiuni depind, în ultimă instanță, de evoluția relațiilor dintre Turcia și Federația Rusă, pe de o parte, și dintre Turcia și Statele Unite, pe de altă parte.

În cazul Canalului Lagunei Vistula, Polonia pare a fi determinată să operaționalizeze acest proiect de infrastructură, în ciuda opoziției vehemente a Federației Ruse și a activiștilor de mediu. Acest canal antropoc este menit să asigure suveranitatea Poloniei prin permiterea vaselor poloneze și a țărilor-terțe să ajungă în mod liber la portul polonez Elblag, fără accesarea punctului obligatoriu de trecere de până acum a Lagunei Vistula, și anume portul rus Baltisk. Nu în cele din urmă, Canalul Lagunei Vistula se poate constitui într-un avantaj strategic pentru NATO în vederea aplicării unor garanții de securitate credibile la Marea Baltică, întrucât îi poate conferi Alianței accesarea necondiționată a unei rute navale între Marea Baltică și Laguna Vistula.

Statele din Europa Centrală și de Est, împreună cu alte state membre ale NATO interesate, dispune de diverse modalități de denunțarea opoziției Federației Ruse față de operaționalizarea celor două canale. Alternativ, două soluții tranzitorii pot fi luate în considerare până la finalizarea construcției celor două canale, mai precis până la reglementarea juridică a acestora în favoarea Alianței, și anume implementarea proiectelor de interconectare propuse în cadrul *Inițiativei celor Trei Mări*, respectiv operaționalizarea Canalului Gdansk-Galați. Finalmente, probabil că nimic nu se potrivește mai bine contextului decât remarca istoricului Marek Chodakiewicz: „*Istoria este vie în Est. Clarificarea trecutului este cheia viitorului*”⁴³.

BIBLIOGRAFIE:

1. ***, BBC, *Kaliningrad: New Russian missile deployment angers NATO*, 22 noiembrie 2016, <https://www.bbc.com/news/world-europe-38070201>.

⁴³ Marek Jan Chodakiewicz, *Intermarium: the Land between the Black and Baltic Seas*, Transaction Publishers, New Jersey, 2013, p. 531.



2. ***, BBC, *Russia-Ukraine tensions rise after Kerch Strait ship capture*, 26 noiembrie 2018, <https://www.bbc.com/news/world-europe-46340283>.
3. Centrum Balticum, *Baltic Sea Law, Baltic Area Legal Studies*, 2019, http://www.centrumbalticum.org/en/projects/baltic_area_legal_studies/baltic_sea_law.
4. League of Nations, *Convention regarding the Regime of the Straits, with Annexes and Protocol. Signed at Montreux, Iulie 20th, 1936*, Treaty Series CLXXHI, No. 4001-4032, 1936.
5. The Moscow Times, *Russia Says It Intercepted U.S., Swedish Spy Jets Over Baltic Sea*, 11 iunie 2019, <https://www.themoscowtimes.com/2019/06/11/russia-says-it-intercepted-us-swedish-spy-jets-over-baltic-sea-a65956>.
6. Radio Free Europe, *Estonia Says Russian Plane Again Violates Airspace*, 21 iunie 2018, <https://www.rferl.org/a/estonia-russian-plane-violates-airspace/29310815.html>.
7. Radio Poland, *Świnoujście gas terminal officially opened*, 12 octombrie 2015, <http://www.thenews.pl/1/12/Artykul/224582,Swinoujscie-gas-terminal-officially-opened>.
8. Stratfor, *Poland: Warsaw Hopes to Increase Its Autonomy with a New Canal*, 27 septembrie 2018, <https://worldview.stratfor.com/article/poland-warsaw-hopes-increase-its-autonomy-russia-new-canal>.
9. The Telegraph, *Poland to build canal in order to avoid ships passing through Russian waters*, 13 octombrie 2016, <https://www.telegraph.co.uk/news/2016/10/13/poland-to-build-canal-in-order-to-avoid-ships-passing-through-ru/>.
10. The Three Seas Initiative Summit Bucharest, *The Three Seas Initiative – Priority Interconnection Projects*, 17-18 septembrie 2018, <http://three-seas.eu/wp-content/uploads/2018/09/list-of-priorityinterconnection-projects-2018.pdf>.
11. Gabriela Baczyńska, Kevin Liffey, *EU says Poland cannot build Vistula Spit canal without approval – official*, Reuters, 1 martie 2019, <https://www.reuters.com/article/eu-poland-vistulaspit/eu-says-poland-cannot-build-vistula-spit-canal-without-approval-official-idUSL5N2005T8>.
12. Zbigniew Brzezinski, *Marea tablă de șah*, Encyclopedic Universe Publishing House, București, 2000.
13. Marek Jan Chodakiewicz, *Intermarium: the Land between the Black and Baltic Seas*, Transaction Publishers, New Jersey, 2013.
14. Alexander Diener și Joshua Hagen, *Geopolitics of the Kaliningrad exclave and enclave. Russian and EU perspective*, Eurasian Geography and Economics 52, no. 4, iulie 2011.
15. Aleksandr Dugin, *Last War of the World-Island*, Arktos Media Ltd., Londra, 2015.
16. Helene Franchineau, *How Istanbul's man-made canal project could trigger an arms race in the Black Sea – and why China is watching closely*, The South China Morning Post, 3 iunie 2018, <https://www>.



- scmp.com/news/world/europe/article/2149025/how-istanbul-man-made-canal-project-could-trigger-arms-race-black.
17. Grigore Gafencu, *Telegramă cifrată către Ambasada României în Varșovia*, MAE, nr. 15608, 9 martie 1939, AMAE, fond 71/Polonia/1939, vol. 60: Relații cu România.
 18. William Hennigan, *Fort Trump? The Pentagon Takes a Step Toward Establishing Base in Poland*, Time, 14 martie 2019, <https://time.com/5551061/poland-military-base-fort-trump/>, accesat la 25 iunie 2019.
 19. Iulia Joja și Octavian Manea, *2018 NATO Summit: Finally a focus on the Black Sea?*, Real Clear Defense, 11 iulie 2018, https://www.realcleardefense.com/articles/2018/07/11/2018_nato_summit_finally_a_focus_on_the_black_sea_113596.html.
 20. Natalia Konarzewska, *Baltic Pipe to Cut Poland's Gas Dependence on Russia*, Eurasia Daily Monitor 16, no. 69, mai 2019.
 21. Robbin Laird, *European Direct Defense: The Case of the Baltics*, Second Line of Defence, 25 ianuarie 2019, <https://sldinfo.com/2019/01/european-direct-defense-the-case-of-the-baltics/>.
 22. David Larter, *Russian military 'harassed' US-flagged merchant ship in the Baltic ahead of exercises*, Defence News, 27 iunie 2017, <https://www.defensenews.com/naval/2017/06/27/russian-military-harassed-us-flagged-merchant-ship-in-the-baltic-ahead-of-exercises/>.
 23. Emily Macintosh, *€800M Polish canal is 'Environmental Hooliganism'*, The News Channel of the European Environmental Bureau, 26 februarie 2019, <https://meta.eeb.org/2019/02/26/e800m-polish-canal-is-environmental-hooliganism/>.
 24. Halford Mackinder, *The Geographical Pivot of History*, The Geographic Journal XXIII, no. 4, 1904.
 25. Halford Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, Henry Holt & Company, New York, 1919.
 26. George Maior, *Noul aliat. Regândirea politicii de apărare a României la începutul secolului XXI*, ediția a 2-a, Editura RAO, București, 2013.
 27. Herald Maritime, *Poland Began to Build a Canal Through the Baltic Spit*, 19 februarie 2019, <http://www.maritimeherald.com/2019/poland-began-to-build-a-canal-through-the-baltic-spit/>.
 28. Carlos Munoz, *U.S. Navy sends message to Russia with 2nd Fleet's Baltic Operations*, The Washington Times, 22 mai 2019, <https://www.washingtontimes.com/news/2019/Mai/22/navy-2nd-fleet-sends-message-russia-baltops-drill/>.
 29. Mehmet Ogutcu, *Revising the Montreux Convention*, Hurriyet Daily News, 12 aprilie 2018, <http://www.hurriyettodaynews.com/opinion/mehmet-ogutcu/revising-the-montreux-convention-130148>.
 30. Pawel Pawłowski, *New Road to the Baltic Sea*, Warsaw Institute, 19 martie 2019, <https://warsawinstitute.org/new-road-baltic-sea/>.
 31. Michael Peck, *Want to Stop Russia from Invading the Baltic States? Turn Poland Into a Military Powerhouse*, The National Interest, 23 martie 2019, <https://nationalinterest.org/blog/buzz/want-stop->

- russia-invading-baltic-states-turn-poland-military-powerhouse-48692.
32. Alexander Prokopenko și Roman Goncharenko, *NATO and Russia: Maneuvers and countermaneuvers in the Baltic Sea*, Deutsche Welle, 14 iunie 2019 <https://www.dw.com/en/nato-and-russia-maneuvers-and-countermaneuvers-in-the-baltic-sea/a-49188875>.
 33. Sabine Siebold, *Germany strengthens Baltic naval alliance to counter Russian buildup*, Reuters, 26 octombrie 2018, <https://www.reuters.com/article/us-germany-baltic-military/germany-strengthens-baltic-naval-alliance-to-counter-russian-buildup-idUSKCN1N0287>.
 34. Nicholas Spykman, *Frontiers, Security and International Organization*, Geographical Review 32, no. 3, 1942.
 35. Asim Suleymanov, *Turkey is the Guarantor of Peace in the Black Sea region*, Modern Diplomacy, 22 mai 2019, <https://moderndiplomacy.eu/2019/05/22/turkey-is-the-guarantor-of-peace-in-the-black-sea-region/>.
 36. Boris Toucas, *Turkey Has No Allies in the Black Sea, Only Interests*, Center for Strategic & International Studies, 13 februarie 2018, <https://www.csis.org/analysis/turkey-has-no-allies-black-sea-only-interests>.
 37. Karol Witenberg, *Poland defies green activists*, EU with Baltic canal project, Reuters, 4 martie 2019, <https://www.reuters.com/article/us-poland-environment-vistulaspit/poland-defies-green-activists-eu-with-baltic-canal-project-idUSKCN1QL1AN>.

