



MCD și MCT 2026

Bugetele reale ale reconectării
diasporei științifice și poziția
României la coada Uniunii

dr. Eduard STOICA Europene în cercetare-dezvoltare



2,3

Romania's two national schemes for reconnecting its scientific diaspora have lost almost all their funding in the space of three years, leaving them able to support only a handful of researchers nationwide. The paper sets this decline against Eurostat indicators that place Romania at the bottom of the European Union on public and private research spending alike, and argues that the gap between the country's stated commitment to internationalisation and what it actually finances has become untenable.



Lansarea competițiilor MCD și MCT 2026 pe site-ul UEFISCDI. Sursa: UEFISCDI.



Virgil NICULA

PORTUL CONSTANȚA - poartă europeană strategică pe Drumul Mătăsii

The Port of Constanța plays a major role in the European intermodal transport network, being strategically located at the crossroads of trade routes connecting the markets of landlocked countries in Central and Eastern Europe with the Transcaucasus, Central Asia, and the Far East.



8,9,10

"Noi trăim aici la o răspântie de drumuri, la o răspântie de culturi și, din nefericire, la o răspântie de năvăliri și imperialism. Noi nu putem fi despărțiți de întregul complex geografic care, cum veți vedea, ne mărginește și ne hotărăște destinul, între cele două elemente care îl stăpânesc, muntele și marea. Ceea ce aș vrea să apară lămurit este că pentru a ne înțelege trecutul, trebuie să înțelegem mai întâi întregul complex geografic, istoric, geopolitic, din care acesta face parte".

Gheorghe Bratianu în Chestiunea Marii Negre, Curs 1941-1942



Dan POPESCU

ISTORIE ECONOMICĂ

1937: "La Cagoule"

Complotul care a cutremurat Hexagonul

– anatomia, fiziologia și finalul unei conjurații –



Paris

La Cagoule: The conspiracy that shook the Hexagon

„Nu există experiențe inutile, care să nu contribuie la crearea personalității”. Tudor Vianu

4,5,6,7

Destinații
turistice

VIENA, capitala valsului

Vienna, the capital of the waltz



11



Dorel
MORÂNDĂU

7

Deșert spiritual Filosofie, fizică sau ambele...

Eduard STOICA

urmare din pagina 1

România declară că își dorește să capitalizeze expertiza cercetătorilor din diaspora, să consolideze transferul de cunoaștere, să creeze parteneriate internaționale și să încurajeze revenirea tinerilor cercetători. În 2026, cele două instrumente naționale dedicate explicit acestor obiective, MCD și MCT, au împreună un buget de doar 200.000 lei, aproximativ 40.000 euro. Este al patrulea an consecutiv de reducere, față de 2023, bugetul cumulativ al celor două competiții a scăzut cu 96%.

Este al treilea an consecutiv de reducere pentru MCD, iar Eurostat a publicat date care plasează România ca singura țară din Uniunea Europeană cu o scădere, în ultimul deceniu, a alocațiilor bugetare guvernamentale pentru cercetare pe cap de locuitor.

Problema nu este existența competițiilor, ci disproporția dintre ambiția lor declarată și resursele alocate. Când un program național destinat diasporei științifice poate ajunge realist la câteva zeci, sau chiar mai puțini cercetători într-un an, impactul sistemic devine inevitabil marginal. Iar datele Eurostat publicate recent arată că subfinanțarea MCD și MCT nu este un accident izolat, ci simptomul unui tipar mai larg.

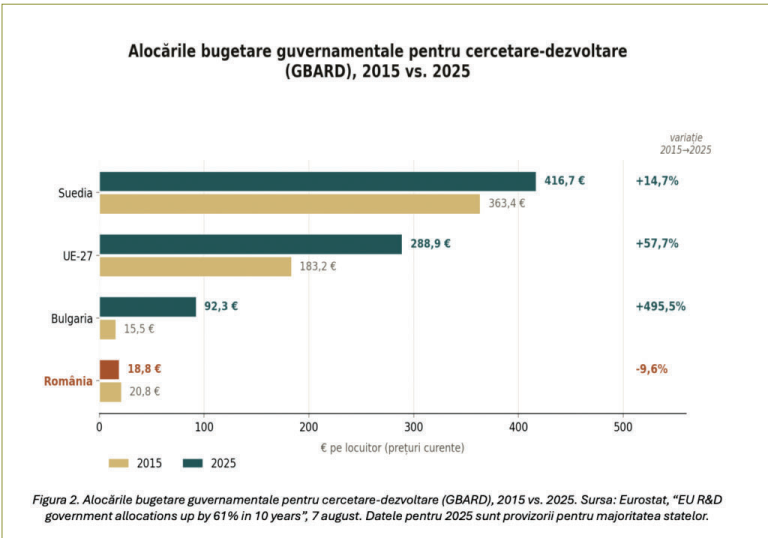
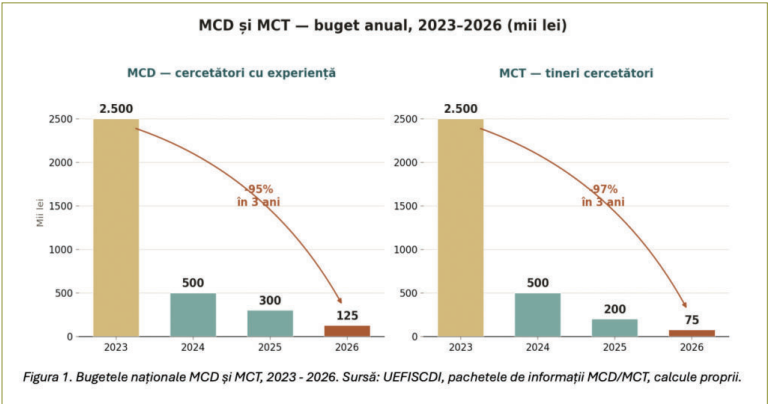
Ce finanțează, de fapt, MCD și MCT 2026

MCD 2026 – Proiecte de mobilitate pentru cercetători cu experiență din diaspora, urmărește, potrivit pachetului oficial UEFISCDI, capitalizarea expertizei și experienței acumulate de cercetătorii români din străinătate. Obiectivele declarate includ transferul de cunoștințe în ambele sensuri, dezvoltarea de parteneriate pentru competițiile programului-cadru european, integrarea echipelor din România în rețele internaționale de prestigiu și conectarea infrastructurilor de cercetare românești la rețele internaționale.

Programul se adresează cercetătorilor români din diaspora cu vizibilitate și recunoaștere internațională, cu peste 10 ani de experiență CDI de la obținerea doctoratului. O vizită poate dura cel mult o săptămână, se desfășoară pe parcursul anului 2026 și trebuie finalizată până cel târziu la 10 decembrie 2026. Bugetul total al competiției pentru 2026 este de 125.000 lei, iar termenul de depunere a cererilor este 30 octombrie 2026, ora 16:00.

MCT 2026 – Proiecte de mobilitate pentru tineri cercetători din diaspora – are un obiectiv la fel de sensibil strategic, dezvoltarea colaborării dintre tinerii cercetători români din străinătate și grupurile de cercetare din țară. Pachetul oficial menționează explicit consolidarea transferului de cunoștințe, dezvoltarea de proiecte

Scenariu	Cost orientativ / proiect	Buget disponibil	Capacitate aproximativă
MCD - cost 8.000 lei	8.000 lei	125.000 lei	15 proiecte
MCD - cost 10.000 lei	10.000 lei	125.000 lei	12 proiecte
MCT - cost 18.000 lei	18.000 lei	75.000 lei	4 proiecte
MCT - cost 22.000 lei	22.000 lei	75.000 lei	3 proiecte



comune pentru competiții internaționale și încurajarea tinerilor cercetători din diaspora să se întoarcă în România pentru continuarea activității științifice. Stagiile pot avea între 15 și 30 de zile, cu aceleași termene de depunere și finalizare ca MCD. Bugetul național total al competiției pentru 2026 este aproximativ 75.000 lei.

Ambele competiții decontează cazarea și diurna în regim forfetar, în limita a maximum 100 euro/zi, la care se adaugă cheltuielile de transport internațional. Chiar UEFISCDI afișează, orientativ, echivalențele 125.000 lei (25.000 euro) și 75.000 lei (15.000 euro), adică aproximativ 5 lei/euro, un reper folosit mai jos pentru estimarea numărului de mobilități pe care aceste bugete le pot susține.

Patru ani, patru tăieri, traiectoria bugetară 2023 - 2026

Bugetul MCD a scăzut de la 2.500.000 lei în 2023, la 500.000 lei în 2024, la 300.000 lei în 2025, la 125.000 lei în 2026, o reducere cumulată de 95% în trei ani. MCT urmează același tipar, de la 2.500.000 lei în 2023, la 500.000 lei în 2024, la 200.000 lei în 2025, la 75.000 lei în 2026, o reducere cumulată de 97% în trei ani.

Contextul de prețuri din 2026 face comparația și mai nefavorabilă. Eurostat a raportat pentru România o inflație anuală HICP de 9,2% în iunie 2026, în scădere față de 9,7% în mai, dar rămasă cea mai ridicată din Uniunea Europeană, de peste trei ori nivelul următoarei clasate (Lituania, 5,4%). O ajustare pur orientativă a bugetului total din 2025 cu această rată ar însemna că ar fi necesari aproximativ 546.000 lei în 2026 doar pentru a conserva o putere de cumpărare similară cu anul precedent. Față de acest reper, cei

200.000 lei alocați reprezintă doar 36,6%. Această ajustare este strict pentru intervalul 2025 – 2026, nu dispunem de o serie fiabilă a inflației cumulate 2023 – 2026 care să permită un calcul similar pe patru ani, așa că reducerea reală pe termen lung este, cel mai probabil, chiar mai mare decât cea nominală de 95 – 97%.

De reținut. Reducerea nu este un accident de buget al unui singur an, ci o tendință susținută patru ani la rând. În 2023, România aloca 5 milioane de lei pentru reconectarea diasporei științifice prin aceste două instrumente, în 2026, alocă 200.000 lei, o douăzecime din suma inițială.

Să traducem aceste sume în mobilități reale

Pachetele MCD și MCT prevăd aceeași categorie principală de cheltuieli, cazare și diurnă de maximum 100 euro/zi, sub formă de sumă forfetară, la care se adaugă transportul. Pornind de la plafonul oficial și de la costuri de transport internațional plauzibile pentru 2026, se pot construi scenarii realiste de câte mobilități pot fi susținute, la nivelul bugetului actual de 125.000, respectiv 75.000 lei, nu la nivelul celor 2,5 milioane de lei disponibile în 2023.

MCD - cercetători cu experiență, maximum o săptămână
Pentru o vizită de 7 zile, componenta de cazare și diurnă poate ajunge la 700 euro, aproximativ 3.500 lei. La aceasta se adaugă transportul. Dacă programul își propune să atragă nu doar cercetători din țări apropiate, ci și români aflați în centre universitare și institute din SUA, Canada, Asia sau alte destinații long-haul, construirea bugetului pe ipoteza unor bilete low-cost ar fi nerealistă.

Un interval de 8.000 – 10.000 lei pentru o mobilitate MCD completă este, în acest context, o estimare prudentă pentru 2026, aproximativ 3.500 lei pentru ședere și 4.500 – 6.500 lei pentru transport și costurile conexe unei deplasări internaționale mai scumpe. La

acest nivel, 125.000 lei permit aproximativ 12 – 15 mobilități. Un scenariu central de 9.000 lei/mobilitate ar susține circa 13-14 cercetători.

MCT – tineri cercetători, stagii între 15 și 30 de zile

Pentru MCT, aritmetica este și mai severă. La durata maximă de 30 de zile, numai componenta de cazare și diurnă poate ajunge la 3.000 euro, adică aproximativ 15.000 lei. Adăugând transportul internațional, un buget de 18.000 – 22.000 lei pentru un stagiu de 30 de zile este perfect plauzibil în 2026.

La acest cost, bugetul național de 75.000 lei permite finanțarea a aproximativ 3 – 4 stagii complete de 30 de zile. Chiar și în varianta de 15 zile, plafonul de cazare și diurnă este de circa 7.500 lei înainte de transport, ceea ce arată cât de repede poate fi epuizat bugetul național.

Prin urmare, cele două competiții care ar trebui să reprezinte o punte între România și propria diasporă științifică pot susține realist, împreună, aproximativ 12 – 15 cercetători cu experiență și 3 – 4 tineri cercetători într-un an, dacă mobilitățile sunt bugetate la niveluri compatibile cu costurile internaționale din 2026 și cu durata maximă permisă de programe.

Trei sau patru tineri cercetători din diaspora, în scenariul unor stagii MCT complete. La nivelul întregii Românii.

Problema nu este doar bugetul mic. Este chiar sensul strategic al diasporei

Nu putem deplânge brain drain-ul și, în același timp, să alocăm 75.000 lei pentru un program național destinat tinerilor cercetători români din diaspora, sumă care reprezintă 3% din cei 2,5 milioane de lei alocați aceleiași competiții cu doar trei ani în urmă. Nu putem spune că vrem să folosim capitalul intelectual românesc aflat în universități și centre de cercetare din Europa, SUA sau alte state dezvoltate și apoi să finanțăm această legătură la nivelul câtorva persoane pe an.

Miza reală devine mai clară prin cifre, pentru că potrivit unei evaluări a Comisiei Europene asupra sistemului românesc de cercetare, aproximativ 760.000 de români cu

studii superioare trăiau, la data evaluării, în afara țării. Chiar dacă doar o fracțiune dintre aceștia sunt cercetători activi, comparația cu capacitatea reală a MCD și MCT, câteva zeci de conexiuni pe an, în cel mai optimist scenariu, arată dimensiunea decalajului dintre resursa disponibilă și instrumentul destinat să o valorifice.

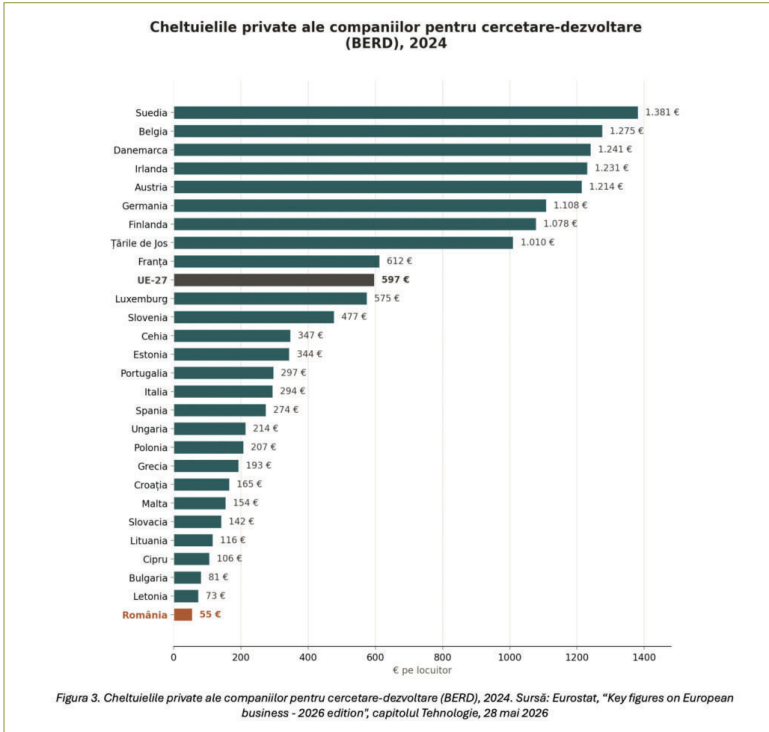
Diaspora științifică ar trebui privită ca unul dintre cele mai valoroase active pe care România le are în exterior. Vorbim despre cercetători formați sau integrați în ecosisteme academice performante, cu acces la infrastructură, rețele internaționale, proiecte competitive, metodologii, laboratoare și practici instituționale pe care România încearcă tocmai să le dezvolte. Politica publică nu trebuie redusă la ideea simplistă că fiecare cercetător trebuie convins să revină definitiv în țară. O strategie modernă de diaspora științifică înseamnă și conexiuni stabile, proiecte comune, cotelile doctorale, acces reciproc la infrastructură, mobilități repetate, co-publicații, participare în consorții Horizon Europe, mentorat, rețele profesionale și transfer de practici instituționale.

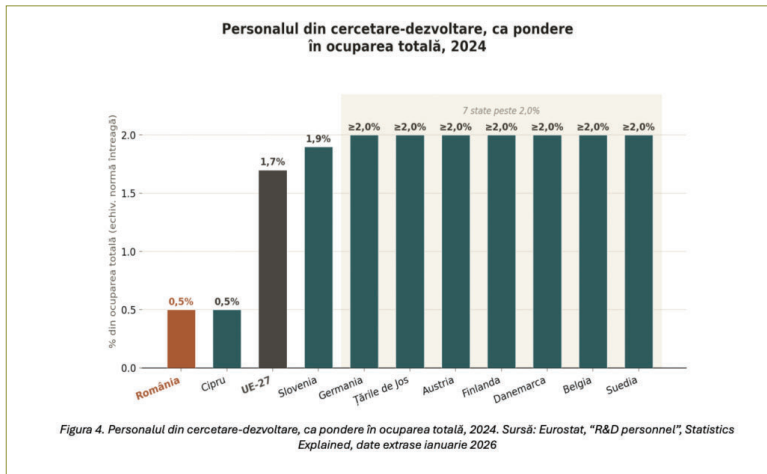
Chiar pachetul MCD 2026 enumeră dezvoltarea de parteneriate pentru competițiile programului cadru al Comisiei Europene și integrarea echipelor românești în rețele internaționale de prestigiu, iar MCT 2026 menționează explicit încurajarea tinerilor cercetători din diaspora de a se întoarce în România.

Subfinanțarea acestor instrumente este dificil de reconciliat cu propriile obiective oficiale, mai ales că vorbim despre mobilități, nu despre construirea unor infrastructuri de zeci de milioane de euro. Cu investiții relativ reduse se pot crea colaborări, articole comune, consorții pentru proiecte europene, cotelile doctorale și relații instituționale care ulterior pot atrage finanțări incomparabil mai mari. Tocmai aici raportul cost-beneficiu poate fi excepțional și tocmai aici alegem să economisim.

Patru indicatori Eurostat. Unde se află România față de Uniunea Europeană?

Bugetele MCD și MCT nu trebuie privite izolat, pentru că ele devin mult mai relevante atunci când sunt puse lângă indicatorii structurali ai





sistemului românesc de cercetare. Patru seturi de date Eurostat, publicate între noiembrie 2025 și 7 august 2026, arată aceeași poziție, România se află pe ultimul sau penultimul loc din UE, fie că vorbim despre bani publici, bani privați, personal sau efort total.

■ Alocările bugetare guvernamentale pentru cercetare (GBARD), singura scădere din UE

Cel mai recent și mai direct relevant dintre cele patru seturi de date a fost publicat luna aceasta, unde potrivit Eurostat, în 2025 guvernele UE au alocat pentru cercetare-dezvoltare echivalentul a 288,9 euro pe locuitor, în medie, cu 57,7% mai mult decât în 2015 (183,2 euro). Toate statele membre au înregistrat creșteri ale acestui indicator în ultimul deceniu, de la +14,7% în Suedia până la +495,5% în Bulgaria.

România este singura excepție, alocarea bugetară guvernamentală pentru cercetare pe cap de locuitor a scăzut de la 20,8 euro în 2015 la 18,8 euro în 2025, o reducere de 9,6%. Este cea mai mică valoare din UE, sub Ungaria (57,4 euro) și Malta (73,7 euro). La polul opus, Luxemburg alocă 917,2 euro pe locuitor, umat de Danemarca (627,1 euro) și Germania (553,5 euro).

Această cifră contextualizează direct discuția despre MCD și MCT, nu doar cele două instrumente dedicate diasporei au un buget în scădere, ci întregul angajament bugetar public al statului român față de cercetare, măsurat pe cap de locuitor, se mișcă în direcția opusă restului Uniunii Europene.

■ Cheltuielile private ale companiilor (BERD), ultimul loc din UE

Situația nu este mai bună nici pe partea privată, unde, potrivit ultimei ediții a publicației Eurostat "Key figures on European business", în 2024 companiile din UE au cheltuit în medie 597 euro pe locuitor pentru cercetare-dezvoltare proprie. România se află pe ultimul loc, cu doar 55 euro pe locuitor, aproximativ un sfert din valoarea Letoniei, penultima clasată (73 euro), și circa 1/11 din media europeană.

Diferența față de statele nordice și vest-europene este de ordinul zecilor de ori. Suedia înregistrează 1.381 euro pe locuitor, Belgia 1.275, Danemarca 1.241. Acest indicator contează pentru discuția despre diaspora pentru că multe dintre mobilitățile MCD și MCT vizează tocmai construirea de punți către cercetarea aplicată și industrială, exact segmentul unde România cheltuiește cel mai puțin din toată Uniunea Europeană.

■ Personalul din cercetare-

dezvoltare, 0,5% din ocuparea totală

Potrivit Eurostat, în 2024 personalul CDI din toate sectoarele, exprimat în echivalent normă întreagă, reprezenta în România numai 0,5% din ocuparea totală. România și Cipru se aflau la nivelul minim din UE, față de o medie europeană de 1,7%. șapte state, Suedia, Belgia, Danemarca, Finlanda, Austria, Țările de Jos și Germania, depășeau 2,0%.

Acest indicator arată o problemă de masă critică, distinctă de cea bugetară, România nu are doar mai puțini bani în cercetare, ci și o pondere mult mai mică a resursei umane dedicate efectiv activităților CDI. Într-un asemenea sistem, diaspora științifică nu este un element decorativ al politicii de cercetare, ci o rezervă de capital uman și relațional care poate compensa parțial deficitul intern de masă critică.

■ Cheltuielile totale de cercetare-dezvoltare, 0,46% din PIB

Al patrulea indicator este la fel de sever, cu o precizare importantă față de discuțiile publice pe această temă. În 2024, intensitatea cercetării-dezvoltării în România a fost de 0,46% din PIB, cea mai redusă din UE. Formulările rotunjite la o zecimală, folosite adesea în comunicatele de presă, plasează România "la egalitate" cu Malta, ambele la 0,5%, cifrele exacte publicate de Eurostat arată însă că Malta se află la 0,51%, strict deasupra României. Diferența este mică, dar România rămâne, fără ambiguitate, ultima din UE la acest capitol, nu la egalitate cu altă țară.

Media Uniunii Europene a fost de 2,24% din PIB, de aproximativ cinci ori nivelul românesc. șase state (Suedia, Belgia, Austria, Finlanda, Germania și Danemarca) depășeau ținta europeană de 3%. În 2023, România fusese de asemenea statul cu cea mai redusă intensitate CDI din UE, persistența indicatorului pe ultimul loc, an după an, confirmă o problemă structurală, nu un accident statistic izolat.

Cele patru grafice trebuie citite împreună, România este pe ultimul palier european la banii publici alocați cercetării, la banii privați investiți de companii, la personalul angrenat efectiv în activități CDI și la efortul total de cercetare-dezvoltare raportat la mărimea economiei. Iar această combinație explică de ce capacitatea de a reține, atrage și reconecta talentul științific devine o problemă centrală, nu secundară, și de ce un buget de 200.000 lei pentru diaspora științifică nu poate fi privit izolat de restul tabloului.

Un buget foarte mic amplifică și limitele mecanismului de finanțare

Pachetele 2026 prevăd că proiectele admise se finanțează în ordinea depunerii și în limita creditelor bugetare disponibile. Evaluarea are rezultat de tip Admis/Respins, iar contractarea continuă până la utilizarea integrală a bugetului.

Într-un program cu resurse suficiente, această procedură poate susține rapiditatea. Într-un program național cu doar 125.000 lei, respectiv 75.000 lei, efectul poate fi diferit, bugetul se poate epuiza după un număr foarte mic de mobilități, iar momentul depunerii capătă o importanță practică foarte mare. O competiție care ar trebui să identifice și să conecteze cel mai valoros capital științific românesc din diaspora riscă astfel să funcționeze mai degrabă ca un mecanism de alocare limitată decât ca un instrument strategic național de selecție și construire a rețelelor.

Critica nu vizează utilitatea MCD și MCT, dimpotrivă, tocmai pentru că obiectivele sunt corecte și potențialul acestor instrumente este ridicat, bugetele par disproporționate de mici.

Legătura cu retenția talentului. Ce spun evaluările europene

Raportul de țară al Comisiei Europene pentru România, publicat la 3 iunie 2026 în cadrul Semestrului European, situează performanța scăzută în cercetare-inovare printre vulnerabilitățile structurale ale economiei românești, alături de deficitul bugetar, competitivitate și decalajele sociale.

Pentru o evaluare specifică diasporei și mobilității cercetătorilor, relevant este raportul dedicat Spațiului European de Cercetare (ERA) pentru România. Acesta listează "promovarea unor cariere de cercetare atractive, a circulației talentelor și a mobilității" drept obiectiv asumat de România, dar constată că lipsa echipamentelor de cercetare, a laboratoarelor performante, a programelor postdoctorale, a mobilității doctorale și a unui cadru de reglementare clar rămân principalele obstacole în atragerea cercetătorilor, iar indicatorii asociați acestui obiectiv au arătat, în perioada analizată, o tendință descrescătoare. Același raport reține că sistemul românesc de cercetare-inovare este subfinanțat și expus unor modificări ad-hoc ale bugetului.

Aceste observații sunt direct relevante pentru MCD și MCT.

România nu are nevoie doar de noi denumiri de programe, apeluri și documente strategice. Are nevoie de predictibilitate, masă critică și continuitate. Diaspora științifică nu poate fi reconectată prin intervenții episodice, cu bugete care variază abrupt de la un an la altul și care pot finanța doar câteva persoane.

Cum ar arăta o politică credibilă pentru diaspora științifică

O politică serioasă de reconectare nu presupune neapărat bugete comparabile cu marile programe de cercetare, dar presupune un ordin de mărime compatibil cu obiectivul național declarat. Dacă România dorește un impact sistemic, nu doar exemple individuale de succes, instrumentele ar trebui construite în jurul unei mase critice și al unor rezultate urmărite pe termen mediu.

- Bugete multianuale predictibile, astfel încât universitățile și institutele de cercetare să poată planifica din timp vizite și stagii cu cercetători din diaspora.

- Un buget dimensionat în raport cu amploarea diasporei științifice românești și cu obiectivele declarate ale programului, capabil să susțină anual zeci sau chiar sute de conexiuni științifice, nu doar 3 – 4 stagii MCT complete la nivelul întregii țări.

- Prioritizarea mobilităților care pot genera proiecte Horizon Europe, cotelile doctorale, laboratoare comune, acces la infrastructură sau acorduri instituționale.

- Mecanisme de follow-up la 12 – 24 de luni, proiecte depuse împreună, publicații, stagii reciproce, noi granturi și integrarea în rețele internaționale.

- O componentă distinctă pentru diaspora long-haul, pentru ca distanța geografică și costul transportului să nu penalizeze cercetătorii aflați în SUA, Canada, Asia sau Australia.

- Continuitate între MCT și MCD, astfel încât relațiile construite cu tinerii cercetători să poată deveni parteneriate pe termen lung pe măsura dezvoltării carierei.

- O asemenea arhitectură ar transforma mobilitatea dintr-o cheltuială de deplasare într-o investiție în rețele. Diferența este esențială, valoarea strategică nu este vizita în sine, ci colaborarea care rămâne după vizită.

Concluzii

O țară aflată pe ultimul palier european la toți cei patru indicatori structurali examinați, alocări

bugetare guvernamentale, cheltuieli private, personal CDI și intensitate totală a cercetării-dezvoltării, încearcă în 2026 să își reconecteze diaspora științifică prin două instrumente naționale cu un buget cumulativ de 200.000 lei. La costurile internaționale actuale, această sumă poate susține realist aproximativ 12 – 15 cercetători cu experiență și aproximativ 3 – 4 tineri cercetători pentru stagii complete de 30 de zile.

Problema este cu atât mai evidentă cu cât bugetul cumulativ MCD+MCT a scăzut patru ani la rând, de la 5.000.000 lei în 2023 la 200.000 lei în 2026, o reducere de 96%, într-o perioadă în care România a înregistrat, doar în iunie 2026, o inflație HICP de 9,2%, cea mai ridicată din UE. Diferența dintre retorica privind internaționalizarea și capacitatea financiară efectivă a instrumentelor devine astfel greu de ignorat.

Nu este suficient să constatăm că România pierde cercetători sau că sistemul are prea puțină masă critică. Dacă diaspora este una dintre puținele resurse prin care putem accelera conectarea la ecosistemele științifice performante, atunci finanțarea acestor legături trebuie tratată ca investiție strategică, nu ca o linie bugetară periferică. Ultimul loc nu este doar o statistică, este și factura indolenței, a subfinanțării și a anilor în care internaționalizarea cercetării și reconectarea diasporei au fost tratate mai convingător în strategii și comunicate decât în bugete. Iar dacă vrem cu adevărat să schimbăm aceste grafice, unul dintre cele mai inteligente lucruri pe care le-am putea face ar fi să încetăm să tratăm diaspora științifică românească drept o rubrică marginală de finanțare și să începem să o tratăm drept o resursă strategică națională.

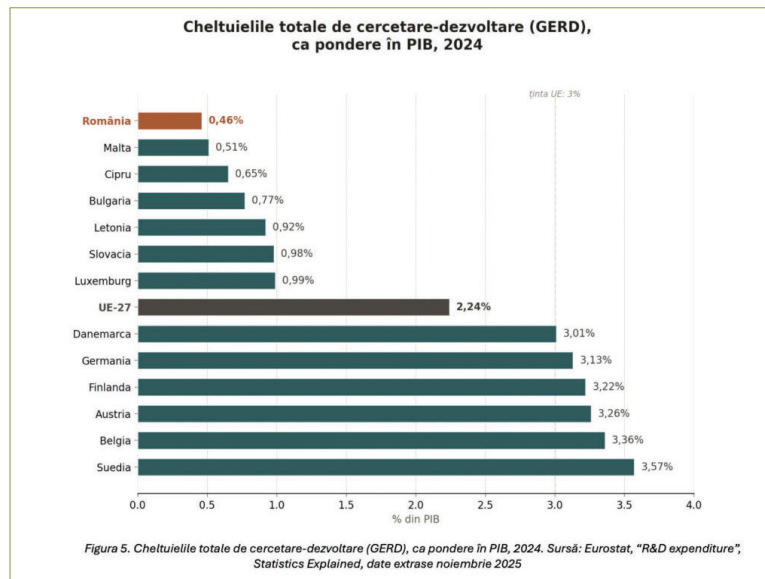
Notă metodologică

Numărul de proiecte care poate fi finanțat în 2026 nu este stabilit a priori de pachetele de informații. Estimările din articol sunt scenarii de ordin de mărime, construite pornind de la duratele oficiale, plafonul oficial de maximum 100 euro/zi pentru cazare și diurnă și adăugarea unor costuri plauzibile de transport internațional. Costul efectiv depinde de țara de origine, durata stagiului, prețul transportului și bugetul solicitat de fiecare proiect.

Calculul ajustat cu inflația folosește rata HICP anuală de 9,2% din iunie 2026 doar ca reper orientativ pentru eroziunea puterii de cumpărare, nu reprezintă un deflator specific cheltuielilor de mobilitate academică.

Cifrele GERD și de personal CDI pentru 2024 provin din ediții "Statistics Explained" marcate de Eurostat drept preliminară/provizorii la data extragerii. Cifrele GBARD pentru 2025 sunt explicit provizorii pentru majoritatea statelor membre și urmează a fi revizuite de Eurostat în decembrie 2026. Rotunjirile la o zecimală folosite în comunicatele de presă (de exemplu „România și Malta, 0,5% fiecare”) pot masca diferențe reale între state. Acolo unde a fost posibil, această analiză a folosit valorile cu două zecimale publicate în rapoartele detaliate Eurostat.

Articol apărut inițial pe edupedu.ro



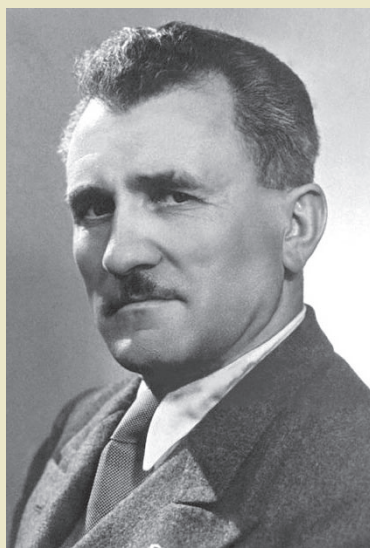
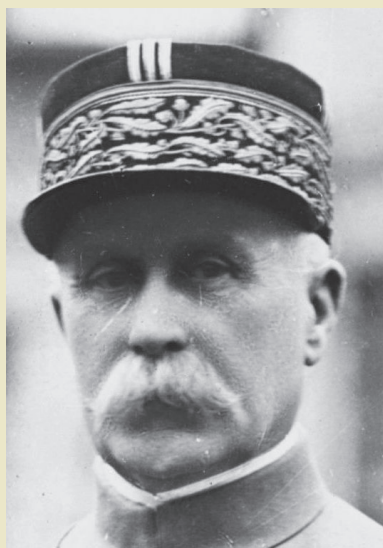
Dan POPESCU

urmare din pagina 1

În 11 septembrie acest an se împlinesc 89 de ani de când Franța și o bună parte din Europa au fost străbătute de vestea dramatică că în Hexagon s-a declanșat un complot pentru răsturnarea puterii politice și sociale din acel timp. În vâltoarea evenimentelor internaționale de atunci, efectul știrii s-a consumat relativ repede. Ce complot în Franța putea oare rivaliza cu militarizarea regiunii Renane din Germania, cu pregătirea Anschluss-ului teutonic, cu vocea de primadonă Seyss Inquart, prin care bătrâna Austrie va dispărea de pe harta lumii, cu pregătirile naziste pentru dezmembrarea și „înghițirea” Cehoslovaciei, cu Războiul Civil din Spania în urma căruia ibericii își pansau atunci rănille încă puternic sângerânde ce nu încetau să se înmulțească etc.? Așa că știrea a trecut repede. Nu și pentru cei ce știau să vadă slăbiciunile Franței – ale celei de a Treia Republici – ce îi anunțau sfârșitul dramatic sub cizma hitleristă. Rememorăm acum câteva secvențe din acel timp, secvențe cărora le aflăm o oarece asemănare cu ceea ce s-a petrecut și se petrece la noi, dar și într-o parte a Europei...

1.Sâmbătă, 11 septembrie, 1937. Paris. Două explozii aproape simultane cutremurau cartierul l'Etoile. Porumbeii, speriați, zboară de pa Arcul de Triumf. Bubuiturile exploziilor se repercutază până la pavilionul de la L'Exposition și se amestecă cu accentele wagneriene ale lui Maria Müller, celebra cântăreață germană care interpretează - cântă rolul lui Sieglinde în „La walkyrie”. Așa își începe studiul său consacrat complotului „La Cagoule”, istoricul francez **Philippe Bourdrel**, publicat în volumul „Le roman vrai de la III^e République, Les années difficiles”, Denoël, Paris, 1956, sub coordonarea lui **Gilbert Guilleminault**, volum din care am preluat mai multe date și informații pentru acest articol, desigur, nu exclusiv, deasemenea „**Larousse**”, câteva **Istории ale Franței** etc.

Pe Champs Élisées, femei în rochii de seară și bărbați în costume elegante fugeau îngroziți: ce este, se revoltă străfundurile pământului, avem un bombardament sau ce? Inițial, nimeni nu putea spune nimic. Dar ce s-a petrecut de fapt? Au explodat două bombe. Una la numărul 4, rue de Presbourg distrugând 4 etaje din imobilul patronatului francez și omorând 2 agenți ce acționau în interesul funcțiunii lor publice. Iar cealaltă, a explodat la nr. 45, Rue Boissiere unde se afla sediul Uniunii patronale din industria metalurgică, aici, însă, pierderile „pe picior” fiind mai puțin importante. „Crima este semnată”, s-au repezit imediat cu articole mai multe ziare de dreapta franceze importante – „Le Matin” – nu s-au oferit însă detalii. Printre rânduri, totuși, s-a lansat întrebarea: cine oare vrea să lovească „patronatul” în două dintre cele mai însemnate clădiri ale sale?



Philippe Petain, Pierre Laval, Joseph Darnand, Jacques Doriot

2. Iar răspunsul a fost subliniat fățiș: fie un grup anarhist, dar, mai sigur, „un grup de comuniști”, sau, și mai sigur, C.G.T. („Confederation Generale du Travail”), cu toții aceștia „având vechi conturi să regleze cu capitalismul”. Mai mult chiar, ziarul „L'Echo de Paris” publica o caricatură semnată de mondenul Chancel, prin care acesta ilustra opiniile respective: în loc să fluture de o parte secera și de cealaltă parte ciocanul, cele două coloane ce surmontau pavilionul URSS la marea expoziție din acele zile, purtau fiecare bombe fumegânde. Iar bombele discuta între ele: „unde mergi tu? o întreba prima pe cea de a doua: Rue de Boissiere, răspundea aceasta. Dar tu? Rue de Presbourg”. Fără alte comentarii. Dar în ziua următoare, socialistul Paul Ramadier, subsecretar de stat la Lucrări Publice, evocând atentatul menționat, nega vehement că acest act criminal poate fi atribuit unei mișcări populare. Mai puțin afirmativ, dar totuși, președintele Consiliului de Miniștri, Camille Chautemps, făcea referire la „milioanele de străini ce trăiesc în Franța, dar care sunt prea numeroși ca să se preteze pe pământul nostru la amenințări politice inadmisibile”. Ceea ce profila umbra neliniștitoare a unor lansatori de bombe veniți din Spania, încă atunci în război. Oricum, o anume direcție a cercetărilor era clar indicată de oameni ai zilei: poliția a deschis vânatoarea de anarhiști revoluționari, va ancheta la Toulouse și în regiune, agitatorul Tamburini va fi arestat și a.

Ancheta nu aducea, însă, elemente decisive. Un fapt: cei doi portari de la imobilele amintite primiseră, în după amiaza zilei cu

explozia, pe adresa unor șefi din Federația Patronală, câte un colet, din interiorul căruia se auzea un anume ticăit, dar de aici până a suspiciunea că acestea sunt bombe... A trecut cu fel de fel de cercetări banale și luna octombrie aproape, când, deodată, ancheta s-a îndreptat într-o direcție opusă demersurilor care vizau comuniștii și sindicaliștii. Pe de o parte, în 16 octombrie 1937, vameșii elvețieni vor descoperi pe drumul național de la Geneva la Paris mai multe pachete cu cartușe de parabellum. Ei au avertizat astfel pe colegii lor francezi care, pe șoseaua dintre Les Rousses și Morez, vor descoperi pachete similare. Proprietarul mașinii este identificat ca un oarecare Fernand Jacobiez domiciliat la Paris, Porte d'Auteuil. Prin intermediul său poliția ajunge la adresa unei case misterioase din banlieue vest Paris, unde Jacobiez a informat că fuseseră descărcate pachetele cu cartușe din camionul său.

3. Poliția, ciulind urechile, merge pe fir, astfel că în 16 noiembrie 1937, un autobuz ticsit de polițiști se oprește în fața unei elegante dar discrete reședințe, „La Futaie”, avenue Sainte-Claire, cartierul La Jonchere, cu parcuri și grădini luxoase. Le deschide un om clătănându-se, Mallicorne, Louis-Joseph: „Poliția, dorim să vizităm casa. Sunteți singur aici?” „Da”. Polițiștii vor descoperi o pivniță întunecoasă, cu un perete pe care erau rânduite sticle, dar care acoperea o ușă secretă după care dădea pe un culoar lung de 3 metri, iar la capăt o veritabilă încăpere redută cu sertare închise de inele și lanțuri ce puteau ascunde casete cu muniții. Aici ei vor afla și o

veritabilă infirmerie clandestină echipată cu material nou nouț și moderne instrumente de chirurgie, scilipitoare, depozitate în condiții optime. Totul gata pentru o activitate ca atare. Numele meșterului constructor al acestei surprinzătoare caverne – Vasselin. De la acesta, polițiștii află numele patronului de „La Futaie” – Anceau – locuind la Dieppe. Acesta va mărturisi că a amenajat reduta amintită de la subsolul vilei respective, cu un scop precis: cu lanțuri și inele destinate „să primească prizonierii conjurațiilor ce militau pentru o răscoală generală, iar infirmeria pentru a primii militanții răniți în insurecție”. Și mai „dă” poliției o locație astfel: nr.64, rue Ampere.

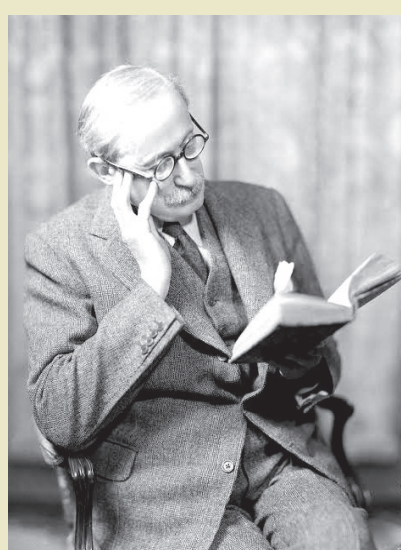
Imediat, inspectorii se vor îndrepta într-acolo: un apartament numit „Centru de Radiesthesie”, lăzi și rasteluri care au adăpostit arme și un radiesthesist șef – M. Robert de la Motte Saint-Pierre. Acesta va „oferi” poliției o nouă adresă: 37, rue Ribera, la Auteuil. Ca fațadă, o liniștită, odihnitoare pensiune de familie, cu o clientelă de doamne bătrâne și distinse, dar care „stau” cât se poate de calme pe un stoc de arme și muniție de circa 2 tone. Proprietarii acestei clădiri „fausse Renaissance”, soții Juchereau, explică cu jumătate de gură că „sunt și colecționari de arme și instrumente de război, inclusiv microfoane, cartușe și aparate de radio”, toate acestea aflate într-o primă pivniță a clădirii bine mascată. În cea de a doua, la fel de ascunsă, polițiștii află „completarea” colecției proprietarilor Juchereau: patru sute de grenade armate, patru sute de cartușe explozibile și o sută de mii de cartușe de diverse calibre, șaisprezece puști mitraliere de fabricație germană și italiană, alte douăsprezece puști și cincisprezece pistoale, două bombe identice cu cele ce explodaseră la Presbourg și Boissiere, dar și o nouă și foarte dotată infirmerie. Cât să pornești un amplu atac stradal, dar și siguranța că răniții tăi inevitabili vor fi bine îngrijiți. Poliția este conștientă, toate acestea atât de bine camuflete se petrecuseră sub „ochii” ei, anunțându-se o veritabilă lovitură de stat...

„Auteuil” era, însă, doar n detaliu. Interogatorii, reflecții și deducții eficiente le vor îndrepta pașii detectivilor spre rue Rotrou, la Paris. „Antichități și curiozități” era firma de pe o originală clădire, firmă

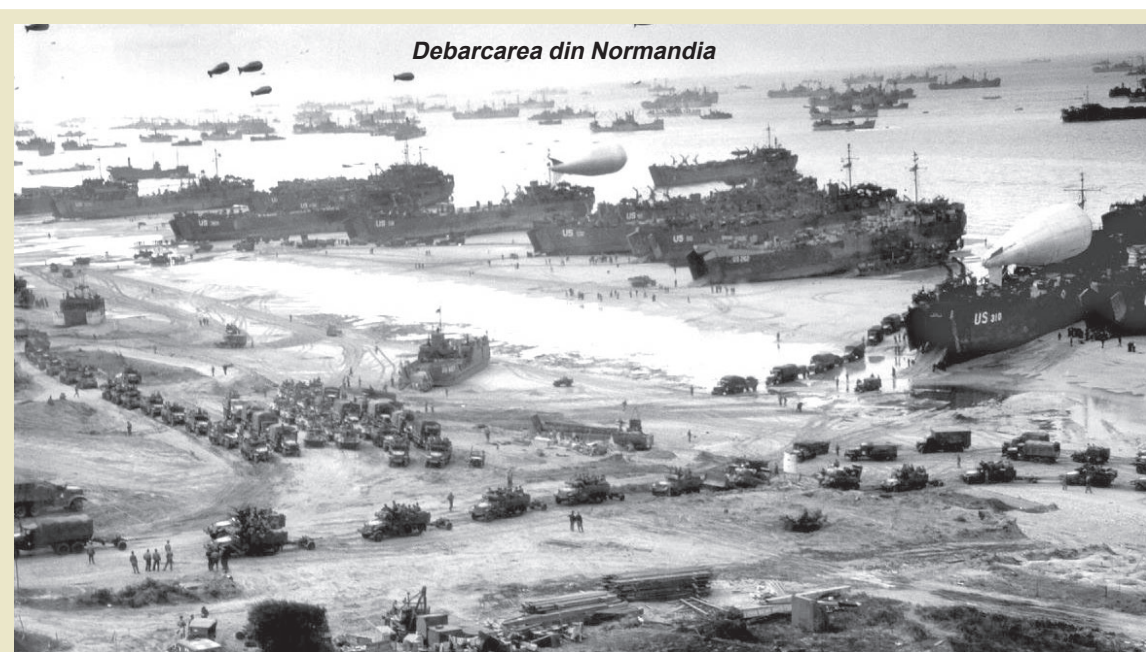
dirijată de dl. Henri Mauler și sora, un bărbat solid de circa 50 de ani, cu o mustață stufoasă deasupra buzei superioare, iar sora sa Suzanne, o infirmieră acoperită de glorie în vremea Primului Război Mondial. Oameni foarte stimați de confrății lor și priviți cu multă amicitie și considerabil respect de vecini: „duc o viață atât de liniștită, le spuneau aceștia polițiștilor. Uneori li se aduc casete voluminoase și grele, dar nu ni s-a părut ceva neobișnuit în condițiile unui magazin de antichități, de mobilă veche...”. Așadar, în plin Paris, în plină Franță, în Europa de Vest și nu în America de Sud sau în Patagonia, în 1937, se „punea” de o veritabilă insurecție militară, în liniște, cu calm, cu fereală, urmărindu-se, vom vedea, răsturnarea ordinii constituțional. Dar să mergem, mai departe, pe urmele poliției și anchetatorilor.

4. ...Afacerea descoperirii depozitelor de arme se vădea ca un roman în mai multe episoade. Ziarul „Le Matin” evocă astfel „umbra lui Alexandre Dumas și atmosfera lui Monte Cristo”, iar „Le Petit Parisien” va deschide chiar o rubrică, pe mai multe numere, intitulată „Vânătoarea de conspiratori”. Ce ne aduc astfel nou ziua de azi, ziua de mâine? Din păcate, se vădesc mereu „noutăți”: mai multe noi depozite sunt descoperite la Villemomble, la Paris. Armele și munițiile de aici formează un stoc pe care poliția îl evaluează la 16 mitraliere, 250 de puști mitraliere, 100 de revolve, 8000 de grenade armate, 350 mii cartușe, 170 kg. de exploziv variat, 2 bombe cu explozie întârziată, 150 de tunici de uniformă, impermeabile, centiroane, alte materiale de la proiectoare și microfoane până la instrumente chirurgicale și petarde de cavalerie... Chestiunea este extrem de serioasă. Numele de „complot” la acest sfârșit de noiembrie 1937 este pe toate buzele.

M. Marx Dormoy, ministru de Interne, afirmă că „complotul era prevăzut să izbucnească în dimineața zilei de 23 noiembrie”. Iar presa își aduce aminte și de un alt amănunt: 15 zile înainte de exploziile de la l'Etoile, în noaptea de 28 spre 29 august, o bombă cu ceas fusese descoperită în hangarele de la Toussus-le-Noble unde erau avioane gata pregătite să fie livrate republicanilor spanioli... Nu mai era nimic de mirare,



Leon Blum, Vincent Auriol



lumea era îngrozită. Dar cine pregătea răsturnarea puterii?

„Un veritabil complot împotriva instituțiilor republicane a fost descoperit – va declara Marx Dormoy. Documentele confiscate ne relevă că cei vinovați erau hotărâți să substituie forma republicană a instituțiilor noastre printr-un regim de dictatură, preludiu unei restaurări a monarhiei”. Marx Dormoy nu s-a precipitat în afirmațiile sale. Puțin înainte de a declara presei ce a declarat, polițiștii au erupt în centrul nevralgic al organizației subversive „Casa Ipotecară Maritimă și Fluvială”, Rue de Provence. Directorul, M. Lemaesquier, fost ofițer. Administratorul, Eugene Deloncle, acesta era considerat drept șeful complotului, dar lipsește din sediu. Polițiștii se duc imediat la domiciliul său, avenue Rodin: „Soțul meu este plecat în Italia” le răspunde soția sa inspectorilor... Cel puțin perchiiziția la fața locului se vedește fructuoasă: o listă de 4 mii de nume, adrese numeroase, poziționarea locurilor de acțiune etc. Generalul Duseigneur și ducele Pozzo di Borgo sunt arestați imediat: primii șefi încap pe mâna autorităților.

Dar cine erau cei doi? Duseigneur fusese un aviator glorios. În fruntea escadrilelor sale

a câștigat faimoase bătălii aeriene pe frontul din Artois și Verdun. A fost de două ori rănit. Comandor al Legiunii de Onoare, a fost șeful cabinetului militar al ministrului Aerului Laurent Eynac, pe urmă comandant al brigăzii aeriene de la Chartres. Om cu merite pentru țară. Iar ducele Pozzo di Borgo era moștenitorul unei mari și vechi familii corsicane, strămoșul lui a fost unul dintre cei mai înverșunați adversari ai lui Napoleon militând pentru „Restaurarea Bourbonilor”. Președinte al „Croix de Feu” (Crucilor de foc), o organizație militară de extremă dreapta, era un *alter ego* al faimosului colonel de la Roque, cu care, însă, se confrunta deseori, polemici mergând chiar în justiție. Avea o avere imensă: un somptuos hotel stil secolul XVIII, castele la Dangu, aproape de Rouen, și la Punta, în Corsica etc... Nu mai rămăsese nimic din „inspirațiile” celor ce acuzaseră „stânga”, comuniștii, socialiștii, partizanii republicanilor spanioli, de plantarea celor două bombe în L'Etoile, la sfârșitul lunii august. „Dreapta”, mai bine spus „Extrema dreaptă” pregătea complotul. Ancheta poliției devenea tot mai sensibilă, tot mai „delicată”.



5. ...Joi, 25 noiembrie, la căderea nopții, inspectorii au luat în filaj un

individ de talie mijlocie, îmbrăcat cu un pardesiu negru și o pălărie „melon”. L-au acostat la întretăierea bulevardelor Operei și Teatrului Francez. Omul nu a schițat niciun gest de rezistență. Era Eugene Deloncle, șeful C.S.A.R. (Comitetul Secret de Acțiune Revoluționară), grup pe care Maurice Pujo, redactorul șef al „L'Action Française” îl botezase „La Cagoule” (gluga, cei acoperiți așa). Tracasat, îngrijorat de vizitele anterioare la el ale polițiștilor, își schimba domiciliul de culcare în fiecare seară. Ziarele l-au descris ca un om cu părul rar, fruntea înaltă, ochii negri fascinanți, o figură mussoliniană. Era o puternică personalitate și un harnic complotist. Politician, inginer de geniu maritim, devenit inginer consilier al șantierelor de la Penhoet, acest breton de 47 de ani, administrator al mai multor importante societăți, era un naționalist fervent. Dar și un individ agitat. Ieșind de la gravele consilii de administrație pe care le prezida, se mai distra serile, în colțuri mai întunecate de străzi, „caftind din greu” pe vânzătorii ziarului comunist francez „L'Humanité”. Împrejurul său se constituise un nucleu dur. Filliol, zis Fifi, solid, îndesat, specialist în „expediții de pedeapsă”, mânduind baioneta și revolverul cu mare dexteritate. Pe

urmă fratele lui Eugene Deloncle, Henri, Jacques Correze, faimosul doctor Martin, specialist al comploturilor și informațiilor, șeful „Biroului 2” al organizației – C.S.A.R.. „Un curios personaj acest doctor Martin, afirmau ziarele. În vârstă de 42 de ani, cu aspect masiv, părul leonin, ochii gri spre albastru, nasul puternic, dotat cu o memorie excepțională, acest maniac al clandestinității era pasionat de metodele revoluționare și teroriste ale lui Lenin, pe care voia să le aplice la contra-revoluție, în lupta anticomunistă”. A pus la dispoziția „Cagoule”-ei toate fișele, informațiile sale, precum și întreaga sa rețea de indicatori. Va reuși totuși să scape de proces, în 1937, mai ales prin lanțul de complici – unii trimiși de el în pușcărie și care nu l-au trădat: oameni de toate condițiile, șase ingineri ca și un electrician, un mecanic, un funcționar al Companiei de Apă, doi locotenenți-colonei în rezervă, un antreprenor de pensii de familie, un boxer cu licență, un portar, un polițist, un șofer și un vânzător de pălării ș.a.



6. Dar ce voiau, mai în detaliu, acești oameni, „cagoularii”, ce sentimente le-au cimentat alianța, ce i-a împins spre acțiunea clandestină ce urma să se finalizeze prin răsturnarea puterii, prin insurecție, prin numeroși morți și răniți? Să ne întoarcem puțin în timp: 6 februarie 1934. Pentru dreapta, scriau ziarele, „ziua ocaziilor pierdute”, în vreme ce stânga creează „Frontul Popular”, prin coluziune de comuniști, socialiști și radicali. Câteva luni mai târziu, în 16 aprilie și 3 mai 1936, „Frontul Popular” va câștiga împotriva „Blocului Național” (provenit prin unirea dreptei) o victorie electorală zdrobitoare. Leon Blum devine prim-ministru iar în 18 iunie 1936, „ligile” (formațiuni politice ale dreptei) sunt dizolvate prin lege. Concedii plătite pentru toți, salarii mai mari pentru angajați ș.a., diminuarea avantajelor pentru marii speculatori și profitori. Aceștia din urmă – și nu doar ei – se întrebau: cât timp o vom mai duce așa? În vreme ce o mare parte a dreptei își manifesta opoziția prin căi legale, se va detașa o anumită fracțiune promovând, în subteran, o lovitură de stat violentă, militară împotriva regimului de stânga, care regim, afirmau complotiștii, „face patul comunismului”. De aici se va naște „La Cagoule”, inițial slabă numeric dar atrăgând de partea ei și ceva din dreapta clasică. M. Eugene Deloncle, deja „cagoulard”, va concentra împrejurul său câțiva ofițeri care chiar înaintea lui se organizaseră împotriva înecării armatei de către comuniști dar nu se gândeau la o lovitură de forță de tip fascist. Dintre marii șefi ai armatei, mareșalul Ph. Petain nu a fost niciodată „cagoulard”, în schimb, mareșalul Franchet d'Esperey nu și-a ascuns niciodată simpatiile pentru această mișcare subversivă, ceea ce i-a dezvoltat unele influențe. „Fără îndoială, afirmă istoricii, nici ziua și nici ora asaltului general împotriva republicii nu fuseseră stabilite atunci când au fost arestați

mai mulți dintre șefii „cagoularzi”.



7. Până la arestare, însă, fuseseră create condiții – materiale și informative – pentru a permite reușita putsch-ului. Se spunea că „la semnal, un comando trebuia să atace pe Mont-Valerian, să ia în stăpânire depozitele d arme de acolo, în vreme ce un alt comando trebuia să dea asaltul asupra garajelor autobuzelor și camioanelor pentru strânsul gunoaielor, folosind apoi aceste mașini pentru a bara accesul forțelor de ordine în punctele nevralgice. Sub titlu de „plan de muncă și de cercetare”, Eugene Deloncle a cerut serviciului său de informații o listă cu adresele private ale tuturor miniștrilor și subsecretarilor de stat, dacă aceștia locuiau la ei sau la minister, de cine și cum erau păziți etc. „Cagoularii” prevăzuseră asasinarea oamenilor politici precum prim-ministrul Leon Blum și a președintelui Vincent Auriol, chiar în momentul declanșării putsch-ului. Ei dispuneau de planurile canalelor subterane pentru eliminarea gunoaielor, ce aveau acces la l'Elysée, la Camera Deputaților, la principalele ministere. De asemenea, posedau schemele posturilor de iluminat public, cu toate manevrele ce trebuiau executate pentru a scufunda Parisul în obscuritate în „marea seară” a zilei „Z”. Complotiștii mai aveau în dosarele lor planurile canalizărilor electrice ce deserveau marile bulevarde pariziene Saint-Germaine, Remes, dar și quai d'Orsay, cu localizarea tuturor ministerelor și a altor instituții. De asemenea, dispuneau de planurile privind localizarea și „modul de întreținere” a disjunctorilor și întrerupătoarelor de curent pentru căile ferate din gările Parisului, privind mijloacele pentru a penetra P.T.T-ul, privind amplasarea centralelor electrice, a uzinelor de gaz etc. Aveau chiar și un atelier și o tipografie pentru fabricarea de cărți de identitate false.

La baza piramidei „cagoularzilor” se afla o celulă de 10-16 oameni. Deasupra acesteia, „unitatea” grupând trei celule, „batalionul” grupând trei unități, pe urmă regimentul, brigada, divizia etc. Totul perfect militarizat. În esență, o veritabilă armată, bine încadrată și antrenată. În principiu, un militant „cagoulard” avea orizontul limitat la șeful său imediat superior și nu trebuia să știe nimic de șefii și de cei din eșaloanele mai înalte. În decursul reuniunilor secrete, recruții învățau trasul la țintă asupra unor figurine, manipularea explozibililor. Și-au însușit câteva din riturile societăților secrete de tip Ku-Klux-Klan. Neofitul jura solemn „fidelitate, discreție și supunere organizației”, că „orice contravenție de la reguli antrena pedeapsa cu moartea”. Unul dintre asasinii însărcinați ca atare ai complotului va declara poliției că a fost trezit în plină noapte de către un telefon anonim, avertizându-l să fie gata imediat de plecare. Câteva minute mai târziu, un automobil îl va purta într-un loc secret, unde, cu ochii acoperiți, pronunța un jurământ în fața drapelului tricolor și primea în

continuare în pagina 6

Comitetul Secret de Acțiune Revoluționară (CSAR), Franța, anii 1930



Dan POPESCU

urmare din pagina 5

detaliu însărcinarea... Scenariu de film, pagini de roman? Nici vorbă, realități cumplite și fără echivoc, în plin centrul Parisului, pregătind în cele mai mici detalii răsturnarea autorităților și moartea demnitarilor...

◆◆◆◆◆

8. ...Nu puținilor cetățeni, citind în presă despre complot și derularea cercetărilor poliției, nu le venea să creadă: „este o farsă”, „un vodevil la modă pentru a atrage cititori”. Dar totul era perfect adevărat. Însă incredulitatea ca și „supracredulitatea” îngreuiiau misiunile poliției. Printre altele, mii de scriitori anonime provenind din toate colțurile Franței se revărsau aproape zilnic pe biroul domnului Moitessier, directorul Siguranței Naționale. Polițiști și jandarmi porneau și reporneau grăbiți astfel vânătoria de depozite de arme, unele informații privind însă locații imaginare și amplificând greutățile pentru aflarea armelor reale. Cam așa s-a întâmplat și se întâmplă mereu în asemenea situații. „Actualitățile serioase” vor reîntra, însă, în drepturile lor, atunci când, în 11 ianuarie 1938, ziarele anunțau cu litere de o șchioapă: „Autorul atentatelor din rues Boissiere și Presbourg a fost arestat”. M. Locuty, inginer la uzinele Michelin, declarase în ajun că el este cel care, cu patru luni în urmă, a remis portăreselor de la locațiile menționate, coletele explozive. Locuty are 28 de ani, este slab și timid, are alură înaltă. El ascunde în spatele ochelarilor săi cu ramă groasă, o privire nesigură, sub flashes-urile fotografiilor semănând cu o pasăre de noapte deranjată de lumină. Cu basca înfundată pe cap, cu mantoul fluturând pe umeri, între cei doi jandarmi care îl escortează, el evocă mai mult un colegian prins cu greșeala decât un terorist fanatic. Abia arestat, se prăbușește, plânge, regretă. „Am fost doar un instrument în mâinile „Cagoule”-ei. Iar când am înțeles că doi agenți au fost omorâți de explozii, am fost «la pământ»”. „Care sunt motivele care v-au inspirat acest gest criminal?” – I-au interogată polițiștii. „Am acționat de bună credință pentru a apăra patria mea împotriva comunismului”, a răspuns Locuty.

„Să lupt împotriva comunismului aruncând în aer sediul patronatului

francez” – scrie Philippe Bourdel –, o evidentă contradicție. Dar contradicția este doar aparentă. „La Cagoule” dorea ca acest atentat pus în spatele comuniștilor să emoționeze opinia publică, s-o ridice împotriva lor, să servească frământările, temerile mediului burghez îngrijorat de amenințarea bolșevică și de eventualitatea extinderii în Franța a Războiului Civil din Spania. Prin dezordine și înnebunire, inocularea fricii – chiar dacă ireală – „La Cagoule” conta să pună mai ușor mâna pe putere”. Nu vor reuși și nu va reuși nici să îndrepte astfel protestul populației împotriva „Frontului Popular”, care lansase substanțiale îmbunătățiri sociale și se afla în preferințele electoratului. Isteria astfel nu a reușit. Se va schimba apoi puterea în Hexagon, asemenea încercări, asemenea instabilitate politică îndreptând, însă, Franța pe povârniș. Spre marele dezastru din 1940, Franța ocupată în mare parte de Germania nazistă și rămânând cu drapelul tricolor doar pentru guvernul de la Vichy, aservit în totalitate lui Hitler. Supusă de forțe contrare, la diviziuni inacceptabile, la supunere totală față de Reich, economia cocoșului galic trosnea și ea din toate încheieturile, rămânând sensibil în urma celei a Marii Britanii, a Germaniei, a SUA, după unele statistici a URSS-ului etc., cu atât mai mult cu cât sistemul ei colonial aproape că nu mai funcționa. Dar să revin.

Fost student al Institutului chimic de la Nancy, diplomat inginer în 1933, Locuty, simțind la un moment dat vocația militară, va intra la Saint-Cyr, de unde apoi se va retrage. Dar dobândise destule cunoștințe militare pentru a deveni „interesant” pentru citorii complotiști. Va fi angajat apoi ca inginer la Michelin, la Clermont - Ferrand. Era inteligent, dar instabil și himeric. La Michelin, Locuty se va lega de alți doi ingineri cu vederi de extremă dreaptă, Vogel și Vauclard. Toți trei vor fi în serviciul lui Méténier, cel ce va deveni proprietarul unei mici uzine pentru fabricarea cauciucului, la Chamalières, aproape de Clermont – Ferrand. Aici Locuty va presta jurământul de fidelitate față de „La Cagoule” și tot de aici Méténier îi ordonă misiunea: „Prezentați-vă sâmbătă, 11 septembrie la Paris, cafeneaua „Le Presbourg”, la l'Etoile. Organizația așteaptă de la dumneavoastră un important serviciu”. Jurase fide-

litate, se va supune. Cu entuziasm. La întâlnirea stabilită la „Le Presbourg”, va da de Méténier, dar și de Macou, portarul din rue Ampère, unde va fi descoperit un important depozit de arme în noiembrie. Vor dejuna toți trei, apoi se vor îndrepta spre domiciliul lui Méténier. Aici Locuty este prezentat marelui șef Deloncle, care a ținut să-și facă o opinie personală asupra celui ce va trebui să ducă la îndeplinire redutabila misiune. Cu multă atenție, cu pregătiri minuțioase, cu prevenții bine gândite, cam așa decurgeau misiunile „La Cagoule”, deosebit de periculoase în pregătirea unei insurecții și mai periculoase...

◆◆◆◆◆

9. ...Aceste bombe de L'Etoile nu au fost primul atentat al „La Cagoule”. Câteva luni mai devreme, ucigașii complotiști au lovit în Normandia. Era în 11 iunie 1937. În această zi, pe la orele 11 dimineața, un lăcătuș, Jerry, trecând pe un drum din Couternes, a zărit într-o fundătură două cadavre de oameni ce păreau a fi străbătute de numeroase lovituri de cuțit. Jandarmii anunțați și sosiți la fața locului au găsit asupra lor acte pe numele de Rosselli, Carlo și Nello. S-a stabilit că, în ajun, doi cultivatori din regiune semnalaseră că au fost dublați pe drum de două automobile mergând în viteză, care, după ce au oprit la un moment dat, pasagerii lor s-au dat jos, au discutat puțin iar apoi s-au urcat cu toții într-o singură mașină, pe cealaltă lăsând-o abandonată pe drum. Apropiindu-se de ea, cei doi cultivatori au văzut numeroase urme de sânge înăuntru, poliția descoperind apoi că placa de identitate era pe numele Rosselli, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris.

Dubla crimă a provocat la Paris o vie emoție. Carlo Rosselli era un italian în mod violent antifascist, refugiat în Franța. Moștenitor al unei bogate familii toscane, având 38 de ani la data uciderii lui, era profesor de Economie Politică la Genoa, iar fratele său Nello era profesor de istorie la universitatea din Florența. Carlo intrase în luptă deschisă împotriva lui Mussolini, ceea ce i-a adus 5 ani de deportare în insulele Lipari. În 1920 va evada într-o ambarcațiune automobil, scăpând de urmărirea unui submarin și ajungând pe coasta tunisiană. Pe urmă, la Paris, unde va declanșa o campanie violentă împotriva Ducei, fondând chiar un

ziar net antifascist, „Giustizia e libertà”. Voluntar în vremea Războiului Civil din Spania, rănit în lupte de trupele lui Franco, va reajunge în Franța ascuns de tovarășii săi... S-a dovedit limpede, cu dovezi irefutabile, că asasinarea fraților Rosselli a fost opera „La Cagoule”, ordinul venind de la domnul Teraille, unchiul lui Eugène Deloncle. Nello Rosselli, liniștitul profesor de istorie, a murit deoarece s-a nimerit alături de Carlo în momentul nepotrivit.

◆◆◆◆◆

10. Dubla crimă cu frații Rosselli a pus în evidență – au stabilit autoritățile franceze – legăturile care uneau conspiratorii francezi cu fasciștii italieni. Atentatul în discuție a fost comandat de la Roma, după cum vor demonstra în 1944 mărturisirile colonelului Santo, șeful serviciului particular de contraspionaj al lui Mussolini. De mai multe ori, Anfuso, șeful de cabinet al contelui Ciano, l-a întâlnit pe „cagoulardul” Méténier, punându-se astfel la punct uciderea până la urmă a celor doi Rosselli. S-a afirmat că executând această crimă, „La Cagoule” i-a plătit lui Mussolini nota pentru armele pe care acesta le livrase complotiștilor. Dar mai mult decât în Italia fascistă, sprijinul pentru „La Cagoule” s-a vădit în Spania, în anturajul generalului Franco. De altfel, Deloncle și unii din locotenenții săi au făcut mai multe călătorii dincolo de Pirinei, întâlnindu-se cu șeful Biroului 2 de spionaj spaniol. Se mai arată în documente oficiale franceze că, pentru a cumpăra arme, Eugene Deloncle dispunea de fonduri importante puse la dispoziția sa de către industriașii francezi „îngrijorați de pericolul comunist”. Că armele venite din Italia, marca Beretta, erau aduse pe mare până la Toulon, debarcate cu complicități locale și încărcate pe camioanele unui transportator din Nice, Joseph Darnand, viitorul șef al tenebroaselor și criminelor, pentru francezi și evrei, Miliții franceze din vremea ocupației, condamnat la moarte după Eliberare și executat în fortul de la Fontenay-aux-Roses. Să mai spunem că mai multe arme trimise de Franco, aduse de „La Cagoule” din Spania proveneau din materialul livrat de Germania trupelor spaniole ale Generalului Francisco Franco, devenit apoi mai multe decenii „Caudillo” (conducătorul) al Spaniei.

Mai mult, „cagoularzii” furau, prin oamenii lor, din depozitele armatei franceze, nu puține arme și muniții, iar E. Deloncle a declanșat fabricarea clandestină în uzina sa, de grenade și explozibili etc. Și încă. Dacă responsabilitatea criminală directă a „La Cagoule” nu a fost în mod precis stabilită decât în cazul uciderii fraților Rosselli, s-a aflat, totuși, că „La Cagoule” a fost amestecată în mai multe alte afaceri criminale cu caracter politic: complotiștii își netezeau terenul pentru a ajunge la guvernare. De exemplu, cazul tinerei și frumoasei italiene Laetitia Toureaux, amanta unui șef „cagoulard”, care a transmis însă informații poliției, găsită strangulată în metrou. Sau al rusului Dimitri Navachine, economist de valoare un timp în slujba Sovietelor, pe urmă avocat consilier la mai multe societăți franceze, asasinat în plină zi în Bois de Boulogne cu un pumnal cu lamă triunghiulară, arma favorită a lui Filliol, considerat „specialistul” „La Cagoule”-ei în execuții sumare și rapide. Au fost executați în viteză și unii dintre cei ce furau organizația, de pildă doi comis-voiajori ce cumpărau arme din Belgia, Italia și Germania și care au furat din sumele constituite astfel de complotiști. E. Deloncle fanatic, era necruțător, și într-un sens, dar și în celălalt...

◆◆◆◆◆

11. ... Va fi doar în 6 iulie 1939, când judecătorul Bêteille, care a fost însărcinat cu instrucția complotului, va termina redactarea documentului necesar, un rechizitoriu de multe sute de pagini. I-au trebuit lui Bêteille aproape doi ani pentru a reuni toate elementele și informațiile necesare în condițiile în care un număr deloc neglijabil de inculpați pentru atentat la siguranța statului, din lipsă încă de probe, au fost puși în libertate provizorie. Finalmente, 71 de inculpați, din care 7 în lipsă, deja fugiți din țară, au fost trimiși în fața Curții cu Juri. Izbucnește, însă, războiul înainte de deschiderea procesului...

Mai mulți „cagoularzii” sunt mobilizați și trimiși la unitățile lor. Nu puțini se vor distinge astfel în lupte. Joseph Darnand face incursiuni îndrăznețe în liniile inamice și este recompensat cu „Legiunea de Onoare” în grad de ofițer. Pozzo di Borgo și Maurice Duclaux se bat la Narvik. Deloncle este afectat ca ofițer la Ministerul Marinei. Martin, fugit în străinătate



LA CAGOLE: Eugene Deloncle, Locuty Pierre, Francois Metenier, Henri Martin, Jean Filiol





Marx Dormoy, Pierre Moitessier

din noiembrie 1937, la declanșarea războiului cu Germania nazistă revine în Franța, fiind pus în libertate trei luni mai târziu. Philippe Bourdrel scrie că „Armistițiul și ocupația germană vor avea efecte foarte diferite asupra vechilor conjurații. Maurice Duclos – care cumpăra vapoare pentru traficul de arme în favoarea „La Cagoule” – va opta pentru Rezistență. Va fi printre primii ce se va alătura generalului de Gaulle și va fonda prima rețea de Rezistență: «Rețeaua Saint-Jacques». În timpul unei parașutări în Franța, în 1941, îi va rupe ambele picioare. Denunțat și prins de poliție, va reuși să evadeze. În 1944, va fi unul dintre primii combatanți pe plajele din Normandia”. Alții, însă, precum Darnand, urând comunismul - mai scrie Bourdrel - va opta pentru colaborarea cu hitleristii. Va îmbrăca uniforma wehrmacht-ului și va sfârși comandant al sălbaticelor Miliții franceze, cum arătam, în fața plutonului de execuție. Doctorul Martin, nu va sta nici el inactiv. Va gravita inițial în entouragele mareșalului Petain. Îl vom regăsi apoi, alături de Méténier, într-o organizație politico-politienască net antigermană ce va proceda la arestarea lui Pierre Laval în decembrie 1940. Arestat la rândul său de către Laval, va fi închis doi ani, va evada, va integra maquis-ul și va fi unul dintre primii luptători la eliberarea Lyon-ului. Va sfârși războiul ca ofițer în a 7-a armată americană. Opiniile se mai schimbă. În ce-l privește pe șeful „La Cagoule”, Eugene Deloncle, acesta nu a renunțat la acțiunea clan-

destină, având o activitate net anti-germană. Gestapoul îl descoperă și îl arestează. Eliberat, a complotat în Spania pentru asasinarea lui Hitler. În ianuarie, 1944, Gestapoul se prezintă din nou la el acasă. Împușcături, se dă o luptă acerbă dar, oricum, inegală. Fiul lui Deloncle este împușcat în cap. Iar șeful „La Cagoule” va sfârși și el, cu corpul străpuns de 15 gloanțe de mitralieră. Ce poți să spui? Eroi cu adevărat ai războiului. Îți vine foarte greu, în aceste condiții, să desprinzi concluzii. Pe care să le consideri corecte. Vremurile au fost și erau teribil de complicate. Cercetător și nu neapărat magistrat este greu și să încriminezi, dar și să dai „sentințe” eliberatoare. Ar putea fi un bun exemplu și pentru România.

...O ultimă bombă purtând semnătura „La Cagoule” a fost destinată în vara anului 1941 fostului ministru de Interne francez Marx Dormoy. După armistițiu, Dormoy a fost internat de către guvernul de la Vichy în lagărul de la Pellevoisin, fiind apoi pus în reședință supravegheată la Montélimar, unde ocupa o cameră la hotelul „Relais de l'Empereur”. Aici, sub saltea, i-a fost pusă o bombă cu explozie întârziată, care a explodat la două dimineața făcându-l bucăți. S-a emis ipoteza că atentatul, un vechi conflict cu răfuială recentă, a fost ordonat de Jacques Doriot, fost comunist, fost membru al P.P.E (Partidul Popular Francez), partid de inspirație fascistă creat în 1936, devenit „cagoulard”, colaboraționist de seamă cu Germania lui Hitler,



Defilarea trupelor germane in Parisul ocupat

antisemit violent, refugiat din Franța alături de trupele germane în retragere și mort în Germania, mitraliat în automobilul său de către două avioane aliate.

12. ...Justiția celei de a IV-a Republici redeschide, în fine, procesul „La Cagoule” (întrerupt de război), la Curtea cu Juri, în 11 octombrie 1948. În mod miraculos, dosarele afacerii, căutate copios de germani, au putut fi ascunse, astfel că dezbaterile au putut fi reluate: 48 de acuzați se aflau în boxă, iar alți 13 erau judecați în contumacie, fiind de „negăsit”. Printre aceștia din urmă, Locuty și Filliol. Jakubiez a făcut mărturisiri complete asupra asasinării fraților Rosselli, fiind condamnat la muncă silnică pe viață. Méténier, cu tot trecutul său glorios în război, dar apăsător de grave crime și de încercarea de a răsturna puterea de stat în Franța, a primit douăzeci de ani muncă silnică. Correze, douăzeci de ani detenție. Alți șapte acuzați, au primit pedepse ce nu depășeau cinci ani. Restul au fost achitați sau au „beneficiat” de clemență prin suspendări și amânări repetate. Doar doi din cei în contumacie au fost condamnați la moarte. „Astfel s-a încheiat una din afacerile cele mai tulburătoare, dar și cele mai confuze, mai frământate care au cutremurat cea de a III-a Republică” scrie Philippe Bourdrel.

13. Cu siguranță, acest eminent cercetător are perfectă dreptate. Iar chintesența celor scrise de el o aflăm în scurta caracterizare pe care, mai târziu i-o face Internetul lui Eugene Deloncle, șeful „cagoularilor”: „Eugene Deloncle (20 iunie 1890 – 17 ianuarie 1944), inginer naval decorat cu „Legiunea de Onoare”, a fost un politician francez și lider fascist care a fondat organizația „Comitetul Secret de Acțiune Revoluționară (C.S.A.R.)”, mai cunoscută sub numele de „La Cagoule”, de extremă dreaptă. „La Cagoule” era un grup militar naționalist francez, creat în 1936, fascist și anticomunist, militând împotriva „Frontului Popular” aflat la putere din 1936 până în 1938. A folosit violența urmărind răsturnarea puterii și pentru a-și promova activitățile în ultimii ani ai celei de a III-a Republici, precum și în

regimul de la Vichy. A promovat deopotrivă, antisemitismul. Grupul a fost finanțat, printre alții, de Eugène Schuler, fondatorul „l’Oreal”. „Mai târziu,, în război, îndoiindu-se (era totuși „naționalist”), că Germania va câștiga, a intrat în contact cu rezistența germană și cea franceză. A fost asasinat pentru aceste activități de către agenții Gestapo-ului...”

Mă rog, Internetul ca Internet-ul, poate nu teribil de exact. Eu, mențin aprecierile lui Philippe Bourdrel și unele considerații ale mele, cam tot acolo. Rămân ca sigure reflecțiile pe care le trezește, le dezvoltă la fiecare, preocupările acestei: organizații secrete „La Cagoule” și ale șefului ei, inginerul Deloncle. Au murit nu puțini oameni și au suferit mult mai mulți. Activitățile lor au fost în vremuri mereu complicate și, de multe ori, contradictorii.



REFLECȚII

Deșert spiritual

O lume fără dimensiunea spirituală este o lume săracă, lipsită de repere! Din păcate se pare că trăim într-un deșert spiritual (Francisc Torralba). Nu există numai repere materiale în viața noastră!

Dorel Morândău, PhD – Reflecții... vol 1.118

Filosofie, fizică sau ambele...

M-am uitat peste *The Oxford Handbook of Philosophy of Time* editat de Craig Callender! Mulți profesori de filosofie de la Oxford, de la alte universități din Anglia, din Europa, din Canada și SUA. Toți știu fizică și unii sunt chiar fizicieni dar predau filosofie! Filosofia a înțeles de mult timp că se poate îmbogați numai privind la frontierele cunoașterii. Și fizica este chiar aici!

Dorel Morândău, PhD – Reflecții... vol 1.119



Paris, 1937

Virgil NICULA

urmăre din pagina 1

În anul 2003 publicam teza de doctorat: „Premise economice ale cooperării țărilor din Bazinul Mării Negre (țări sud-est europene) din perspectiva anului 2010. Studiu de caz: Evoluții în turism”, elaborată sub îndrumarea domnului Prof. univ. dr. Dr. H.C. Dan Popescu. Atunci am pătruns pe Drumul Mătăsii, un itinerar la care am mai revenit pe parcurs în funcție de conjunctura economico - politică globală. Interesant este că, la atâția ani distanță, și astăzi sunt prezente o serie de coordonate și premise ale dezvoltării cooperării economice, desigur, în noul context geo – politic. Și, nu putea nimeni să observe mai bine la vremea sa aceste similitudini, decât istoricul și omul politic Gheorghe I. Brătianu, în opera sa monumentală „Marea Neagră. De la origini până la cucerirea otomană”, scrisă inițial în limba franceză (La Mer Noire: des origines a la conquete ottomane). Cartea urmărește istoria economică, politică și socială a bazinului Mării Negre din antichitate până la expansiunea Imperiului Otoman, având un impact major în istoriografia românească și universală. Domnia Sa analizează primele colonizări grecești și rutele comerciale antice din jurul Mării Negre, detaliază rolul comerțului genovez și venețian, precum și viața porturilor de la Pontul Euxin și explică schimbările geopolitice majore provocate de cucerirea otomană, care a închis marea în fața comerțului occidental timp de secole.

Încă din deceniul al treilea al secolului al XX-lea, Gheorghe I. Brătianu (1898–1953), reprezentant de seamă al ilustrei familii Brătianu, a fost ales membru corespondent al Societății Ligure di Storia Patria din Genova (1925), membru al Comitetului Internațional de Științe Istorice (1926), în 1935 membru al Institutului Kondakov din Praga, iar în 1936 al Societății de Științe și Litere din Boemia. La 15 decembrie 1941, la Universitatea București, în lecția de deschidere a cursului intitulat Chestiunea Mării Negre, Brătianu vorbea despre „spațiul de securitate” al României, un termen geopolitic pe care îl va defini ulterior drept spațiul care „cuprinde acele regiuni și puncte fără de care o națiune nu poate îndeplini nici misiunea ei istorică, nici posibilitățile care alcătuiesc destinul său”. Domnia Sa va face o distincție între spațiul de securitate, spațiul etnic și spațiul vital. Spațiul etnic era „spațiul locuit de același popor, în sensul de națiune”, iar spațiul vital era un „raport de forțe, spațiul peste care se întinde la un moment dat expansiunea unei forțe”. Spațiul de securitate putea să coincidă cu spațiul etnic, de unde rezultă o „poziție tare”, putea însă, să-l și depășească. Afirmarea spațiului de securitate nu înseamnă voința și dorința de-a acapara un „spațiu vital”, deci nu este expresia unei forțe în expansiune. Brătianu identifica două „poziții cheie”, respectiv poziții geopolitice decisive pe care România trebuia să le includă obligatoriu în calculele ei strategice:

„Intrarea Bosforului și, în general, sistemul strâmtorilor care duc navigația dincolo de această mare închisă și Crimeea, care, prin porturile ei naturale, prin cetățile ei din timpurile cele mai vechi, prin bastionul maritim înaintat pe care-l reprezintă în Marea Neagră este evident o poziție stăpânitoare peste tot complexul maritim de aci. Cine are Crimeea poate stăpâni Marea Neagră. Cine n-o are n-o stăpânește. Este evident că această problemă se leagă de chestiunile noastre, pentru că, în definitiv, ce sunt strâmtorile altceva decât prelungirea gurilor Dunării”. Tot el adăuga că „noțiunea spațiului de securitate presupune că noi nu putem rămâne indiferenți față de ce se petrece în aceste două poziții cheie ale unei mări atât de strâns legate de existența noastră”.

Istoria veacurilor XIX și XX era sintetizată de Brătianu ca fiind „o luptă pentru Marea Neagră între Rusia și Europa”. Și nu putem să nu facem o comparație cu perioada din prezent, când Marea Neagră capătă o tot mai mare importanță. În viziunea sa, „Chestiunea Mării Negre” reprezintă un barometru pentru libertatea românilor, o problemă de securitate națională. El explică faptul că ori de câte ori o singură mare putere tinde să transforme acest bazin într-un „lac închis” (monopol), independența statelor riverane de la Dunărea de Jos este grav amenințată. Brătianu tratează bazinul pontic ca pe un spațiu istoric unitar, un organism geopolitic și economic cu legi proprii de evoluție: Marea Neagră este privită ca o răscruce de drumuri, o „fațadă” maritimă și un canal de pătrundere pentru comerțul internațional (din anii genovezi și venețieni până la expansiunea otomană), legând Orientul de Occident. Istoria acestui bazin reflectă ascensiunea și căderea marilor puteri care au controlat strâmtorile (Bosfor și Dardanele) și coastele pontice.

Sensul profund al viziunii sale reiese din felul în care descrie destinul acestui spațiu: „Acest mare bazin închis, care unește, dar și desparte Asia de Europa, a constituit scena pe care s-au zbușit atâtea interese economice și politice, de la coloniile grecești și până la monopolul otoman...”

Destinul popoarelor de la Dunăre și Mări este legat de deschiderea spre bazinul pontic, aceasta fiind calea naturală de ieșire spre universalitatea economică și culturală” (idee centrală reluată în studiile sale despre geopolitica mării și comerțul medieval).

Spre deosebire de istoricii occidentali care vedeau zona Nării Negre ca pe o barieră sălbatică, Gheorghe I. Brătianu o caracterizează ca pe un spațiu de fuziune. Aici s-au contopit și s-au influențat reciproc elementele elenistice, romane, bizantine, slave, turanice și genoveze. Definirea zonei ca „Placă turnantă” a comerțului internațional demonstrează că Marea Neagră nu era o periferie izolată, ci axul central care redistribuia bogățiile lumii (mătasea chinezească, mirodeniile indiene, grânele pontice și blănurile nordice



ș.a.) între Asia, Imperiul Bizantin și Europa Occidentală. Următoarele fragmente din cursurile și manuscrisele sale completează tabloul acestei viziuni geoistorice: „Istoria Mării Negre se rezumă în mod necesar la istoria strâmtorilor ei. Nicio navă nu poate pătrunde în apele ei și nicio marfă nu poate ieși din ele fără permisiunea aceluia care stăpânește cheia de la porțile sale... Pentru poporul român, Marea Neagră este o necesitate vitală, nu un lux politic. Ea reprezintă plămânul prin care respiră comerțul nostru și puntea care ne leagă direct de marile curente ale civilizației universale.”

Noul Drum al Mătăsii, calea comercială care leagă deja China de Europa, prezintă o bună șansă și pentru ca România să profite de schimburile comerciale între Asia și zona Euro. Ruta de transport rapid China - Europa trece și prin Constanța, iar odată cu escaladarea conflictului ruso - ucrainean, importanța acestui port va fi din ce în ce mai mare.

Portul Constanța prin capacitățile sale de operare, oferă posibilitatea dezvoltării acestui coridor de transport și ar putea fi un punct important al noului ”Drum al Mătăsii”, rută comercială străveche care lega Europa de Asia. Autoritățile locale spun că au fost făcuți, deja, pași importanți pentru a îmbunătăți cooperarea în cadrul acestui proiect, prin semnarea unor acorduri cu mai multe țări. ”Drumul Mătăsii” este de fapt o împletitură de drumuri de caravană, rută principală de transport care a legat și leagă China de Orientul Miljociu, Europa și Africa.

Povestea începe cu peste două mii de ani în urmă, când grecii au fondat aici un centru de schimb comercial pe care l-au numit Tomis. Poetul Ovidius, exilat la Tomis de împăratul Augustus, a descris în Tristele și Ponticele un loc aspru, bătut de vânturi, la marginea lumii civilizate. Portul cunoaște apoi o perioadă prosperă sub romani, iar orașul preia numele împăratului Constantin. Secole de stăpânire otomană au transformat Constanța într-un mic port numit Küstendge. În 1857, autoritățile turcești au concesionat construcția portului și a căii ferate Cernavodă - Constanța companiei engleze Danube and Black Sea Railway. Englezii au ridicat un far genovez

pe stânca din colțul sud-estic și au montat primele șine. Odată cu anul 1878, când Dobrogea a intrat oficial în componența României, Carol I a văzut imediat potențialul strategic al unui port la Marea Neagră, care putea transforma România dintr-o țară agrară închisă, într-o putere comercială cu acces direct la rutele maritime internaționale. Lucrările de construcție și modernizare au început oficial pe 16 octombrie 1896, după proiectul inginerului I.B. Cantacuzino. Trei ani mai târziu, în 1899, Carol II-l-a numit pe Anghel Saligny - constructorul podului de la Cernavodă, cel mai lung pod din Europa la acea dată - director al lucrărilor Portului Constanța. Acesta era deja cunoscut -, între 1884 și 1889 construise în premieră mondială silozuri din beton armat la Brăila și Galați, în baza unei tehnologii pe care nimeni nu o mai încercase pentru depozitarea cerealelor. Împreună cu arhitectul Petre Antonescu, a proiectat patru silozuri și un uscător de cereale. Clădirile aveau 44,6 metri înălțime - echivalentul unei construcții cu 16 etaje, inspirate de arhitectura zgârie-norilor americani. Fiecare dig, cheie sau siloz era o provocare inginerescă într-o epocă fără excavatoare hidraulice sau macarale cu motor. În 1878, portul Constanța avea 200 de metri de dig și 4 hectare de incintă, iar pe 27 septembrie 1909, când Carol I tăia panglica inaugurală, devenise unul dintre cele mai mari porturi ale Europei, cu silozuri care dominau orizontul Mării Negre. Două zile mai târziu, vaporul Iași încărcă primul transport de cereale pentru export. Grâul din toată Câmpia Română era adus pe calea ferată la Constanța și de acolo pleca pe nave spre piețele internaționale.

În perioada interbelică, portul a crescut constant, traficul atingând 6,2 milioane de tone în 1937, cifră care situa Constanța între primele porturi europene, din care peste 4 milioane erau destinate exportului - în principal țitei, material lemnos și produse agricole. Cel de-Al Doilea Război Mondial a lovit portul devastator. Peste 120 de raiduri ale aviației sovietice au avariat infrastructura, iar în 1944 sovieticii au confiscat flota militară și comercială românească. Din 1967 au început lucrările de extindere spre sud, iar în 1984 s-a inaugurat Canalul Dunăre - Marea Neagră, care a deschis un nou capitol în

istoria portului. Vârful de trafic a fost atins în 1988, cu 62,3 milioane de tone operate.

Astăzi, portul Constanța, situat pe coasta vestică a Mării Negre, la 179 nM de Strâmtoarea Bosfor și la 85 nM de Brațul Sulina, prin care Dunărea se varsă în mare, acoperă o suprafață totală de 3.926 ha, din care 1.313 ha uscat și 2.613 ha apă, fiind cel mai mare

Euroeconomia XXI

Comitetul editorial

Dan POPESCU

Redactor șef coordonator

Nicolae EȘANU

Paula COTARCEA,
secretar general
de redacție

Consiliul științific

Prof. dr. Dan POPESCU
Prof. dr. Lucian BELAȘCU

Acad. prof. univ. dr.
habilitat DHC Grigore
BELOSTECINIC,
Republica Moldova
Conf. dr. Vasile BRĂTIAN
Paula COTARCEA

Prof. dr. Viorel
CORNESCU
Prof. dr. Partenie
DUMBRAVĂ
Conf. dr. Nicolae EȘANU

Prof. dr. Alexandra
HOROBET
Prof. dr. Eugen
IORDĂNESCU

Conf. dr. Paul LUCIAN
Prof. dr. Silvia
MĂRGINEAN

Conf. dr. Virgil NICULA
Prof. dr. Iacob
Petru PÂNTEA

Lector dr. Dan-Alexandru
POPESCU

Conf. dr. Raluca SAVA
Conf. dr. Eduard STOICA
Prof. dr. Răzvan ȘERBU
Prof. dr. Cristina
TĂNĂȘESCU

editori

GRUPUL DE PRESĂ ȘI
EDITURĂ “CONTINENT” SRL
CAMERA DE COMERȚ,
INDUSTRIE ȘI AGRICULTURĂ
A JUDEȚULUI SIBIU

ISSN 1841-0707
Tel. 0742.483813,
e-mail contisib@yahoo.com

Articolele apărute în revistă exprimă
punctele de vedere ale autorilor, care
pot fi diferite de cele ale redacției.

port de la Marea Neagră. Silozurile lui Anghel Saligny stau încă în picioare în danele 17-18, după mai bine de un secol, dominând platforma portuară cu siluetele lor. Acesta este împărțit în trei subdiviziuni. Portul maritim are o capacitate de operare anuală de 100 milioane de tone și este deservit de către 140 dane funcționale permițând accesul navelor cu o capacitate de până la 220.000 tdw. Portul fluvial permite accesul oricărui tip de navă fluvială având o capacitate de operare anuală de 10 milioane de tone. Prin acest port trec zilnic aproximativ 200 de nave fluviale. De asemenea are relevanță și Portul turistic: teoretic există o capacitate anuală de 100.000 de pasageri, încă ne-exploatată suficient.

Portul Constanța (cu zona Constanța și zona Midia), portul Mangalia și portul turistic Tomis sunt porturi maritime publice-private aflate în proprietatea statului român, care asigură reglementarea și funcționarea lor. C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța (CNAPMC) este o instituție aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Serviciile pentru mărfuri și pentru nave în Portul Constanța sunt realizate în principal de către companii private, într-un mediu competitiv, în care se aplică principiile pieței libere. Portul Constanța beneficiază de o poziționare geografică avantajasă, fiind situat pe coridorul de transport pan-european Rhin-Dunăre. Acesta are un rol major în cadrul rețelei europene de transport intermodal, fiind favorabil localizat la intersecția rutelor comerciale care leagă piețele țărilor fără ieșire la mare din Europa Centrală și de Est cu regiunea Transcaucaz, Asia Centrală și Extremul Orient. Acesta este unul dintre principalele centre de distribuție care deservește regiunea Europei Centrale și de Est, oferind o serie de avantaje: port multifuncțional cu facilități moderne și adâncimi ale apei în bazinul portuar suficiente pentru acostarea celor mai mari nave care trec prin Canalul Suez; acces direct la țările Europei Centrale și de Est prin Coridorul Pan European Rhin - Dunăre; centru de distribuție a containerelor către porturile din Marea Neagră; facilități vamale pentru operațiuni comerciale portuare; conexiuni bune cu toate modalitățile de transport: cale ferată, rutier, fluvial, aerian și conducte; terminale Ro-Ro care asigură o legătură rapidă cu porturile Mării Negre și Mării Mediterane; facilități moderne pentru navele de pasageri; disponibilitatea suprafețelor pentru dezvoltări viitoare; statutul de Zona Liberă, fapt care permite stabilirea cadrului general necesar pentru facilitarea comerțului exterior și a tranzitului de mărfuri către / dinspre

Europa Centrală și de Est (Moldova, Bulgaria, Serbia, Austria, Slovacia și Germania). Legătura Portului Constanța cu Dunărea se realizează prin Canalul Dunăre - Marea Neagră. Datorită costurilor reduse și volumelor importante de mărfuri care pot fi transportate, Dunărea este unul dintre cele mai avantajoase moduri de transport, reprezentând o alternativă eficientă la transportul rutier și feroviar congestionat din Europa. Sigur, cu condiția ca debitul să fie normal, nu ca în această vară, când seceta a perturbat traficul naval.



Activitatea comercială în Portul Constanța în anul 2020 s-a desfășurat în condiții speciale impuse de contextul pandemic. Astfel, traficul total de mărfuri s-a diminuat cu 9,35%, urmare a evoluțiilor oscilante pe principalele grupe de mărfuri. Astfel, dacă în cazul a șapte grupe de mărfuri s-a înregistrat o creștere a traficului cu procente care variază între 2,65% (cereale) și 93,1% (ciment, var, materiale de construcții), la celelalte grupe de mărfuri a avut loc o scădere cu procente care oscilează între -41,1% (minereuri neferoase) și -3,2% (articole diverse).

Față de anul anterior, în anul 2021, traficul total de mărfuri a înregistrat o creștere importantă cu 11,8%, mai ales pentru grupele de mărfuri din categoria mineralelor brute și a lemnului. În aceeași direcție se situează și traficul de minerale neferoase, produse metalice, combustibili minerali solizi și minereu de fier, dar și produse din domeniul agricol, cum ar fi cerealele și semințele uleioase.

În 2023, prin portul Constanța au fost procesate 67 milioane tone, în timp ce în 2024, volumul s-a situat la puțin peste 50 milioane tone, înregistrând o scădere de 14 %. Prin comparație, Rotterdam rămâne cel mai mare port maritim de transport de mărfuri din UE, manipulând 397 milioane de tone de mărfuri în 2024. Antwerp - Bruges, în Belgia, a urmat cu 244 de milioane de tone, devansând Hamburg - Germania, cu 97 de milioane de tone. Cea mai mare parte a mărfurilor manipulate de principalele porturi ale UE este reprezentată de cărbune și lignit, țiței și gaze naturale (19%), urmate de cocs și produsele petroliere, care au reprezentat 16,5 % din volumul total. Minereurile metalice și alte produse miniere și de carieră au reprezentat 7,4 %; produsele chimice, cauciucul, materialele plastice au reprezentat împreună 7,2 %; iar produsele agricole, de vânătoare, silvice și pescărești 6,3 %. Produsele alimentare, băuturile și tutunul au reprezentat 4,9 % din totalul mărfurilor manipulate de porturile UE.

Portul Constanța, cel mai mare terminal maritim al României și



unul dintre cele mai importante din regiunea Mării Negre, a fost responsabil în 2024 pentru 96% din volumul total gestionat de porturile maritime românești. Poziția sa este susținută de investiții în infrastructură în valoare de peste 250 de milioane de euro, care au vizat extinderea cheiurilor, terminalelor RO*RO și proiect cargo, precum și modernizarea conexiunilor rutiere și feroviare.



Constanța este un hub logistic pentru regiunea Europei Centrale și Balcanilor, cu acces facil către piețele din Cehia, Slovacia, Ungaria și Serbia. Importanța sa a crescut odată cu intrarea României în spațiul Schengen, care a simplificat și accelerat transportul intraeuropean. Poziția sa pe Dunăre oferă un avantaj suplimentar: acces la transportul fluvial, esențial în logistica proiectelor industriale de mari dimensiuni.

Importanța portului a crescut semnificativ după oprirea operațiunilor în portul ucrainean Odesa, care, înainte de izbucnirea războiului actual, era cel mai mare terminal al Mării Negre, având un rol-cheie în comerțul est-european.

În competiția cu celelalte porturi de la Marea Neagră, portul Constanța trebuie să profite de avantajul oferit de Dunăre, care îi asigură conexiunea directă cu centrul Europei, dar și de faptul că dispune de facilități de operare moderne și de mare capacitate. Pentru România este foarte important memorandumul de colaborare cu portul Anaklia (Georgia), semnat la Bruxelles, port care va deveni, în următorii ani, un punct nodal în ceea ce privește transportul mărfurilor între Asia și Europa. Există discuții la nivel avansat ca și operatorii din portul Constanța să poată investi și chiar să își deschidă terminale în portul Anaklia. Problema lipsei unei flote de nave portcontainer pe Dunăre face obiectul unor discuții tripartite cu principalii transportatori fluviali.

La 3 iunie 1997, președintele României Emil Constantinescu, ulterior președintele Consiliului Științific al Institutului de Studii Avansate pentru Cultura și Civilizația Levantului, lansa public, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, programul „România la răscruce”, al cărui obiectiv declarat era acela de a fixa portul Constanța pe traseul petrolului caucazian spre Europa occidentală și, mai întâi, includerea României în proiectul regional TRACECA, parte a strategiei globale de renaștere a „Drumului Mătăsii”. Sub egida: „O parte a Levantului se află sub apă

și nimeni altcineva nu ar putea studia mai bine această parte a istoriei”, preocuparea Sa avea să-și găsească un prim succes la conferința de la Helsinki, din septembrie 1997, când s-a trasat o nouă configurație a căilor de transport, iar România a fost inclusă pe harta coridoarelor europene. Să nu uităm că Levantul este o punte între civilizația Europei Occidentale și cea a Extremului Orient. Demersurile pentru construcția oleoductului Constanța-Trieste, inclus în proiectul Inogate, demarat de Comunitatea Europeană în 1996 pentru asistența sistemelor de transport de petrol și gaze din zona Mării Caspice spre Europa, au ocupat, la rândul lor, un prim plan în program. Tot în septembrie 1997, în timpul vizitei oficiale în China, Emil Constantinescu le prezenta președintelui Jiang Zemin și premierului Li Peng progresele realizate în colaborarea Asia Centrală - Europa Centrală în domeniul transportului și, de asemenea, proiectul renașterii „Drumului Mătăsii”, gândit de Eduard Șevarnadze și adoptat de președinții Turciei, Azerbaidjanului și României. Domnia Sa afirma sugestiv: „Solidaritatea care lipsește mediului politic poate fi refăcută în mediul academic. Este singura speranță a celor din mediul universitar”, cu referire la faptul că stadiul de propunere. Evenimentul care a avut loc la Constanța a avut drept parteneri cele trei universități din oraș: Universitatea „Ovidius”, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Universitatea de Marină Civilă.



A doua ediție a mesei rotunde „Portul Constanța pe Drumul Mătăsii”, găzduită în 2018 de Gara Maritimă, a reunit peste 70 de reprezentanți ai mediului de afaceri românesc și străin, diplomați acreditați la București, - din Azerbaidjan, China, Georgia, Kazahstan, Turcia și Turkmenistan -, reprezentanți guvernamentali și ai marilor organizații internaționale ce promovează noile rute comerciale între Asia și Europa. Evenimentul a avut ca scop reunirea reprezentanților relevanți ai misiunilor diplomatice ale țărilor vizate de Coridorul Drumului Mătăsii împreună cu autoritățile române, care a permis reprezentanților portului Constanța să prezinte ultimele evoluții și proiecte, noile inițiative legate de această rută. Acest eveniment a fost inițiativa a trei entități: Administrația Porturilor Maritime SA Constanța, Constanța Port Business Association și Silk

Road Association, reunind specialiști din domeniul transportului naval, pentru a dezbate aspecte importante despre cooperarea dintre China și țările de la Marea Caspică și Marea Neagră. Din anul 2007, Portul Constanța a devenit membru al BASPA (Black and Azov Seas Ports Association) și s-a implicat activ într-un proces continuu de menținere și căutare a unor noi parteneriate între porturile de la Marea Neagră. S-au făcut deja pași importanți pentru a îmbunătăți cooperarea pe această rută de transport, a Drumului Mătăsii, prin semnarea unor protocoale de colaborare cu portul Qingdao din China, Batumi și Poti din Georgia, Baku din Azerbaijan, portul Aktau din Kazahstan și cu Serviciul de Stat pentru Transport Naval din Turkmenistan. A fost reconfirmat rolul Portului Constanța pe rutele internaționale de transport, în special Europa - Asia și au fost evidențiate avantajele portului pentru aceste rute.

În Portul Constanța operează cel mai mare terminal maritim de la Marea Neagră, cu o echipă de aproximativ 600 de oameni care au procesat până acum peste 6.000 de nave de transport. Terminalul DP World din Constanța, este un model pentru regiunea Mării Negre în privința eficienței și siguranței operațiunilor portuare. Cu peste 20.000 de trenuri de transport containere procesate până acum, DP World este un lider în domeniul operării și logisticii transporturilor containerizate în România, la capacitate maximă, terminalul din Constanța putând procesa 1.000.000 de containere/an. DP World Constanța, parte a DP World, este o companie multinațională de logistică cu sediul în Dubai - Emiratele Arabe Unite, care are peste 100.000 de angajați în întreaga lume și deține terminale în Kazahstan, Azerbaidjan, Georgia ș.a. La noi, în locul unde acum câțiva ani nu era nimic, decât un teren viran, a fost creat un terminal nou care va fluidiza transportul de mărfuri între Turcia și Georgia, pe de o parte, și Constanța, deci Europa, pe de altă parte, realizând o investiție de peste 70 milioane de euro pe 16 ha. De fapt, s-au conturat două fluxuri majore ale comerțului. Avem fluxul care vine pe coridorul maritim din Asia, din Oceanul Pacific, traversează Oceanul Indian până în Marea Neagră. Este un flux tradițional, sunt vapoare care vin săptămânal de acolo, din Far East, cum spun marinarii, China și Coreea. și, mai nou, sunt fluxuri de mărfuri care vin

continuare în pagina 10



Virgil NICULA

urmăre din pagina 9

tot din China, dar pe coridorul de mărfuri denumit "Drumul mătăsii", coridorul de mijloc, care vin din China, Kazahstan, terestru, traversează Marea Caspică, ajung în Azerbaidjan, de aici ajung feroviar până în Georgia, iar de acolo se încarcă pe nave care ajung la Constanța. Practic, în prezent, se dorește o nouă rută Europa - Asia care include companii din Kazahstan, Azerbaidjan, Georgia, Turcia, China, precum și unele porturi de pe traseu. Timpul de călătorie va fi de 20-25 de zile, în timp ce un vapor de marfă care pleacă din China către Europa face 45 de zile prin Oceanul Indian. Astfel, reducerea timpului de tranzit și a costurilor pentru transporturile de marfă sunt printre marile avantaje ale rutei. Tradițional, transportul de mărfuri, de la subansamble, la fructe și legume, din Turcia în Europa se face pe un coridor terestru, care are însă multe neajunsuri, cum ar fi zecile de kilometri de cozi la granița dintre Turcia și Bulgaria.

DP World propune o alternativă pe mare, mult mai rapidă. Din Portul Karasu, Turcia, până în Portul Constanța navele fac cam opt ore. Odată ce mărfurile sunt descărcate în terminal, ele vor fi scanate folosind un scanner cu tehnologie americană ultramodernă, care se mai folosește în porturile din Hamburg și Rotterdam. În câteva minute de la descărcarea mărfii de pe vapor, autoritățile au informația necesară în ceea ce privește controlul fizic, analiza de risc etc., cu alte cuvinte, într-o oră se vor verifica tot atât de multe containere cât se verifică în prezent într-o tură de zi. De aici, compania propune ca mărfurile să fie transportate pe cale ferată electrificată până în centrul Europei.

■ ■ ■ ■ ■

În actualul context geopolitic, Constanța a rămas singurul port din Marea Neagră cu conexiuni regulate către China – cel mai important partener de import al Uniunii Europene. Aceste conexiuni sunt indirecte, necesitând transbordări, dar rămân esențiale pentru întreaga regiune. Numai în 2024, exporturile chineze către UE au depășit 500 de miliarde de euro, iar România a importat bunuri în valoare de aproximativ 7,9 miliarde de euro, China fiind astfel unul dintre principalii săi parteneri comerciali, alături de Germania și Italia. Pe fondul politicilor comerciale restrictive ale administrației Trump, China are tot mai puțin acces la piața americană. Acest aspect sporește probabilitatea redirectionării către Europa, nu doar ca piață de desfacere, ci și ca destinație pentru investiții industriale și unități de asamblare. Europa Centrală și de Est atrage prin forța de muncă disponibilă, consumul în creștere și îmbunătățirea infrastructurii logistice, Polonia, Cehia, Ungaria și România fiind considerate piețe-cheie.

Expansiunea chineză condusă de giganti precum COSCO și China Merchants Port (CMP), a devenit în 2026 un subiect major de securitate economică la Bruxelles, determinând UE să

pregătească măsuri stricte de control. Expansiunea s-a realizat fie prin concesionarea pe termen lung a terminalelor de containere, fie prin achiziția pachetelor majore de acțiuni sau procente importante, după cum urmează: transformarea portului Pireu din port regional în hub mediteranean major (67%); Valencia/Bilbao (Spania) au devenit principala poartă de intrare a mărfurilor chineze în bazinul mediteranean (51%); Rotterdam (Olanda) - cel mai mare port din Europa găzduiește o prezență chineză stabilă în fluxul de mărfuri (35%); Zeebrugge (Belgia) - Hub strategic important pentru Europa de Vest și Marea Nordului (100%); Hamburg (Germania) - achiziție aprobată după lungi dispute politice legate de dependența infrastructurii germane (24.9%). Dacă în deceniul trecut investițiile din China erau privite ca surse sigure de capital pentru creșterea fluxului de containere, abordarea UE actuală s-a modificat radical. Rapoartele de securitate ale Council on Foreign Relations atrag atenția că, controlul chinez asupra terminalelor comerciale oferă avantaje logistice ce pot fi folosite și în scopuri de spionaj sau asistență navală. UE finalizează în prezent norme stricte prin care statele membre pot prelua controlul temporar asupra infrastructurii portuare în numele siguranței naționale. Achizițiile străine de infrastructură critică sunt verificate riguros pentru a reduce dependența geopolitică de Beijing. România este foarte precaută cu investițiile chineze de pe teritoriul său, dintr-o greșită înțelegere a apartenenței noastre la UE, ceea ce este, pentru noi, un minus enorm. Pentru a ocoli taxele vamale ridicate impuse recent de UE (cum ar fi cele pe mașinile electrice), companiile chineze au început să își redirecționeze o parte din fonduri. Astfel, în loc de achiziții directe în inima UE, acestea investesc masiv în porturi și fabrici din Maroc și Turcia, state care beneficiază de acorduri comerciale preferențiale cu spațiul comunitar.

■ ■ ■ ■ ■

Nu de mult timp, istoricii români au descoperit că, precum chinezii antichi numeau Imperiul Roman drept "Daqin", care poate proveni dintr-o transcriere a cuvântului Dacia de origine românească, romanii numeau China „Serica” și anume Țara Mătăsii. Astfel istoricii au concluzionat că în urmă cu peste 2000 de ani, chinezii prin Drumul Mătăsii ar fi cunoscut teritoriul unde se află România astăzi. Natura științifică a acestei afirmații poate fi lăsată spre cercetare istoricilor, dar este suficient să spunem că vechiul Drum al Mătăsii este un drum deschis spre prosperitate nu numai pentru a promova comerțul dintre Est și Vest, ci și de a spori înțelegerea reciprocă.

Timp de milenii, Drumul Mătăsii a reprezentat nu doar o axă comercială de cea mai mare importanță între două lumi, ci și un liant puternic între culturi și civilizații diferite. Potrivit istoricilor, cei care au pus bazele acestui drum au fost chinezii, iar primii care au bătut acest drum au fost negustorii indieni, persani, sogdieni și arabi. Acest



drum, care măsoară peste 6.437 de kilometri, presărat de unele dintre cele mai frumoase peisaje din lume, inclusiv deșertul Gobi și Munții Pamir, a ajutat practic la dezvoltarea mai multor civilizații care au profitat de el, cum ar fi cea chineză, indiană, persană, arabă sau otomană. Chinezii exportau blănuri, porțelanuri, condimente, jad, mătăsuri, bronz, fier, obiecte de artă, fructe și legume. Aceștia se foloseau de acest drum și pentru a importa diverse mărfuri din Europa, cum ar fi pietre prețioase, aur, fildeş, sticlă, parfumuri, fructe, legume și textile. În Drumul Mătăsii, o serie documentară în trei părți oferită de televiziunea Viasat History, Sam Willis – istoric, arheolog și om de televiziune, dezvăluie modul în care Drumul Mătăsii a funcționat drept prima "autostradă" din lume, cu ajutorul căreia oamenii făceau schimb nu numai de bunuri și mărfuri, dar și de idei, culturi și religii, modelând, astfel, umanitatea. Multe mărfuri și produse din Asia au parcurs acest Drum al Mătăsii și au ajuns și în țările române cu ajutorul armenilor, care s-au și îmbogățit de pe urma lor.

În prezent, numărul de containere transportate din China spre Europa a crescut în fiecare an. Transportul de containere către Finlanda din China, prin Kazahstan și înapoi se realizează într-un timp de patru ori mai scurt decât transportul maritim. În general, până în 2020, circa 8% din marfa comercializată între China și UE trecea pe noul Drum al Mătăsii, volum care reprezintă aproximativ 50 miliarde de dolari. Viteza este principalul atu competitiv al transportului rutier față de cel maritim, cel puțin până la creșterea prețului la combustibil, odată cu declanșarea războiului din Ucraina și a restricțiilor impuse de Iran. Potrivit datelor specialiștilor din Kazahstan, livrarea pe calea ferată a diferitelor bunuri din China, către Europa, durează în medie 15-16 zile, în timp ce livrarea pe cale maritimă durează de 2-2,5 ori mai mult. Ruta terestră cu o lungime de 11.000 km, care leagă China de UE, oferă o alternativă atrăgătoare față de transportul aerian și maritim. În prezent, expeditorii de mărfuri din Asia spre Europa au la dispoziție doar două opțiuni pentru a-și livra bunurile în Occident: ruta maritimă fiind mai ieftină, dar lentă (pe ocean) sau cea aeriană mai rapidă, dar mult mai scumpă. De exemplu, este nevoie de 18 zile pentru a livra un transport din China către Marea Britanie pe calea fera-

tă, în timp ce transportul pe partea maritimă a Drumului Mătăsii durează 35 de zile. Dacă produsele perisabile trebuie livrate către Europa pe calea aerului, restul bunurilor se livrează pe calea ferată, care permite orice opțiune de umplere a containerelor. Pentru a crește traficul de marfă, există o oportunitate reală de a organiza transporturile din Kazahstan spre Europa prin Marea Caspică și Marea Neagră, folosind facilitățile oferite de porturile kazahstane Aktau și Kuryk, portul azer Baku, portul georgian Batumi și portul românesc Constanța.

■ ■ ■ ■ ■

Portul Constanța ocupă locul 10 în clasamentul celor mai mari porturi din Europa după volumul de mărfuri tranzitate, fiind cel mai mare port la Marea Neagră și cel mai important pol maritim al României. Afirmațiile nefondate care circulă uneori prin spatele unor mituri publice cum că ar fi "al patrulea" sau "al doilea" port ca mărime se referă strict la suprafața sa geografică (peste 3.900 de hectare) sau la lungimea coastei de 39 km, nu la traficul de tone de marfă procesat anual în comparație cu gigantul nord-europen. Importanța strategică este dată și de următoarele considerente: poziție cheie - este cel mai mare port la Marea Neagră; legătura cu Dunărea - conectează transportul maritim cu Canalul Dunăre-Marea Neagră și coridorul fluvial european; timp redus - oferă o rută mai scurtă pentru mărfurile venite din Asia spre piețele din Europa Centrală și de Est; trafic anual - a depășit recent praguri istorice de peste 75-90 milioane de tone pe an, impulsat și de tranzitul mărfurilor din regiunea Mării Negre.

Structura volumului total de mărfuri care tranzitează anual Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța arată o ierarhie clară, dominată de mărfurile vrac. Aproximativ 80% din mărfuri sunt operate pe rute maritime (nave de mare tonaj), în timp ce restul de 20% reprezintă trafic fluvial, realizat prin barje care folosesc Canalul Dunăre-Marea Neagră pentru a transporta mărfurile (în special cereale și mineuri) spre inima Europei. Portul a devenit unul dintre cele mai importante noduri de export agricol din Europa, având o capacitate masivă de stocare în silozuri și magazine. În traficul Portului Constanța, cerealele reprezintă de departe grupa de mărfuri care domină

activitatea economică, oscilând de regulă între 31% și peste 37% din volumul total de mărfuri. Portul Constanța procesează zeci de milioane de tone de grâu, porumb, orz și semințe uleioase provenite din producția internă a României, dar și din tranzitul regional (Ungaria, Serbia, Ucraina). Resursele energetice (petrol brut și produse petroliere) reprezintă a doua mare componentă a traficului, cumulând în mod constant în jur de 20% - 22% din total. Acestea sunt operate în terminale dedicate (cum este Oil Terminal) și alimentează rafinăriile din țară și regiune. Minereurile de fier și deșeurile de fier constituie o grupă importantă de mărfuri vrac solid (acestea reprezintă în jur de 7% - 9% din volumul de mărfuri și sunt strâns legate de aprovizionarea marilor combine siderurgice din Europa Centrală și de Est. Îngrășămintele naturale și chimice reprezintă aproximativ 6% din traficul portuar, fiind strâns conectate de logistica sectorului agricol regional. Deși are cel mai mare terminal de containere de la Marea Neagră, ponderea lor ca tonaj total în trafic este de aproximativ 9%-10%. Această categorie cuprinde bunuri manufacturate, electronice, componente industriale și alimente ambalate.

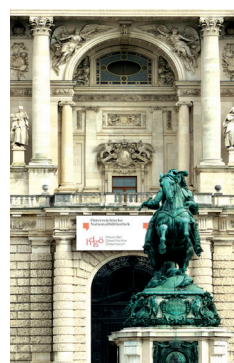
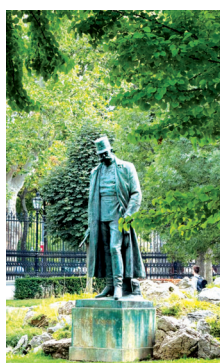
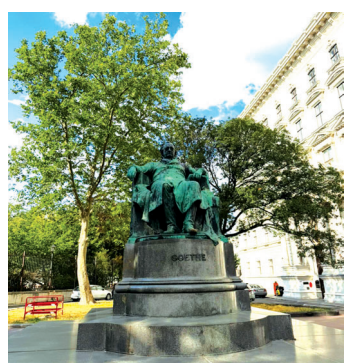
Nu putem decât să ne bucurăm, în acest context plin de îngrijorări și amenințări, că autoritățile române nu au "amanetat" portul românesc, așa cum s-a întâmplat cu alte resurse strategice și că acesta va juca un rol foarte important, inclusiv prin situarea sa pe acest coridor al Drumului Mătăsii, dar și ca urmare a redirectionării exporturilor din Ucraina.

În timp ce China pregătește unul dintre cele mai spectaculoase trasee rutiere din lume, - "Inelul de Aur", o buclă uriașă, de aproximativ 27.000 de kilometri, cât două treimi din circumferința Ecuatorului, pentru a închide uriașul circuit care trece prin Himalaya, deșerturi și continuă de-a lungul oceanului, (autoritățile vor investi aproximativ 47 de miliarde de euro în următorii cinci ani), noi ne apărăm cum putem porturile și zona de litoral de drone. Și dacă ne gândim, numai la proiectul Neptun Deep, care urmează să poziționeze România drept cel mai mare producător de gaze din UE, pericolul reprezentat de drone și de războiul de la granițe, ne situează într-o zonă de risc cu care nu ne-am mai confruntat, de la Cel de-Al Doilea Război Mondial încoace.

Surse bibliografice: Georges I.Brătianu, La Mer Noire. Des origines a la conquete ottomane, Societas Academica Dacoromana, "Acta Historica", IX, Monachi (München), 1969; Adevărul.ro; Ziarul Financiar; Historia.ro

VIENA, capitala valsului

Viena este una dintre cele mai frumoase și importante destinații turistice din Europa, impresionantă prin palatele sale, clădirile istorice, muzeele și muzica clasică. A fost numită "orașul muzicii" datorită tradiției sale bogate în muzică dar și legăturilor cu compozitori celebri precum Mozart, Beethoven și Strauss. Printre cele mai vizitate locuri se numără Palatul Schonbrunn, Catedrala Sfântul Ștefan și Palatul Hofburg. Așadar, descoperă Viena, vizitează palatele, plimbă-te pe străzile istorice și bucură-te de atmosfera unică și inegalabilă a capitalei Austriei.



Text și foto:
Daniel
COZMESCU

