

Strâmtoarele puterii. Puncte obligate de trecere globale și vulnerabilitatea lumii interconectate

Introducere. Geografia nu a dispărut

Există un paradox al lumii contemporane. Niciodată economia mondială nu a fost mai puțin dependentă de distanță în ceea ce privește circulația informației și, în același timp, atât de dependentă de geografie pentru circulația resurselor și a mărfurilor. Capitalul traversează continentele în fracțiuni de secundă, informația poate ajunge aproape instantaneu în orice punct al globului, iar deciziile economice sunt luate în rețele care par să fi depășit frontierele. Petrolul, gazele, minereurile, cerealele, containerele și produsele industriale continuă însă să se deplaseze prin spațiul fizic. Iar acest spațiu nu este uniform.

O parte considerabilă a fluxurilor de care depinde economia mondială trebuie să treacă printr-un număr surprinzător de mic de strâmtoări, canale și coridoare maritime. Strâmtoarea Hormuz, Bab el-Mandeb, Canalul Suez, Strâmtoarea Malacca, Bosforul și Dardanelele, Gibraltarul sau Canalul Panama reprezintă puncte în care geografia concentrează circulația mondială și, odată cu aceasta, vulnerabilitatea sistemului. În perspectiva dezvoltării navigației arctice, Strâmtoarea Bering poate intra tot mai clar în aceeași categorie.

În literatura strategică anglo-saxonă, asemenea spații sunt desemnate prin termenul *chokepoints*: puncte de strangulare în care un flux mult mai larg este obligat să traverseze un pasaj relativ îngust. Expresia este sugestivă, dar riscă să creeze impresia unei probleme exclusiv geografice. În realitate, un punct obligat de trecere devine strategic numai prin raportare la ceea ce circulă prin el, la alternativele existente și la capacitatea unor actori de a influența acel flux.

O strâmtoare lipsită de trafic important este doar un accident geografic. Aceeași strâmtoare prin care trec zilnic resurse energetice, mărfuri sau forțe militare indispensabile unor mari economii devine o componentă a distribuției mondiale a puterii.

Această realitate nu este nouă. Controlul strâmtoarelor și al rutelor maritime a reprezentat de secole una dintre preocupările fundamentale ale marilor puteri. Imperiul Britanic și-a construit o parte considerabilă a superiorității maritime printr-un sistem de baze și puncte de sprijin care lega Gibraltarul, Malta, Suezul, Adenul, Ceylonul și Singapore. Puterea nu rezulta numai din existența

flotei, ci și din capacitatea acesteia de a controla drumurile pe care circulau comerțul, resursele și forțele imperiului.

Alfred Thayer Mahan a înțeles încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea că puterea maritimă nu poate fi separată de poziția geografică, de comerț și de controlul comunicațiilor maritime. Nicholas Spykman¹ avea să sublinieze ulterior importanța zonelor marginale ale Eurasiei și a accesului la mările care le înconjoară. Tehnologia² a schimbat radical instrumentele prin care această competiție se desfășoară, dar nu a eliminat constrângerile fundamentale ale geografiei. Ceea ce s-a modificat profund este însă **gradul de interdependență al sistemului**.

Un incident într-o strâmtoare nu mai produce efecte numai asupra statelor riverane. Blocarea temporară a Canalului Suez de nava *Ever Given*, în martie 2021, a demonstrat cât de repede un accident local poate perturba lanțurile logistice la scară mondială. Criza Mării Roșii declanșată de atacurile Houthi asupra navigației comerciale a oferit o demonstrație și mai importantă: nici măcar nu este necesară închiderea fizică a unei rute pentru ca o parte semnificativă a traficului să o abandoneze. Riscul, costurile asigurării, securitatea echipajelor și calculul economic al armatorilor pot produce efecte comparabile cu cele ale unei blocaje.

Apare astfel o distincție care va deveni importantă pe parcursul acestei analize: **între închiderea militară și închiderea economică a unui chokepoint**.

Prima presupune împiedicarea fizică a navigației. Cea de-a doua poate apărea fără ca trecerea să fie imposibilă din punct de vedere tehnic. Este suficient ca riscul să devină atât de mare încât operatorii comerciali să considere ruta neacceptabilă. În acest studiu, „închiderea economică” poate fi parțială: ea desemnează pierderea utilizabilității comerciale pentru anumite fluxuri sau categorii de operatori, fără a presupune oprirea întregii navigații.

Această diferență modifică inclusiv raportul dintre puterea militară și vulnerabilitatea economică. Un actor relativ slab poate să nu dispună de capacitatea necesară pentru a înfrânge o flotă modernă și totuși să poată influența traficul comercial prin amenințarea credibilă a unor atacuri. Rachetele antinavă, dronele, minele, sistemele fără pilot și alte mijloace relativ ieftine au redus costul producerii incertitudinii în spațiul maritim.

¹Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, Boston, Little, Brown and Company, 1890. Mahan a acordat o importanță centrală poziției geografice, comerțului maritim, bazelor și controlului comunicațiilor maritime în constituirea puterii navale.

²Nicholas J. Spykman, *The Geography of the Peace*, New York, Harcourt, Brace and Company, 1944. Analiza lui Spykman asupra raportului dintre geografie, accesul maritim și controlul zonelor periferice ale Eurasiei rămâne relevantă pentru înțelegerea competiției asupra marilor rute de circulație.

Din această perspectivă, atacurile Houthi reprezintă mai mult decât un episod al conflictelor din Orientul Mijlociu. Ele ilustrează o transformare a puterii asimetrice: **nu este întotdeauna necesar să controlezi un flux pentru a-l influența; poate fi suficient să controlezi riscul asociat traversării sale.** Dar crizele recente relevă o problemă și mai profundă. Punctele obligate de trecere nu funcționează independent.

Hormuz, Bab el-Mandeb și Suez sunt componente ale aceluiași sistem de circulație între Golful Persic, Oceanul Indian, Marea Roșie, Mediterana și Europa. Dacă un flux evită un punct vulnerabil, presiunea se transferă asupra altor rute, asupra flotelor comerciale, porturilor, conductelor sau capacităților logistice disponibile. Ocolirea Africii prin Capul Bunei Speranțe nu elimină problema produsă de insecuritatea Mării Roșii; o transformă în timp suplimentar de navigație, consum de combustibil, necesar suplimentar de nave și costuri mai mari. Prin urmare, **vulnerabilitatea sistemului nu este simpla sumă a vulnerabilităților fiecărui punct de trecere.**

În anumite condiții, perturbarea simultană sau succesivă a mai multor noduri poate produce efecte disproporționat mai mari decât perturbarea fiecăruia luat separat.

De aici pornește teza acestui articol: marile chokepoints ale lumii nu mai trebuie analizate numai ca puncte geografice individuale, ci ca **noduri ale unei arhitecturi globale a fluxurilor.** Această perspectivă permite și o altă observație. Importanța unui chokepoint nu este fixă.

Gibraltarul a reprezentat timp de secole unul dintre cele mai disputate puncte strategice ale lumii, dar funcționează astăzi într-un spațiu de relativă stabilitate politico-militară. Malacca este indispensabilă economiei asiatice actuale. Hormuz concentrează una dintre cele mai importante vulnerabilități energetice ale sistemului mondial. Bosforul și Dardanelele demonstrează cum geografia poate fi transformată, prin drept internațional, într-un instrument de influență politică. Panama arată că omul poate construi artificial un punct obligat de trecere. Iar Strâmtoarea Bering introduce o categorie diferită: **chokepoint-ul emergent.**

Astăzi, traficul său comercial nu poate fi comparat cu cel al Malaccăi sau Suezului. Dar dacă dezvoltarea navigației arctice continuă, Bering poate dobândi în următoarele decenii o importanță considerabil mai mare. Poziția sa între Rusia și Statele Unite și rolul de poartă între Pacific și Oceanul Arctic îi conferă deja o valoare strategică aparte.

Cazul Bering introduce astfel și dimensiunea timpului în analiza punctelor obligate de trecere. **Geografia este relativ stabilă; valoarea strategică a geografiei nu este.**

În secolul XXI, schimbările tehnologice, climatice, economice și geopolitice pot transforma un pasaj periferic într-un nod central sau pot reduce importanța relativă a unei rute tradiționale. Mai mult, apariția unei rute alternative nu elimină neapărat vulnerabilitatea. Uneori nu face decât să o deplaseze.

Aceasta va fi una dintre întrebările centrale ale analizei: **când o alternativă produce reziliență și când transferă pur și simplu dependența către un alt punct al sistemului?**

Privite astfel, strâmtorile lumii nu mai reprezintă doar elemente ale geografiei maritime. Ele sunt locuri în care teritoriul, economia, tehnologia, dreptul și puterea militară se întâlnesc.

Iar într-o economie globală construită pe circulație, **capacitatea de a influența fluxurile poate deveni o formă de putere comparabilă cu controlul teritoriului.**

Studiul folosește o comparație calitativă între cazuri selectate pentru mecanismele distincte de vulnerabilitate pe care le ilustrează, fără a urmări un clasament cantitativ al riscului. Perspectiva asupra rețelelor se înscrie în literatura despre interdependența folosită ca instrument de constrângere, inclusiv analiza efectului de chokepoint realizată de Henry Farrell și Abraham L. Newman (2019). Contribuția proprie urmărită aici constă în articularea cazurilor maritime cu dependențele infrastructurale, timpul necesar substituirii și avertizarea strategică, precum și în aplicarea acestei grile la continuitatea funcțiilor esențiale ale României.

I. De la geografie la putere: ce este astăzi un chokepoint?

Definiția clasică a unui chokepoint este simplă: un pasaj îngust prin care trebuie să treacă un volum important de trafic. Din punct de vedere strategic, definiția este însă incompletă. Lățimea unei strâmțori nu îi determină singură importanța.

Pentru a înțelege valoarea strategică a unui punct obligat de trecere trebuie să răspundem la cel puțin patru întrebări: **ce trece prin el, cât de important este acel flux, ce alternative există și cine poate influența trecerea?** Prima variabilă privește volumul și natura fluxului.

Nu toate mărfurile au aceeași semnificație strategică. O rută prin care circulă hidrocarburi, produse alimentare, materii prime critice sau componente

industriale dificil de substituit are o importanță diferită de una utilizată predominant pentru mărfuri care pot fi redirecționate relativ ușor.

Hormuz este exemplul evident. Importanța sa nu derivă numai din cantitatea de trafic, ci din rolul Golfului Persic în sistemul energetic mondial. Malacca are o altă structură a vulnerabilității: ea conectează Oceanul Indian cu Marea Chinei de Sud și reprezintă una dintre principalele artere ale comerțului dintre Asia de Est, Orientul Mijlociu, Africa și Europa. A doua variabilă este **substituibilitatea**.

Existența unei rute alternative nu înseamnă automat că vulnerabilitatea a dispărut. Trebuie evaluată capacitatea alternativei, costul utilizării sale și timpul necesar redirecționării fluxului.

Capul Bunei Speranțe reprezintă o alternativă la sistemul Bab el-Mandeb–Suez, dar ocolirea Africii prelungește considerabil anumite rute și necesită mai mult combustibil, mai multe zile de navigație și, la nivelul întregului sistem, o capacitate mai mare de transport.

A treia variabilă este redundanța. Sistemele reziliente nu depind de o singură rută, un singur terminal sau un singur mijloc de transport. Conducele pot compensa parțial perturbarea transportului maritim; alte porturi pot prelua o parte din trafic; stocurile strategice pot amortiza șocurile temporare. Dar redundanța are limite.

O conductă are o capacitate maximă. Un port poate deveni congestionat. O flotă comercială nu poate fi mărită instantaneu. Stocurile strategice cumpără timp, dar nu creează permanent fluxul lipsă.

De aceea, analiza strategică nu trebuie să întrebe numai „**există o alternativă?**”, ci „**cât din flux poate prelua alternativa și pentru cât timp?**” A patra variabilă este **capacitatea de influență asupra trecerii**. Aceasta poate fi militară, politică, juridică sau economică.

Iranul poate amenința navigația prin Hormuz prin mijloace militare și asimetrice. Turcia exercită asupra Bosforului și Dardanelelor o autoritate specifică derivată din geografie, suveranitate și regimul Convenției de la Montreux. În Panama, stabilitatea infrastructurii și administrarea canalului sunt esențiale. În alte situații, simpla capacitate de a produce risc poate modifica deciziile comerciale. Rezultă că nu există un singur tip de chokepoint.

Unele sunt importante prin volumul energetic pe care îl concentrează. Altele prin comerțul global. Unele prin poziția militară. Altele prin regimul juridic. Unele sunt surse permanente de vulnerabilitate, iar altele sunt atât de bine integrate într-un sistem politic stabil încât riscul lor pare aproape invizibil.

Această diferență este importantă pentru că **valoarea strategică și riscul strategic nu sunt același lucru.**

Gibraltar poate avea o valoare strategică foarte mare și un risc curent relativ redus. Bab el-Mandeb poate avea o valoare economică mai mică decât alte artere maritime, dar un risc mult mai ridicat într-un anumit context regional. Bering poate avea astăzi un volum comercial modest și totuși o valoare strategică potențială în creștere.

De aceea, o hartă contemporană a chokepoint-urilor mondiale trebuie să includă nu numai fluxurile existente, ci și **vulnerabilitățile, alternativele și traiectoria lor de evoluție.** În fond, punctul obligat de trecere este locul în care **eficiența globalizării întâlnește fragilitatea concentrării.**

Economia mondială a devenit eficientă tocmai prin concentrarea fluxurilor pe rutele cele mai rapide și mai ieftine. Dar aceeași concentrare creează noduri a căror perturbare poate transmite șocul către întregul sistem.

Aceasta explică de ce, într-o lume aparent tot mai puțin dependentă de distanță, câteva strâmtori continuă să exercite o influență disproporționată asupra politicii mondiale.

În capitolele următoare, Hormuz, Bab el-Mandeb–Suez, Malacca, Bering, Panama, Bosfor–Dardanele și Gibraltar permit compararea unor mecanisme diferite de vulnerabilitate. Grila de mai jos sintetizează cazurile după aceleași criterii; valoarea unei alternative depinde de fluxul concret și de intervalul în care trebuie utilizată.

Comparația punctelor obligate de trecere

Pasaj	Flux esențial	Mecanism al perturbării	Alternativă	Limita alternativei
Hormuz	Petrol și LNG	Amenințări sau atacuri; retragerea operatorilor din cauza riscului.	Conducte petroliere către Yanbu și Fujairah.	Capacitate liberă limitată; nu substituie exporturile de LNG. Yanbu păstrează dependențe diferite după destinație.
Bab el-Mandeb și Suez	Mărfuri și energie între Asia și Europa	Atacuri, costuri de asigurare sau blocarea canalului.	Ruta Capului Bunei Speranțe.	Curse mai lungi; consum și necesar de nave mai mari; presiune asupra porturilor.
Malacca	Comerț și importuri energetice asiatice	Interdicție militară, insecuritate sau perturbarea navigației.	Sunda și Lombok; parțial, conducte și rute continentale.	Rute diferite adecvate navelor și destinațiilor; capacitățile terestre nu înlocuiesc volumele maritime.
Bering	Fluxuri arctice actuale și potențiale	Gheață, vreme severă, infrastructură redusă și tensiuni strategice.	Rute sudice pentru unele legături Asia–Europa.	Nu substituie accesul la toate destinațiile arctice; distanța și sezonabilitatea contează.
Panama	Comerț între Atlantic și Pacific	Secetă, limite de pescaj și tranzit; incidente tehnice.	Ocolirea Americii de Sud; alte rute maritime sau transfer terestru.	Distanțe, costuri și capacități diferite; alegerea depinde de navă, încărcătură și destinație.
Bosfor și Dardanele	Comerț pontic și acces naval militar	Restricții juridice pentru nave militare; perturbări ale navigației.	Pentru mărfuri, parțial, coridoare terestre și fluviale.	Nu există o rută maritimă directă alternativă către Mediterana; transferul mărfurilor nu substituie accesul naval militar.
Gibraltar	Comerț, energie și acces naval	Accidente sau deteriorarea mediului de securitate.	Redirecționarea unor fluxuri către porturi atlantice.	Necesită legături terestre și capacități portuare; nu înlocuiește accesul maritim direct în Mediterana.

Sinteză a cazurilor dezvoltate în capitolele II–IX, pe baza surselor citate acolo. Tabelul compară mecanisme și opțiuni; nu constituie un clasament al riscului curent.

II. Strâmtoarea Hormuz – energia ca vulnerabilitate strategică

Dacă există un punct obligat de trecere care ilustrează aproape perfect raportul dintre geografie, energie și putere, acesta este Strâmtoarea Hormuz. La ieșirea din Golful Persic spre Golful Oman și Oceanul Indian, între Iran la nord și Peninsula Musandam a Omanului la sud, un pasaj maritim relativ îngust concentrează o parte esențială a fluxurilor energetice mondiale.

Capitolul separă vulnerabilitatea structurală a pasajului de evoluțiile documentate și de scenariile de perturbare. Mediile de trafic din 2024 și 2025 și estimările de capacitate din iunie 2025 și februarie 2026 constituie repere de comparație, nu măsurători ale disponibilității din septembrie 2026. Declarațiile recente sunt datate și atribuite, iar termenele proiectelor exprimă perspective de realizare. Formulările condiționale descriu mecanisme posibile și nu presupun că toate formele de blocare analizate s-au produs ori că pot fi menținute pe aceeași durată.

Prin Hormuz circulă petrol și gaze provenind din unele dintre cele mai importante state producătoare ale lumii. Arabia Saudită, Emiratele Arabe Unite, Kuweit, Qatar, Irak și Iran depind, în grade diferite, de accesul prin această strâmtoare. O³ perturbare majoră nu ar reprezenta, prin urmare, doar o problemă regională. Efectele s-ar transmite rapid către piețele energetice, transportul maritim, industria petrochimică și economiile importatoare din Asia și Europa. Dar adevărata semnificație strategică a Hormuzului nu poate fi măsurată numai prin numărul de barili care îl traversează.

Ea rezultă dintr-o combinație mai complexă: **concentrarea fluxului, dificultatea substituirii sale și proximitatea unei puteri capabile să amenințe trecerea.** Această putere este Iranul.

Geografia oferă Teheranului un avantaj pe care diferențele de putere militară convențională față de Statele Unite și aliații lor nu îl pot anula complet. Coasta iraniană domină partea nordică a strâmătorii și continuă de-a lungul Golfului Persic. Insulele controlate de Iran, bazele navale, sistemele de rachete de coastă, dronele, minele și ambarcațiunile rapide creează posibilitatea unei strategii de interdicție maritimă care nu presupune obținerea superiorității navale în sens clasic. Iranul nu trebuie să învingă marina americană pentru ca Hormuz să devină o problemă mondială. Aceasta este distincția fundamentală.

În evaluarea structurală a raportului de forțe, superioritatea convențională a Statelor Unite nu rezolvă singură problema continuității navigației. Scenariul

³U.S. Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints, secțiunea „Strait of Hormuz”, https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints (consultat la 11 septembrie 2026). EIA consideră Hormuz unul dintre cele mai importante puncte strategice pentru tranzitul petrolului la nivel mondial și urmărește atât fluxurile maritime, cât și capacitățile alternative prin conducte.

unei blocări fizice de săptămâni sau luni trebuie deosebit de perturbarea comercială produsă printr-un nivel de risc mai ridicat, chiar fără închidere completă. Aici reapare diferența dintre blocada militară și ceea ce am numit în introducere închiderea economică.

Un petrolier nu trebuie neapărat scufundat pentru ca piața să reacționeze. Amenințarea credibilă cu mine, rachete, drone sau atacuri asupra infrastructurii portuare poate determina creșterea primelor de asigurare, amânarea curselor, modificarea contractelor și retragerea temporară a unor operatori. Cu alte cuvinte, **efectul strategic poate începe înaintea blocării fizice a strâmtorii.**

Acesta este unul dintre motivele pentru care amenințarea iraniană asupra Hormuzului a avut de-a lungul timpului o valoare de descurajare disproporționată în raport cu dimensiunea forțelor navale iraniene. Teheranul deține posibilitatea de a transforma o confruntare bilaterală sau regională într-un șoc cu efecte asupra unor actori care nu participă direct la conflict. În această privință, Hormuz este mai mult decât un chokepoint. Este un **multiplicator geopolitic.**

Vulnerabilitatea s-a deplasat spre Asia

Există însă o schimbare importantă față de imaginea tradițională a crizelor petroliere din secolul XX.

Atunci când vorbim despre securitatea Golfului Persic, reflexul occidental este încă puternic influențat de experiența crizelor energetice din anii 1970. În imaginarul strategic occidental, petrolul Golfului și vulnerabilitatea Europei sau a Statelor Unite continuă să fie strâns legate. Realitatea actuală este diferită.

Asia a devenit principalul destinatar al petrolului care traversează Hormuz. China, India, Japonia, Coreea de Sud și alte economii asiatice reprezintă destinații majore pentru hidrocarburile Golfului. Statele⁴ Unite sunt mult mai puțin dependente direct de petrolul din regiune decât în trecut, ca urmare a creșterii producției interne, în timp ce Europa și-a diversificat într-o anumită măsură sursele. Aceasta nu face Hormuz mai puțin important pentru Occident. Schimbă însă **geografia vulnerabilității.**

⁴Candace Dunn și Justine Barden, „Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint”, U.S. Energy Information Administration, 16 iunie 2025, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>. Creșterea ponderii Asiei în importurile de hidrocarburi din Golf a modificat semnificativ geografia dependenței energetice față de situația existentă în ultimele decenii ale secolului XX.

O criză gravă în Hormuz ar lovi direct economiile asiatice dependente de importuri energetice, dar efectele s-ar transmite inevitabil către economia mondială prin prețuri, lanțuri industriale și transport.

China se află într-o poziție deosebit de interesantă. O parte importantă a importurilor sale energetice provine din Orientul Mijlociu, iar fluxurile trebuie să traverseze nu numai Hormuz, ci ulterior Oceanul Indian și, în numeroase cazuri, Strâmtoarea Malacca. Un baril destinat Chinei poate fi astfel dependent de **mai mult de un chokepoint** înainte de a ajunge la destinație.

Acest fapt va deveni important atunci când vom analiza sistemele de chokepoints. Vulnerabilitatea unei economii nu rezultă neapărat din dependența de un singur punct geografic, ci din succesiunea de noduri prin care trebuie să treacă fluxurile sale vitale.

Poate fi ocolit Hormuz?

Statele din Golf cunosc de mult această vulnerabilitate și au investit în infrastructuri alternative.

Arabia Saudită dispune de conducta East-West, care poate transporta petrol din estul țării către portul Yanbu de la Marea Roșie, evitând Hormuz. Emiratele Arabe Unite au conducta Abu Dhabi Crude Oil Pipeline către Fujairah, pe coasta Golfului Oman, ceea ce permite unei părți a exporturilor să ajungă la mare fără traversarea strâmtoarei.⁵ Aceste infrastructuri sunt importante. Dar ele demonstrează simultan limitele alternativelor.

Capacitatea conductelor este inferioară volumului total care poate necesita redirectionare într-o criză majoră. Unele state producătoare nu dispun de alternative comparabile. Qatar, de exemplu, are o importanță mondială deosebită pentru exporturile de gaz natural lichefiat (LNG, din engleză liquefied natural gas), iar geografia sa face accesul prin Hormuz esențial. Mai apare însă o problemă.

Petrolul saudit care evită Hormuz prin conducta East-West și ajunge la Yanbu a depășit primul obstacol. Dacă destinația este Europa, ruta prin nordul Mării Roșii și Canalul Suez nu traversează Bab el-Mandeb. Dacă pleacă spre Oceanul Indian și piețele asiatice, nava trebuie să treacă prin Bab el-Mandeb.

Alternativa terestră modifică, așadar, configurația dependențelor în funcție de destinație; nu elimină toate vulnerabilitățile maritime.

⁵Candace Dunn și Justine Barden, „Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint”, U.S. Energy Information Administration, 16 iunie 2025, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>. Aceste infrastructuri oferă capacități importante de evitare a Hormuzului, dar nu pot substitui integral fluxurile maritime care traversează strâmtoarea.

În cazul Hormuzului, această observație este deosebit de importantă. Conducele construite pentru reducerea dependenței de strâmtoare cresc valoarea strategică a terminalelor și rutelor către care petrolul este redirectionat. Redundanța creează reziliență, dar poate crea simultan **noi concentrări ale dependenței**.

Cât poate prelua efectiv infrastructura alternativă

Dezbaterile din septembrie 2026 oferă un test concret al acestor limite. Secretarul american al Trezoreriei a anticipat pierderea importanței petroliere a Hormuzului într-un interval de doi ani și a evocat posibilitatea redirectionării prin conducte a până la 70% din energia care utiliza strâmtoarea. Acestea sunt estimări politice despre o transformare viitoare. Ele nu descriu capacități deja disponibile și nici nu justifică echivalarea petrolului cu întregul comerț energetic.⁶

Pentru comparație, în 2024 traversau Hormuz circa 20 de milioane de barili pe zi, echivalentul unei cincimi din consumul mondial de lichide petroliere. EIA indica pentru East-West o capacitate de 5 milioane de barili pe zi și o extindere temporară la 7 milioane, iar pentru conducta Emiratelor către Fujairah circa 1,8 milioane. Capacitatea suplimentară combinată disponibilă pentru ocolire era estimată, în iunie 2025, la numai 2,6 milioane de barili pe zi. Capacitatea totală a unei conducte nu poate fi adunată integral la alternativa disponibilă atunci când o parte este deja utilizată.⁷

Fișa IEA din februarie 2026 estima o disponibilitate alternativă de 3,5–5,5 milioane de barili pe zi prin Arabia Saudită și Emirate, față de aproape 20 de milioane care traversaseră zilnic Hormuz în 2025. Intervalul depindea de condițiile operaționale; susținerea fluxului saudit de 7 milioane de barili pe zi nu fusese testată. Pentru LNG, în 2025 tranzitaseră strâmtoarea peste 112 miliarde de metri cubi, aproape o cincime din comerțul mondial. Conducta Dolphin avea puțină capacitate liberă, iar terminalele omaneze funcționau aproape integral. Alternativa petrolieră nu rezolvă automat problema gazului.⁸

⁶ Kyle Fitzgerald, „New oil pipelines will make Strait of Hormuz ‘worthless’, says US Treasury chief”, The National, 1 septembrie 2026, <https://www.thenationalnews.com/news/us/2026/09/01/bessent-strait-of-hormuz/>. Declarațiile îi aparțin lui Scott Bessent; procentul este o anticipare, nu o măsurare a redirectionării realizate.

⁷ Candace Dunn și Justine Barden, „Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint”, U.S. Energy Information Administration, 16 iunie 2025, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>. Estimările descriu perioada indicată, nu traficul din septembrie 2026.

⁸ International Energy Agency, Strait of Hormuz — Factsheet, februarie 2026, pp. 2, 4–5, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/c8248eba-8689-46d9-ae4b-b858b59c0f1c/StraitofHormuz2026-Factsheet.pdf>. Datele de trafic se referă la 2025; capacitățile alternative sunt estimări condiționate operațional.

Diferența dintre estimările EIA și IEA trebuie păstrată explicit: ele au date de referință și ipoteze operaționale diferite. Niciuna nu trebuie prezentată ca măsurare a disponibilității efective din septembrie 2026. Pentru evaluarea strategică sunt necesare trei valori distincte: capacitatea nominală, debitul susținut în practică și capacitatea rămasă liberă în momentul crizei. La acestea se adaugă disponibilitatea terminalelor, stocării și navelor care preiau petrolul la capătul conductei.

Extinderea anunțată a coridorului Emiratelor către Fujairah, cu finalizare prevăzută în 2027 și dublarea capacității de export, poate reduce expunerea viitoare. Ea rămâne însă un proiect cu termen de realizare. În cazul rutei Irak–Siria spre Mediterana, estimările relatate de Reuters în august 2026 indicau aproximativ patru ani de construcție și cel puțin 15 miliarde de dolari. Studiile, finanțarea, drepturile de trecere și securitatea traseului separă o intenție politică de o alternativă utilizabilă.⁹

Conductele pot diminua puterea de constrângere exercitată la Hormuz, dar concentrează alte riscuri în stații de pompare, terminale și jurisdicții de tranzit. Nici comerțul containerizat, nici întreaga funcție logistică a porturilor Golfului nu pot fi transferate într-o conductă petrolieră. Concluzia prudentă este reducerea graduală și inegală a dependenței, cu redistribuirea vulnerabilităților către Fujairah, Yanbu și eventualele coridoare continentale. Dispariția relevanței strategice a Hormuzului nu rezultă din simpla însumare a proiectelor anunțate.

Descurajarea prin interdependență

Există și un paradox important. Iranul însuși depinde de Hormuz.

O închidere totală și de lungă durată ar afecta propriile exporturi, relațiile sale economice și, probabil, partenerii de care Teheranul are nevoie. China, unul dintre cei mai importanți parteneri economici ai Iranului, nu ar avea niciun interes într-o perturbare prelungită a fluxurilor energetice din Golf.

De aceea, amenințarea cu închiderea Hormuzului trebuie înțeleasă mai degrabă ca instrument de **coerciție și descurajare** decât ca opțiune lipsită de costuri pentru Iran. Acest lucru nu o face însă necredibilă.

În situații extreme, statele pot accepta costuri economice proprii dacă apreciază că sunt amenințate interese existențiale. Mai mult, Iranul poate calibra presiunea fără a recurge la o închidere totală: hărțuirea navigației,

⁹ The National, 1 septembrie 2026, articolul citat anterior, privind extinderea către Fujairah; Reuters, „New Syria-Iraq crude pipeline still years away, sources say”, 17 august 2026, <https://www.marketscreener.com/news/new-syria-iraq-crude-pipeline-still-years-away-sources-say-ce7859dfd08cf525>. Termenele și costurile proiectului Irak–Siria sunt estimări relatate, nu rezultate finalizate.

confiscarea unor nave, atacurile selective, minele sau demonstrațiile militare pot modifica percepția riscului fără a opri complet traficul. În acest sens, controlul strategic asupra unui chokepoint nu trebuie conceput în termeni binari – **deschis sau închis**. Între funcționarea normală și blocada totală există o gamă largă de niveluri de perturbare. Iar economia mondială poate reacționa puternic înainte ca ultimul petrolier să înceteze să traverseze strâmtoarea.

Această observație este importantă și pentru intelligence. Avertizarea strategică privind o criză de chokepoint nu poate urmări numai pregătirile militare pentru blocarea fizică a pasajului. Trebuie urmărite simultan intenția politică, activitatea navală, poziționarea sistemelor de arme, comportamentul companiilor de transport maritim, costurile asigurării, deciziile operatorilor portuari și reacțiile piețelor.

Uneori, **primul semnal al închiderii economice poate apărea în birourile companiilor de asigurări înainte de a apărea pe radarul unei nave militare.**

Semnalul doctinar iranian și timpul de avertizare

La 4 septembrie 2026, purtătorul de cuvânt al armatei iraniene a declarat că doctrina militară se deplasează către operațiuni preemptive și că Iranul ar putea acționa atunci când percepe o amenințare. Declarația este relevantă pentru calculul riscului la Hormuz, dar nu echivalează cu publicarea unei doctrine complete și verificabile. Afirmările aceleiași surse despre rapiditatea răspunsului și performanțele armamentului trebuie tratate ca declarații ale unui participant la conflict.¹⁰

Implicația pentru analiza strategică este posibilitatea scurtării timpului dintre perceperea amenințării și folosirea forței. O formulare largă a amenințării poate amplifica riscul de interpretare greșită a mișcărilor militare și poate transmite incertitudinea către asigurători și operatori înaintea unei întreruperi fizice a navigației. Evaluarea trebuie să distingă semnalizarea destinată descurajării de schimbarea demonstrată a conduitei operaționale. Intenția declarată de a anticipa un atac nu permite, singură, concluzia că orice acțiune ulterioară era inevitabilă sau justificată.

Hormuz și schimbarea naturii puterii maritime

În concepția clasică, controlul mării era asociat în primul rând cu flota capabilă să învingă flota adversă și să asigure libertatea de navigație. Această logică rămâne valabilă, dar mediul contemporan a introdus o situație mai complexă.

¹⁰ IRNA, „Iran reveals new details of response to US crime in Sirik Island”, 4 septembrie 2026, declarații ale generalului Mohammad Akraminia, <https://en.irna.ir/amp/86254803/>; reproducere integrală: <https://www.globalsecurity.org/wmd/library/news/iran/2026/09/iran-260904-irna02.htm>. Titlul și calificările politice aparțin sursei.

Un actor poate să nu controleze marea și totuși să poată **contesta utilizarea economică a unui spațiu maritim**.

Rachetele de coastă, dronele, minele și sistemele fără pilot fac posibilă o strategie în care obiectivul nu este cucerirea spațiului maritim, ci creșterea costului utilizării sale de către adversar. Este logica *sea denial* mai degrabă decât a *sea control*. Hormuz este unul dintre locurile în care această diferență devine cel mai ușor vizibilă.

Pentru Iran, capacitatea credibilă de a face utilizarea strâmtorii temporar nesigură și costisitoare poate servi descurajării fără a presupune controlul permanent al mării. Geografia compensează astfel parțial asimetria militară. Efectul global depinde însă și de configurația celorlalte rute energetice.

O parte dintre soluțiile destinate evitării Hormuzului conduc spre Marea Roșie. Pentru fluxurile care continuă de aici spre Oceanul Indian, traseul întâlnește un alt pasaj îngust, vulnerabil în fața unui actor incomparabil mai slab decât Iranul: Bab el-Mandeb.

III. Bab el-Mandeb și Suez – când două chokepoints devin un singur sistem

Dacă Strâmtoarea Hormuz reprezintă exemplul clasic al unui punct obligat de trecere a cărui importanță rezultă din concentrarea fluxurilor energetice, Bab el-Mandeb oferă o lecție diferită. Valoarea sa strategică nu poate fi înțeleasă numai prin ceea ce traversează strâmtoarea, ci prin **poziția pe care aceasta o ocupă într-un sistem mai larg de circulație**.

Bab el-Mandeb – „Poarta Lacrimilor” – leagă Golful Aden și Oceanul Indian de Marea Roșie. La capătul opus al acesteia se află Canalul Suez, conexiunea artificială dintre Marea Roșie și Mediterana. Cele două puncte sunt despărțite de peste două mii de kilometri de mare, dar din perspectiva funcționării comerțului dintre Asia și Europa ele formează, în mare măsură, **o singură arteră strategică**.

O navă care intră din Oceanul Indian în Marea Roșie prin Bab el-Mandeb o face, în cele mai multe cazuri, tocmai pentru a ajunge la Suez. Invers, utilitatea Canalului Suez pentru traficul dintre Europa și Asia depinde de posibilitatea continuării navigației spre Oceanul Indian. Această relație pare evidentă pe hartă. Consecințele sale strategice sunt însă mai profunde.

Un chokepoint poate fi perfect funcțional din punct de vedere tehnic și totuși să-și piardă o parte importantă din utilitate dacă un alt nod al aceleiași rute devine nesigur.

Relația funcționează și în sensul recuperării: reluarea trecerilor printr-un pasaj nu restabilește imediat funcționarea normală a întregii rute. Armatorii trebuie

să refacă itinerarele și programele de escală, asigurătorii să reevalueze riscul, iar operatorii să recupereze întârzierile și dezechilibrele acumulate. Dacă amenințarea reapariției atacurilor rămâne credibilă, o parte a traficului poate continua să folosească trasee mai lungi chiar și după ameliorarea condițiilor militare.

Trebuie astfel deosebite redeschiderea fizică, revenirea comercială și refacerea încrederii. Aceste procese au ritmuri diferite. Un actor capabil să producă perturbări intermitente poate prelungi costurile incertitudinii fără să mențină permanent o blocadă. Pentru evaluarea strategică, numărul navelor care reîncep să traverseze pasajul trebuie urmărit împreună cu volumele transportate, regularitatea serviciilor și costurile utilizării rutei. Traversarea este un semn al recuperării; continuitatea predictibilă este criteriul revenirii la normal.

De la blocajul fizic la blocajul prin risc

Două crize produse la numai câțiva ani distanță au demonstrat două forme diferite de vulnerabilitate a sistemului Marea Roșie–Suez.

În martie 2021, portcontainerul *Ever Given* a eșuat în Canalul Suez și a blocat trecerea timp de aproape o săptămână. Sute de nave au rămas în așteptare, iar perturbarea s-a propagat în lanțurile logistice internaționale.¹¹ A fost un caz aproape ideal de **închidere fizică** a unui chokepoint.

Canalul exista, infrastructura nu fusese distrusă, nu exista un adversar și nu se desfășura o operațiune militară. O singură navă a fost suficientă pentru a demonstra cât de mult trafic global fusese concentrat într-un pasaj îngust. Criza declanșată ulterior de atacurile Houthi a arătat însă o vulnerabilitate mai subtilă.

De la sfârșitul anului 2023, atacurile cu rachete și drone asupra navelor comerciale din Marea Roșie și din apropierea Bab el-Mandeb au determinat numeroase companii de transport maritim să redirecționeze navele în jurul Capului Bunei Speranțe. Strâmtoarea¹² nu fusese blocată fizic. Navele militare occidentale continuau să opereze în zonă. Unele nave comerciale traversau în

¹¹UNCTAD, Review of Maritime Transport 2021, 18 noiembrie 2021, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021>. Incidentul a demonstrat vulnerabilitatea rezultată din concentrarea unui volum ridicat de trafic într-o infrastructură dificil de substituit pe termen scurt.

¹²UNCTAD, Navigating troubled waters: Impact to global trade of disruption of shipping routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal, UNCTAD/OSG/INF/2024/2, 22 februarie 2024, <https://unctad.org/publication/navigating-troubled-waters-impact-global-trade-disruption-shipping-routes-red-sea-black>. Atacurile Houthi au determinat numeroși operatori comerciali să redirecționeze navele pe ruta Capului Bunei Speranțe.

continuare. Și totuși, o parte importantă a traficului a ales să plece. Aceasta este **închiderea economică**.

Puterea celui care poate produce incertitudine

Această situație explică influența disproporționată pe care un actor precum mișcarea Houthi o poate exercita asupra comerțului mondial.

Comparația resurselor militare este aproape absurdă. Houthi nu dispun de o flotă capabilă să concureze cu marina americană sau cu forțele navale reunite ale statelor occidentale. Nu pot institui o blocadă navală clasică și nu pot controla Marea Roșie. Dar nici nu trebuie să o facă.

Pentru o companie de transport maritim, criteriul relevant nu este cine deține superioritatea militară regională, ci dacă nava, echipajul și încărcătura pot traversa zona la un nivel acceptabil de risc și cost.

Această diferență permite unui actor non-statal să transforme mijloace militare relativ ieftine într-o formă de **influență strategică** cu efect global. O dronă sau o rachetă nu trebuie să scufunde fiecare navă. Trebuie doar să demonstreze că unele nave pot fi lovite. Restul efectului poate fi produs de piață.

Asigurătorii măresc primele. Armatorii revaluează riscul. Proprietarii mărfurilor solicită alte condiții. Echipajele pot deveni reticente. Companiile modifică itinerariile. Astfel, piața amplifică efectul inițial al amenințării militare.

Capul Bunei Speranțe: alternativă sau transfer al costului?

Există, desigur, o alternativă la Bab el-Mandeb și Suez: ocolirea Africii prin Capul Bunei Speranțe.

Faptul că această rută există este esențial. Sistemul nu se prăbușește atunci când Marea Roșie devine periculoasă. Navele pot continua să circule între Asia și Europa. Dar alternativa nu este gratuită.

Pentru numeroase rute, ocolirea Africii adaugă mii de mile marine și una până la câteva săptămâni de navigație, în funcție de porturile de origine și destinație, tipul navei și viteza acesteia. Rezultatul¹³ este consum suplimentar de combustibil, costuri mai mari pentru echipaj, întârzierea livrărilor și utilizarea mai îndelungată a navei pentru aceeași cursă. Ultimul efect este deosebit de important.

¹³UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024: Navigating maritime chokepoints, UNCTAD/RMT/2024, 22 octombrie 2024, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>. Efectul exact diferă în funcție de rută și tipul navei, dar presupune creșterea distanței, a timpului de tranzit și a necesarului de capacitate navală.

Să presupunem, simplificat, că o navă putea efectua într-un anumit interval șase curse pe ruta normală, dar poate realiza numai cinci atunci când trebuie să ocolească Africa. Nava nu a fost distrusă. Flota mondială are exact același număr de nave. Și totuși, **capacitatea efectivă de transport a sistemului a scăzut**. Acest mecanism explică de ce perturbarea unui chokepoint poate crea presiuni logistice mult dincolo de zona conflictului.

Sunt necesare mai multe nave pentru transportarea aceleiași cantități de marfă. Disponibilitatea tonajului scade. Tarifele pot crește. Programarea porturilor se modifică. Containerele ajung mai târziu în locurile unde sunt necesare. Lanțurile logistice trebuie reorganizate. În acest sens, ocolirea Capului Bunei Speranțe nu elimină șocul. **Îl transformă din risc de securitate în cost sistemic.**

Suez și vulnerabilitatea Egiptului

Există și un actor pentru care perturbarea traficului prin Bab el-Mandeb produce consecințe directe, chiar dacă teritoriul său nu este atacat: Egiptul. Canalul Suez nu este numai o infrastructură globală. Este și o sursă majoră de venituri în valută pentru statul egiptean.

Atunci când navele evită Marea Roșie și ocolesc Africa, ele nu mai traversează Canalul Suez. Amenințarea produsă la peste două mii de kilometri sud de canal se transformă astfel într-o pierdere economică pentru Cairo. Aceasta demonstrează foarte bine propagarea geografică a efectului unui chokepoint. Houthi amenință nave în apropierea Yemenului. Armatorii decid la Copenhaga, Geneva, Londra, Singapore sau alte centre comerciale să schimbe ruta. Navele ocolesc Africa. Egiptul pierde venituri. Companiile europene primesc mărfurile mai târziu și mai scump. Consumatorul poate suporta o parte din cost.

Un eveniment local a traversat astfel mai multe niveluri ale sistemului fără ca actorul care l-a inițiat să controleze vreunul dintre ele. Aceasta este **puterea de propagare a rețelei**.

Legătura cu Hormuz

Legătura cu Hormuz trebuie evaluată și în cazul unor perturbări simultane. Conducta East-West oferă acces la Yanbu, însă avantajul său depinde de siguranța rutelor de export: spre Europa prin Suez sau spre Oceanul Indian prin Bab el-Mandeb. Soluțiile de ocolire concurează pentru nave, porturi și capacități logistice. De aceea, compensarea unei crize poate reduce resursele disponibile pentru gestionarea celeilalte.¹⁴

¹⁴Cyril Widdershoven, „The World Is Still Watching the Wrong Strait”, Blue Water Strategy, 18 iulie 2026.

Autorul atrage atenția asupra necesității analizării Hormuzului și Bab el-Mandeb ca elemente interdependente ale sistemului energetic și maritim și asupra posibilității ca perturbarea simultană a acestora să producă efecte

Testul din septembrie 2026

Evenimentele din 10–12 septembrie 2026 au transformat această posibilitate teoretică într-un studiu de caz concret. În condițiile perturbării traficului prin Hormuz, conducta saudită East–West devenise principala cale de redirectionare a unor volume importante de petrol către terminalul Yanbu. Atacul cu drone lansate de pe teritoriul Irakului asupra stațiilor sale de pompare a obligat Riadul să suspende temporar funcționarea conductei. Aproape simultan, forțele Houthi au ocupat portul yemenit Mokha și insula Perim, numită și Mayun, consolidându-și poziția în imediata apropiere a strâmtorii Bab el-Mandeb.¹⁵

Semnificația strategică a succesiunii nu constă numai în producerea a două incidente distincte. Infrastructura construită pentru evitarea unui punct obligat de trecere a fost atacată, iar ruta maritimă către care aceasta redistribuia fluxurile a devenit, la rândul său, vulnerabilă. Iranul nu trebuia să închidă complet Hormuzul, iar Houthi nu trebuiau să blocheze fizic Bab el-Mandeb. Era suficient ca utilizarea ambelor căi să devină mai nesigură, mai costisitoare și dependentă de decizii politice și militare suplimentare. Datele publice confirmă presiunea simultană asupra mai multor componente ale aceluiași sistem energetic, dar nu demonstrează existența unei comenzi operaționale unice. Asocierea strategică a Houthi cu Iranul trebuie deosebită de atribuirea atacului asupra conductei: originea sa pe teritoriul Irakului fusese confirmată, însă identificarea autorilor și a eventualei coordonări externe rămânea obiectul investigațiilor.

Reacția saudită a introdus și problema puterii capabile să mențină fluxurile deschise. Prințul moștenitor Mohammed bin Salman i-a solicitat de două ori președintelui Donald Trump efectuarea unor lovituri americane împotriva Houthi. Washingtonul a refuzat intervenția directă, dar a oferit informații, date de țintire și consultări militare, comandantul CENTCOM, amiralul Brad Cooper,

neliniare asupra transportului și piețelor. <https://bluewaterstrategy.substack.com/p/the-world-is-still-watching-the-wrong>.

¹⁵ Associated Press, „Saudi Arabia shuts down a pipeline as Houthis seize an island, opening a new front in the Iran war”, 11 septembrie 2026; Reuters, „Trump says Iran probably responsible for attack on Saudi pipeline”, 12 septembrie 2026. Pentru confirmarea originii atacului pe teritoriul Irakului și ancheta privind comandamentul provinciei Maysan: Julia Frankel, Qassim Abdul-Zahra și Cara Anna, „Attack that closed key Saudi pipeline is blamed on Iran-backed militias in Iraq”, Associated Press, 12 septembrie 2026, republicat de ABC News, <https://ingest.abcnews.com/amp/International/wireStory/iraq-races-fallout-after-local-iran-backed-militias-136385727>. Grupările acuzate își negau implicarea. Ocuparea insulei Perim/Mayun mărește capacitatea Houthi de a amenința navigația, fără a demonstra prin ea însăși controlul integral asupra strâmtorii.

deplasându-se la Riad.¹⁶ În același timp, Pakistanul a precizat că nu se discuta încă un răspuns militar în baza Pactului de la Mecca și că va acționa atunci când condițiile acordului o vor impune.¹⁷

Cazul ilustrează diferența dintre existența unei alternative și capacitatea de a o utiliza în siguranță pe durata unei crize. Conducța East–West reprezenta redundanță, dar reziliența efectivă depindea de protecția stațiilor de pompare, funcționarea terminalului Yanbu, disponibilitatea navelor și securitatea rutelor maritime ulterioare. Perturbarea succesivă a acestor componente a redus capacitatea uneia dintre alternative de a compensa blocajul inițial, ilustrând un mecanism posibil de amplificare a șocului. Stabilirea mărimii efectului nelinier ar necesita o evaluare cantitativă distinctă. Evenimentele din septembrie 2026 oferă astfel o ilustrare aproape didactică a trecerii de la analiza unui singur punct obligat de trecere la analiza unui sistem de chokepoints.

IV. De la chokepoint la sistemul de chokepoints

Pentru a evalua vulnerabilitatea unei rețele, identificarea strâmtorilor, măsurarea traficului și examinarea posibilităților de blocare sau apărare trebuie completate prin analiza relațiilor dintre noduri.

Un container produs în China poate trece prin Malacca, Bab el-Mandeb, Suez și Gibraltar înainte de a ajunge într-un port atlantic european. Fiecare pasaj condiționează funcționarea întregii rute.

Această schimbare de perspectivă este importantă deoarece vulnerabilitatea unui sistem nu poate fi dedusă numai din vulnerabilitatea fiecărui nod luat separat.

De la dependența simplă la dependența în lanț

Să luăm cazul unei economii asiatice dependente de hidrocarburile Golfului. La prima vedere, vulnerabilitatea sa este Hormuz. Dacă petrolul traversează strâmtoarea, problema pare rezolvată. În realitate, călătoria abia a început.

Petrolierul trebuie să traverseze Oceanul Indian și, în funcție de destinație, poate fi obligat să treacă prin Malacca sau prin alte pasaje ale arhipelagului indonezian înainte de a ajunge în portul de destinație. Avem astfel o **dependență secvențială**. Fluxul nu depinde de funcționarea unui singur nod, ci de funcționarea succesivă a mai multora.

¹⁶ Barak Ravid, „MBS urged Trump to strike Houthis amid Red Sea threat”, Axios, 11 septembrie 2026. Potrivit relatării, Washingtonul a refuzat loviturile directe, dar a autorizat furnizarea de informații și date de țintire și a trimis comandantul CENTCOM pentru consultări.

¹⁷ Reuters, „Pakistan says no military response discussed under Mecca pact over Houthi attacks on Saudi Arabia”, 10 septembrie 2026. Declarația purtătorului de cuvânt al Ministerului pakistanez de Externe indică menținerea angajamentului politic, dar și absența activării imediate a unui răspuns militar.

Același lucru este valabil în sens invers pentru comerțul dintre Asia și Europa. O navă poate trece fără probleme prin Malacca și Oceanul Indian, dar dacă Bab el-Mandeb devine prea periculos, întregul traseu optim trebuie abandonat.

Într-o asemenea arhitectură, securitatea unui flux este determinată nu de cel mai sigur segment, ci de **segmentul critic pentru care alternativa este cea mai costisitoare sau mai greu de mobilizat**.

Este o versiune strategică a principiului conform căruia rezistența unui lanț este determinată de veriga sa cea mai vulnerabilă.

Dar sistemele logistice mondiale sunt chiar mai complexe, pentru că verigile se pot substitui parțial unele pe altele, iar această substituție produce la rândul ei costuri și noi vulnerabilități.

Redundanța nu este același lucru cu reziliența

În analiza infrastructurilor strategice, existența alternativelor este adesea prezentată drept dovadă a rezilienței. Dacă Suez este indisponibil, există Capul Bunei Speranțe. Dacă Hormuz este perturbat, există conductele către Marea Roșie sau Fujairah. Dacă Malacca este amenințată, există Sunda, Lombok sau alte rute. Afirmațiile sunt corecte.

Dar ele răspund numai la întrebarea dacă există o alternativă fizică, nu și la întrebarea dacă alternativa poate prelua fluxul în condiții economice și logistice acceptabile. Trebuie, prin urmare, să distingem între **redundanță** și **reziliență**. Redundanța înseamnă existența unei alternative.

Reziliența înseamnă capacitatea sistemului de a utiliza alternativa suficient de repede și la o scară suficientă pentru a continua să îndeplinească funcția esențială. Diferența poate fi enormă.

O conductă cu o capacitate de câteva milioane de barili pe zi reprezintă o redundanță reală. Dar dacă trebuie înlocuit un flux mult mai mare, ea nu oferă reziliență completă.

O rută maritimă alternativă în jurul Africii există permanent. Dar dacă utilizarea sa generalizată prelungește călătoriile, crește necesarul de nave și produce congestie în porturi, sistemul continuă să funcționeze într-o stare degradată. Aceasta este poate una dintre cele mai importante caracteristici ale infrastructurii globale contemporane: **sistemul poate continua să funcționeze și, în același timp, să devină strategic vulnerabil**. Nu este necesar să se prăbușească pentru a produce efecte economice și politice majore.

Efectele neliniare

Aici apare problema perturbării simultane a mai multor noduri.¹⁸ Dacă un singur chokepoint este afectat, rețeaua poate redistribui fluxul către alternative.

Dar dacă un al doilea nod este perturbat în același timp, unele dintre alternativele prevăzute pentru prima criză pot deveni indisponibile sau insuficiente. Aceasta produce ceea ce putem numi **efect neliniar**. Două perturbări nu generează obligatoriu de două ori efectul uneia. Pot genera mai mult. Să revenim la exemplul Hormuz–Bab el-Mandeb.

În scenariul Hormuz–Marea Roșie analizat anterior, utilizarea mai intensă a conductei East-West către Yanbu trebuie evaluată împreună cu siguranța rutelor de export de la terminal.

În același timp, navele care evită Bab el-Mandeb folosesc ruta Capului Bunei Speranțe, crescând necesarul global de tonaj. Dacă și petrolul redirectionat trebuie transportat pe rute mai lungi, presiunea asupra flotei de petroliere crește suplimentar.¹⁹

Apare astfel o succesiune: **perturbarea nodului A → utilizarea alternativei → creșterea presiunii asupra nodului sau capacității B → perturbarea nodului B → reducerea eficienței alternativei → amplificarea șocului inițial**. Aceasta este diferența dintre analiza unui chokepoint și analiza unui sistem de chokepoints.

Un al treilea șoc

Sistemele complexe sunt adesea capabile să absoarbă un șoc. Uneori pot absorbi și două. Problema devine critică atunci când apare un al treilea eveniment într-un sistem deja degradat.

În scenariul cumulativ descris mai sus, transportul continuă, dar piețele energetice și flotele de petroliere sunt deja sub presiune.

Ce se întâmplă dacă în acel moment apare o grevă într-un mare port, un accident într-un terminal energetic, o secetă care reduce capacitatea Canalului Panama, un atac cibernetic asupra unui operator logistic sau o criză militară în alt punct al rețelei? Fiecare eveniment luat separat poate fi gestionabil.

¹⁸UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024: Navigating maritime chokepoints, UNCTAD/RMT/2024, 22 octombrie 2024, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>. Pentru evaluarea rezilienței logistice trebuie distins între existența unei rute alternative și capacitatea acesteia de a absorbi rapid volume suplimentare fără degradarea semnificativă a costurilor și timpilor de transport.

¹⁹Candace Dunn și Justine Barden, „Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint”, U.S. Energy Information Administration, 16 iunie 2025, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>. Conductele alternative oferă redundanță importantă, dar capacitatea lor rămâne limitată în raport cu volumele maritime potențial afectate într-un scenariu de perturbare majoră.

Împreună pot depăși capacitatea de adaptare pe termen scurt. Aceasta ne conduce către o noțiune importantă pentru analiza strategică: **rezerva de reziliență**.²⁰

Un sistem nu este rezilient în mod absolut. El dispune de o anumită capacitate de a absorbi perturbări. Fiecare adaptare consumă o parte din această rezervă. Navele sunt redirectionate. Stocurile sunt utilizate. Porturile preiau trafic suplimentar. Conductele funcționează aproape de capacitatea maximă. Companiile modifică lanțurile de aprovizionare. Fiecare măsură rezolvă o problemă, dar reduce spațiul disponibil pentru gestionarea următoarei.

Din această perspectivă, întrebarea strategică nu este numai „**poate sistemul absorbi șocul?**”, ci și „**câtă capacitate de adaptare îi mai rămâne după ce l-a absorbit?**”

Un exemplu de consumare a rezervei de reziliență

Exemplu ipotetic, fără referire la stocurile unui stat: un serviciu esențial necesită zilnic 100 de unități de combustibil și dispune de un stoc utilizabil de 600 de unități. Fluxul principal se întrerupe la începutul zilei 1. O rută independentă poate livra 40 de unități pe zi începând cu ziua 4. Presupunem un consum constant, livrări utilizabile în aceeași zi, fără pierderi și fără alte surse de aprovizionare.

În primele trei zile sunt consumate 300 de unități din stoc. Din ziua 4, diferența de 60 de unități pe zi este acoperită din cele 300 rămase, suficiente pentru încă cinci zile. Serviciul poate funcționa integral până la sfârșitul zilei 8; în ziua 9 apare un deficit de 60 de unități. Alternativa prelungește continuitatea de la șase la opt zile complete, dar nu o asigură pe durată nedeterminată.

Dacă un al doilea incident reduce livrarea alternativă la 20 de unități pe zi începând cu ziua 6, stocul rămas după ziua 5 este de 180 de unități. Acesta scade la 100 după ziua 6 și la 20 după ziua 7. În ziua 8, stocul și livrarea însumează numai 40 de unități, față de necesarul de 100. Continuitatea integrală se pierde cu o zi mai devreme. Rezerva de reziliență trebuie astfel exprimată și prin durata rămasă până la neîndeplinirea funcției esențiale, în condițiile concrete ale crizei.

Crize simultane și capacitatea de susținere

Suprapunerea crizelor nu presupune neapărat existența unui comandament comun al actorilor care contestă ordinea. Rusia, China, Iranul și Coreea de Nord

²⁰Conceptul de „rezervă de reziliență” este utilizat aici în sens funcțional, pentru a desemna capacitatea rămasă unui sistem de a absorbi perturbări suplimentare după mobilizarea rutelor alternative, stocurilor, capacităților logistice și celorlalte mecanisme de adaptare. Nu trebuie confundat cu existența unei rezerve fizice unice și cuantificabile.

pot exploata oportunități create de presiunea exercitată în alt teatru, chiar dacă prioritățile și calendarele lor diferă. Pentru intelligence, coincidența, exploatarea oportunistă și coordonarea demonstrată sunt ipoteze distincte. Confundarea lor produce fie o imagine exagerat de coerentă a adversarului, fie subestimarea efectelor cumulative.

Unitatea practică de măsură devine capacitatea de susținere în timp. Mai multe crize pot solicita aceleași mijloace de transport, aceleași stocuri de muniții, capacități de reparație, componente industriale și resurse financiare. Un actor poate dispune de superioritate într-un teatru și totuși întâmpina dificultăți în menținerea angajamentelor simultane. Testarea rezilienței trebuie, de aceea, să combine pierderea unor noduri cu durata perturbării și cu ritmul de refacere a resurselor consumate. O rută de rezervă nu ajută suficient dacă mijloacele necesare folosirii ei sunt angajate în altă parte.

Chokepoint-ul invizibil: capacitatea de transport

Această perspectivă permite identificarea unui tip de vulnerabilitate care nu apare pe nicio hartă. Flota comercială mondială poate deveni ea însăși un chokepoint.

Prelungirea curselor, analizată în cazul ocolirii Africii, reduce capacitatea efectivă a flotei chiar dacă numărul navelor rămâne neschimbat.²¹

Același principiu poate fi aplicat porturilor, terminalelor LNG, capacităților de depozitare, conductelor și chiar echipajelor specializate.

Aceasta demonstrează că **chokepoint-ul este, în ultimă instanță, o funcție a concentrării și a lipsei de substituție, nu exclusiv o formă geografică.**

Geografia oferă exemplele cele mai evidente, dar logica poate exista oriunde un flux esențial depinde de o capacitate limitată și greu de înlocuit.

Vom reveni la această idee atunci când vom examina extinderea conceptului către cabluri submarine, infrastructuri energetice și rețele digitale.

Cine vede primul degradarea sistemului?

Analiza rețelelor de chokepoints are și o implicație directă pentru intelligence.

Modelul tradițional de avertizare strategică este orientat către eveniment: pregătirea unei operațiuni militare, mobilizarea unor forțe, minarea unei strâmtori, concentrarea unor mijloace navale sau amenințarea explicită cu blocarea unei rute. Într-un sistem interdependent, avertizarea trebuie să urmărească și **degradarea cumulativă**. Este posibil ca niciun indicator, luat

²¹UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024: Navigating maritime chokepoints, UNCTAD/RMT/2024, 22 octombrie 2024, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>. O creștere a duratei medii a curselor reduce capacitatea efectiv disponibilă a unei flote chiar în absența pierderii fizice a navelor.

separat, să nu pară alarmant. Primele de asigurare cresc moderat. Unele nave sunt redirectionate. Timpul mediu de transport crește. Disponibilitatea petrolierelor scade. Un port începe să acumuleze întârzieri. Stocurile comerciale se reduc. Prețurile anumitor combustibili maritimi cresc. Fiecare fenomen poate avea o explicație economică obișnuită. Dar corelate, ele pot indica faptul că sistemul își consumă rezerva de reziliență. Într-un asemenea context, intelligence-ul strategic trebuie să facă mai mult decât să urmărească adversarul. Trebuie să **înțeleagă sistemul asupra căruia acțiunea adversarului produce efecte**. Aceasta presupune integrarea informațiilor militare cu date economice, maritime, energetice, financiare și comerciale.²²

Avertizarea privește astfel atât intenția de a produce șocul, cât și capacitatea sistemului de a-l absorbi.

Un atac identic poate avea efecte complet diferite într-un sistem care funcționează normal și într-unul care și-a consumat deja o mare parte din redundanțe.

De la perturbarea maritimă la costul politic intern

Perturbarea unui punct obligat de trecere produce efecte și în interiorul statelor care dispun de mijloacele militare necesare pentru protejarea lui. Costul confruntării se transmite prin prețurile energiei, transportului și bunurilor către întreprinderi și gospodării. În acest fel, o criză maritimă îndepărtată poate modifica percepția populației asupra politicii externe și asupra capacității propriului guvern de a gestiona conflictul.

La închiderea ședinței din 10 septembrie 2026, prețul petrolului Brent se situa aproape de 108 dolari pe baril, potrivit relatării Bloomberg semnate de Bingyan Wang și Mia Gindis și republicate de World Oil. În aceeași zi, AAA indica un preț mediu național al benzinei obișnuite în Statele Unite de 4,277 dolari pe galon, adică aproximativ 4,28 dolari. Aceste valori reprezintă fotografia unui moment, dar ilustrează un mecanism durabil: reducerea dependenței directe de importurile din Golf nu izolează consumatorul american de perturbările pieței petroliere mondiale. O economie poate dispune de o producție energetică importantă și totuși să suporte scumpirile generate de insecuritatea rutelor externe.²³

²²Pentru intelligence-ul strategic, analiza chokepoint-urilor necesită integrarea indicatorilor militari cu cei comerciali și financieri: mișcările navelor și datele AIS, tarifele de navlosire, primele de asigurare pentru risc de război, disponibilitatea tonajului, congestia portuară, stocurile energetice și modificarea rutelor comerciale pot funcționa ca indicatori timpurii ai degradării unui sistem de fluxuri.

²³ Bingyan Wang și Mia Gindis, „Brent nears \$108 as Middle East attacks intensify oil supply concerns”, Bloomberg, republicat de World Oil, 10 septembrie 2026. [Acces online](#). AAA, „National Average Jumps 13 Cents in One Week”, 10 septembrie 2026, valoarea detaliată din datele zilnice AAA pentru 10 septembrie 2026: 4,2770 USD/galon; comunicatul Newsroom afișează 4,27 USD/galon. [Acces online](#).

Scumpirea persistentă a energiei poate alimenta anticipațiile inflaționiste, poate complica deciziile privind dobânzile și poate reduce perspectivele de profit ale unor companii. Reacțiile obligațiunilor și burselor depind însă și de politica fiscală, de condițiile monetare și de încrederea investitorilor; ele nu pot fi atribuite integral unei singure strâmțori. Relevanța strategică a Hormuzului constă tocmai în capacitatea unei perturbări regionale de a interacționa cu aceste vulnerabilități economice mai largi.

Pentru actorul care amenință circulația, această transmitere poate crea un instrument suplimentar de presiune. Costurile suportate de consumatori pot restrânge libertatea politică de acțiune a guvernului advers, fără a determina automat o schimbare de politică. Rezultatul depinde de durata crizei, de distribuirea pierderilor și de felul în care populația interpretează responsabilitatea pentru ele. Analiza unui chokepoint trebuie, prin urmare, să urmărească și traseul prin care perturbarea fluxului ajunge să influențeze decizia politică.

Geopolitica fluxurilor

Ajungem astfel la o perspectivă mai largă asupra puterii.

Geopolitica teritoriului și geopolitica fluxurilor se suprapun. Controlul resurselor, al frontierelor și al accesului la mare rămâne fundamental, dar nu explică singur capacitatea de a influența circulația între teritorii.

Un stat poate influența accesul altora la o resursă pe care nu o deține, iar un actor non-statal poate perturba o rută mondială fără a controla un teritoriu important. O putere navală exercită influență și prin garantarea libertății de navigație.

Geografia stabilește traseele eficiente, infrastructura le determină capacitatea, economia le conferă valoare, dreptul reglementează accesul, iar forța militară și piețele influențează siguranța și utilizarea lor. Puterea asupra circulației rezultă din interacțiunea acestor dimensiuni.

Iar această logică poate fi observată deosebit de clar în Asia, unde una dintre cele mai mari puteri ale lumii și-a definit de peste două decenii o vulnerabilitate strategică prin numele unei strâmțori. Este ceea ce Beijingul numește, încă din epoca lui Hu Jintao, „**dilema Malacca**”.

V. Strâmtoarea Malacca – vulnerabilitatea structurală a Chinei

Dacă Hormuz ilustrează puterea pe care geografia o poate oferi unui stat riveran, iar Bab el-Mandeb demonstrează capacitatea unui actor relativ slab de a perturba un flux global, Strâmtoarea Malacca introduce o problemă diferită: **vulnerabilitatea unei mari puteri față de propriile sale linii de aprovizionare.**

Între Peninsula Malay și insula indoneziană Sumatra se află una dintre cele mai importante artere maritime ale lumii. Malacca conectează Oceanul Indian cu Marea Chinei de Sud și, prin aceasta, economiile Asiei de Est cu resursele energetice ale Orientului Mijlociu, piețele europene și o mare parte a Oceanului Indian. Pentru China, importanța strâmtorii depășește însă dimensiunea comercială.

Malacca reprezintă unul dintre locurile în care ascensiunea economică spectaculoasă a Chinei întâlnește o constrângere geografică pe care Beijingul nu o poate elimina prin simpla acumulare de putere economică sau militară.

În 2003, președintele Hu Jintao a atras atenția asupra riscului ca „anumite mari puteri” să poată controla Strâmtoarea Malacca și asupra necesității reducerii vulnerabilității strategice rezultate de aici. Formula avea să intre în literatura strategică sub denumirea de **„Malacca Dilemma”**.²⁴

La peste două decenii distanță, China este incomparabil mai puternică. Are cea mai mare flotă militară din lume dacă este măsurată prin numărul de nave, a construit porturi, conducte, căi ferate și infrastructuri pe întregul continent eurasiatic, și-a extins prezența în Oceanul Indian și a dezvoltat Belt and Road Initiative. Dar dilema nu a dispărut. S-a modificat.

O mare putere dependentă de un coridor îngust

Vulnerabilitatea Chinei rezultă dintr-un fapt elementar: o parte importantă a energiei și comerțului său trebuie să parcurgă distanțe foarte mari pe mare înainte de a ajunge pe teritoriul chinez.

Petrolul din Golful Persic traversează Hormuz, Oceanul Indian și, pentru o mare parte a fluxurilor destinate coastelor chineze, Malacca. Materiile prime provenite din Africa și o parte a comerțului cu Europa urmează aceeași logică generală.

În această situație, China poate controla portul de destinație și poate dispune de o flotă comercială uriașă, dar nu controlează unilateral întregul traseu dintre sursă și destinație. Aceasta reprezintă una dintre diferențele fundamentale dintre puterea continentală și puterea maritimă.

O conductă aflată pe teritoriul propriu poate fi apărută prin mijloace naționale. O rută maritimă de mii de kilometri traversează spații aflate sub jurisdicții diferite și ape internaționale, trece în apropierea bazelor militare ale altor state

²⁴Expresia „Malacca Dilemma” este asociată declarațiilor președintelui chinez Hu Jintao din 2003 privind vulnerabilitatea liniilor maritime chineze și posibilitatea ca „anumite mari puteri” să încerce controlarea Strâmtorii Malacca. Conceptul a devenit ulterior un reper al literaturii privind securitatea energetică și strategia maritimă a Chinei. Ian Storey, „China’s ‘Malacca Dilemma’”, China Brief, vol. 6, nr. 8, 12 aprilie 2006, <https://jamestown.org/program/chinas-malacca-dilemma/>.

și poate depinde de mai multe puncte obligate de trecere. În timp de pace, tocmai această deschidere face posibil comerțul mondial. Într-o confruntare între mari puteri, ea poate deveni vulnerabilitate.

Poate fi blocată China la Malacca?

Ipoteza unei blocade a Chinei prin închiderea Strâmătorii Malacca apare periodic în literatura strategică. La prima vedere, logica pare simplă: dacă o parte importantă a importurilor energetice chineze traversează strâmtoarea, blocarea acesteia ar produce o presiune enormă asupra Beijingului. Realitatea ar fi mult mai complicată.

În primul rând, Malacca nu este singura cale de acces dintre Oceanul Indian și Pacific. Strâmțurile Sunda și Lombok, precum și alte pasaje ale arhipelagului indonezian oferă rute alternative. Acestea sunt mai lungi sau mai puțin convenabile pentru anumite categorii de trafic, dar există.

În al doilea rând, o blocadă efectivă împotriva Chinei ar reprezenta o operațiune militară de amploare și ar afecta inevitabil comerțul altor state. Malacca nu este o conductă destinată exclusiv economiei chineze. Este o arteră globală utilizată de Japonia, Coreea de Sud, statele ASEAN și numeroși alți actori. În al treilea rând, Beijingul ar putea reacționa militar, economic și diplomatic. Prin urmare, scenariul unei „închideri a robinetului” la Malacca este prea simplist.

Dar tocmai aici trebuie făcută distincția dintre **posibilitatea unei blocade totale și existența unei vulnerabilități structurale**.

Faptul că Malacca nu poate fi închisă simplu și fără consecințe enorme nu înseamnă că dependența Chinei de această rută este lipsită de importanță. Strategia nu operează numai cu scenarii absolute.

Într-o criză majoră, chiar perspectiva interdicției, creșterea riscului, redirectionarea forțată a unor fluxuri sau necesitatea protejării liniilor maritime ar consuma resurse și ar afecta libertatea de acțiune a Beijingului. Vulnerabilitatea există chiar dacă adversarul nu o poate exploata fără costuri.

Răspunsul Chinei: reducerea dependenței, nu eliminarea ei

O parte importantă a politicii externe și infrastructurale chineze din ultimele două decenii poate fi interpretată și prin această lentilă. China a încercat să diversifice căile prin care energia și mărfurile pot ajunge pe teritoriul său.

Conductele de petrol și gaze dintre Myanmar și provincia Yunnan permit unor resurse energetice sosite în Golful Bengal să ajungă în sud-vestul Chinei fără

traversarea Strâmtorii Malacca. Conductele²⁵ din Asia Centrală și relațiile energetice cu Rusia oferă acces terestru la alte surse.

China–Pakistan Economic Corridor, legat de portul Gwadar, este frecvent prezentat drept o altă posibilitate de conectare a vestului Chinei la Oceanul Indian.

Belt and Road Initiative a dezvoltat infrastructuri feroviare și rutiere eurasiatice care oferă alternative pentru anumite categorii de mărfuri.

Iar interesul Beijingului pentru rutele arctice introduce perspectiva unei conexiuni maritime Asia–Europa care, în anumite condiții, ar putea evita o parte dintre chokepoint-urile sudice tradiționale. Privite separat, aceste proiecte au rațiuni economice, politice și regionale diferite.

Privite împreună, ele exprimă și o preocupare strategică evidentă: **reducerea dependenței de un număr mic de rute maritime vulnerabile**. Dar reducerea dependenței nu înseamnă eliminarea ei.

Conductele au capacități limitate. Transportul feroviar nu poate substitui volumele transportului maritim. Gwadar se află la mare distanță de principalele centre economice chineze, iar legătura terestră traversează un relief dificil. Importurile rusești și central-asiatice diversifică sursele, dar creează alte forme de dependență.

Obiectivul Chinei este, așadar, o rețea de opțiuni suficient de diversificată încât niciun singur chokepoint să nu poată deveni decisiv.

De la Malacca la Oceanul Indian

Dilema Malacca explică și interesul crescând al Chinei pentru Oceanul Indian.

Pe măsură ce economia chineză a devenit dependentă de fluxurile maritime globale, Beijingul a avut nevoie de o capacitate mai mare de a-și proteja liniile de comunicații.

Baza militară chineză din Djibouti, inaugurată în 2017, reprezintă cea mai vizibilă expresie a acestei transformări. Amplasarea²⁶ sa este semnificativă: în

²⁵China National Petroleum Corporation, Annual Report 2017, secțiunea „Myanmar-China Crude Pipeline”, <https://www.cnpc.com.cn/en/2014enbvfg/201504/469c5c60316a49bd8f75f461417eab33/files/49ea4f96494f41ada5711bfea3d04237.pdf>. Sistemul conectează portul Kyaukpyu, de la Golful Bengal, cu provincia Yunnan și oferă o rută alternativă pentru o parte a importurilor energetice chineze, fără a putea substitui volumele maritime care traversează Malacca.

²⁶Peter A. Dutton, Isaac B. Kardon și Conor M. Kennedy, Djibouti: China's First Overseas Strategic Strongpoint, China Maritime Report nr. 6, U.S. Naval War College, aprilie 2020, <https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-maritime-reports/6/>. Baza este operațională din 2017. Facilitatea susține misiunile chineze de escortă, antipiraterie, evacuare și prezență navală în regiunea Golfului Aden și Oceanului Indian.

apropierea Bab el-Mandeb, pe una dintre rutele care conectează Oceanul Indian cu Suezul și Europa.

China a dezvoltat în paralel relații și investiții portuare în mai multe state din regiunea Oceanului Indian. Unele au generat în Occident teoria unui „String of Pearls” – o rețea de facilități care ar putea susține, în timp, o prezență maritimă chineză mai amplă.

Conceptul trebuie utilizat prudent. Un port comercial finanțat sau operat de o companie chineză nu devine automat bază navală. Dar tendința strategică este greu de ignorat.

Această evoluție corespunde uneia dintre logicile clasice ale puterii maritime descrise de Mahan: dependența de comerțul îndepărtat stimulează protecția rutelor și extinderea prezenței strategice.

Malacca și competiția sino-americană

Aici dilema capătă dimensiunea sa cea mai importantă.

Statele Unite nu sunt stat riveran la Malacca, dar dispun de o poziție navală dominantă în Pacific și de o rețea extinsă de alianțe și facilități militare în regiunea indo-pacifică.

China, în schimb, este principala putere continentală și economică a Asiei de Est, dar o parte dintre liniile sale maritime vitale traversează spații în care Beijingul nu deține controlul strategic exclusiv. Această asimetrie reprezintă una dintre sursele profunde ale competiției maritime dintre cele două puteri. Din perspectiva Washingtonului, libertatea de navigație și accesul la mările asiatice sunt componente ale ordinii regionale. Din perspectiva Beijingului, aceeași arhitectură poate fi percepută și ca o potențială capacitate americană de constrângere.

Nu este necesar ca Statele Unite să intenționeze permanent blocarea Chinei pentru ca Beijingul să fie obligat să ia în calcul posibilitatea într-un scenariu de conflict.

Strategia se construiește nu numai în funcție de intențiile actuale ale adversarului, ci și de **capacitățile pe care acesta le-ar putea utiliza într-o situație viitoare.**

De aici rezultă investițiile chineze în flotă, rachete cu rază lungă de acțiune, baze, porturi, infrastructuri continentale și surse energetice alternative. Dilema Malacca nu este, prin urmare, doar problema unei strâmtori.

Este expresia geografică a unei întrebări mult mai ample: **poate o mare putere să considere sigură o ascensiune economică dependentă de rute pe care nu le poate proteja integral?**

Statele riverane și limitele influenței marilor puteri

Există însă un element care complică scenariile prea simple privind Malacca: statele riverane.

Indonezia, Malaezia și Singapore au propriile interese. Ele nu sunt simple obiecte ale competiției sino-americe și nu ar accepta automat transformarea strâmtorii într-un instrument al strategiei unei alte puteri. Acest fapt ne reamintește că geografia nu produce automat control. Un chokepoint poate fi important pentru marile puteri fără ca acestea să-l dețină. Statele mai mici aflate în asemenea poziții pot dobândi, la rândul lor, o relevanță strategică disproporționată.

Singapore este exemplul evident. Dimensiunea teritoriului său este redusă, dar poziția la intrarea în Strâmtoarea Malacca, infrastructura portuară și rolul în economia globală îi conferă o importanță care depășește cu mult dimensiunea geografică. Aici reapare una dintre constantele geopoliticii: **poziția poate compensa parțial dimensiunea.**

Malacca ca dependență în lanț

Pentru importurile din Golful Persic, dependența de Malacca se adaugă celei de Hormuz; rutele care implică Marea Roșie includ noduri suplimentare.

Malacca exprimă vulnerabilitatea unei puteri devenite globală economic înainte de a dobândi capacitatea de protecție a tuturor rutelor de care depinde. China încearcă să reducă această discrepanță inclusiv prin explorarea unor conexiuni nordice.

Topirea sezonieră a gheții, infrastructura rusească și interesul pentru Polar Silk Road pot modifica geografia unei părți a comerțului eurasiatic. Pentru accesul din Pacific, această perspectivă aduce în analiză Strâmtoarea Bering.²⁷

VI. Strâmtoarea Bering – chokepoint-ul emergent al Arcticii

Pe hărțile actuale ale comerțului mondial, Strâmtoarea Bering nu ocupă locul pe care îl au Hormuz, Malacca sau Suez. Volumul traficului comercial este incomparabil mai redus, condițiile de navigație rămân dificile, iar Arctica nu este încă o alternativă de amplasare la marile rute maritime tradiționale. Dar o

²⁷State Council Information Office of the People's Republic of China, China's Arctic Policy, 26 ianuarie 2018, https://english.mee.gov.cn/Resources/publications/Whitep/202101/t20210126_818799.shtml. Documentul oficial utilizează conceptul „Polar Silk Road” și exprimă interesul Chinei pentru dezvoltarea rutelor maritime arctice în cooperare cu alte state.

analiză strategică orientată exclusiv către fluxurile actuale riscă să surprindă lumea de ieri.

Între Peninsula Ciukotka a Rusiei și Alaska americană, Strâmtoarea Bering conectează Pacificul cu Oceanul Arctic. În zona cea mai îngustă, cele două mari puteri sunt despărțite de aproximativ 82 de kilometri, iar între ele se află insulele Diomedede: Marea Diomedede, aparținând Rusiei, și Mica Diomedede, aparținând Statelor Unite.²⁸

Puține locuri concentrează într-un spațiu atât de restrâns atâtea elemente ale competiției strategice viitoare: **Statele Unite, Rusia, accesul la Arctica, resurse, rute maritime emergente și interesul Chinei pentru dezvoltarea unei conexiuni nordice între Asia și Europa.** Bering poate fi considerată, prin urmare, **un chokepoint emergent.**

Arctica devine mai accesibilă, nu devine simplă

Schimbările climatice au redus semnificativ întinderea și grosimea gheții marine arctice în ultimele decenii, prelungind perioadele în care anumite rute pot fi utilizate. În²⁹ paralel, progresele în construcția navelor pentru condiții polare, sistemele de navigație, comunicațiile prin satelit și infrastructura de sprijin au făcut transportul arctic mai fezabil decât în trecut.

Aceasta a alimentat periodic predicții potrivit cărora rutele arctice ar putea deveni noua mare arteră comercială dintre Asia și Europa. Asemenea predicții trebuie tratate prudent. Arctica nu este pe punctul de a înlocui Suezul.

Navigația rămâne dificilă și, în numeroase zone, sezonieră. Condițiile meteorologice sunt severe. Infrastructura portuară este limitată. Capacitățile de căutare și salvare sunt mult mai reduse decât pe rutele maritime tradiționale. Asigurarea navelor este complexă, iar accidentele într-un mediu atât de izolat pot avea consecințe deosebit de grave.

Mai mult, transportul containerizat modern nu depinde numai de distanța dintre două puncte. El depinde de predictibilitate, frecvența serviciilor, porturile intermediare, integrarea în lanțurile logistice și posibilitatea menținerii unui calendar riguros. De aceea, ar fi exagerat să afirmăm că rutele

²⁸Kathy J. Kuletz, Daniel Cushing, Erik E. Osnas, Elizabeth A. Labunski și Adrian Gall, „Representation of the Pacific Arctic seabird community within the Distributed Biological Observatory array, 2007–2015”, 2019, manuscrisul autorilor disponibil în arhiva NOAA, p. 20, https://repository.library.noaa.gov/view/noaa/57692/noaa_57692_DS1.pdf. În zona sa cea mai îngustă, strâmtoarea dintre Peninsula Ciukotka și Alaska are aproximativ 82 km; insulele Diomedede, aparținând Federației Ruse și Statelor Unite, se află între cele două continente.

²⁹Michon Scott, „When is the Northeast Passage open to ship traffic?”, National Snow and Ice Data Center, actualizat la 26 iunie 2024, <https://nsidc.org/learn/ask-scientist/when-northeast-passage-open-ship-traffic>. Reducerea gheții estivale a crescut accesibilitatea anumitor rute, fără a elimina caracterul dificil, sezonier și riscant al navigației arctice.

arctice vor transforma inevitabil comerțul mondial. Dar ar fi la fel de greșit să ignorăm tendința. **Arctica devine mai accesibilă, chiar dacă nu devine ușoară.**

Iar fiecare creștere a utilizabilității sale mărește valoarea strategică a punctelor prin care trebuie să se intre și să se iasă din sistemul arctic. Bering este unul dintre acestea.

Northern Sea Route și avantajul geografic al Rusiei

Cea mai dezvoltată dintre rutele arctice este Northern Sea Route – Ruta Maritimă de Nord – care urmărește în mare măsură coasta arctică a Federației Ruse și conectează zona Pacificului cu mările arctice și, mai departe, cu Atlanticul de Nord.

Pentru Rusia, ruta are o semnificație economică evidentă. Ea facilitează exploatarea și transportul resurselor energetice și minerale din regiunile arctice și poate reduce distanțele dintre anumite porturi asiatice și europene. Dar importanța ei este și strategică.

O mare parte a traseului se desfășoară de-a lungul litoralului rusesc, într-un spațiu în care Moscova dispune de baze militare, porturi, spărgătoare de gheață și o experiență operațională arctică incomparabil mai mare decât majoritatea celorlalte state. Rusia deține cea mai extinsă flotă de spărgătoare de gheață din lume, inclusiv spărgătoare cu propulsie nucleară, ceea ce îi oferă o capacitate unică de operare în regiune.³⁰ Această situație produce un paradox interesant.

O rută arctică poate reduce dependența anumitor fluxuri de Suez, Bab el-Mandeb sau chiar de alte chokepoints sudice, dar poate crește dependența de **infrastructura și mediul strategic controlate în mare măsură de Rusia.**

China și „Drumul Polar al Mătăsii”

China este actorul care introduce a treia dimensiune a problemei.

Beijingul nu este stat riveran la Oceanul Arctic, dar se definește drept un stat „near-Arctic” și și-a exprimat oficial interesul pentru participarea la dezvoltarea rutelor maritime nordice. În documentul său privind politica arctică din 2018, China a introdus explicit ideea construirii unui **Polar Silk Road** în cooperare cu alte state.³¹ Interesul este ușor de înțeles. Pentru China, dezvoltarea unor rute

³⁰Rosatom, Strategic Report 2024, secțiunile privind Northern Sea Route și flota de spărgătoare de gheață, https://report.rosatom.ru/go_eng/go_rosatom_eng_2024/rosatom_2024_eng.pdf. Poziția Rusiei în regiune rezultă atât din lungimea litoralului arctic, cât și din infrastructura și capacitățile specializate dezvoltate pe parcursul mai multor decenii.

³¹State Council Information Office of the People's Republic of China, China's Arctic Policy, 26 ianuarie 2018, https://english.mee.gov.cn/Resources/publications/Whitep/202101/t20210126_818799.shtml. Documentul definește China drept stat „near-Arctic” și susține cooperarea pentru dezvoltarea unui „Polar Silk Road” prin utilizarea rutelor maritime arctice.

arctice poate oferi, cel puțin teoretic, trei avantaje. Primul este reducerea distanței pentru anumite legături maritime dintre nord-estul Asiei și nordul Europei. Al doilea este accesul la resursele arctice. Al treilea – și strategic cel mai interesant – este **diversificarea rutelor maritime**. O Chină dependentă de Malacca, Oceanul Indian și Suez are un interes evident în existența unor căi alternative. Dar această soluție conține propriul paradox.

Pentru a reduce dependența de Malacca și Suez, China ar deveni mai dependentă de relația cu Rusia și, pentru accesul din Pacific către sistemul arctic, de Strâmtoarea Bering.

Cu alte cuvinte: **diversificarea geografică poate reduce dependența de un adversar potențial, dar poate crește dependența de un partener**. Iar parteneriatele geopolitice nu sunt imuabile.

Aceasta este una dintre lecțiile fundamentale ale infrastructurilor strategice: ele sunt construite pentru decenii, în timp ce alianțele și raporturile dintre state se pot modifica mult mai repede.

Rusia și Statele Unite față în față

Bering are însă o particularitate pe care niciunul dintre chokepoint-urile analizate până acum nu o reproduce în aceeași formă. Pe cele două maluri se află **Rusia și Statele Unite**.

Într-un punct, distanța dintre insulele Diomedede este de numai câțiva kilometri. Linia internațională a datei trece între ele, dar mult mai importantă strategic este apropierea directă dintre teritoriile celor două puteri nucleare. În timpul Războiului Rece, această proximitate avea în primul rând semnificație militară. Într-o Arctică mai accesibilă economic, aceeași geografie poate dobândi și o funcție comercială crescândă. Aceasta înseamnă că Bering poate deveni simultan: **rută comercială; poartă energetică; spațiu de competiție militară; zonă de supraveghere și avertizare strategică; punct de contact între sistemele arctice rus și american**. O asemenea suprapunere îi conferă o valoare specială. În Hormuz, principala problemă este relația dintre Iran și fluxurile energetice. În Malacca, relația dintre comerțul asiatic și competiția strategică.

Ar putea Bering fi „închisă”?

Întrebarea trebuie formulată cu prudență.

Din punct de vedere juridic, Strâmtoarea Bering este utilizată pentru navigație internațională, iar statutul trecerii nu poate fi redus la ideea că Rusia sau Statele Unite ar putea pur și simplu „închide poarta”.

Din punct de vedere militar, un conflict în care una dintre cele două puteri ar încerca să împiedice navigația celeilalte prin zonă ar reprezenta deja o confruntare de o gravitate extremă. Prin urmare, nu acesta este scenariul cel mai util pentru analiză. Mai interesantă este problema **securității și controlului mediului din jurul chokepoint-ului**. Cine dispune de infrastructură? Cine poate asigura navigația? Cine are spărgătoare de gheață suficiente? Cine poate furniza căutare și salvare? Cine poate supraveghea spațiul aerian și maritim? Cine poate menține comunicațiile și poziționarea? Cine poate opera militar în condiții extreme pentru perioade lungi? În Arctica, puterea nu este determinată numai de capacitatea de a interzice accesul. Este determinată și de **capacitatea de a face accesul posibil**. Aceasta reprezintă o diferență subtilă față de chokepoint-urile tradiționale. La Hormuz sau Bab el-Mandeb ne întrebăm în primul rând cine poate perturba navigația. În Arctica trebuie să întrebăm și cine deține infrastructura fără de care navigația nu poate funcționa sigur și regulat. Puterea de a facilita poate deveni o formă de control.

Iar în analiza strategică, identificarea unui nod înainte ca acesta să devină critic este mai importantă decât constatarea importanței sale după ce fluxurile s-au concentrat deja asupra lui.

O lecție pentru 2050

Privită din perspectiva anului 2050, problema Bering poate fi formulată simplu. Dacă rutele arctice rămân marginale, strâmtoarea își va păstra în principal importanța militară și regională.

Dacă ele devin o componentă semnificativă a comerțului dintre Asia, Arctica rusă și Europa, Bering va dobândi o funcție complet diferită. Nu putem ști astăzi care dintre scenarii se va confirma. Dar putem identifica structura vulnerabilității.

Orice flux maritim semnificativ care intră în Arctica dinspre Pacific trebuie să țină seama de acest pasaj. Iar acest pasaj se află între două puteri aflate într-o relație strategică dificilă, într-o regiune în care Rusia deține avantaje infrastructurale importante și în care China urmărește acces economic fără a deține teritoriu. Într-un singur chokepoint se întâlnesc astfel **geografia Rusiei, puterea maritimă americană și ambiția economică a Chinei**. Acest fapt este suficient pentru ca Bering să merite un loc pe harta punctelor obligate de trecere ale secolului XXI.

Suezul, deschis în 1869, și Panama, în 1914, arată cum infrastructura poate schimba geografia economică fără să modifice poziția continentelor. După Bering, unde evoluează utilizabilitatea unui pasaj existent, Canalul Panama permite examinarea unui punct obligat de trecere construit de om.

VII. Canalul Panama – când omul construiește un chokepoint

Panama nu este o strâmtoare naturală. Canalul, deschis navigației în 1914, a tăiat istmul care separă Atlanticul de Pacific și a eliminat pentru o mare parte a transportului maritim necesitatea ocolirii Americii de Sud prin Capul Horn. Ulterior, extinderea inaugurată în 2016 a permis tranzitul unei noi generații de nave, consolidând rolul canalului în comerțul mondial.

Rezultatul reprezintă unul dintre cele mai spectaculoase exemple ale modului în care infrastructura poate modifica valoarea strategică a spațiului. Munții, oceanele și strâmțurile sunt produse ale naturii. Canalul Panama este produsul unei decizii umane.

Dar, odată construit și integrat în economia mondială, efectul este comparabil: milioane de tone de mărfuri sunt concentrate anual într-un coridor de aproximativ 80 de kilometri, iar numeroase lanțuri logistice au fost organizate presupunând disponibilitatea lui. Omul a eliminat astfel o constrângere geografică și, în același timp, **a creat o nouă dependență geografică**. Acesta este primul paradox al Canalului Panama.

Un canal care depinde de apă dulce

Panama mai prezintă o particularitate care îl diferențiază radical de Hormuz, Malacca sau Bering. Canalul nu funcționează pur și simplu pentru că între cele două oceane există o cale navigabilă.

Funcționarea sistemului tradițional de ecluze depinde de apa dulce acumulată în principal în sistemul lacurilor Gatún și Alhajuela. Apa permite ridicarea și coborârea navelor între nivelul oceanelor și cel al lacului artificial prin care traversează o parte importantă a istmului. Aceasta introduce o vulnerabilitate neobișnuită. În Hormuz ne întrebăm dacă Iranul poate perturba navigația. În Bab el-Mandeb, dacă atacurile Houthis pot determina armatorii să evite ruta. În Malacca, dacă o confruntare între marile puteri poate amenința fluxurile. În Panama trebuie să întrebăm și: **va exista suficientă apă pentru ca infrastructura să funcționeze la capacitatea necesară?** Criza din 2023–2024 a oferit răspunsul.

Precipitațiile reduse și nivelul scăzut al lacului Gatún au determinat Autoritatea Canalului Panama să impună restricții asupra pescajului și numărului de tranzite. În condiții normale, sistemul putea gestiona aproximativ 36 de treceri zilnice; în perioada critică, autoritatea a anunțat reducerea acestora până la 22 și planificase, înaintea ameliorării situației, coborârea temporară chiar mai mult.³² Nu exista război. Nu exista blocadă. Nu fusese atacată infrastructura. Și

³²Autoridad del Canal de Panamá, „Panama Canal to Increase Daily Transits to 24 Starting in January”, 15 decembrie 2023, <https://pancanal.com/en/panama-canal-to-increase-daily-transits-to-24-starting-in-january/>.

totuși, capacitatea unuia dintre cele mai importante coridoare comerciale mondiale a fost redusă. Aceasta introduce în analiza chokepoint-urilor o categorie distinctă: **vulnerabilitatea infrastructural-climatică**.

Geografia nu este întotdeauna fixă

Suntem obișnuiți să tratăm geografia ca pe elementul stabil al strategiei. Guvernele se schimbă. Alianțele se modifică. Tehnologia evoluează. Geografia rămâne. Panama obligă la o nuanțare.

Poziția istmului nu se schimbă, dar **utilizabilitatea infrastructurii construite pe el poate varia în funcție de condițiile naturale**.

În 2023, Autoritatea Canalului Panama a descris anul drept al doilea cel mai secetos din istoria bazinului canalului și a arătat că octombrie fusese cea mai secetoasă lună octombrie înregistrată până atunci.³³ Problema nu este exclusiv canalul.

Aceleași lacuri care furnizează apa necesară funcționării sale asigură și apă potabilă pentru o parte foarte importantă a populației Panama. Autoritatea Canalului estimează că sistemul deservește peste jumătate din populația țării. Apare astfel o competiție între două funcții strategice: **apa pentru populație și economie; apa pentru funcționarea unei infrastructuri globale**. În condiții normale, cele două pot coexista. În condiții de stres hidrologic sever, ele intră în aceeași ecuație de securitate.

Din acest motiv, Panama dezvoltă proiectul Río Indio, destinat creșterii capacității de stocare și garantării alimentării cu apă atât pentru populație, cât și pentru funcționarea canalului pe termen lung. Autoritatea îl prezintă drept o investiție strategică pentru următorii aproximativ 50 de ani.³⁴ În cazul Panama, **securitatea apei devine securitate maritimă globală**.

Când natura produce efectul unei blocaje

Acest fapt are o semnificație mai largă.

În contextul nivelurilor neobișnuit de scăzute ale lacului Gatún, numărul tranzitelor fusese redus de la un regim normal de aproximativ 36 pe zi la 22, fiind planificate inițial reduceri suplimentare dacă situația hidrologică se agrava.

³³Autoridad del Canal de Panamá, „Navigating Change: A Timeline of Recent & Future Progress at the Panama Canal”, <https://pancanal.com/en/navigating-change-a-timeline-of-recent-future-progress-at-the-panama-canal/> (consultat la 11 septembrie 2026). Autoritatea arată că octombrie 2023 a înregistrat precipitații cu aproximativ 41% sub nivelul obișnuit și a fost cea mai secetoasă lună octombrie consemnată în bazinul canalului.

³⁴Autoridad del Canal de Panamá, „Proyecto del lago de río Indio se establece como prioridad para la seguridad hídrica del país”, <https://pancanal.com/proyecto-del-lago-de-río-indio-se-establishes-as-a-priority-for-the-water-security-of-the-country/> (consultat la 11 septembrie 2026). Proiectul urmărește consolidarea securității hidrice pentru populație și susținerea funcționării canalului pe termen lung, într-un context în care aceeași resursă de apă deservește atât navigația, cât și consumul populației.

Analiza tradițională a chokepoint-urilor este dominată de scenarii conflictuale: război, blocadă, minare, atacuri asupra navelor, sabotaj. Panama demonstrează că efecte similare pot fi produse fără adversar. Seceta poate reduce capacitatea. Un accident poate bloca o ecluză. O problemă tehnică poate întârzia traficul. Un atac cibernetic ar putea afecta sistemele de administrare. Un cutremur sau un eveniment meteorologic extrem ar putea produce alte forme de perturbare. Această observație ne obligă să lărgim definiția securității unui chokepoint. **A proteja un punct obligat de trecere nu înseamnă numai a-l apăra împotriva unui adversar. Înseamnă a-i asigura funcționarea.**

Este aceeași diferență pe care am întâlnit-o în Arctica. Puterea strategică nu constă întotdeauna în capacitatea de a interzice accesul. Uneori constă în capacitatea de a face accesul posibil și predictibil.

Alternativa există. Dar cu ce cost?

Ca și în cazul Suezului, Canalul Panama poate fi ocolit.

Anumite fluxuri pot fi redirectionate, însă alternativele au costuri și capacități diferite.

Ocolirea Americii de Sud crește enorm distanța pentru anumite rute. Alte tipuri de nave pot utiliza Suezul, în funcție de origine și destinație. Unele mărfuri pot fi descărcate și transportate terestru. Toate aceste soluții au însă costuri și capacități limitate.

Criza apei din 2023 a demonstrat mecanismul foarte clar: restricțiile au produs întârzieri și au contribuit la creșterea costurilor pentru anumite categorii de transport, inclusiv transportul gazelor petroliere lichefiate din Statele Unite către Asia. U.S. Energy Information Administration a consemnat creșteri puternice ale tarifelor de transport pentru asemenea fluxuri în perioada restricțiilor.³⁵

Prin urmare, Panama confirmă una dintre tezele deja dezvoltate: **un chokepoint nu trebuie să fie complet închis pentru a produce efecte strategice.** Este suficient ca debitul său să scadă sub nivelul pe care economia mondială îl presupunea disponibil.

Panama și puterea americană

Există însă și o dimensiune geopolitică imposibil de separat de istoria canalului.

³⁵Josh Eiermann, „Drought at the Panama Canal delays energy shipments, increasing shipping costs”, U.S. Energy Information Administration, 31 octombrie 2023, <https://www.eia.gov/todayinEnergy/detail.php?id=60842>. EIA a consemnat efectele restricțiilor asupra transporturilor energetice și creșterea puternică a tarifelor pentru transportul LPG dintre Golful Mexic și Asia.

Statele Unite au jucat rolul decisiv în construirea Canalului Panama și au exercitat timp de decenii controlul asupra Zonei Canalului. Tratatul Torrijos–Carter din 1977 au stabilit procesul prin care controlul urma să fie transferat Panama, transfer finalizat la 31 decembrie 1999. Canalul este astăzi administrat de Autoritatea Canalului Panama.

Această realitate juridică trebuie precizată fără echivoc, mai ales în contextul controverselor politice recente: **Statele Unite nu administrează Canalul Panama, iar China nu controlează Canalul Panama.** Dar aceasta nu înseamnă că infrastructura și spațiul din jurul canalului sunt lipsite de competiție geopolitică.

Pentru Statele Unite, canalul are o semnificație economică și strategică specială. El facilitează circulația între coastele Atlanticului și Pacificului și poate avea importanță pentru mobilitatea navală și logistică americană. Pentru China, Panama este relevantă prin comerț, investiții și poziția sa în infrastructura maritimă globală. Această suprapunere a transformat din nou canalul într-un spațiu al competiției dintre marile puteri.

Canalul și porturile nu sunt același lucru

Controversa privind prezența economică chineză în jurul canalului demonstrează însă necesitatea unei distincții importante.

Mult timp, porturile Balboa, la capătul Pacific, și Cristóbal, la capătul Atlantic, au fost operate prin concesiuni de Panama Ports Company, subsidiară a conglomeratului CK Hutchison Holdings din Hong Kong.³⁶

Acest fapt a alimentat în Statele Unite preocupări privind influența chineză asupra infrastructurilor aflate în imediata vecinătate a canalului. Dar **operarea unor porturi de la extremitățile canalului nu echivalează cu administrarea canalului.** Distincția este esențială.

Controlul ecluzelor, gestionarea traficului prin canal și autoritatea asupra infrastructurii centrale aparțin Panama Canal Authority. Prezența unei companii străine în porturile adiacente poate ridica probleme de securitate, informații, logistică sau influență economică, dar nu trebuie transformată automat în afirmația că statul de origine al companiei „controlează canalul”.

Evoluțiile din 2025–2026 au demonstrat cât de geopolitizată devenise problema. În ianuarie 2026, Curtea Supremă din Panama a declarat

³⁶Pentru dimensiunea geopolitică a porturilor Balboa și Cristóbal și distincția dintre operarea portuară și administrarea propriu-zisă a canalului, vezi Jenny Duan, „Great-power competition in the Panama Canal”, International Institute for Strategic Studies, 15 aprilie 2025, <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2025/04/great-power-competition-in-the-panama-canal/>.

neconstituționale concesiunile respective, iar operarea porturilor a intrat într-un proces de tranziție care a generat inclusiv litigii internaționale.³⁷

Cazul este important tocmai pentru că arată că **geopolitica unui chokepoint se extinde dincolo de pasajul propriu-zis către ecosistemul infrastructural care îl înconjoară.**

Porturile, terminalele, telecomunicațiile, sistemele informatice, căile ferate și serviciile logistice pot conta aproape la fel de mult ca ecluzele.

Competiția pentru infrastructura din jurul fluxului

Aceasta este poate cea mai interesantă lecție geopolitică oferită de Panama. Controlul unui chokepoint modern nu trebuie imaginat exclusiv prin prezența unei nave militare la intrarea sa. Influența poate fi exercitată prin infrastructură. Cine operează terminalele? Cine furnizează sistemele informatice? Cine controlează telecomunicațiile? Cine finanțează extinderile? Cine întreține echipamentele? Cine are acces la informațiile privind fluxurile comerciale? Întrebările seamănă surprinzător de mult cu cele pe care le întâlnim în analiza infrastructurilor digitale. Din această perspectivă, Panama este simultan un chokepoint maritim și **un ecosistem de infrastructuri critice.** Iar competiția strategică nu se desfășoară numai pentru controlul canalului, ci și pentru poziționarea în jurul acestuia.

2026: suprapunerea șocurilor

Actualitatea oferă o demonstrație aproape didactică a logicii dezvoltate în capitolul precedent.

În august 2026, scăderea din nou a nivelului apei a determinat restricții asupra pescajului, în timp ce cererea pentru tranzit a crescut pe fondul perturbărilor energetice și maritime produse de conflictul din Orientul Mijlociu. Potrivit Autorității Canalului Panama, ajustările de pescaj aplicabile din 26 august și 3 septembrie nu reduceau numărul tranzitelor zilnice; ele trebuie deosebite de restricțiile asupra numărului de treceri din 2023–2024. Costurile pentru obținerea unor sloturi de tranzit au crescut spectaculos, iar cozile de nave s-au mărit. Fenomenul este important nu doar ca eveniment conjunctural. El ilustrează exact mecanismul **șocurilor interdependente.** O criză într-o regiune modifică fluxurile energetice. Fluxurile suplimentare caută o altă rută. Ruta alternativă întâmpină simultan propria constrângere – în cazul Panama,

³⁷În ianuarie 2026, Curtea Supremă din Panama a declarat neconstituționale concesiunile Panama Ports Company pentru Balboa și Cristóbal. Evoluția ulterioară a generat litigii și a afectat inclusiv tranzacția internațională propusă pentru portofoliul CK Hutchison. Situația rămâne în evoluție la data redactării. Corte Suprema de Justicia de Panamá, „Comunicado del Pleno de la Corte Suprema de Justicia”, 29 ianuarie 2026, <https://www.organojudicial.gob.pa/uploads/blogs.dir/1/2026/01/426/comunicado-pleno-de-la-csj-29-de-enero-de-2026-1.pdf> (pentru constatarea neconstituționalității).

disponibilitatea apei. Rezultatul nu mai poate fi explicat prin analiza izolată a niciunuia dintre evenimente.

Chokepoint-ul construit și lecția sa

Panama ilustrează categoria chokepoint-ului construit, dependent atât de infrastructură, cât și de mediu.

Canalul Panama ilustrează efectul dublu al unei investiții reușite: scurtarea rutelor concentrează traficul, iar concentrarea mărește consecințele indisponibilității infrastructurii.³⁸

De aceea, securitatea viitoare a canalului nu va depinde numai de apărarea sa militară sau de stabilitatea politică a Panama. Va depinde de apă, climă, infrastructură, tehnologie, investiții, securitate cibernetică și capacitatea statului panamez de a administra competiția dintre puteri fără a pierde controlul asupra unui activ strategic propriu. Iar aceasta ne conduce către un caz aproape opus. În Panama, omul a construit infrastructura și apoi dreptul internațional a consacrat neutralitatea și accesul la ea.

În Bosfor și Dardanele, natura a creat pasajul, iar statele au construit în jurul său **unul dintre cele mai sofisticate regimuri juridico-strategice ale lumii maritime**.

VIII. Bosfor și Dardanele – geografia transformată în autoritate juridică

Împreună cu Marea Marmara, cele două strâmțori formează singura legătură maritimă dintre Marea Neagră și Mediterana. Pentru România, Bulgaria, Georgia, Ucraina și Rusia, precum și pentru toate fluxurile comerciale care intră sau ies pe mare din bazinul pontic, această realitate geografică este fundamentală. Nu există o rută maritimă alternativă.

O navă care pleacă din Constanța, Odesa, Novorossiisk, Batumi sau Varna și dorește să ajungă în Mediterana trebuie să traverseze sistemul strâmțorilor turcești.

³⁸Financial Times, „Panama Canal fees hit record high as El Niño and Iran war choke shipping”, august 2026, <https://www.ft.com/content/38083cb5-3892-40a1-b90f-102109f96b17>, privind efectul simultan al restricțiilor determinate de nivelul apei și al creșterii cererii pentru tranzit în contextul perturbării rutelor energetice din Orientul Mijlociu. Cazul oferă un exemplu contemporan al modului în care șocurile produse în noduri diferite ale sistemului maritim se pot amplifica reciproc. Pentru restricția de pescaj aplicabilă din 26 august 2026: Autoridad del Canal de Panamá, „Panama Canal Announces New Draft Adjustments for Neopanamax Locks”, <https://pancanal.com/en/panama-canal-announces-new-draft-adjustments-for-neopanamax-locks/>. Vezi și interviul cu Jamie Smyth (Financial Times), „Why some companies are paying more than \$1 million to get through the Panama Canal”, NPR, 14 august 2026, transcriere publicată de WRUR: <https://www.wrur.org/2026-08-14/why-some-companies-are-paying-more-than-1-million-to-get-through-the-panama-canal>.

În sens invers, orice navă de război a unei puteri din afara Mării Negre care dorește să intre în acest spațiu trebuie să parcurgă același traseu. Această realitate conferă Turciei o poziție strategică extraordinară.

Dar puterea Ankarei nu rezultă numai din faptul că teritoriul turc se află pe ambele maluri ale Bosforului și Dardanelelor. Ea rezultă din suprapunerea a trei elemente: **geografia; suveranitatea statului riveran; regimul juridic stabilit prin Convenția de la Montreux din 1936**. Este tocmai această combinație care transformă strâmtorile turcești într-un caz diferit de toate cele analizate până acum.

Geografia ca privilegiu strategic

Istanbulul se află într-unul dintre puținele locuri ale lumii în care un mare oraș controlează fizic un pasaj intercontinental. Bosforul separă Europa de Asia și conectează Marea Neagră cu Marea Marmara. Dardanelele continuă legătura către Marea Egee și Mediterana. Importanța acestui spațiu este cunoscută de milenii.

Bizanțul și apoi Constantinopolul și-au datorat o parte importantă a valorii strategice tocmai poziției la intersecția rutelor dintre Europa și Asia și dintre Marea Neagră și Mediterana. Imperiul Otoman a transformat controlul strâmtorilor într-un element central al puterii sale. În secolele XIX și XX, „problema strâmtorilor” a devenit una dintre temele recurente ale rivalității dintre Imperiul Rus, Imperiul Otoman și puterile europene.

Pentru Rusia, accesul din Marea Neagră către Mediterana a reprezentat permanent o preocupare strategică majoră. Pentru puterile maritime occidentale, problema inversă – accesul flotelor lor către Marea Neagră – a avut o importanță comparabilă. Această dublă funcție explică particularitatea sistemului: **strâmtorile sunt simultan ieșirea unei mări și intrarea în ea**. Cine influențează regimul lor afectează ambele sensuri ale puterii maritime.

Montreux: când dreptul devine instrument geopolitic

Convenția privind regimul strâmtorilor, semnată la Montreux la 20 iulie 1936, reprezintă unul dintre cele mai longevive și mai importante regimuri juridice aplicabile unui chokepoint strategic.³⁹

Convenția garantează, în principiu, libertatea de trecere și navigație pentru navele comerciale, dar stabilește un regim mult mai complex pentru navele de

³⁹Convention Regarding the Regime of the Straits, semnată la Montreux la 20 iulie 1936 și intrată în vigoare la 9 noiembrie 1936. Convenția reglementează trecerea navelor comerciale și militare prin Dardanele, Marea Marmara și Bosfor și rămâne fundamentul juridic al regimului strâmtorilor turcești. Textul Convenției, reprodus de Ministerul Afacerilor Externe al Turciei: https://www.mfa.gov.tr/site_media/html/BOGAZLAR-RAPORU-2024-EN.pdf.

război. Distincția fundamentală este între statele riverane Mării Negre și cele neriverane.

Pentru puterile neriverane există limite privind tonajul total al forțelor navale care pot intra în Marea Neagră, categoriile de nave, procedurile de notificare și durata șederii. În timp de pace, aceste reguli permit accesul naval al statelor din afara bazinului pontic, dar împiedică transformarea Mării Negre într-un spațiu în care o putere navală externă poate concentra nelimitat forțe.

Pentru statele riverane, regimul este mai favorabil, inclusiv în ceea ce privește trecerea anumitor nave capitale în condițiile stabilite de Convenție. Dar adevărata importanță strategică a Montreux devine vizibilă în timp de război.

Dacă Turcia este neutră într-un conflict, articolul 19 al Convenției îi conferă obligația de a restricționa trecerea navelor de război ale statelor beligerante, cu anumite excepții, inclusiv revenirea navelor la bazele lor. Dacă⁴⁰ Turcia însăși este beligerantă sau apreciază că se află sub amenințarea iminentă a războiului, libertatea sa de decizie crește considerabil. Astfel, dreptul internațional nu anulează avantajul geografic al Turciei. Îl **instituționalizează**.

Ankara nu deține libertatea absolută de a decide arbitrar cine trece și cine nu. Dar Convenția îi conferă un rol pe care niciun alt stat NATO nu îl poate exercita în raport cu Marea Neagră.

2022: momentul în care Montreux a redevenit geopolitică pură

Invazia rusă pe scară largă a Ucrainei din februarie 2022 a oferit cea mai importantă demonstrație contemporană a relevanței Convenției.

La câteva zile după declanșarea războiului, Turcia a calificat situația drept război și a anunțat aplicarea articolului 19, avertizând statele riverane și neriverane să nu trimită nave de război prin strâmtori.⁴¹ Decizia a avut consecințe importante.

⁴⁰Convenția de la Montreux, art. 19. În timp de război, când Turcia nu este beligerantă, navele de război ale puterilor aflate în conflict nu beneficiază, în principiu, de dreptul de trecere, sub rezerva excepțiilor prevăzute de Convenție, inclusiv pentru revenirea anumitor nave la bazele lor. Text oficial reprodus: https://www.mfa.gov.tr/site_media/html/BOGAZLAR-RAPORU-2024-EN.pdf, art. 19.

⁴¹La 28 februarie 2022, ministrul turc de externe Mevlüt Çavuşoğlu a anunțat aplicarea prevederilor Convenției de la Montreux referitoare la starea de război și a avertizat statele riverane și neriverane să nu trimită nave de război prin strâmtori. Decizia a limitat posibilitatea consolidării ulterioare pe cale maritimă a forțelor navale ruse din Marea Neagră, în timp ce apelul politic al Ankarei de a nu trimite nave de război a descurajat și accesul suplimentar al navelor puterilor NATO neriverane. Pentru statele nebeligerante, acest apel trebuie deosebit de interdicția prevăzută de art. 19 pentru navele statelor beligerante. Presidency of the Republic of Türkiye, Directorate of Communications, Türkiye's Stance on the War, <https://www.iletisim.gov.tr/images/uploads/dosyalar/BarislcinCokYonluDiplomasiEN.pdf>; pentru distincția juridică dintre statele beligerante și nebeligerante, vezi și art. 19 al Convenției.

Rusia dispunea deja de forțe navale semnificative în Marea Neagră. Dar posibilitatea de a întări liber Flota Mării Negre cu nave provenite din alte flote ruse a fost puternic limitată.

Pentru statele NATO neriverane și nebeligerante, accesul rămâne supus limitelor generale ale Convenției, inclusiv celor privind tonajul și durata șederii. Aceste restricții trebuie deosebite de interdicția aplicabilă navelor statelor beligerante și de apelul politic al Ankarei de a nu trimite nave de război prin strâmtori. Efectele strategice asupra prezenței navale sunt diferite, fără ca regimul juridic să fie identic pentru toate statele. Turcia a dobândit astfel, fără a intra în război, capacitatea de a influența compoziția navală a întregului teatru pontic. Nu prin desfășurarea unei flote superioare. Nu prin blocarea militară a strâmtorilor. Ci prin aplicarea unui tratat semnat cu aproape nouă decenii înaintea. Este unul dintre cele mai clare exemple ale modului în care **dreptul poate transforma geografia în putere.**

Turcia – paznic, arbitru sau beneficiar?

Ar fi însă prea simplu să descriem Turcia drept „paznicul” Mării Negre.

Ankara este simultan stat NATO, putere riverană, actor regional autonom și partener economic al Rusiei. Relația turco-rusă combină cooperarea și competiția în Marea Neagră, Caucaz, Siria, energie și alte dosare. Această poziție complexă mărește valoarea strâmtorilor.

Turcia nu este un simplu executant al intereselor alianței occidentale și nici aliat al Moscovei. Ea utilizează avantajul geografic în cadrul unei politici externe care urmărește menținerea unei marje proprii de manevră. Montreux îi oferă exact un asemenea instrument.

Aplicarea Convenției permite Ankarei să justifice anumite decizii prin obligațiile dreptului internațional, reducând simultan costul politic al acestora. În termeni strategici, aceasta este o formă sofisticată de putere.

Cea mai eficientă capacitate de control este uneori aceea care poate fi prezentată drept aplicare neutră a unei reguli acceptate de toți.

Marea Neagră: o mare aproape închisă

Din perspectiva statelor riverane, consecințele sunt profunde.

Marea Neagră este conectată la oceanul mondial printr-o singură succesiune de pasaje aflate sub suveranitatea unui singur stat.

Aceasta înseamnă că securitatea maritimă a României și Bulgariei – două state NATO –, a Ucrainei și Georgiei, precum și libertatea de acțiune navală a Rusiei

sunt influențate structural de politica Turciei și de regimul Montreux. Pentru România, problema are o relevanță directă.

Aderarea la NATO nu a modificat geografia. Alianța poate desfășura forțe terestre și aeriene în România, poate utiliza infrastructuri și poate întări apărarea flancului estic. Dar prezența navală a aliaților neriverani în Marea Neagră continuă să fie supusă limitelor Convenției. Aceasta creează o situație strategică aparte.

Trei state NATO – Turcia, România și Bulgaria – sunt riverane Mării Negre, dar numai unul controlează accesul maritim dintre acest spațiu și Mediterana. Poziția Turciei este, prin urmare, structural diferită.

Comerțul și războiul nu urmează aceleași reguli

Strâmtoarele turcești oferă și o demonstrație importantă a diferenței dintre fluxurile comerciale și cele militare.

În pofida războiului din Ucraina, Bosforul și Dardanelele au continuat să joace un rol esențial în exporturile și importurile statelor riverane. Petrol, cereale, produse industriale și alte mărfuri continuă să utilizeze sistemul. Convenția tratează navigația comercială mult mai liberal decât trecerea navelor de război. Aceasta înseamnă că același chokepoint poate fi simultan: **relativ deschis economic; puternic reglementat militar**. Este încă o dovadă că termenul „control” trebuie folosit cu atenție. Un stat poate controla anumite dimensiuni ale fluxului fără a controla toate formele de circulație. În Hormuz, distincția relevantă era între deschiderea fizică și cea economică. În Bosfor și Dardanele, distincția este între **regimul comercial și regimul militar**.

Convenția ca formă de stabilitate

Există tentația de a privi orice limitare juridică a libertății de acțiune drept vulnerabilitate. În cazul Montreux, concluzia ar fi greșită.

Regimul a supraviețuit celui de-Al Doilea Război Mondial, Războiului Rece, dispariției Uniunii Sovietice, extinderii NATO și războiului ruso-ucrainean. Longevitatea sa nu este întâmplătoare. Convenția oferă fiecărui actor ceva important.⁴² Turcia își păstrează suveranitatea și un rol central. Statele riverane beneficiază de un regim mai favorabil decât puterile navale externe.

⁴²Pentru domeniul de aplicare al regimului strâmtoarelor, vezi Convention Regarding the Regime of the Straits, Montreux, 20 iulie 1936, art. 1–2 și 19, text reprodus de Ministerul Afacerilor Externe al Turciei: https://www.mfa.gov.tr/site_media/html/BOGAZLAR-RAPORU-2024-EN.pdf. Construirea unei căi navigabile artificiale nu conduce automat la concluzia că regimul Montreux ar deveni inaplicabil accesului militar dintre Marea Neagră și Mediterana; problema depinde de interpretarea Convenției și de regimul juridic al ansamblului strâmtoarelor.

Puterile neriverane păstrează accesul în timp de pace, dar în limite care reduc riscul unei concentrări navale destabilizatoare.

În acest sens, Montreux reprezintă nu numai un instrument al puterii turce, ci și **un mecanism de stabilizare a unui chokepoint**.

Acest aspect este important deoarece ne conduce către o concluzie mai largă: punctele obligate de trecere nu sunt inevitabil surse de conflict. Instituțiile, tratatele, alianțele și echilibrul de putere pot reduce riscul asociat geografiei.

Kanal Istanbul – o a doua poartă între Marea Neagră și Mediterana?

Există însă o evoluție care ar putea modifica însăși geografia strategică pe care Convenția de la Montreux o reglementează.

Kanal Istanbul este proiectul unei căi navigabile artificiale între Marea Neagră și Marea Marmara, la vest de Bosfor. Traseul proiectat are aproximativ 45 de kilometri, pornind din zona lacului Küçükçekmece și continuând spre nord, prin coridorul Sazlıdere–Durusu, până la Marea Neagră. Documentația oficială prevede o adâncime de aproximativ 20,75 metri și o lățime la bază de aproximativ 275 de metri, precum și poduri, porturi, un centru logistic și alte infrastructuri asociate.⁴³

Justificarea oficială pornește în primul rând de la Bosfor. Strâmtoarea traversează centrul unei metropole de peste 15 milioane de locuitori, are un traseu dificil pentru navigație, iar tranzitul petrolierelor și al navelor care transportă substanțe periculoase creează un risc pe care Ankara îl invocă de mult timp. Kanal Istanbul ar oferi, potrivit proiectului guvernamental, o rută alternativă, mai predictibilă și mai ușor controlabilă. Dar reducerea proiectului la problema siguranței navigației ar rata dimensiunea sa strategică.

Dacă va fi realizat, Kanal Istanbul ar crea pentru prima dată **o a doua cale navigabilă între Marea Neagră și Marea Marmara**. Iar aceasta ridică inevitabil problema raportului dintre noul canal și regimul juridic instituit în 1936 prin Convenția de la Montreux. Aici este necesară o precizare esențială.

Kanal Istanbul nu înseamnă automat sfârșitul Montreux

În dezbaterea publică apare uneori ideea că, fiind un canal artificial aflat integral pe teritoriul Turciei, Kanal Istanbul ar permite Ankarei să ocolească pur și simplu Convenția de la Montreux. Concluzia este prea categorică.

⁴³Republica Turcia, Ministry of Transport and Infrastructure, Kanal İstanbul Nihai ÇED Raporu (Raport final de evaluare a impactului asupra mediului), secțiunea 3.2.1.1, p. 3-33, <https://bypass.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/KANALISTANBULNIHAICEDRAPORU.pdf>. Proiectul prevede un canal de aproximativ 45 km lungime, 20,75 m adâncime și aproximativ 275 m lățime la bază, precum și infrastructuri portuare, logistice și de transport asociate.

Montreux nu reglementează numai navigația prin Bosfor ca segment izolat, ci regimul trecerii între Marea Neagră și Mediterana prin sistemul strâmtorilor turcești. Mai mult, o navă care ar utiliza Kanal Istanbul pentru legătura dintre Marea Neagră și Marea Marmara ar trebui, în configurația proiectată, să continue spre Mediterana prin Dardanele. De aceea, construcția canalului **nu ar desființa automat restricțiile Montreux aplicabile navelor militare**. Problema este însă mai subtilă.

Apariția unei infrastructuri care nu exista în 1936 ar putea genera dispute privind taxarea, condițiile de utilizare, raportul dintre navigația prin Bosfor și cea prin noul canal și, în special, posibilitatea Turciei de a încuraja traficul comercial să utilizeze ruta artificială. Tocmai aici se află una dintre contradicțiile economice ale proiectului.⁴⁴

Navele comerciale beneficiază, în temeiul regimului strâmtorilor, de libertate de trecere prin Bosfor în condițiile stabilite de Convenție. Pentru ca Kanal Istanbul să producă venituri suficiente, armatorii trebuie să aibă un motiv economic sau operațional pentru a plăti utilizarea unei rute alternative. Cu alte cuvinte, **existența unui canal nu creează automat și cererea pentru el**.

Aceasta explică de ce problema libertății de navigație prin Bosfor este inseparabilă de viabilitatea economică a Kanal Istanbul.

O controversă care privește securitatea națională

În Turcia, proiectul a generat una dintre cele mai puternice controverse strategice și politice din ultimele decenii.

Susținătorii săi îl prezintă drept o investiție pe termen lung în securitatea navigației, dezvoltarea logistică și poziția Turciei ca nod comercial între Asia și Europa.

Criticii invocă însă costurile, efectele asupra mediului și resurselor de apă ale Istanbulului, urbanizarea masivă a coridorului și, mai ales, riscul deschiderii unei dezbateri internaționale asupra regimului Montreux. Această ultimă preocupare este deosebit de importantă.

Din perspectivă strict strategică, Convenția oferă astăzi Turciei o poziție extrem de favorabilă. Ankara controlează geografic strâmtorile, dar poate fundamenta limitarea accesului militar printr-un regim juridic internațional recunoscut de celelalte puteri.

⁴⁴Presidency of the Republic of Türkiye, Directorate of Communications, „Kanal İstanbul Projesi’ne yönelik asılsız iddialara ilişkin açıklama”, 1 mai 2025, <https://www.iletisim.gov.tr/turkce/haberler/detay/kanal-istanbul-projesine-yonelik-asilsiz-iddialara-iliskin-aciklama>. Guvernul a precizat că proiectul Kanal Istanbul nu a fost abandonat, dar că nu reprezintă o prioritate imediată; realizarea sa este condiționată, între altele, de identificarea momentului și finanțării adecvate.

De aceea, apare o întrebare legitimă: **de ce ar risca Turcia slăbirea unui regim care îi conferă deja un avantaj strategic excepțional?**

Criticii proiectului tocmai aceasta susțin: chiar dacă Kanal Istanbul nu anulează juridic Montreux, disputa asupra raportului dintre cele două ar putea crea presiuni pentru reinterpretarea sau renegocierea unui regim care, din perspectiva interesului strategic turc, funcționează remarcabil de bine.

Susținătorii proiectului resping această concluzie și afirmă că noul canal și Montreux aparțin unor planuri juridice diferite. Dezbaterea rămâne, prin urmare, deschisă.

Unde se află proiectul în 2026?

Situația actuală trebuie prezentată cu atenție, deoarece există o diferență importantă între **Kanal Istanbul propriu-zis** și dezvoltările de infrastructură și urbanizare din coridorul proiectului. În 2019, un ministru turc estima că proiectul ar putea fi terminat în 2025–2026. Acest calendar nu s-a materializat.

În mai 2025, guvernul turc a clarificat oficial poziția sa. Ministrul mediului, urbanizării și schimbărilor climatice, Murat Kurum, declara că Kanal Istanbul „nu se află în prezent pe agenda noastră”, în timp ce ministrul transporturilor, Abdulkadir Uraloğlu preciza că Turcia **nu a renunțat la proiect**, dar că acesta va fi realizat atunci când vor exista „momentul, creditul și posibilitățile de finanțare potrivite”. Președinția turcă a intervenit explicit pentru a preciza că cele două poziții nu sunt contradictorii.

Aceasta este probabil cea mai exactă descriere a situației și în 2026:⁴⁵

Kanal Istanbul nu este abandonat, dar nici nu se află în faza construirii efective a canalului propriu-zis. Nu există un calendar ferm de execuție. Există însă un element care complică imaginea.

În coridorul asociat proiectului continuă dezvoltări urbane și de infrastructură, contestate puternic de administrația metropolitană a Istanbulului și de adversarii proiectului. Criticii susțin că aceste lucrări creează progresiv realități teritoriale care ar putea facilita relansarea ulterioară a canalului.

Mai important strategic, în 2026 a avansat **Istanbul North Rail Crossing Project**, o nouă legătură feroviară de aproximativ 127 km. Banca Mondială a

⁴⁵World Bank, Istanbul North Rail Crossing Project, 31 martie 2026; Asian Development Bank, Istanbul North Rail Crossing Project, nr. 59346-001, aprobat la 9 iunie 2026, <https://www.adb.org/projects/59346-001/main>. Proiectul feroviar de aproximativ 127 km beneficiază de un amplu pachet de finanțare multilaterală. El trebuie distins de Kanal Istanbul propriu-zis, dar este relevant pentru transformarea infrastructurală a nordului metropolei. World Bank, „World Bank Approves \$2 Billion Financing to Strengthen Türkiye’s Rail Connectivity Across the Istanbul Strait”, 31 martie 2026, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/03/31/world-bank-approves-2-billion-financing-to-strengthen-turkiye-rail-connectivity-across-the-istanbul-strait>.

aprobat în martie 2026 o finanțare de 2 miliarde de dolari, în cadrul unei finanțări multilaterale totale anticipate de aproximativ 6,75 miliarde de dolari. Ca parte a acestui pachet, Asian Development Bank a aprobat în iunie o contribuție de 750 milioane de dolari; procedurile de achiziție pentru lucrări sunt în desfășurare. Această infrastructură nu trebuie confundată cu construirea Kanal Istanbul, dar arată că nordul Istanbulului continuă să fie integrat într-o arhitectură logistică de mare amploare.

Va fi construit?

În acest moment, un răspuns categoric ar fi nejustificat.

Există cel puțin trei factori care lucrează împotriva unei realizări rapide: **costul foarte ridicat, dificultatea finanțării și controversa politică și ecologică internă.**

Dar există și trei factori care împiedică declararea proiectului drept mort: **sprijinul politic persistent al conducerii turce, dezvoltarea infrastructurilor conexe și valoarea strategică pe termen lung pe care Ankara continuă să o atribuie coridorului.** De aceea, perspectiva cea mai plauzibilă nu este nici abandonul definitiv, nici construcția iminentă. Kanal Istanbul trebuie privit mai degrabă ca **o opțiune strategică menținută deschisă.** Și tocmai această situație este relevantă pentru analiza noastră.

Un stat nu trebuie să construiască imediat o infrastructură pentru ca proiectul acesteia să înceapă să producă efecte geopolitice. Debaterea asupra condițiilor de utilizare a viitorului canal poate influența calculele privind regimul pontic înaintea unei decizii de execuție.

Implicația strategică reală

Dacă va fi realizat, Kanal Istanbul ar adăuga o cale administrată de Turcia între Marea Neagră și Marea Marmara, sporind opțiunile infrastructurale ale Ankarei. Persistența trecerii prin Dardanele și a regimului Montreux exclude însă echivalarea acestei opțiuni cu libertatea nelimitată de acces militar. Miza strategică este modificarea prin infrastructură a condițiilor în care se exercită puterea, fără anularea automată a constrângerilor juridice existente.

Lecția strâmtorilor turcești

Bosforul și Dardanelele arată cum avantajul geografic poate fi organizat prin reguli acceptate internațional.

Capacitatea recunoscută juridic a Turciei de a administra accesul militar reprezintă probabil cea mai instituționalizată formă de putere asociată unui chokepoint dintre cazurile analizate.

Gibraltarul oferă un alt exemplu al rolului instituțiilor și cooperării: stabilizarea unui pasaj de mare valoare strategică.

IX. Gibraltar – chokepoint-ul stabilizat

Există tendința de a măsura importanța strategică a unui punct obligat de trecere prin probabilitatea unei crize. Hormuz atrage atenția pentru că poate deveni teatrul unei confruntări cu Iranul. Bab el-Mandeb pentru că atacurile asupra navigației au demonstrat deja capacitatea unui actor non-statal de a modifica rutele comerciale. Malacca apare inevitabil în scenariile competiției sino-americane. Bosforul și Dardanelele se află în imediata vecinătate a războiului ruso-ucrainean. Gibraltarul pare, prin comparație, aproape liniștit. Tocmai aceasta îl face interesant.

Strâmtoarea Gibraltar este una dintre marile porți maritime ale lumii. Ea reprezintă singura conexiune naturală dintre Mediterana și Atlantic, separând în punctul cel mai îngust Europa de Africa prin numai aproximativ 14 kilometri. Prin acest spațiu trece traficul care conectează Atlanticul cu Mediterana și, mai departe, prin Suez, cu Oceanul Indian și Asia. UNCTAD subliniază inclusiv rolul strâmătorii în fluxurile de petrol și LNG către piețele europene și existența unor infrastructuri energetice și electrice critice între Europa și Africa.⁴⁶

O poartă care a rămas importantă după dispariția imperiului

Istoria Gibraltarului este aproape o demonstrație clasică a relației dintre poziție și putere.

Stânca domină intrarea occidentală în Mediterana. Importanța sa militară a fost recunoscută cu mult înaintea epocii moderne, dar dobândirea Gibraltarului de către Marea Britanie la începutul secolului al XVIII-lea și consacrarea situației prin Tratatul de la Utrecht din 1713 au transformat poziția într-o componentă esențială a arhitecturii maritime britanice.

Privit împreună cu Malta, Suezul și Adenul, Gibraltarul a devenit una dintre verigile sistemului care permitea Marii Britanii să protejeze comunicațiile dintre Atlantic, Mediterana, Oceanul Indian și imperiul său asiatic.

Logica era simplă și profund mahaniană: nu era necesară ocuparea întregii rute maritime. Era suficientă combinarea unei flote puternice cu controlul unor poziții capabile să sprijine, supravegheze și, în condiții de război, să interzică utilizarea principalelor căi de comunicație. Imperiul Britanic a dispărut.

Geografia Gibraltarului nu.

⁴⁶UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024: Navigating maritime chokepoints, UNCTAD/RMT/2024, 22 octombrie 2024, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>. Strâmtoarea Gibraltar este identificată drept conexiunea dintre Mediterana și Atlantic și drept nod important pentru transporturile energetice și infrastructurile de legătură dintre Europa și Africa.

Aceasta este una dintre caracteristicile chokepoint-urilor: **regimurile politice se schimbă mult mai repede decât valoarea pozițiilor geografice excepționale.**

De ce Gibraltarul este astăzi relativ sigur⁴⁷

Diferența fundamentală față de Hormuz sau Bab el-Mandeb nu se află în geografie, ci în mediul strategic.

Pe malul european se află Spania, stat membru NATO și al Uniunii Europene, iar Gibraltarul rămâne teritoriu britanic de peste mări. Marea Britanie și Spania sunt aliați NATO, chiar dacă disputa privind suveranitatea Gibraltarului nu a dispărut. Pe malul sudic se află Marocul, un partener important al Occidentului și al NATO în arhitectura de securitate mediteraneană.

În plus, Mediterana occidentală este integrată într-un sistem de supraveghere și securitate navală incomparabil mai robust decât mediile din jurul unor chokepoints precum Bab el-Mandeb. NATO continuă prin Operation Sea Guardian activități de securitate maritimă și de cunoaștere a situației maritime inclusiv în Strâmtoarea Gibraltar și în apropierea acesteia. Rezultatul este remarcabil.

Avem un pasaj foarte îngust, cu trafic enorm, între două continente, într-o zonă în care există dispute teritoriale nerezolvate, presiuni migratorii, trafic ilegal și competiție geopolitică. Și totuși, riscul unei perturbări militare majore a navigației este relativ redus. Aceasta nu înseamnă că geografia și-a pierdut importanța. Înseamnă că **un sistem politic și militar stabil a redus riscul asociat geografiei**. Gibraltarul este, din această perspectivă, un **chokepoint stabilizat**.

Stabilitatea nu înseamnă dispariția puterii

Ar fi însă greșit să deducem că, dacă riscul este redus, poziția și-a pierdut valoarea strategică. În realitate, stabilitatea poate face puterea geografică mai puțin vizibilă tocmai pentru că nu trebuie exercitată permanent.

Facilitățile britanice de la Gibraltar continuă să ofere sprijin logistic și operațional forțelor britanice și aliate. Poziția permite supravegherea unei porți maritime prin care orice forță navală care se deplasează între Atlantic și Mediterana trebuie să treacă.

Într-o criză majoră între NATO și Rusia, de exemplu, relevanța Gibraltarului ar deveni imediat mai vizibilă. Aceeași observație este valabilă pentru deplasarea

⁴⁷Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, National Maritime Security Strategy 2024, <https://www.dsn.gob.es/sites/default/files/2024-07/ENSM2024%20EN.pdf>. Documentul indică peste 100.000 de nave care traversează anual Strâmtoarea Gibraltar și subliniază consecințele potențiale ale unei perturbări majore a traficului.

întăririlor navale americane din Atlantic către Mediterana sau pentru operațiunile desfășurate mai departe către Suez și Orientul Mijlociu.

NATO consideră explicit protejarea liniilor maritime de comunicație și a chokepoint-urilor parte a misiunii sale maritime, inclusiv pentru asigurarea fluxului de întăriri și aprovizionare în situații de criză sau conflict.

De la Gibraltar la Suez: o singură arteră strategică

Există însă un motiv și mai important pentru includerea Gibraltarului în analiza noastră. O navă care vine din Atlantic și se îndreaptă către Asia prin ruta mediteraneană nu traversează un singur chokepoint. Traversează Gibraltarul. Apoi Mediterana. Apoi Suezul. Apoi Marea Roșie. Apoi Bab el-Mandeb. În funcție de destinație, poate continua ulterior prin Malacca. Din nou, harta punctelor obligate de trecere devine **o rețea de dependențe secvențiale**.

Aceasta înseamnă și că valoarea economică a Gibraltarului este parțial dependentă de funcționarea nodurilor aflate la mii de kilometri distanță.

Dacă Suez și Bab el-Mandeb devin nesigure, o parte a traficului Asia–Europa ocolește Africa prin Capul Bunei Speranțe. În acest caz, navele destinate porturilor din nordul Europei pot evita nu numai Suezul, ci și Gibraltarul. O criză în Marea Roșie poate astfel modifica traficul printr-o strâmtoare aflată la intrarea în Mediterana.

Este încă o demonstrație a tezei centrale a studiului:⁴⁸ **într-o rețea globală, valoarea funcțională a unui chokepoint depinde de starea altor noduri ale sistemului.**

Două maluri, două evoluții

Gibraltarul mai oferă însă o perspectivă care va deveni probabil tot mai importantă.

Pe malul nordic se află complexul portuar Algeciras, unul dintre marile noduri logistice ale Europei. Pe malul sudic, Marocul a dezvoltat Tanger Med, devenit un important centru de transbordare, logistică și producție. Aceasta transformă strâmtoarea nu numai într-un pasaj, ci într-un **ecosistem logistic construit pe ambele maluri**.

Raportul dintre ele este interesant. Poziția geografică este comună, dar statele încearcă să transforme aceeași geografie în avantaje economice diferite. Analizele recente asupra strâmătorii evidențiază tocmai competiția și

⁴⁸NATO, „Six months of expanded NATO naval operations in Mediterranean”, 6 august 2003, <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2003/08/06/six-months-of-expanded-nato-naval-operations-in-mediterranean>. Începând din 2003, NATO a extins operațiunea pentru a include escortarea la cerere a unor nave civile aliate prin Strâmtoarea Gibraltar, în contextul riscului terorist asupra navigației.

complementaritatea dintre Algeciras și Tanger Med. Astfel, controlul modern al fluxurilor nu înseamnă neapărat oprirea navelor. Poate însemna **captarea valorii economice generate de trecerea lor**.

Porturi, terminale, zone industriale, servicii logistice, reparații navale, bunkering, cabluri submarine și interconexiuni energetice transformă poziția geografică într-un ecosistem economic.⁴⁹ Este o formă mai puțin spectaculoasă de putere decât blocada navală. Dar în timp de pace poate fi mult mai profitabilă.

Gibraltarul este și un chokepoint submarin

Aici analiza noastră trebuie să facă încă un pas. Până acum am urmărit în principal ceea ce circulă **pe suprafața mării**: petroliere, portcontainere, nave militare. Dar prin sau în apropierea marilor pasaje maritime trec și alte fluxuri. Cabluri submarine de telecomunicații. Interconexiuni electrice. Conducte energetice. Fluxuri de date.

UNCTAD include explicit, în cazul Gibraltarului, infrastructurile de gaze și conexiunile electrice Europa–Africa printre elementele care sporesc importanța strategică a strâmtorii. Aceasta înseamnă că același spațiu geografic concentrează **mai multe straturi ale conectivității**. La suprafață circulă mărfurile. Pe fundul mării circulă energia și informația. În aer există rute și sisteme de supraveghere. Pe cele două maluri se află porturi, baze și infrastructuri logistice. Chokepoint-ul se transformă astfel dintr-o linie pe hartă într-un **volum strategic tridimensional**. Această observație va deveni importantă în capitolul următor.

Riscul care nu trebuie confundat cu absența amenințărilor

A numi Gibraltarul „chokepoint stabilizat” nu înseamnă a-l considera lipsit de vulnerabilități.

Traficul intens creează permanent riscuri de accidente. Strategia națională spaniolă pentru securitate maritimă arată că peste 100.000 de nave trec anual prin strâmtoare și avertizează că un incident care ar afecta acest trafic ar putea avea consecințe serioase asupra economiei globale.

Există apoi amenințări teroriste, criminalitate organizată, trafic de droguri, migrație ilegală, sabotaj și riscuri asupra infrastructurilor submarine.

NATO a considerat în trecut amenințarea teroristă suficient de serioasă încât, în cadrul Operation Active Endeavour, să ofere escortă navelor comerciale

⁴⁹NATO Shipping Centre, Operation Sea Guardian, <https://shipping.nato.int/nsc/operations/osg.aspx> (consultat la 11 septembrie 2026). Operațiunea actuală de securitate maritimă include Mediterana, Strâmtoarea Gibraltar și zonele adiacente și urmărește, între altele, dezvoltarea cunoașterii situației maritime și combaterea amenințărilor la adresa navigației.

aliat prin strâmtoare. Operațiunea a arătat un mecanism pe care l-am întâlnit și în cazul Bab el-Mandeb, dar în sens invers: creșterea securității a contribuit la reducerea costurilor de asigurare.⁵⁰

Prin urmare: **puterea militară poate influența un chokepoint nu numai prin capacitatea de a-l închide, ci și prin capacitatea de a-l menține deschis.**

Dacă mediul politic dintre actorii regionali s-ar deteriora profund, dacă arhitectura NATO ar slăbi sau dacă o confruntare majoră ar cuprinde Mediterana, valoarea militară latentă a strâmătorii ar reapărea imediat.

Gibraltarul constituie contraponderea cazurilor dominate de conflict: concentrarea geografică a fluxurilor nu produce inevitabil instabilitate. Riscul depinde și de instituțiile, alianțele și cooperarea care susțin circulația.

Infrastructurile submarine ale strâmătorii deschid însă analiza către alte puncte obligate de trecere: conducte, cabluri, terminale și noduri digitale.

Iar dacă principiul fundamental al chokepoint-ului este **concentrarea unui flux esențial într-un număr mic de căi greu substituibile**, atunci geografia puterii contemporane este mult mai vastă decât harta strâmătorilor.

X. Dincolo de strâmtori – chokepoints ale secolului XXI

Până acum, analiza noastră a urmat în principal geografia vizibilă.

Strâmtori, canale, mări, porturi. Locuri care pot fi identificate pe hartă și în care concentrarea traficului este ușor de înțeles. Un petrolier care traversează Hormuz, un portcontainer care intră în Suez sau o navă militară care trece prin Bosfor reprezintă imagini intuitive ale dependenței geografice. Dar economia secolului XXI funcționează prin mai multe tipuri de fluxuri.

Alături de mărfuri circulă energie, informație, capital și date. Unele dintre aceste fluxuri utilizează infrastructuri mult mai puțin vizibile decât o strâmtoare. De aici rezultă necesitatea unei extinderi prudente a conceptului.

Extinderea conceptului trebuie să urmărească această funcție de concentrare și dificultatea substituirii, indiferent de vizibilitatea infrastructurii.

Cablurile submarine – infrastructura invizibilă a lumii digitale

⁵⁰Patricia Giersiepen García, Strategic Aspects of the Strait of Gibraltar, Global Affairs, Universidad de Navarra, 24 septembrie 2024. Studiul analizează simultan traficul maritim, competiția portuară Algeciras–Tanger Med, cablurile submarine și legăturile dintre Europa și Africa, ilustrând transformarea strâmătorii într-un ecosistem strategic mult mai complex decât simplul pasaj naval. <https://en.unav.edu/web/global-affairs/aspectos-estrat%C3%A9gicos-del-estrecho-de-gibraltar>.

Imaginea populară a Internetului este aproape complet lipsită de geografie. Vorbim despre „cloud”, despre comunicații instantanee și despre informații care circulă aparent fără legătură cu spațiul fizic. Realitatea este diferită.

Cea mai mare parte a traficului internațional de date traversează oceanele prin cabluri submarine cu fibră optică. Sateliții sunt indispensabili pentru anumite funcții, dar infrastructura fundamentală a conectivității intercontinentale rămâne cablul submarin. Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor și International Cable Protection Committee estimează că rețeaua mondială cuprinde aproximativ 500 de sisteme de cabluri comerciale, însumând aproximativ 1,7 milioane de kilometri.⁵¹ Aceasta pare, la prima vedere, o rețea atât de vastă încât noțiunea de chokepoint ar trebui să-și piardă relevanța. Dar cablurile nu sunt distribuite uniform.

Geografia obligă multe dintre ele să se concentreze în anumite coridoare. Marea Roșie și traseul Egiptului reprezintă exemplul cel mai evident: o parte importantă a conectivității dintre Europa și Asia utilizează cabluri care traversează această zonă, tocmai pentru că ruta alternativă în jurul Africii este mult mai lungă. Astfel, același coridor care concentrează nave între Bab el-Mandeb și Suez concentrează, într-o altă formă, și informația. La suprafață circulă containere și petrol. Pe fundul mării circulă date. Este unul dintre cele mai clare exemple ale **suprapunerii chokepoint-urilor**.

Această suprapunere modifică însă și natura vulnerabilității. O criză regională nu mai amenință numai comerțul și energia. În anumite condiții, poate amenința simultan infrastructuri digitale a căror funcționare este esențială pentru economii aflate la mii de kilometri distanță.

La sfârșitul lui februarie 2024, avarierea mai multor cabluri submarine în Marea Roșie a perturbat o parte a traficului de telecomunicații dintre Asia, Europa și Orientul Mijlociu. Incidentul a readus în atenție tocmai concentrarea infrastructurilor digitale într-un spațiu maritim deja afectat de o criză de securitate.⁵²

⁵¹International Telecommunication Union, „International summit outlines steps to improve resilience of submarine telecommunications cables worldwide”, 27 februarie 2025, <https://www.itu.int/en/mediacentre/Pages/PR-2025-02-27-submarine-cables-summit-nigeria.aspx>. Cablurile submarine transportă majoritatea covârșitoare a comunicațiilor internaționale de date și constituie infrastructura fizică fundamentală a conectivității digitale intercontinentale.

⁵²HGC Global Communications, „Statement – HGC Global Communications Takes Swift Action in Response to Submarine Cable Damage in the Red Sea”, 29 februarie 2024, <https://www.hgc.com.hk/press-releases/statement-hgc-global-communications-takes-swift-action-in-response-to-submarine-cable-damage-in-the-red-sea>. Incidentul a afectat o parte a traficului dintre Europa, Asia și Orientul Mijlociu și a evidențiat concentrarea infrastructurilor digitale în coridorul Marea Roșie–Egipt.

Cauzele incidentelor submarine trebuie atribuite cu multă prudență. Ancorele, pescuitul, cutremurele și alte accidente produc în mod curent avarii, iar suspiciunea de sabotaj nu reprezintă dovada sabotajului.

Marea Baltică – laboratorul vulnerabilității submarine

Evenimentele din Marea Baltică au făcut problema și mai vizibilă.

Avarierea conductelor Nord Stream în septembrie 2022 a demonstrat că o infrastructură energetică submarină de importanță strategică poate fi distrusă într-un spațiu european intens supravegheat.

Ulterior, incidentele care au afectat Balticconnector și mai multe cabluri de telecomunicații au determinat NATO și statele riverane să acorde o atenție mult mai mare infrastructurilor submarine critice. În ianuarie 2025, Alianța a lansat activitatea **Baltic Sentry**, destinată creșterii prezenței și supravegherii în Marea Baltică după o serie de incidente asupra cablurilor și infrastructurilor submarine.⁵³ Aici apare o diferență importantă față de chokepoint-ul clasic. Un cablu submarin nu trebuie neapărat apărat pe întreaga sa lungime cu aceeași intensitate.

Vulnerabilitatea este concentrată în anumite puncte: zone de aterizare, ape puțin adânci, intersecții ale mai multor cabluri, spații maritime cu trafic intens și locuri în care accesul fizic este relativ ușor. Cu alte cuvinte, **rețeaua are propriile sale chokepoints în interiorul chokepoint-urilor geografice.**

Conductele – când fluxul este captiv infrastructurii⁵⁴

Petrolul și gazele oferă o altă formă de dependență. Transportul maritim are un avantaj fundamental: nava poate schimba ruta. Conducta nu.

Odată construită, ea leagă punctul de origine de punctul de destinație printr-un traseu fix. Aceasta îi oferă eficiență, dar creează și o vulnerabilitate structurală.

Conductele pot traversa state, mări și regiuni instabile. Pot fi atacate, sabotate sau închise prin decizie politică. Capacitatea lor nu poate fi redirectionată instantaneu către altă destinație.

⁵³NATO, „NATO launches Baltic Sentry to increase critical infrastructure security”, 14 ianuarie 2025, <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2025/01/14/nato-launches-baltic-sentry-to-increase-critical-infrastructure-security>. Alianța a decis intensificarea prezenței maritime și a supravegherii în Marea Baltică în urma incidentelor care au afectat infrastructurile submarine critice.

⁵⁴European Commission și High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy, EU Action Plan on Cable Security, JOIN(2025) 9 final, 21 februarie 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52025JC0009>. Evoluțiile recente au determinat creșterea accentului acordat redundanței, supravegherii, reparării rapide și schimbului de informații privind infrastructurile submarine.

O conductă poate funcționa ca un chokepoint atunci când concentrează un flux strategic pentru care capacitatea pierdută nu poate fi înlocuită în intervalul tolerabil al întreruperii.

Războiul din Ucraina și ruptura energetică ruso-europeană au demonstrat cât de profund pot influența asemenea infrastructuri raporturile geopolitice. Dar lecția nu privește numai Europa.

Conductele care evită Hormuz, despre care am discutat anterior, sunt construite tocmai pentru reducerea dependenței de un chokepoint maritim. În același timp, ele creează o nouă dependență față de traseul, terminalele și stațiile lor de pompare.

Terminalele LNG – flexibilitate cu limite

Gazul natural lichefiat pare să ofere o soluție la rigiditatea conductelor.

O navă LNG poate pleca din Qatar, Statele Unite, Australia sau alt producător și poate fi redirectionată către diferite piețe. Această flexibilitate a avut un rol important în adaptarea Europei după reducerea drastică a importurilor de gaze rusești prin conducte. Dar LNG nu elimină chokepoint-ul. Îl mută. Gazul trebuie lichefiat într-un terminal specializat. Transportat cu nave specializate. Apoi regazeificat într-un alt terminal.

Dacă numărul acestor infrastructuri este limitat sau dacă ele funcționează aproape de capacitate, terminalele devin la rândul lor noduri critice.

Flexibilitatea navei există numai între două infrastructuri fixe.

Iar cazul Qatarului adaugă o dimensiune suplimentară. O mare parte a LNG-ului său trebuie să părăsească Golful Persic prin Hormuz. Astfel, terminalul, nava și strâmtoarea formează împreună **un lanț de dependențe**.

Porturile – chokepoint-uri construite de economie

Porturile reprezintă o categorie și mai interesantă. În teorie, existența unui litoral întins ar trebui să permită distribuirea traficului între numeroase puncte. În practică, economia produce concentrare.

Navele moderne de mari dimensiuni necesită adâncimi suficiente, macarale specializate, terminale extinse, conexiuni feroviare și rutiere, depozite, sisteme informatice și servicii logistice. Nu orice port poate prelua traficul unui Rotterdam, Singapore, Shanghai sau Tanger Med. Aceasta înseamnă că **economia poate crea chokepoints acolo unde geografia nu le-a impus**. Blocarea unui mare port nu oprește oceanul. Dar poate perturba profund rețeaua logistică construită în jurul lui.

Pandemia COVID-19 a demonstrat acest lucru. Congestia porturilor și dezechilibrul distribuției containerelor au afectat lanțuri de aprovizionare globale fără ca vreo strâmtoare să fie blocată militar. Aici noțiunea de chokepoint devine economică în sensul cel mai pur.⁵⁵ Nu lipsa spațiului fizic limitează fluxul. **Lipsa capacității de procesare îl limitează.**

Când mai multe infrastructuri se întâlnesc în același loc

Problema devine cu adevărat strategică atunci când mai multe rețele se suprapun. Să revenim la Egipt și Marea Roșie. În aceeași regiune avem: trafic comercial prin Bab el-Mandeb și Suez; transporturi energetice; cabluri submarine între Europa și Asia; conducte și infrastructuri energetice; porturi; baze și prezență militară; infrastructuri logistice.

O perturbare regională severă poate astfel afecta simultan **mai multe tipuri de fluxuri care, în analizele sectoriale, sunt tratate separat.** Ministerul energiei urmărește petrolul și gazele. Ministerul transporturilor urmărește transport maritim-ul. Autoritatea pentru comunicații urmărește cablurile. Forțele navale urmăresc amenințarea militară. Serviciile de informații urmăresc actorii ostili. Dar adversarul – sau criza – nu este obligat să respecte această împărțire administrativă. Efectul poate traversa toate domeniile simultan.

Aici apare una dintre implicațiile cele mai importante pentru intelligence: **unitatea de analiză trebuie să devină ecosistemul strategic, nu infrastructura individuală.**

Chokepoint-ul digital

Există însă și infrastructuri care nu au aproape nicio legătură vizibilă cu geografia maritimă și care îndeplinesc aceeași funcție structurală. Centre de date. Cloud computing. Sisteme de plăți. Servicii de poziționare și navigație prin satelit. Infrastructuri de certificare digitală. Producția anumitor categorii de semiconductori. Toate pot crea situații în care o funcție esențială depinde de un număr foarte mic de furnizori, facilități sau tehnologii. Aici trebuie însă să fim prudenți. Dacă extindem termenul *chokepoint* la orice dependență economică sau tehnologică, conceptul își pierde valoarea analitică. Nu orice monopol este chokepoint. Nu orice furnizor dominant este chokepoint. Nu orice infrastructură critică este chokepoint.

Pentru ca termenul să rămână util, trebuie păstrate cel puțin trei condiții: **fluxul sau funcția trebuie să fie strategic importante; concentrarea trebuie să**

⁵⁵International Energy Agency, Global Gas Security Review 2024, 3 octombrie 2024, <https://www.iea.org/reports/global-gas-security-review-2024>. Dezvoltarea LNG mărește flexibilitatea geografică a aprovizionării comparativ cu conductele, dar menține dependența de capacitățile de lichefiere, transport specializat și regazeificare.

fie ridicată;⁵⁶ substituirea trebuie să fie dificilă într-un interval relevant pentru criză. Numai atunci analogia cu strâmtoarea devine justificată.

Această precizare este importantă deoarece ne permite să vorbim despre o geografie invizibilă a puterii fără să transformăm întreaga economie mondială într-o colecție indistinctă de chokepoints.

Interdependența ca instrument de constrângere

Extinderea analizei către infrastructurile invizibile permite o distincție suplimentară între fragmentare, contagiune și strangulare. Fragmentarea reduce compatibilitatea dintre rețele; contagiunea transmite șocul dintr-o rețea în alta; strangularea exploatează deliberat o dependență greu de substituit. Lectura ordinii internaționale propusă de Mark Leonard oferă un punct de plecare pentru examinarea acestei treceri de la interdependența considerată sursă de stabilitate la interdependența folosită pentru constrângere.⁵⁷

O marfă poate fi disponibilă fizic, dar accesul la ea poate deveni imposibil prin blocarea plății, a asigurării, a licenței de export sau a serviciului digital de care depinde operatorul. Într-o asemenea situație, îngustarea decisivă se află în regulile de acces și în infrastructura care le aplică. Puterea juridică, financiară și tehnologică poate produce efecte comparabile cu o întrerupere logistică, fără ca o navă să fie oprită pe mare.

Aceeași verificare trebuie aplicată semiconductorilor, mineralelor critice, ingredientelor farmaceutice, serviciilor cloud și unor verigi ale aprovizionării alimentare. Nu întreaga categorie constituie automat un chokepoint. Trebuie identificată funcția concentrată, actorul care poate restrânge accesul și timpul necesar înlocuirii. Un furnizor alternativ aparent independent poate utiliza același software, același procesator de plăți sau aceeași instalație industrială. Diversificarea contractelor nu elimină dependența comună ascunsă în amonte.

Pentru planificare, rezultă necesitatea urmăririi întregului lanț până la serviciile care îl fac operabil. Continuitatea unui port depinde și de comunicații, energie, plăți și acces la date; continuitatea unui spital poate depinde de un ingredient

⁵⁶UNCTAD, Review of Maritime Transport 2021, 18 noiembrie 2021, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021>. Perturbările logistice din perioada pandemiei au demonstrat că limitările capacității portuare, disponibilitatea containerelor și congestia pot produce efecte globale chiar în absența blocării fizice a marilor rute maritime.

⁵⁷ Mark Leonard, „The Abandoned Order: Learning to Live in a Post-American World”, Foreign Affairs, septembrie–octombrie 2026, <https://www.foreignaffairs.com/united-states/abandoned-order-world-mark-leonard>. Distincțiile și implicațiile dezvoltate aici reprezintă interpretarea autorului studiului, pornind de la analiza lui Leonard.

și de o licență software. Pragul strategic este atins atunci când substituirea durează mai mult decât poate funcționa societatea fără serviciul respectiv.

Inteligența artificială și o nouă generație de dependențe

Apariția inteligenței artificiale face problema și mai interesantă.

Sistemele avansate de inteligență artificială (AI) depind de o infrastructură materială pe care discursul despre „inteligența digitală” o ascunde adesea: semiconductori de înaltă performanță, centre de date, energie electrică, sisteme de răcire, rețele de comunicații și acces la modele și software. AI pare imaterială. Infrastructura care o face posibilă este profund materială. Aceasta înseamnă că ascensiunea AI nu elimină geografia puterii. Poate chiar să creeze **noi concentrări geografice ale puterii tehnologice.**

Un număr redus de facilități de producție, furnizori de echipamente sau centre de calcul pot dobândi o importanță disproporționată.

Nu este cazul să dezvoltăm aici această temă, care merită o analiză separată. Dar ea confirmă principiul fundamental al articolului:

cu cât o civilizație devine mai complexă, cu atât depinde de mai multe fluxuri; iar fiecare flux poate genera propriile puncte de concentrare și vulnerabilitate.

De la hartă la hartă de rețea

Această evoluție modifică inclusiv modul în care ar trebui reprezentată geopolitica. Harta clasică arată state, frontiere, mări și baze militare. Harta secolului XXI trebuie să adauge: rute maritime; conducte; cabluri submarine; porturi și terminale; rețele energetice; infrastructuri digitale; noduri logistice; capacități alternative. Dar nici această hartă nu este suficientă. Trebuie cunoscute **relațiile dintre ele**. Ce port depinde de ce cale ferată? Ce terminal LNG poate alimenta ce rețea? Ce cablu poate prelua traficul altui cablu? Ce conductă poate substitui ce rută maritimă? Ce flotă comercială poate absorbi prelungirea unei rute? Cât timp pot compensa stocurile pierderea unui flux? Aceste întrebări transformă analiza geopolitică într-o analiză a **rețelelor de dependență**. Iar aceasta este, probabil, adevărata geografie invizibilă a puterii contemporane.

Chokepoint-ul nu mai este doar locul în care se îngustează marea

Un chokepoint contemporan este locul – geografic, infrastructural sau funcțional – în care **un flux strategic este concentrat suficient de mult încât perturbarea unei capacități relativ mici să poată produce un efect disproporționat asupra sistemului**. Această definiție păstrează geografia în centrul analizei, dar nu o limitează la strâmtori. Și ne conduce către întrebarea

politică fundamentală. Dacă energia, mărfurile, datele și tehnologia circulă prin asemenea noduri, **cine deține puterea asupra lor?** Statul pe teritoriul căruia se află? Puterea militară capabilă să le protejeze? Actorul care le poate amenința? Compania care le operează? Statul care controlează tehnologia? Sau cel care dispune de alternative suficiente pentru a nu depinde de ele? Răspunsul nu este același în Hormuz, Panama, Bosfor, Gibraltar sau în cazul unui cablu submarin. Tocmai de aceea, înaintea concluziilor, trebuie să analizăm ultima dimensiune a problemei:

XI. Cine controlează fluxurile? Puterea asupra circulației

Suveranitatea teritorială oferă un prim răspuns la întrebarea controlului, dar cazurile analizate arată limitele sale.

Iranul nu controlează juridic Strâmtoarea Hormuz, dar dispune de mijloace pentru a amenința navigația prin ea. Turcia nu poate decide arbitrar regimul Bosforului și Dardanelelor, dar Convenția de la Montreux îi conferă o autoritate excepțională asupra accesului militar. Panama deține canalul, însă funcționarea acestuia depinde de apă, infrastructură, tehnologie și de comportamentul operatorilor comerciali. Statele Unite nu sunt riverane la Malacca, dar puterea navală americană reprezintă un element inevitabil în orice analiză a securității maritime din Indo-Pacific.

Iar un cablu submarin poate traversa jurisdicțiile mai multor state, poate fi deținut de un consorțiu de companii și poate transporta date indispensabile unor țări aflate la mii de kilometri distanță. Prin urmare, **suveranitatea asupra spațiului și puterea asupra fluxului nu sunt același lucru**. Această distincție este probabil cheia întregii probleme.

Cinci forme ale controlului

În loc să întrebăm pur și simplu „cine controlează chokepoint-ul?”, este mai util să distingem mai multe forme de control. Prima este **controlul teritorial**.

Statul deține teritoriul, apele sau infrastructura și exercită jurisdicția asupra lor. Panama asupra canalului și Turcia asupra teritoriului strâmților sunt exemple evidente. A doua este **controlul militar**.

Un actor poate avea capacitatea de a proteja, supraveghea, perturba sau interzice circulația chiar fără a deține juridic spațiul. Puterea navală, rachetele antinavă, minele, submarinele, dronele și aviația pot transforma proximitatea militară într-o formă de influență asupra fluxului. A treia este **controlul juridic și instituțional**.

Montreux este exemplul cel mai clar. Dreptul stabilește cine poate trece, în ce condiții și cu ce limitări. În asemenea situații, tratatul devine parte a geografiei strategice. A patra este **controlul economic și operațional**.

Armatorii, asigurătorii, operatorii portuari, companiile energetice și administratorii infrastructurilor decid dacă o rută rămâne economic utilizabilă. Bab el-Mandeb ne-a arătat că o cale navigabilă poate rămâne fizic deschisă și totuși o parte a traficului să o abandoneze. A cincea este **controlul informațional**.

Cine cunoaște în timp real ce circulă, în ce cantitate, către cine și prin ce infrastructură dobândește un avantaj care poate fi economic, militar sau politic. Digitalizarea logisticii face această dimensiune tot mai importantă. Aceste forme de control pot aparține unor actori diferiți. Și tocmai aici începe geopolitica modernă a fluxurilor.

Puterea de a închide și puterea de a menține deschis

În gândirea strategică, controlul unui chokepoint este asociat instinctiv cu posibilitatea de a-l închide. Este însă numai jumătate din problemă. Există două forme fundamentale ale puterii asupra circulației: **puterea negativă – capacitatea de a opri sau perturba fluxul; puterea pozitivă – capacitatea de a garanta funcționarea lui**. Iranul poate amenința Hormuz. Houthi pot crește riscul navigației în Bab el-Mandeb.

Dar marinele militare care escortează navele, statele care asigură libertatea navigației, autoritățile care administrează canalele și companiile care repară cablurile submarine exercită cealaltă formă de putere. Ele mențin sistemul deschis.

Această distincție este importantă deoarece ordinea economică mondială depinde în mare măsură de o putere pe care observatorul obișnuit aproape că nu o vede: **capacitatea permanentă de a face circulația posibilă**. Când funcționează, aceasta pare normalitate. Devine vizibilă numai atunci când dispare.

Capacitatea americană și disponibilitatea de a garanta circulația

Dezbaterile despre o ordine postamericană trebuie raportată la această distincție. În lectura propusă aici, diminuarea predictibilității unui garant nu este identică cu dispariția puterii sale. Capacitatea militară, financiară și tehnologică a Statelor Unite trebuie analizată separat de disponibilitatea politică de a o utiliza constant pentru protejarea unor bunuri comune. Sintagma putere globală completă poate descrie combinarea acestor

instrumente; ea nu implică posibilitatea de a controla fiecare criză sau obligația de a interveni pretutindeni.⁵⁸

Pentru statele dependente de circulația internațională, problema practică este intervalul dintre apariția perturbării și decizia garantului de a acționa. Incertitudinea privind prioritățile, condițiile intervenției și împărțirea costurilor poate schimba comportamentul comercial înaintea unei retrageri militare. Europa are astfel motive să-și consolideze capacitatea de continuitate și contribuția la securitate în interiorul alianțelor existente. Autonomia funcțională în situații de criză și cooperarea transatlantică se pot susține reciproc.

Acordul de apărare de la Mecca, încheiat la 7 august 2026 între Arabia Saudită, Turcia și Pakistan, ilustrează căutarea unor aranjamente regionale suplimentare. Analiza publicată de Carnegie la 13 august îl lega de preocupările privind securitatea Golfului și de interese industriale și de conectivitate. Textul integral nu era publicat la data acelei analize, iar răspunsul la un atac urma să fie stabilit prin consultări. Evenimentele din septembrie au oferit un prim test practic: Turcia și Pakistanul nu au inițiat un răspuns militar direct și vizibil, în timp ce Riadul a solicitat din nou sprijinul Washingtonului. Aceasta nu dovedește că acordul este lipsit de conținut, dar indică faptul că mecanismele sale nu sunt automate și nu pot fi echivalate deocamdată cu o capacitate militară integrată. Diversificarea regională a parteneriatelor saudite nu a înlocuit rolul Statelor Unite în furnizarea informațiilor, datelor de țintire și a celorlalte capacități care permit organizarea unei reacții militare.⁵⁹

Miza pentru studiul fluxurilor este legătura dintre protecție și acces. O bază militară poate furniza descurajare, dar calculul statului gazdă include și expunerea infrastructurii sale la escaladare. Un acord regional poate oferi opțiuni suplimentare, însă valoarea sa depinde de mecanismele de decizie, capacitățile disponibile și executarea angajamentelor. Instituțiile durabile și aranjamentele flexibile au, în acest sens, funcții complementare: primele susțin încrederea și regulile, celelalte pot acoperi nevoi concrete fără a presupune construirea imediată a unei ordini noi.

Puterea celui care poate perturba

⁵⁸ Mark Leonard, „The Abandoned Order: Learning to Live in a Post-American World”, Foreign Affairs, septembrie–octombrie 2026, <https://www.foreignaffairs.com/united-states/abandoned-order-world-mark-leonard>. Distincțiile și implicațiile dezvoltate aici reprezintă interpretarea autorului studiului, pornind de la analiza lui Leonard.

⁵⁹ Azeema Cheema și Mohanad Hage Ali, „The Mecca Agreement Unpacked”, Carnegie Endowment for International Peace, Diwan, 13 august 2026, <https://carnegieendowment.org/middle-east/diwan/2026/08/the-mecca-agreement-unpacked>.

Cazul Houthi evidențiază raportul asimetric dintre costul acțiunii și amploarea efectului economic. Acesta explică interesul actorilor mai slabi pentru perturbarea punctelor obligate de trecere.

Această logică va deveni probabil și mai importantă odată cu proliferarea sistemelor autonome, dronelor maritime și aeriene, rachetelor relativ ieftine și senzorilor comerciali.

Puterea de a perturba nu echivalează cu administrarea fluxului

Trebuie însă evitată confuzia inversă. Capacitatea de a produce perturbări nu echivalează cu administrarea fluxului sau cu un control deplin asupra acestuia.

Un actor poate ataca nave fără să poată decide cine traversează strâmtoarea. Poate tăia un cablu fără să poată controla informația care circulă prin rețelele alternative. Poate lovi un terminal fără să poată administra piața energetică. Aceasta este diferența dintre **puterea de veto** și **puterea de guvernare**. Prima poate fi dobândită cu resurse relativ reduse. A doua necesită capacități mult mai mari.

Pentru strategie, distincția este fundamentală. Altfel riscăm să supraestimăm actorii capabili de perturbare și să subestimăm actorii care mențin funcționarea sistemului.

Alternativele credibile ca sursă de putere

Există însă o a treia formă de putere, mai puțin evidentă decât controlul sau perturbarea: **capacitatea de a nu depinde**. Să presupunem că două state utilizează același chokepoint. Primul depinde de el pentru 70% dintr-un flux strategic și nu dispune de alternative rapide. Al doilea îl utilizează pentru 20%, are stocuri, rute alternative și capacități logistice redundante. Formal, ambele sunt expuse aceleiași geografii. Strategic, nu sunt deloc în aceeași situație.

Aceasta înseamnă că puterea asupra fluxurilor nu trebuie măsurată numai prin întrebarea: „**Ce pot controla?**”

Trebuie adăugată alta: „**De ce pot să mă lipsesc?**”

China construiește conducte, rute continentale, rezerve și acces arctic tocmai pentru a reduce vulnerabilitatea față de Malacca. Statele europene au construit noi terminale LNG pentru a diminua dependența de conductele rusești.⁶⁰ Canalul Panama încearcă să-și mărească securitatea hidrologică. Companiile de telecomunicații construiesc redundanță între cabluri. Toate

⁶⁰International Energy Agency, How to Avoid Gas Shortages in the European Union in 2023, 12 decembrie 2022, <https://www.iea.org/reports/how-to-avoid-gas-shortages-in-the-european-union-in-2023>. Adaptarea europeană la reducerea livrărilor rusești demonstrează rolul infrastructurilor alternative, al terminalelor LNG, al interconectărilor și al stocurilor în reducerea vulnerabilității strategice.

aceste strategii urmăresc același obiectiv: **transformarea dependenței unice într-o rețea de opțiuni.**

Într-un sistem de chokepoints, libertatea strategică depinde atât de influența asupra nodurilor, cât și de alternativele utilizabile. Numărul acestora contează mai puțin decât independența față de aceeași cauză de întrerupere, capacitatea disponibilă și timpul de activare. O singură alternativă funcțională poate oferi mai multă libertate de acțiune decât mai multe trasee care depind de aceeași verigă.

Redundanța costă – până în ziua în care devine indispensabilă

Există însă o problemă. Economia favorizează eficiența. Strategia favorizează redundanța. Cele două logici nu coincid întotdeauna.

O companie preferă ruta cea mai scurtă, furnizorul cel mai ieftin, stocurile minime și infrastructura utilizată aproape de capacitatea maximă. Toate reduc costurile.

Statul preocupat de securitate dorește furnizori alternativi, stocuri strategice, capacități neutilizate, rute de rezervă și infrastructuri redundante. Toate costă. În perioade lungi de stabilitate, redundanța poate părea risipă. Apoi apare criza. Și ceea ce ieri părea capacitate inutilizată devine diferența dintre adaptare și paralizie.

Pandemia, criza energetică europeană, blocarea temporară a Suezului de nava Ever Given, atacurile din Marea Roșie și restricțiile Canalului Panama au oferit, în contexte diferite, aceeași lecție. Optimizarea costurilor poate accentua vulnerabilitatea atunci când reduce stocurile, capacitățile de rezervă și independența alternativelor. Aceasta nu înseamnă că fiecare stat trebuie să dubleze fiecare infrastructură. Ar fi economic imposibil.⁶¹⁶²

Înseamnă însă că pentru fluxurile cu adevărat strategice costul redundanței trebuie comparat nu numai cu economiile din timp de pace, ci și cu **costul pierderii accesului în timp de criză.**

De la controlul teritoriului la controlul arhitecturii

Poziția în arhitectura fluxurilor completează controlul teritoriului. Deținerea unui port nu asigură disponibilitatea navelor, iar existența resurselor nu

⁶¹UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024: Navigating maritime chokepoints, UNCTAD/RMT/2024, 22 octombrie 2024, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>. Experiența recentelor perturbări ale rutelor globale evidențiază diferența dintre existența fizică a unei rute alternative și capacitatea economică reală a sistemului de a absorbi redirectionarea fluxurilor.

⁶²UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024: Navigating maritime chokepoints, UNCTAD/RMT/2024, 22 octombrie 2024, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>. Vezi raportul pentru efectele perturbărilor succesive ale rutelor maritime asupra costurilor de transport, lanțurilor logistice și redirectionării fluxurilor comerciale.

garantează infrastructura de export. În mod similar, centrele de date depind de comunicații și tehnologii care pot aparține altor actori. Teritoriul arată unde se află puterea; rețeaua arată ce poate face ea.

Companiile – actori ai geopoliticii fără a fi state

O parte importantă a infrastructurilor critice este operată de companii: porturi, nave, cabluri, centre de date, servicii cloud, producție de semiconductori, sateliți și imagini comerciale. Firmele nu înlocuiesc statele, dar distribuie puterea asupra fluxurilor între actori publici și privați.

Într-o criză, decizia unei companii de transport maritim de a evita Bab el-Mandeb poate avea efecte geopolitice. Decizia unui asigurător de a modifica prima de risc poate influența o rută comercială. Decizia unui operator de infrastructură poate modifica disponibilitatea unei capacități critice. Astfel, statul poate deține suveranitatea, dar **piața poate decide dacă fluxul continuă**. Aceasta este una dintre cele mai importante schimbări față de geopolitica clasică.

De aici rezultă o implicație directă pentru intelligence.

Cunoașterea dependențelor economice, a infrastructurilor critice și a vulnerabilităților proprii aparține misiunii fundamentale și permanente a intelligence-ului. Complexitatea rețelelor contemporane accentuează însă amploarea acestei sarcini și dificultatea îndeplinirii ei. Analiza intențiilor și capacităților adversarului trebuie corelată cu înțelegerea sistemului asupra căruia acesta poate acționa. Aceeași amenințare poate avea consecințe diferite în funcție de stocurile disponibile, de alternativele utilizabile și de timpul necesar restabilirii fluxurilor.

Cartografierea vulnerabilității naționale presupune urmărirea fiecărui flux esențial de la origine până la utilizator, identificarea nodurilor greu substituibile și evaluarea actorilor care le pot influența. Nu este suficient să știm că există un furnizor alternativ; trebuie să cunoaștem dacă acesta depinde de aceeași infrastructură, de aceeași tehnologie sau de aceeași jurisdicție. Evaluarea trebuie să arate cât timp poate continua funcția esențială după întrerupere și ce decizii pot reduce pierderile.

Valoarea intelligence-ului rezultă din transformarea acestei cunoașteri în avertizare utilă și în opțiuni pentru decident. O dependență identificată la timp poate orienta investițiile, pregătirea rezervelor și cooperarea cu partenerii. O vulnerabilitate corect descrisă, dar fără responsabilități instituționale și măsuri de răspuns, rămâne o problemă cunoscută, nu una gestionată.

Și aici apare o problemă pe care structurile tradiționale ale statului o gestionează greu: informațiile relevante sunt dispersate între instituții publice,

companii private, operatori energetici, autorități portuare, telecomunicații, forțe armate și servicii de informații.⁶³ Niciun actor nu deține singur întreaga imagine.

Prin urmare, avantajul va aparține statului capabil să transforme aceste informații dispersate într-o **reprezentare integrată a propriilor dependențe strategice**.

Implicații pentru România

Pentru România, analiza trebuie organizată în jurul relației dintre Marea Neagră, strâmtorile turcești, Constanța, Dunăre și conexiunile către interiorul continentului. Importanța unui port crește numai în măsura în care mărfurile pot continua pe căi ferate, drumuri și căi navigabile. Creșterea traficului poate accentua un blocaj terestru, iar indisponibilitatea unui serviciu digital sau energetic poate reduce capacitatea unei infrastructuri fizic intacte.

Aceeași logică privește proiectele energetice din Marea Neagră, inclusiv Neptun Deep. Evaluarea strategică trebuie să urmărească întregul traseu de la producție la utilizator, împreună cu mentenanța, comunicațiile și capacitatea de protecție și reparație. Resursa devine avantaj numai dacă poate fi exploatată și livrată în condiții de continuitate. Conexiunile către Caucaz și coridoarele regionale trebuie examinate după aceeași regulă, fără a confunda anunțarea unui proiect cu disponibilitatea sa operațională.

În primul rând, instituțiile responsabile și operatorii ar trebui să cartografieze împreună dependențele funcțiilor esențiale. Pentru fiecare flux trebuie stabilite durata tolerabilă a întreruperii, stocul utilizabil, capacitatea alternativă realmente independentă, timpul de restabilire a serviciului minim și responsabilul deciziei. Rezultatul verificabil este o evidență comună, actualizată periodic, care identifică verigile a căror pierdere ar afecta simultan mai multe servicii.

În al doilea rând, alternativele existente trebuie testate prin exerciții comune ale instituțiilor și operatorilor. Scenariile ar combina perturbări în transport, energie, comunicații și aprovizionare alimentară. Testele trebuie să măsoare timpul real de trecere pe ruta de rezervă, capacitatea susținută, accesul la date și claritatea responsabilității. Rezultatul verificabil este serviciul menținut la nivelul minim stabilit, împreună cu identificarea deficiențelor și urmărirea remedierii lor.

⁶³NATO, „NATO holds first meeting of Critical Undersea Infrastructure Network”, 23 mai 2024, <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2024/05/23/nato-holds-first-meeting-of-critical-undersea-infrastructure-network>. Abordarea aliată pune accent pe cooperarea dintre autoritățile publice, forțele armate și operatorii privați, reflectând caracterul distribuit al proprietății și controlului asupra infrastructurilor strategice.

În al treilea rând, investițiile trebuie orientate către verigile care limitează funcționarea întregului lanț și către deficiențele demonstrate de exerciții. Pentru Constanța, aceasta presupune corelarea capacității portuare cu evacuarea feroviară, rutieră și fluvială; pentru energia din Marea Neagră, corelarea producției cu transportul, mentenanța, comunicațiile și reparația. Rezultatul verificabil este creșterea capacității de a menține fluxul de la origine la utilizator în scenariul de întrerupere, nu doar extinderea unui obiectiv izolat.

Această ordine permite fundamentarea investițiilor pe dependențe cunoscute și alternative testate. Autonomia minimă de funcționare urmărește susținerea serviciilor vitale până la mobilizarea sprijinului aliat și contribuția României la efortul comun; nu presupune autosuficiență economică. Indicatorul pregătirii rămâne serviciul care continuă să funcționeze, nu numărul acordurilor semnate.

AI poate vedea rețeaua. Omul trebuie să înțeleagă semnificația ei

Complexitatea acestor rețele depășește rapid capacitatea analizei manuale. Mii de nave. Sute de porturi. Conduce. Cabluri. Fluxuri energetice. Prețuri. Date meteorologice. Imagini satelitare. Contracte. Mișcări militare. Semnale de piață. AI poate accelera corelarea unor volume de date care depășesc capacitatea de procesare manuală a unei echipe.⁶⁴ Poate identifica anomalii, simula perturbări, estima rute alternative și semnaliza concentrarea riscului. Dar există o diferență între a identifica nodul și a înțelege ce înseamnă pierderea lui pentru stat. Un algoritm poate calcula că două cabluri transportă un anumit procent al traficului.

Judecata strategică trebuie să stabilească dacă vulnerabilitatea este acceptabilă, ce cost merită plătit pentru redundanță și ce consecințe politice ar avea intervenția.

Cine controlează, în final, fluxurile?

Răspunsul la întrebarea cu care am început capitolul este, așadar, incomod: **nimeni în mod absolut**. Controlul este fragmentat. Un stat controlează teritoriul. Altul dispune de puterea navală. O companie operează infrastructura. Un asigurator influențează costul. Un actor ostil poate produce perturbarea. Un tratat stabilește limitele juridice. Iar natura – după cum ne-a arătat Panama – poate interveni fără să întrebe pe nimeni.

⁶⁴Pentru utilizarea inteligenței artificiale, a imaginilor satelitare și a analizei datelor în monitorizarea fluxurilor comerciale și a infrastructurilor strategice, vezi NATO Science and Technology Organization, Centre for Maritime Research and Experimentation, Annual Report 2023, secțiunile privind analiza datelor maritime și proiectul PROMENADE, <https://www.cmre.nato.int/wp-content/uploads/2024/06/CMRE-AR-2023.pdf>. Valoarea acestor tehnologii rezultă mai ales din capacitatea de a integra volume mari de date eterogene, fără a elimina necesitatea judecății umane în evaluarea semnificației strategice.

Puterea rezultă din combinarea acestor forme de influență cu protejarea propriei circulații. Această relație oferă punctul de plecare al concluziilor studiului.

Concluzii – Geografia nu a dispărut. A devenit o rețea

Analiza punctelor obligate de trecere arată că interconectarea economiei mondiale a schimbat raportul dintre geografie și putere. Distanțele pot fi parcurse mai repede, informația circulă aproape instantaneu, iar infrastructurile permit depășirea unor obstacole naturale. Totuși, funcționarea acestui sistem depinde de concentrarea unor fluxuri esențiale în pasaje, instalații și servicii greu de substituit. Globalizarea a extins accesul la resurse și piețe, dar a mărit și consecințele întreruperii legăturilor dintre ele. Geografia continuă să conteze prin dependențele pe care le organizează.

Prima concluzie este că valoarea strategică a unui punct de trecere trebuie evaluată în raport cu întregul sistem pe care îl deservește. Aceeași strâmtoare poate avea o semnificație diferită pentru două economii, în funcție de natura importurilor, de stocuri și de alternativele disponibile. Nici volumul traficului, nici poziția pe hartă nu sunt suficiente pentru a măsura vulnerabilitatea. Întrebarea decisivă este ce funcție nu mai poate fi îndeplinită dacă trecerea este perturbată și cât timp poate fi tolerată această situație. Din această perspectivă, harta strategică trebuie să arate atât locurile prin care circulă resursele, cât și consecințele pierderii accesului la ele.

Cazurile analizate demonstrează că influența asupra circulației poate fi exercitată prin mijloace foarte diferite. Hormuz și Bab el-Mandeb evidențiază capacitatea amenințării militare de a modifica decizii comerciale înaintea unei blocări complete. Bosforul și Dardanelele arată rolul dreptului în organizarea accesului, iar Gibraltarul relevă contribuția alianțelor și cooperării la stabilizarea unui pasaj vulnerabil. Panama introduce constrângerile de funcționare ale infrastructurii, în timp ce Bering arată cum valoarea unei poziții poate evolua odată cu accesibilitatea sa. Aceste diferențe exclud existența unei soluții universale de securizare. Protecția trebuie adaptată mecanismului concret prin care fluxul poate fi afectat.

A doua concluzie privește limitele echivalării puterii cu superioritatea militară. Un actor poate fi incapabil să învingă o flotă și totuși să determine armatorii să evite o rută. Costurile asigurării, riscurile pentru echipaje și incertitudinea privind continuitatea transportului pot transforma o amenințare locală într-o perturbare economică extinsă. Această capacitate nu trebuie însă confundată cu un control deplin. Cel care produce insecuritate nu dobândește automat posibilitatea de a administra circulația, de a selecta toate fluxurile sau de a

limita efectele asupra propriilor parteneri. Puterea de perturbare poate fi considerabilă, dar rezultatele sale rămân parțial imprevizibile.

În aceeași măsură, menținerea circulației reprezintă o formă de putere. Ea presupune protecție militară, infrastructură funcțională, reguli credibile și cooperarea operatorilor comerciali. O rută sigură este rezultatul unui efort continuu, chiar dacă acesta devine vizibil publicului mai ales în momentul crizei. De aici rezultă și o limită a răspunsurilor exclusiv militare: reducerea amenințării nu restabilește instantaneu încrederea, programele de transport și disponibilitatea serviciilor. Succesul trebuie evaluat prin revenirea unei circulații regulate și sustenabile, nu numai prin posibilitatea demonstrată a câtorva nave de a traversa pasajul.

A treia concluzie este că alternativele trebuie judecate după funcționalitate, nu după simpla lor existență. O conductă poate evita o strâmtoare, dar depinde de stații de pompare, terminale și jurisdicții de tranzit. O rută maritimă mai lungă poate menține aprovizionarea, consumând însă mai mult timp și o parte mai mare din capacitatea flotei. Două contracte cu furnizori diferiți pot ascunde aceeași dependență tehnologică sau logistică. Diversificarea produce reziliență atunci când alternativele sunt suficient de independente, accesibile la timp și capabile să susțină funcția esențială. În lipsa acestor condiții, ea poate oferi o imagine de siguranță mai favorabilă decât realitatea.

Această constatare schimbă și modul de evaluare a crizelor simultane. Un sistem care a absorbit prima perturbare poate rămâne funcțional, dar cu stocuri diminuate, infrastructuri suprasolicitate și mai puține opțiuni pentru următorul incident. Vulnerabilitatea se acumulează înainte ca blocajul să devină evident. În consecință, planificarea trebuie să urmărească rezerva de adaptare rămasă, durata presiunii și capacitatea de refacere. Nu orice suprapunere de crize este rezultatul unei coordonări ostile, însă efectele cumulative pot fi severe chiar și atunci când evenimentele au cauze independente.

Costul strategic al perturbării nu rămâne la locul incidentului. El se transmite către producție, prețuri, bugete publice și nivelul de trai. În acest fel, o vulnerabilitate maritimă poate influența libertatea de decizie a unor guverne aflate la mare distanță. Transmiterea nu este mecanică: depinde de structura economiei, de durata șocului și de răspunsul instituțional. Dar ea explică de ce securitatea rutelor nu poate fi separată de securitatea economică și de capacitatea politică de a susține un efort prelungit. Interdependența distribuie beneficiile circulației și, în mod inegal, costurile întreruperii sale.

Extinderea analizei către infrastructurile digitale, financiare și tehnologice confirmă utilitatea acestei perspective, cu condiția păstrării rigorii conceptuale.

Nu orice dependență constituie un punct obligat de trecere. Relevanța strategică apare atunci când o funcție esențială este concentrată în puține verigi, iar substituirea durează mai mult decât poate fi tolerată întreruperea. Identificarea acestor situații permite stabilirea priorităților. Fără această delimitare, inventarierea vulnerabilităților riscă să devină atât de largă încât să nu mai orienteze nicio decizie.

Pentru România, concluzia practică este că poziția geografică trebuie transformată în capacitate de conectare și continuitate. Recomandările din capitolul XI urmăresc funcționarea întregului lanț, de la origine la utilizator. Criteriul strategic al unei investiții este contribuția sa la menținerea serviciului esențial în criză, inclusiv atunci când o altă verigă devine indisponibilă.

Apartenența la NATO și la Uniunea Europeană oferă României cadrul esențial de securitate și cooperare. Valorificarea lui presupune însă capacități naționale care permit susținerea funcțiilor vitale în intervalul dintre apariția crizei și mobilizarea răspunsului comun. Autonomia minimă de funcționare trebuie înțeleasă ca o contribuție la reziliența aliată. Măsura pregătirii este serviciul care continuă să funcționeze după pierderea unei verigi importante.

Pentru intelligence, studiul reafirmă o obligație permanentă: înțelegerea adversarului trebuie însoțită de cunoașterea vulnerabilităților proprii. Complexitatea rețelelor face această misiune mai dificilă și cere integrarea informațiilor dispersate între instituții și operatori. Avertizarea utilă trebuie să identifice atât amenințarea, cât și apropierea sistemului de limita capacității sale de adaptare. Inteligența artificială poate sprijini observarea și simularea acestor procese, dar stabilirea priorităților, acceptarea riscului și asumarea deciziei rămân responsabilități umane. Cunoașterea produce valoare strategică atunci când permite acțiunea înainte ca opțiunile să se restrângă.

În cele din urmă, studiul strâmtorilor conduce la o înțelegere mai exigentă a libertății strategice. Aceasta depinde de capacitatea unui stat de a continua să funcționeze într-un mediu pe care nu îl controlează integral. Statele nu pot elimina toate dependențele, dar le pot cunoaște, pot limita concentrările periculoase și pot pregăti răspunsuri credibile. Geografia concentrează fluxurile. Politica modelează siguranța trecerii. Calitatea strategiei se vede în ceea ce rămâne posibil atunci când trecerea nu mai este sigură.

Bibliografie selectivă

Surse teoretice, documente oficiale și analize de specialitate. Sursele din această bibliografie au fost consultate la 12 septembrie 2026. Documentarea de fond a versiunii a fost încheiată la 13 septembrie 2026, iar verificările editoriale suplimentare au fost efectuate la 15 septembrie 2026. Datele și estimările se raportează la perioada indicată în fiecare sursă.

1. Mahan, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Company, 1890. [Acces online](#)
2. Spykman, Nicholas J. *The Geography of the Peace*. Ediție îngrijită de Helen R. Nicholl. New York: Harcourt, Brace and Company, 1944. [Acces online](#)
3. Leonard, Mark. *The Age of Unpeace: How Connectivity Causes Conflict*. London: Bantam Press, 2021. [Acces online](#)
4. Farrell, Henry; Newman, Abraham L. *Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion*. *International Security*, vol. 44, nr. 1, 2019, pp. 42–79. DOI: 10.1162/ISEC_a_00351. [Acces online](#)
5. UN Trade and Development (UNCTAD). *Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints*. United Nations, 2024. UNCTAD/RMT/2024. [Acces online](#)
6. U.S. Energy Information Administration (EIA). *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint*. *Today in Energy*, 16 iunie 2025. [Acces online](#)
7. International Energy Agency (IEA). *Strait of Hormuz 2026 — Factsheet*. Paris: IEA, februarie 2026. [Acces online](#)
8. Convenția de la Montreux. *Convention regarding the Régime of the Straits, with Annexes and Protocol*. Semnată la 20 iulie 1936. League of Nations Treaty Series, vol. 173, nr. 4015, pp. 213–241; în special art. 2, 10–21. [Acces online](#)
9. State Council Information Office of the People's Republic of China. *China's Arctic Policy*. Carte albă, 26 ianuarie 2018. [Acces online](#)
10. Autoridad del Canal de Panamá. *Panama Canal Announces New Draft Adjustments for Neopanamax Locks*. Comunicat privind ajustările de pescaj anunțate pentru august–septembrie 2026. [Acces online](#)
11. World Bank. *World Bank Approves \$2 Billion Financing to Strengthen Türkiye's Rail Connectivity Across the Istanbul Strait*. Comunicat, 31 martie 2026. [Acces online](#)
12. International Telecommunication Union (ITU). *Porto Summit drives critical cooperation on submarine cable resilience*. Comunicat, 3 februarie 2026. [Acces online](#)
13. North Atlantic Treaty Organization (NATO). *Alliance Maritime Strategy*. 29 octombrie 2025. [Acces online](#)
14. Cheema, Azeema; Hage Ali, Mohanad. *The Mecca Agreement Unpacked*. Diwan, Malcolm H. Kerr Carnegie Middle East Center, 13 august 2026. [Acces online](#)

15. OMV Petrom. *Neptun Deep — A stronger Romania. With energy from the Black Sea.*
Prezentarea oficială a proiectului, secțiunile Key Figures și Development concept. [Acces online](#)